

SIERPIEŃ 2021

Wokół Nas

PISMO DLA PRACOWNIKÓW

Wyczekiwana wizyta w **Zakładzie Tychy**
Przyspieszenie procesu elektryfikacji



E-DUCATO

PIERWSZY
W PEŁNI ELEKTRYCZNY



Kredyt Niska Rata

Kredyt Niska Rata jest nową formą kredytu balonowego, skierowanego głównie do klientów ceniących sobie niskie miesięczne obciążenie finansowe oraz zdecydowanych na częstą wymianę samochodu na nowszą wersję lub samochód wyższej klasy. Z oferty na finansowanie nowych samochodów marki Fiat, Alfa Romeo, Jeep i Abarth, skorzystać mogą zarówno konsumenci, IDG oraz przedsiębiorcy.

Zalety produktu dla klienta:



Możliwość
kupna lepiej
wyposażonego
samochodu



Brak konieczności
wniesienia
pierwszej wpłaty



Niska miesięczna
rata – możliwość
zarządzania
finansami



Atrakcyjne
oprocentowanie



Możliwość
wymiany
samochodu
już po 2 latach



Rynkowa
wartość
końcowa



Gwarancja
odkupu
samochodu
przez dealera

Klient ma trzy opcje zakończenia umowy kredytu:

-  Możliwość spłaty raty balonowej i pozostawienia auta
-  Możliwość oddania samochodu do dealera i wybór nowego samochodu
-  Rozłożenie raty balonowej na raty

Kredytodawca: FCA Bank S.p.A. S.A. Oddział w Polsce. Przykład reprezentatywny dla Kredytu Niska Rata: wpłata własna: 16 783,91 zł, okres kredytu: 48 miesięcy, 47 miesięcznych rat: 610,01 zł i ostatnia rata balonowa: 22 572,86 zł; stopa procentowa stała: 3,29 %, rzeczywista roczna stopa oprocentowania (RRSO): 4,60 %, całkowita kwota kredytu: 46 661,79 zł (bez kredytowanych kosztów), całkowity koszt kredytu: 4 581,54 zł (w tym opłata przygotowawcza: 914,94 zł, odsetki: 4 581,54 zł, obowiązkowe ubezpieczenie GAP Index 10%: 1.522,76 zł), całkowita kwota do zapłaty: 51 243,33 zł. Limit kilometrów: 20000 rocznie. Obowiązkowe ubezpieczenie AC oraz Bezpieczny Kredyt lub GAP oraz zawarcie umowy odkupu przez dealera. Przedstawione parametry nie uwzględniają ubezpieczenia AC. Wyliczenie na dzień 16.02.2021 r. Akcja jest ograniczona w czasie. Niniejszy materiał nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego i ma charakter wyłącznie informacyjny. Rzeczywisty wygląd i cechy pojazdu mogą się różnić od prezentowanych w materiale reklamowym. Przyznanie kredytu uzależnione jest od pozytywnej oceny zdolności kredytowej potencjalnego kredytobiorcy. Szczegóły dotyczące oferty kredytowej i ubezpieczeniowej w salonach grupy FCA oraz na www.fcabank.pl.



4



6



20



26



34



44

Wokół Nas

pismo dla pracowników

SIERPIEŃ 2021

rok XXVI/3 • numer 151

Wydawca

Fiat Chrysler Polska Sp. z o.o.

Odpowiedzialny za edycję w Grupie Stellantis

Claudio D'Amico

Redaktor Naczelny

Filippo Gallino

Z-ca Redaktora Naczelnego

Stefania Castano

Redakcja Satiz Poland Sp. z o.o.

Mirosława Malich

Studio graficzne

Irena Nycz-Imielska
Maciej Feodorów
Andrzej Jancza

Reklama

Gabriela Kolonko
tel.: 33 813 27 61
kolonko@satiz.pl

Opracowanie, łamanie i przygotowanie do druku

Satiz Poland

SATIZ POLAND Sp. z o.o.
ul. Sempolowskiej 19
43-300 Bielsko-Biała
www.satiz.pl
e-mail: redakcja@satiz.pl

Druk

Dimograf
Bielsko-Biała

Nakład

7 200 egz.

Oddano do druku

28 lipca 2021 r.

W NUMERZE

Wizyta dyrekcji Stellantis w Tychach	4
Strategia elektryfikacji Grupy Stellantis	6
E-Ducato, elektryczny samochód dostawczy	14
Sytuacja Grupy Stellantis na starcie	20
Jeep Wrangler 4xe: e-wolucja legendy	26
Pokaz mocy nowych Jeepów w terenie	31
Fiat 500X inspirowany żeglarstwem	34
Na pierwszym planie	38
Test drive elektrycznego Fiata 500	40
Kolejna edycja First Baby Born w Tychach	44
Konkurs dla dzieci	48
Kuchnia	50



WYCZEKIWANA WIZYTA W TYCHACH

Na potwierdzenie znaczenia Polski na międzynarodowej mapie Grupy Stellantis 24 czerwca prezes John Elkann i dyrektor zarządzający Carlos Tavares odwiedzili fabryki w Tychach. Rozmawiamy o tym z dyrektorem FCA Poland Tomaszem Gębka.

Filippo Gallino, zdjęcia: I. Kaźmierczak

”**T**o była bardzo ważna wizyta dla naszej przyszłości. Z niecierpliwością czekaliśmy na zaprezentowanie tyskiego zakładu władzom Stellantis i poznanie ich osobiście. Postanowiliśmy nie angażować w to wydarzenie mediów, bo **było to spotkanie w całości dedykowane pracownikom**. Fakt, że stało się to kilka miesięcy po powstaniu Grupy Stellantis, jest dla nas wielkim zaszczytem i waż-

nym sygnałem. Podobnie jak fakt, iż Carlosowi Tavaresowi i Johnowi Elkannowi podczas tej wizyty towarzyszyli czołowi menedżerowie firmy na poziomie globalnym i europejskim, między innymi **Silvia Vernetti** (Global Corporate Office), **Arnaud Deboeuf** (Manufacturing Global CO), **Maxime Picat** (Enlarged Europe COO), **Richard Schwarzwald** (Customer Experience Global CO)” – mówi Tomasz Gębka.

Dyrektor Gębka miał okazję zaprezentować gościom fabrykę oraz jej wyniki ekonomiczne i jakościowe, plasujące ją wśród najlepszych zakładów Grupy. Było to coś więcej niż typowa prezentacja, dzięki bowiem licznym pytaniom dyrektora Tavaresa spotkanie szybko przekształciło się w interesującą dyskusję, z której wyłoniły się mocne strony fabryki i ramy jej działania. „Ale najważniejszym momentem –

dodaje – z pewnością była sama wizyta w fabryce. **Tavares woli bowiem rozmawiać z ludźmi**, dyskutować bezpośrednio z kierownikami Jednostek Produkcyjnych i słuchać, co mają do powiedzenia technicy na temat konkretnych inicjatyw, realizowanych z myślą o ciągłym doskonaleniu”.

Z jednej strony CEO koncentruje uwagę na swoich rozmówcach, starając się dostrzec wszystkie niuanse danego miejsca, z drugiej jednak nie przepuszcza okazji, by wskazać kierunki działań, biorąc pod uwagę to, jak **ważne wyzwania czekają tę fabrykę**. „Wśród nich – wyjaśnia Gębka – należy wymienić **ograniczenie emisji CO₂** zarówno na poziomie produktu, jak i procesu, centralne **znaczenie elektryfikacji** w uruchamianiu kolejnych modeli, **synergie**, jakie można uzyskać dzięki ściślejszej współpracy fabryk Stellantis w Polsce (dwóch w Tychach, dwóch w Gliwicach – w tym jednej w budowie, oraz jednej w Bielsku-Białej), czy potrzeba stawiania na **maksymalną elastyczność produkcji**, aby przeciwdziałać czynnikom kryzysowym w branży, między innymi niedoborom dostaw podzespołów elektronicznych, które mogą trwać nawet kilka lat”.

Carlos Tavares nie skorzystał także pod koniec wizyty z propozycji podwiezienia go samochodem, aby wrócić do sali konferencyjnej. Wydaje się to rzeczą banalną, ale w rzeczywistości stworzona została sytuacja, podczas której można było również porozmawiać o rzeczach ważnych, ale w znacznie swobodniejszy sposób. „Podczas takich nieformalnych rozmów – wyjaśnia Tomasz Gębka – **wyczułem zaufanie do nas. Myślę, że ta wizyta pozostawiła bardzo pozytywny wizerunek Tychów**. Z jednej strony pokazaliśmy, że jesteśmy nastawieni na ciągłe dosko-



Prezentacja zakładu FCA Poland w Tychach władzom Grupy Stellantis. Po lewej: przekazanie Johnowi Elkannowi pamiątkowych fotografii, od lewej: Tomasz Gębka, Carlos Tavares i John Elkann

nalenie, że mamy zorganizowaną i wydajną strukturę produkcyjną, z drugiej zaś jesteśmy bardzo otwarci na ich sugestie i wskazówki, które nam przekazali, aby sprostać wyzwaniom przyszłości”. Oprócz konkretnych spotkań, np. z Działem HR oraz z przedstawicielami Związków Zawodowych zakładu, nie zabrakło także dyskusji online z udziałem pracowników umysłowych z Tychów i Bielska-Białej. Dwudniowa wizyta obejmowała zresztą również tusk fabrykę silników **Opel Manufacturing Poland**, w której udział wziął także dyrektor **FCA Powertrain Poland Andrzej Tokarz**.

Miała też miejsce niezwykle sympatyczna sytuacja. Podczas wizyty na Montażu prezesowi **Johnowi Elkannowi wręczono kolekcję fotografii**, które zrobiono mu **niedługo 25 lat temu**, kiedy rozpoczynał swoją karierę, pracując incognito na liniach modelu **Cinquecento**. „Był to naprawdę emocjonujący moment, w którym uczestniczyli również jego przełożeni z tamtych lat. John Elkann był bardzo wzruszony – wspomina Gębka. – Ze względu na dosyć duże rozmiary antyramy zaproponowałem mu jej wysłanie kurierem, ale zdecydowanie odmówił, mówiąc, że woli je zabrać ze sobą do Turynu w swojej walizce”. ■



Stefania Castano

PROCESU EL

Inwestycje sięgające 30 mld euro do 2025 r., pięć „gigafabryk”, cztery nowe platformy dla przyszłej generacji samochodów elektrycznych z każdego segmentu. Oto najważniejsze elementy planu ogłoszonego przez Carlosa Tavaresa, dyrektora generalnego Grupy Stellantis, podczas konferencji prasowej on-line pn. „Dzień EV 2021”. Celem grupy jest osiągnięcie trwałej, dwucyfrowej skorygowanej marży zysku operacyjnego w perspektywie średnioterminowej, a do 2030 r. zdobycie pozycji lidera rynku samochodów o niskiej emisji spalin z udziałem w sprzedaży ponad 70% w Europie i ponad 40% w USA.



Rozpoczął się wyścig w dziedzinie elektryfikacji. Grupa Stellantis jest w pełni gotowa, by podjąć to wyzwanie: „Rywalizację mamy we krwi. Okres transformacji stanowi doskonałą okazję, aby «wyzerować licznik» i rozpocząć nowy wyścig” – stwierdził dyrektor generalny grupy – **Carlos Tavares** podczas **konferencji prasowej online** pn. „**Dzień EV**”, na której przedstawił nową strategię koncernu. „Stellantis **przyspieszył proces elektryfikacji**, który stanowi prawdopodobnie najważniejszy etap rozpoczynający **definiowanie przyszłości koncernu** zaledwie sześć miesięcy po jego powstaniu. W oparciu o bogatą różnorodność kulturową i geograficzną zatrudnionych pracowników oraz istniejących marek, przedsiębiorstwo wkłada cały swój wysiłek, aby wyprzedzić oczekiwania klientów i zwiększyć tempo realizacji inicjatyw określających na nowo mobilność na całym świecie”. Koncern planuje zainwestować na przestrzeni pięciu lat ponad **30 miliardów euro** w rozwój elektromobilności, przeznaczając do 2025 roku wspomniane **nakłady na elektryfikację i oprogramowanie**. Stellantis zamierza stać się liderem sektora pojazdów niskoemisyjnych, których udział w rynku **do 2030 roku ma wynieść ponad 70%**

w Europie i ponad 40% w Stanach Zjednoczonych, co pozwoli grupie na osiągnięcie dwucyfrowej skorygowanej marży operacyjnej w perspektywie średnioterminowej. Całościowy plan strategiczny koncernu Stellantis zakłada wprowadzenie do sprzedaży **awangardowych, wzbudzających zachwyt samochodów należących do wszystkich marek grupy**, wykorzystując do tego celu kompetencje wewnętrzne, współpracę z partnerami biznesowymi oraz spółki joint venture, a także oferując najnowocześniejsze, ale też przystępne cenowo rozwiązania technologiczne. „Klient – powiedział Tavares – jest zawsze w centrum uwagi Stellantis, dlatego naszym celem w ramach planu inwestycyjnego jest oferowanie kultowych samochodów, które mają osiągi, możliwości, styl, komfort i zasięg elektryczny i dzięki temu idealnie wpasują się w codzienne życie klientów”. „Opracowana przez nas strategia – dodał – zakłada odpowiednią wielkość inwestycji na technologie potrzebne do wejścia na rynek we właściwym czasie, umożliwiając Stellantis **zwiększenie swobody przemieszczania się w najbardziej efektywny, przystępny cenowo i zrównoważony sposób**”.

Różne podejście do każdej marki

Każda z 14 marek Stellantis opracowuje całkowicie zelektryfikowane i najlepsze w swojej klasie modele, zgodnie ze swoim DNA. Oto hasła, które będą im towarzyszyć w elektryfikacji.

«Heating Up People,
But Not the Planet»

ABARTH

«From 2024, Alfa Romeo
Becomes Alfa e-Romeo»

ALFA ROMEO

«The Art of Travel,
Magnified»

DS AUTOMOBILES

«Clean Technology
for a New Generation of Families»

CHRYSLER

«Citröen Electric: Well-Being for All»

CITROËN

«Tear Up the Streets...
Not the Planet»

DODGE

«Zero Emission Freedom»

JEEP

«It's Only Green
When It's Green for All»

FIAT

«The Best in Performance
Luxury, Electrified»

MASERATI

«The Most Elegant Way
to Protect the Planet»

LANCIA

«Green is the New Cool»

OPEL/VAUXHALL

«Turning Sustainable Mobility
into Quality Time»

PEUGEOT

«Built to Serve a Sustainable Planet»

RAM

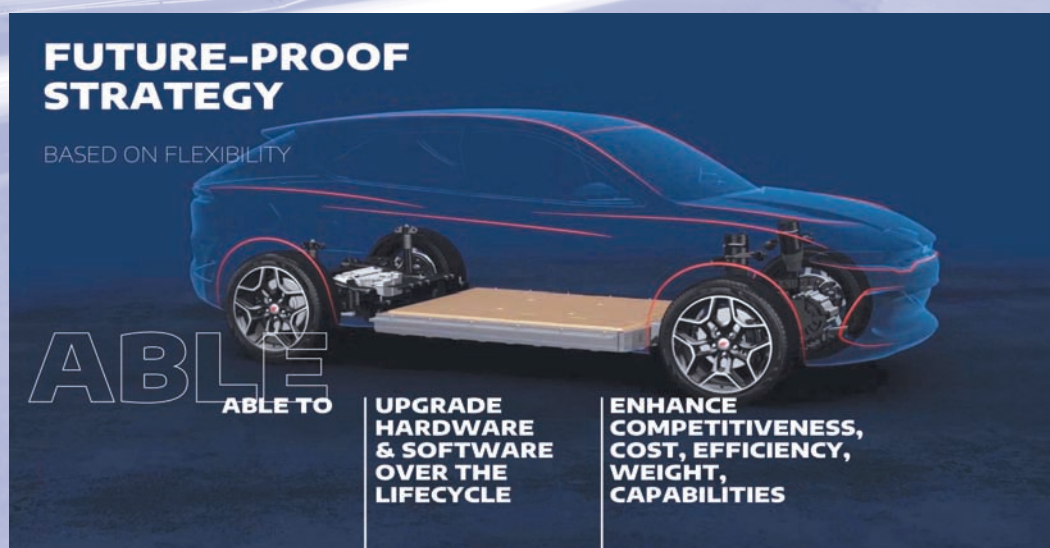
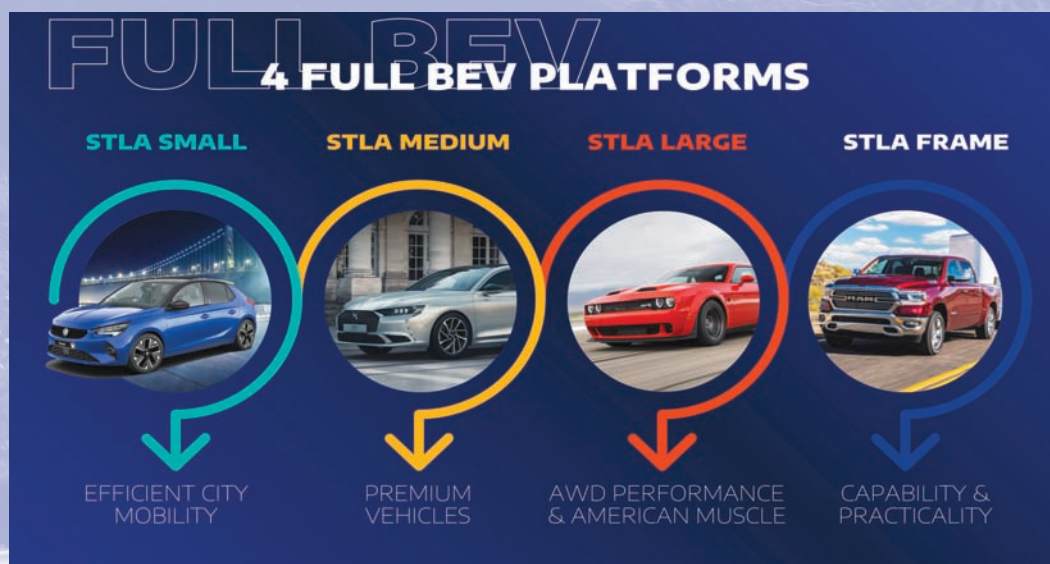
«The Global Leader
in e-Commercial Vehicles»

VEICOLI COMMERCIALI

Cztery „gwiazdy” wyznaczające kierunek rozwoju

Przyszłość elektryczna koncernu Stellantis jest zapisana w „gwiazdach”, którymi są **cztery nowe platformy STLA**, stanowiące konstrukcję nośną zelektryfikowanych pojazdów różnych marek. Obejmują one platformę STLA Small, przeznaczoną dla najmniejszych samochodów o zasięgu do 500 km, platformę STLA Medium o zasięgu do 700 km, platformę Large o zasięgu do 800 km oraz platformę STLA Frame, zaprojektowaną również dla pick-upów i ciężarówek elektrycznych o zasięgu do 800 km. W przypadku koncernów takich, jak Stellantis elektryfikacja obejmuje wszystkie segmenty od małych samochodów

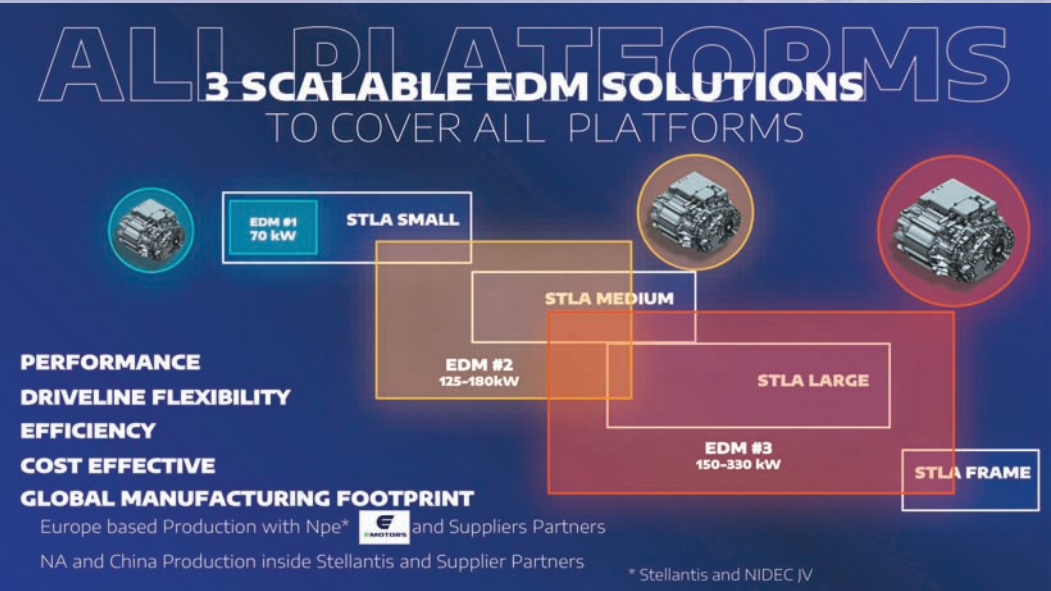
miejskich, poprzez luksusowe auta premium i SUV-y po samochody dostawcze, zapewniając w ten sposób spełnienie oczekiwań klientów ze wszystkich stron świata. Dlatego, jak wyjaśnił główny inżynier – **Harald Wester**, do opracowania strategii STLA Grupa nie zastosowała uniwersalnego podejścia, lecz oparła się na koncepcji **elastycznej modułowości**, umożliwiającej redukcję kosztów, jak również częściowe zniesienie ograniczeń projektowych i przemysłowych. Platformy zaprojektowano tak, aby były elastyczne, jeśli chodzi o długość i szerokość, oraz by mogły być na nich współdzielone kluczowe komponenty. Celem jest stworzenie ekonomii skali i zwiększenie produkcji aż do dwóch milionów samochodów rocznie na bazie każdej platformy.



Kluczowy napęd

Napęd składa się z rodziny **trzech elektrycznych modułowych jednostek napędowych** (EDM, Electric Drive Module), łączących silnik, skrzynię biegów i falownik. Moduły EDM są kompaktowe, elastyczne i mogą być łatwo skalowane. Znajdują zastosowanie w pojazdach z napędem przednim, tylnym, na wszystkie koła oraz 4xe. Jednak prawdziwym sercem samochodu elektrycznego są akumulatory i dlatego Stellantis stworzył **ujednolicone pakiety akumulatorów, nadające się do zastosowania we wszystkich markach i segmentach**, od małych samochodów miejskich aż do samochodów użytkowych i dostawczych, w których będą zainstalowane pakiety akumulatorów o wysokiej gęstości energetycznej. W 2024 roku pojawią się akumulatory bez niklu i kobaltu, co jest wyrazem spełnienia różnorodnych oczekiwań klientów,

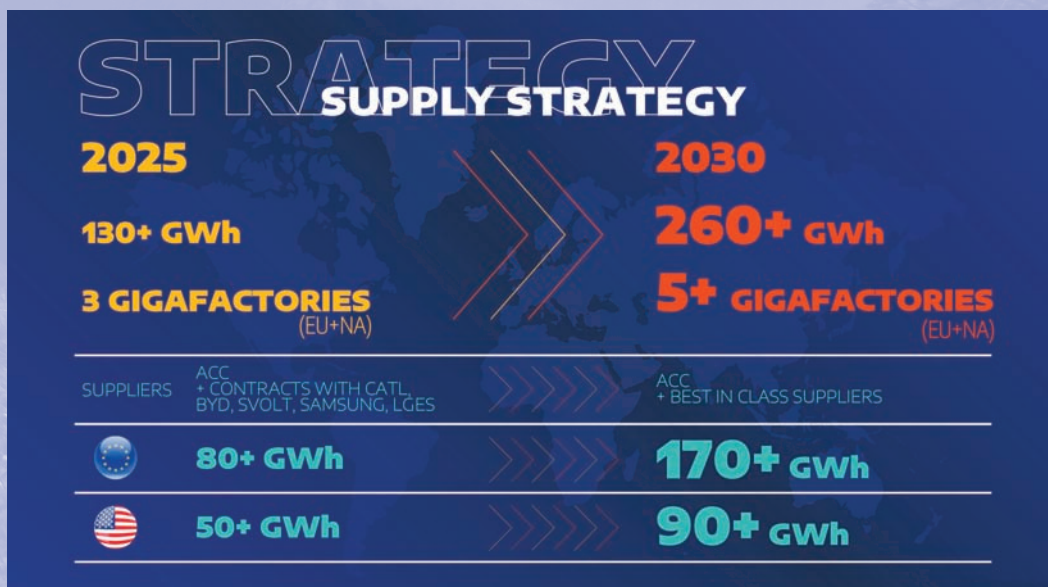
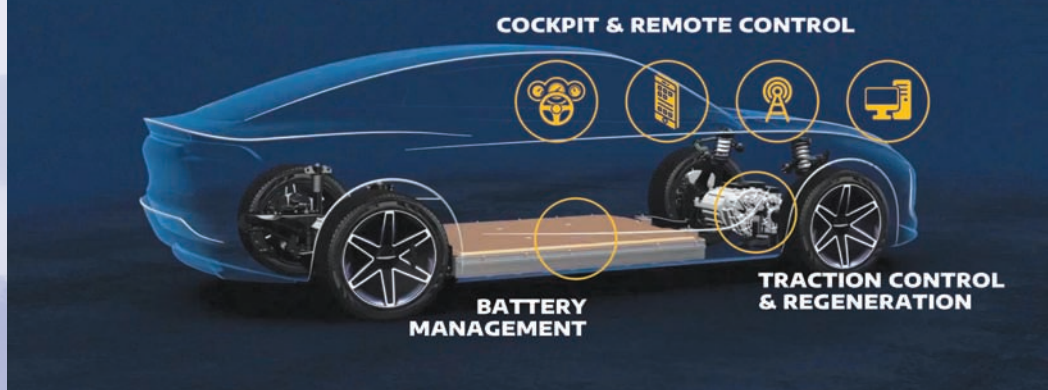
a w roku 2026 przewidziano wprowadzenie na rynek **pierwszych samochodów wyposażonych w akumulatory ze stałym elektrolitem**, które są uważane za przełomowe w sektorze samochodów elektrycznych, ponieważ charakteryzują się wysoką gęstością energetyczną, co pozwala na zmniejszenie ich rozmiarów i wagi. Wszystkie platformy EDM i pakiety akumulatorów o wysokiej gęstości energii zapewnią doskonałe osiągi, zasięg i ładowanie przy równoczesnym obniżeniu kosztów. Ostatnim, ale niemniej ważnym elementem jest **oprogramowanie**, na którego rozwój – stwierdził Tavares – grupa przeznaczyła znaczną część z 30 miliardów euro przewidzianych na transformację elektryczną koncernu Stellantis. Program aktualizacji elementów hardwarowych oraz aktualizacji „over-the-air” wydłuży żywotność platform na całe następne dziesięciolecie. Grupa będzie rozwijać u siebie oprogramowanie i sterowania, aby zachować typowe cechy każdej marki.



A DUAL CHEMISTRY STRATEGY TO SERVE ALL OUR CUSTOMERS		
	NiCo FREE	Ni BASED
Cathode active material on Al foil	Fe - Mn - x	Ni - Mn - y
Anode active material on Cu foil	Graphite Carbon	
Energy Density at cell (Wh/L)	400 - 500 Wh/L	600 - 700 Wh/L
Pack configuration 2024	Cell-To-Pack	One unique module-based
Pack configuration 2026	One unique Cell-To-Pack design	
Cost (€/kWh)	- 20%	Reference

INTRODUCTION OF 1ST COMPETITIVE SOLID STATE IN 2026 BY REUSING INDUSTRIAL ASSETS

SOFTWARE TO SUPPORT ENERGY EFFICIENCY, CHARGING AND BEV SERVICES



Włoska „gigafabryka” w Termoli

Plan działania w zakresie elektryfikacji przedstawiony przez Tavaresa obejmuje cały łańcuch wartości. Stellantis rozwija współpracę z innymi przedsiębiorstwami, zakładając **spółki joint venture w ramach opracowywania kluczowych technologii**, takich jak elektryfikacja jednostek napędowych, produkcja ogniw do akumulatorów, cyfrowy kokpit czy personalizowane usługi w zakresie łączności. Tak zakrojona współpraca umożliwi grupie Stellantis wykorzystanie nie tylko własnych kompetencji, ale także wiedzy partnerów dla **szybszego wprowadzenia na rynek nowych technologii i rozwiązań**, przy równoczesnej optymalizacji alokacji kapitału w celu dalszego zwiększenia konkurencyjności rynkowej koncernu.

Akumulatory i komponenty do samochodów elektrycznych będą produkowane w **pięciu „gigafabrykach” w Europie i Ameryce Północnej**. Oprócz dwóch zakładów istniejących już we Francji i Niemczech,

przewidziano powstanie trzeciej fabryki we Włoszech z wykorzystaniem istniejącego zakładu w **Termoli**, a dodatkowe umowy na dostawy i współpracę zapewnią zaspokojenie całkowitego zapotrzebowania. Dzięki takiej strategii zakupowej akumulatorów do samochodów elektrycznych Stellantis zamierza zapewnić sobie ponad 130 gigawatogodzin (GWh) pojemności do 2025 roku i ponad **260 GWh do roku 2030**.

Oprócz tego, koncern podpisał protokoły ustaleń (MOU) z dwoma partnerami zajmującymi się pozyskiwaniem litu geotermicznego z solanek wód geotermalnych w Ameryce Północnej i Europie, celem zapewnienia **zrównoważonych dostaw litu**, który jest pod względem dostępności najbardziej krytycznym surowcem do produkcji akumulatorów, a także by mieć możliwość włączenia pozyskanego litu do łańcucha dostaw.

Dalsze synergie Stellantis w zakresie wiedzy technicznej i produkcyjnej wpłyną na **obniżenie kosztów produkcji akumulatorów** o 40% w latach 2020-2024 i o kolejne 20% do 2030 roku. Do osiągnięcia tego celu mogą przyczynić się wszystkie możliwe rozwiązania,

CUSTOMERS

EXCEEDING CUSTOMERS EXPECTATIONS



ECO CONSCIOUSNESS

64%

of people worldwide consider "preserving the environment" as most important value

EV RANGE WILL FIT CUSTOMERS

80%

of customers in the **small cars** segment

90%

of customers in the **compact and mid size cars** segment

100%

of customers in the **LCV**

AFFORDABILITY

FROM 2026
EV TOTAL COST OF
OWNERSHIP WILL BE
EQUAL TO ICE



TAKE CARE OF OUR CUSTOMERS IN A SUSTAINABLE WAY



EASY

Charging solutions



SUSTAINABLE

Battery lifecycle



AVAILABLE

Guarantee supply of EV components & raw materials

POSITIONING STELLANTIS
ON THE VALUE CHAIN OF A
HIGHLY PROFITABLE
MARKET



WORLD PREMIERE FAST-CHARGING NETWORK

THE LARGEST
SOUTHERN EUROPEAN
EV FASTCHARGING
NETWORK

THE LARGEST
VIRTUAL POWER PLANT
WORLDWIDE

INTEGRATED WITH
SOLAR POWER
AND ENERGY STORAGE

100% VEHICLE-TO-GRID
PROVIDING GRID SERVICES
TO THE EUROPEAN GRID



2025

+1,500 Locations

~5,000 Fastchargers

2030

~9,000 Locations

+35,000 Fastchargers

FREE2
MOVE
-ESOLUTIONS

STELLANTIS

ENGIE
eps

takie jak ogólna optymalizacja pakietu, uproszczenie formatu modułów, zwiększenie rozmiarów ogniw i postęp w dziedzinie technologii akumulatorów.

Koncern ma w planach także projekt gospodarki o obiegu zamkniętym, polegający na maksymalizacji wartości akumulatorów poprzez ich naprawę, regenerację, ponowne wykorzystanie i recykling, jak również zapewnienie zrównoważonego systemu, który na równi traktuje potrzeby klientów i zagrożenia środowiskowe.

Klienci gotowi na e-mobilność

Podczas konferencji „Dzień EV” grupy Stellantis dyrekcja koncernu kilkakrotnie zaznaczała, że 64% ludzi na całym świecie uważa, że najważniejszą wartością jest ochrona naszej planety. Dlatego klienci są gotowi na nową e-mobilność i na zakup samochodów zelektryfikowanych. I właśnie takie rozwiązanie zamierza zaproponować grupa Stellantis. A kluczowymi czynnikami powszechnej akceptacji samochodów typu BEV przez klientów jest zasięg jazdy i **możliwość szybkiego ładowania**. Stellantis sprostą temu wyzwaniu, oferując auta zapewniające zasięg od 500 do 800 km oraz możliwość szybkiego ładowania wynoszącego 32 km na minutę.

Stellantis proponuje klientom prywatnym, biznesowym i flotowym **kompletny pakiet rozwiązań** ułatwiających zarządzanie samochodem. Propozycje będą dotyczyć **oferty inteligentnego ładowania** z wykorzystaniem ekologicznych źródeł energii, opracowanej dzięki współpracy z licznymi firmami w celu rozszerzenia opcji ładowania. Spółka zamierza sprostać wymaganiom poszczególnych grup klientów, wspierając rozwój sieci szybkiego ładowania w całej Europie w oparciu o ustalenia (MOU) podpisane z firmami **Free2Move eSolutions i Engie EPS**.

Grupa Stellantis bardzo dużą wagę przywiązuje także do **przystępności cenowej samochodu**. W związku z tym przewidziano, że do 2026 roku całkowity koszt eksploatacji samochodu elektrycznego będzie taki sam, jak w przypadku auta z napędem spalinowym. Powyższe przedsięwzięcie zostanie zrealizowane bez żadnych ulg i dopłat państwowych na ten cel.

Na zakończenie Carlos Tavaers dodał: „Nasze plany pokazują, **jak szybko i z jaką mocą Stellantis dąży** do elektryfikacji. Wielkość naszego koncernu, umiejętności pracowników oraz zrównoważony rozwój umożliwiają osiągnięcie skorygowanej marży zysku operacyjnego na poziomie dwucyfrowym, a także zajęcie pozycji lidera w branży, stanowiącego wzór pod względem wydajności i dostarczającego zelektryfikowane pojazdy”. ■

Większa rentowność

W nadchodzących latach Stellantis spodziewa się również wzrostu rentowności z inwestycji przeznaczonych na pojazdy elektryczne. Jak tłumaczy dyrektor finansowy – Richard Palmer, będzie to wynikało z realizacji potencjalnych synergii powstałych w wyniku utworzenia koncernu Stellantis z prognozą rocznych synergii finansowych docelowo na poziomie ponad 5 mld euro, planowi zmniejszenia kosztów akumulatorów i stopniowej optymalizacji kosztów dystrybucji i produkcji oraz realizacji nowych źródeł dochodów, wynikających przede wszystkim z połączonych usług i przyszłych modeli biznesowych oprogramowania.

W rezultacie Grupa dąży do osiągnięcia trwałej skorygowanej marży zysku operacyjnego na poziomie dwucyfrowym w perspektywie średnioterminowej (~2026), dzięki czemu spółka stanie się wzorem dla klientów na całym świecie pod względem rentowności w zakresie zelektryfikowanej mobilności.

Stellantis zamierza zostać liderem rynku samochodów niskoemisyjnych (LEV). Do 2030 roku w Europie udział samochodów osobowych LEV Grupy ma systematycznie wzrastać do ponad 70% (10% więcej niż obecne założenia branżowe dotyczące ogólnego miksu produktów).

W Stanach Zjednoczonych do 2030 roku udział tych pojazdów w rynku samochodów osobowych i dostawczych ma wynieść ponad 40%. Aby wdrożyć tę strategię, Stellantis planuje zainwestować do 2025 roku ponad 30 mld euro w elektryfikację i oprogramowanie. Plan obejmuje również inwestycje kapitałowe w spółki joint venture w celu sfinansowania ich działalności, a także utrzymanie wydajności wyższej o 30% niż średnia w branży pod względem całkowitych wydatków na badania i rozwój w stosunku do przychodów.

Koncern nadal buduje swoją pozycję lidera w segmencie samochodów dostawczych w Europie i wzmacnia ją w Ameryce Północnej, dążąc jednocześnie do osiągnięcia czołowej pozycji w segmencie elektrycznych samochodów dostawczych.

Dzięki wykorzystaniu wiedzy i synergii w ciągu najbliższych trzech lat elektryfikacja samochodów dostawczych obejmie wszystkie modele i regiony, a do końca 2021 roku zostanie przygotowana oferta na furgonetki napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi.

WRAZ Z TYMI, KTÓRZY PRACUJĄ

Elena Gregoriani



Fiat Professional rozpoczyna
erę samochodów elektrycznych
modelem E-Ducato – pojazdem,
który został zainspirowany
przez „prawdziwe życie”.





Czasami, aby dokonać kroku w przód, wystarczy zmienić przyimek. Dowodem na to jest nowy **E-Ducato, pierwszy w pełni elektryczny samochód marki Fiat Professional**, zaprojektowany nie tylko „dla” klienta, ale i „z” klientem. Zmiana paradygmatu jest ewidentna i pozwoliła na stworzenie samochodu dostawczego, który jest w stanie połączyć zalety zerowej emisji spalin z cechami, które przez czterdzieści lat doceniali różni specjaliści z całego świata. „Spełnianie, a wręcz wyprzedzanie potrzeb użytkowników jest tym, co zawsze charakteryzowało Ducato” – mówi **Eric Laforge**, Head of Light Commercial Vehicles Enlarged Europe. – Zaczęliśmy właśnie tej od tej mocnej strony, aby pójść o krok dalej, proponując ekologiczny pojazd o ładowności, objętości przestrzeni ładunkowej, elastyczności użytkowania i zasięgu, które pozostały niezmienione w stosunku do wersji z silnikami spalinowymi. Nasi klienci mogą więc postawić na zrównoważony rozwój bez konieczności zmiany swojego modelu biznesowego”. Ducato, tak naprawdę, jest dla nich ich „prawą ręką” w codziennej pracy: zresztą **w 2020 roku** model ten zdobył tytuł „**Bestsellera**” **rynku europejskiego** nie tylko w swoim segmencie, ale na **rynku LCV** w ogóle, a dziś prezentuje się w swojej odświeżonej gamie. „Na debiut elektrycznego modelu dostawczego wybraliśmy odpowiedniego bohatera, naszą dumę, ale też sam moment jest idealny – podkreśla Laforge. – Tak naprawdę czekaliśmy, aż technologia ta „dojrzeje”, by zapewnić niezawodność i wydajność, jakich oczekują nasi klienci. Zresztą innowacyjność musi iść w parze ze zrównoważonym rozwojem, który w przypadku E-Ducato jest widoczny pod względem ekologicznym i ekonomicznym, biorąc pod uwagę fakt, iż koszt jego

eksploatacji, z wykorzystaniem ulg, jest taki sam jak koszt wersji z silnikiem diesla”.

Nowy zeroemisyjny model marki Fiat Professional potwierdza credo marki: „tworzyć narzędzia pracy zdolne do rozwijania biznesu”. „My w branży samochodów dostawczych mamy szczęście – żartuje Laforge. – Nasi klienci mają ściśle określone, czasami bardzo ambitne wymagania i wyraźną wizję przyszłych strategii. Dlatego przy projektowaniu E-Ducato skorzystaliśmy z ich pomocy”. A raczej z danych, które trzystu klientów przesłało w ciągu sześciu lat do Fiata Professional po pokonaniu czterema tysiącami samochodów zasilanymi olejem napędowym lub metanem pięćdziesięciu milionów kilometrów w każdych warunkach pogodowych, ładunkowych i drogowych. To ambitny projekt, którego pierwszym partnerem jest **DHL**, największy na świecie operator logistyczny, który zobowiązał się do osiągnięcia do 2030 roku neutralności swojej floty pod względem emisji CO₂. Do współpracy zaangażowano też takie prestiżowe firmy jak **Arcese, GLS, Lyreco Mercitalia, EDF, Fraikin, CSB, Nippon Express, BT Fleet, Leasys i Petit Forestier**, które podzieliły się swoim doświadczeniem „w terenie”. Po fazie badań nastąpił trwający około sześciu tygodni „**projekt pilotażowy**”, podczas którego testowano mini flotę przedseryjnych samochodów elektrycznych, co pozwoliło zbierać dodatkowe informacje. „Sposób użytkowania, liczba postojów, liczba «stop and go», ale także rodzaje tras, liczba dziennie pokonywanych kilometrów czy profile ładowania: każda firma ma inną specyfikę, która – przez pryzmat ogromnej liczby danych – pozwoliła nam zaprojektować produkt tak, aby był on **wszechstronny, kompletny**



E-Ducato w żółtym kolorze nadwozia – przeznaczone dla firmy DHL. Powyżej Eric Laforge i elektryczne Ducato, które swobodnie porusza się w strefach ograniczonego ruchu w centrach miast

i dostosowany do każdego zadania – podsumowuje Laforge. – Był to nie lada wysiłek w porównaniu do normalnego procesu rozwoju, ale było warto: E-Ducato to wyjątkowy projekt, nowatorski, zaprojektowany od zera, **wychodzący właśnie od potrzeb klienta**. Wymagało to czasu i wysiłku, ale udało nam się zdobyć bogatą wiedzę na temat elektryfikacji, którą teraz dzielimy się ze Stellantis i oczywiście mam nadzieję, że E-Ducato poradzi sobie co najmniej tak dobrze, jak jego «brat» z silnikiem diesla, stając się liderem w swoim segmencie”.

SPOJRZENIE Z BLISKA

Zmienia się układ napędowy, pozostają **tradycyjne konfiguracje modelu** (prawie 400 w przypadku gamy elektrycznej), począwszy od furgonów, poprzez podwozia

pod zabudowę z kabiną o czterech różnych długościach, aż po wersje do przewozu osób. Tak bogata i elastyczna oferta jest możliwa dzięki oryginalnej konstrukcji Ducato, bez żadnych masywnych elementów w dolnej części ramy i z dużym odstępem między podłużnicami: to idealne miejsce na umieszczenie **pod podłogą akumulatorów** przy zachowaniu pełnej funkcjonalności. **Przestrzeń ładunkowa** osiąga bowiem **aż 17 metrów sześciennych** objętości i niemal **dwie tony** ładowności, a odpowiednie wyważenie i obniżenie środka ciężkości dodatkowo poprawia właściwości jezdne samochodu w każdych warunkach jazdy. Nawet pod względem osiąggów model ten nie odbiega od wersji z silnikiem spalinowym: silnik elektryczny posiada **maksymalny moment obrotowy wynoszący 280 Nm** i generuje

To nie pierwszy raz, kiedy Ducato wyprzedza swoje czasy: 25 lat temu był to pierwszy samochód dostawczy zasilany metanem, co udało się osiągnąć dzięki optymalnej konstrukcji samochodu. To ta sama konfiguracja, która dziś pozwala na instalację akumulatorów bez uszczerbku dla przestrzeni ładunkowej, z której pojazd ten przecież słynie

90 kW mocy (około 122 KM), a przyspieszenie **od 0 do 50 km/h zajmuje pięć sekund**.

E-Ducato dysponuje **różnymi rozwiązaniami w zakresie akumulatorów** (od trzech do pięciu modułów), dostępnych w dwóch konfiguracjach: **47 kWh i 79 kWh**. Pierwsza z nich pozwala przejechać nawet 235 kilometrów w cyklu miejskim WLTP (co stanowi wystarczający zasięg w przypadku dostaw na terenie miasta), natomiast w przypadku drugiej konfiguracji zasięg wzrasta do 370 kilometrów, a zaledwie pół godziny ładowania wystarcza na zapewnienie zasięgu 100 km. Modele nie tylko dysponują ośmio- lub dziesięcioletnią gwarancją producenta, w zależności od wersji (to najpopularniejsza oferta dla tego segmentu), lecz także kryją w sobie „supermoc”: mowa o **„Recovery Mode”**, unikalnej konstrukcji E-Ducato, która nie pozwala temu samochodowi na zbędne przestoje, a jego użytkownicy mogą kontynuować pracę nawet w przypadku awarii jednego lub więcej pakietów akumulatorów. Ponadto, z myślą o różnych warunkach, przewidziano **aż cztery opcje ładowania**, szybszego lub wolniejszego w zależności od potrzeb, a także różne tryby jazdy, opracowane tak, aby zapewnić maksymalny spokój osobie siedzącej za kierownicą. Po ustawieniu przełącznika Drive Selector w pozycji **„Normal”** samochód zapewnia równowagę między osiąganymi a kosztami, w pozycji **„Eco”** zwiększa zasięg, a w pozycji **„Power”** z łatwością pokonuje nawet najbardziej strome podjazdy przy pełnym obciążeniu. Dostępny jest też **„Turtle Mode”**: tryb podobny do funkcji oszczędzania baterii w smartfonie,



który uruchamia się automatycznie w warunkach niskiego poziomu naładowania i dodaje blisko 10 dodatkowych procent do zasięgu akumulatora. Oprócz tego akumulator doładowuje się również za pomocą funkcji **„e-coasting”**, która służy do odzyskiwania energii kinetycznej pojazdu podczas hamowania. Krótko mówiąc, każdy aspekt zaprojektowano z myślą o klientach wykorzystujących samochód w celach zawodowych. Nawet nawigację, która – po wprowadzeniu danych samochodu – automatycznie omija drogi, które są zbyt wąskie lub mają niskie tunele.

CAŁA FLOTA ZA JEDNYM KLIKNIĘCIEM

Ekologiczne i wszechstronne E-Ducato reprezentuje



Nowy Fiat Ducato 2021

U dealerów Fiata Professional można składać zamówienia także na ósmą serię z roku modelowego 2021, która doskonale prezentuje się w roku swoich 40. urodzin. Ducato, od lat cieszące się w Polsce mianem „najlepszego w klasie”, potwierdza swoją pozycję lidera i przewagę nad konkurencją. Nowe, w pełni cyfrowe oprzyrządowanie we wnętrzu samochodu z systemem multimedialnym obsługiwany za pośrednictwem 10" ekranu lub głosowo przekazuje informacje oraz ostrzeżenia na temat jazdy. Na zewnątrz uwagę zwracają nowe reflektory z technologią Full LED. Dzięki odnowionej architekturze układów elektrycznych model może pochwalić się zaawansowanymi rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo, komfort jazdy i łączność ze światem. Nowe Ducato będzie faktycznie pierwszym lekkim samochodem dostawczym z trybem jazdy autonomicznej na 2. poziomie, oferującym także zaawansowane systemy wspomagania kierowcy (ADAS) zarówno podczas jazdy, jak i parkowania. Odnowiona została również gama silników, która proponowana jest w 4 poziomach mocy, współpracujących z 6-biegową skrzynią manualną lub 9-stopniową automatyczną.



przyszłość również pod względem zarządzania. Dzięki Mopar samochód ten oferuje zaawansowane narzędzia do zdalnego monitorowania efektywności, kosztów i organizowania wielu innych usług. Zaczniemy od analizy efektywności i produktywności, która stała się prosta i szybka dzięki **My:Fleet Manager** – platformie internetowej, która pozwala w czasie rzeczywistym kontrolować takie zmienne, jak przebieg, lokalizacja i aktualne informacje na temat przeglądów każdego pojazdu we flocie. Z kolei moduł telematyczny **Mopar Connect** gwarantuje bezpieczeństwo samochodu i kierowcy. Standardowo montowany jest on we wszystkich modelach E-Ducato. Wykrywa położenie pojazdu, ułatwiając szybką interwencję w razie wypadku lub awarii i umożliwiając jego lokalizację w razie kradzieży. Wreszcie aplikacja mobilna **Uconnect LIVE** sprawdza, czy drzwi są zamknięte, czy nastąpiło przekroczenie ustawionego limitu prędkości i gdzie pojazd został zaparkowany. Ale to nie wszystko. Kontroluje też stan naładowania akumulatorów i ciśnienie w oponach, wysyłając comiesięczne raporty dzięki funkcji my:Car. Wyświetla wszystkie trasy pojazdu i zarządza nimi dzięki usłudze my:Journey, a poprzez pakiet my:eCharge planuje ładowanie, ponadto określa temperaturę przed wyjazdem i pozwala zapłacić za ładowanie oraz zarządzać ładowaniem z podłączonego Wallboxa.

MIĘDZY TRADYCJĄ A INNOWACJĄ

Wiedza i doświadczenie tych, którzy tworzą produkty od czterdziestu lat oraz dalekowzroczność pod względem alternatywnych, ekologicznych i konkurencyjnych rozwiązań w zakresie mobilności: dzięki rozwiniętemu przez Grupę kompetencjom E-Ducato łączy to wszystko w swoim procesie produkcyjnym realizowanym w całości „u siebie”, tj. w ramach Stellantis.

Baza jest montowana w „legendarnej” fabryce Ducato **Sevel w Atessie**, która od 1981 roku wyprodukowała

już pięć milionów egzemplarzy samochodów. Ten zakład w Abruzji, produkujący ponad 300 tysięcy pojazdów rocznie, jest największą fabryką lekkich pojazdów użytkowych na świecie i zajmuje miejsce w czołówce pod względem technologii, wydajności, elastyczności oraz jakości. Cechy te można dostrzec w niemal rzemieślniczej staranności, z jaką wykonywany jest montaż, do tego stopnia, iż na zjechanie z linii produkcyjnych dwóch identycznych pojazdów trzeba czekać aż 15 dni. Część elektryczna, z kolei, składająca się z akumulatorów i powiązanych z nimi komponentów, jest dodawana w drugim „domu” zeroemisyjnego Ducato: w zakładzie „**Costruzioni Sperimentali**” (Konstrukcje eksperymentalne). Obszar ten przeznaczony jest dla modeli wymagających dużej elastyczności konstrukcyjnej. Znajduje się **w kompleksie Mirafiori**, siedzibie Grupy zajmującej się elektryfikacją we Włoszech. Ten turyński zakład produkuje bowiem osiem tysięcy sztuk samochodów i pojazdów elektrycznych miesięcznie, z czego tysiąc to E-Ducato, które – po opuszczeniu zakładu – są dostarczane na cały świat, wspierając firmy wybierające je do swojej codziennej pracy. ■



Integracja dwóch wielkich koncernów, takich jak PSA i FCA, stanowi skomplikowany proces o długim i stopniowym przebiegu. Ale jak wyznaczyć jego początek? Połączenie działalności tych grup w Polsce tworzy całkiem ciekawy obraz.

Filippo Gallino

STELLANTIS W POLSCE. PUNKT WYJŚCIA

8163

pracowników

19

spółek

6

zakładów
produkcyjnych

220 tys.

wyprodukowanych
samochodów

98%

przeznaczono na eksport



Warszawa

526 tys.

wyprodukowanych silników

70 tys.

sprzedanych samochodów

9

marek samochodowych



Gliwice



Tychy



Skoczów



Bielsko-Biała





—
Zakład
FCA Poland
w Tychach

Pierwszy skonsolidowany bilans koncernu Stellantis zostanie opublikowany dopiero w przyszłym roku. To on będzie stanowić właściwy punkt odniesienia, który rok do roku pozwoli zweryfikować wyniki Grupy w sprzedaży samochodów, obrotów, marży operacyjnej, zysków itd. Dziś natomiast, przynajmniej oficjalnie, nie sposób dokonać porównania z ubiegłorocznymi danymi, ponieważ **grupa Stellantis powstała 16 stycznia tego roku**. Jednak przeprowadzenie symulacji poprzez zestawienie **zsumowanych danych** dotychczasowych grup FCA i PSA za rok 2020 pozwoli nam zorientować się w wielkości nowego koncernu na „star-

cie”, również w odniesieniu do działalności w Polsce. Z uzyskanych danych wyłania się bardzo ciekawy i obiecujący obraz przyszłego rozwoju.

STELLANTIS NA ŚWIECIE

300 tysięcy pracowników na całym świecie, **15** kultowych europejskich i amerykańskich marek, które zapisały się wielkimi literami w historii światowej motoryzacji, **5,9 miliona** sprzedanych samochodów w jakże trudnym roku globalnej pandemii, powszechna obecność na rynkach zbytu (ponad **130**) oraz na poziomie operacyjnym dzięki **93** zakładom produkcyjnym w ponad **30** krajach i wreszcie obroty na

poziomie **134 miliardów euro**. Tak wygląda sytuacja wyjściowa koncernu Stellantis na koniec 2020 roku, czyli jeszcze przed fuzją FCA i PSA, opracowana na podstawie danych bilansowych za 2020 rok opublikowanych przez koncerny włosko-amerykański i francuski. **Są to imponujące liczby**, tym bardziej że uwzględniają spadek obrotów spowodowany długotrwałym zamknięciem fabryk z powodu koronawirusa. Uzyskane wyniki plasują nową Grupę na szczycie światowego sektora motoryzacyjnego, z bardzo silną obecnością handlową w **Europie, Ameryce Północnej i Ameryce Łacińskiej**.

Najważniejsze liczby na 31 grudnia 2020 r.

Prosta suma danych bilansowych grup FCA i PSA (bez Faurecia), nieuwzględniająca synergii, które powstaną w wyniku ich połączenia

93

zakłady
produkcyjne

130+

rynków zbytu

5,9

mln
samochodów
dostarczonych
do sieci ogółem

300

tys.
pracowników

30+

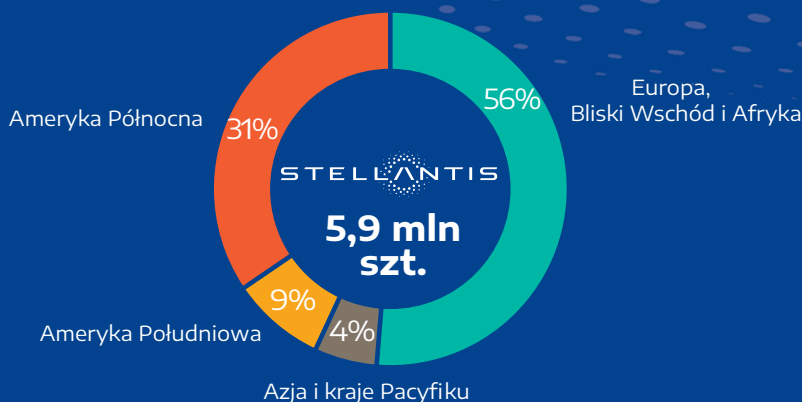
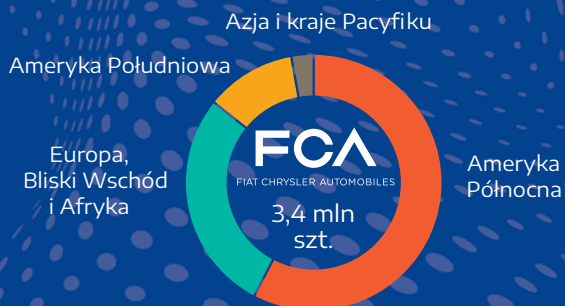
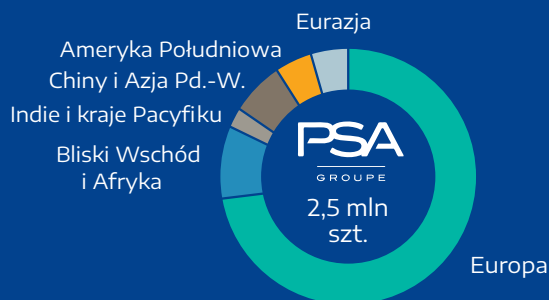
krajóv, w których
Grupa prowadzi
działalność
przemysłową

134,4 mld €

7,1

mld €
zysku operacyjnego

Sprzedaż według regionów (2020 r.)



STELLANTIS W POLSCE

W Polsce grupa Stellantis zatrudnia około **8 200 pracowników** (dane zbiorcze na koniec 2020 roku) oraz posiada **19 spółek i 6 zakładów**, w tym odlewnię żeliwa Teksid Iron w Skoczowie, która obecnie zmienia właściciela, jak również powstającą w Gliwicach fabrykę PSA Manufacturing Poland. Po jej uruchomieniu w 2022 r. docelowa produkcja wyniesie 100 tysięcy samochodów dostawczych Opel, Vauxhall, Peugeot i Citroën.

W ubiegłym roku w zakładzie FCA Poland w Tychach oraz w fabryce Opel Manufacturing Poland w Gliwicach wyprodukowano ponad

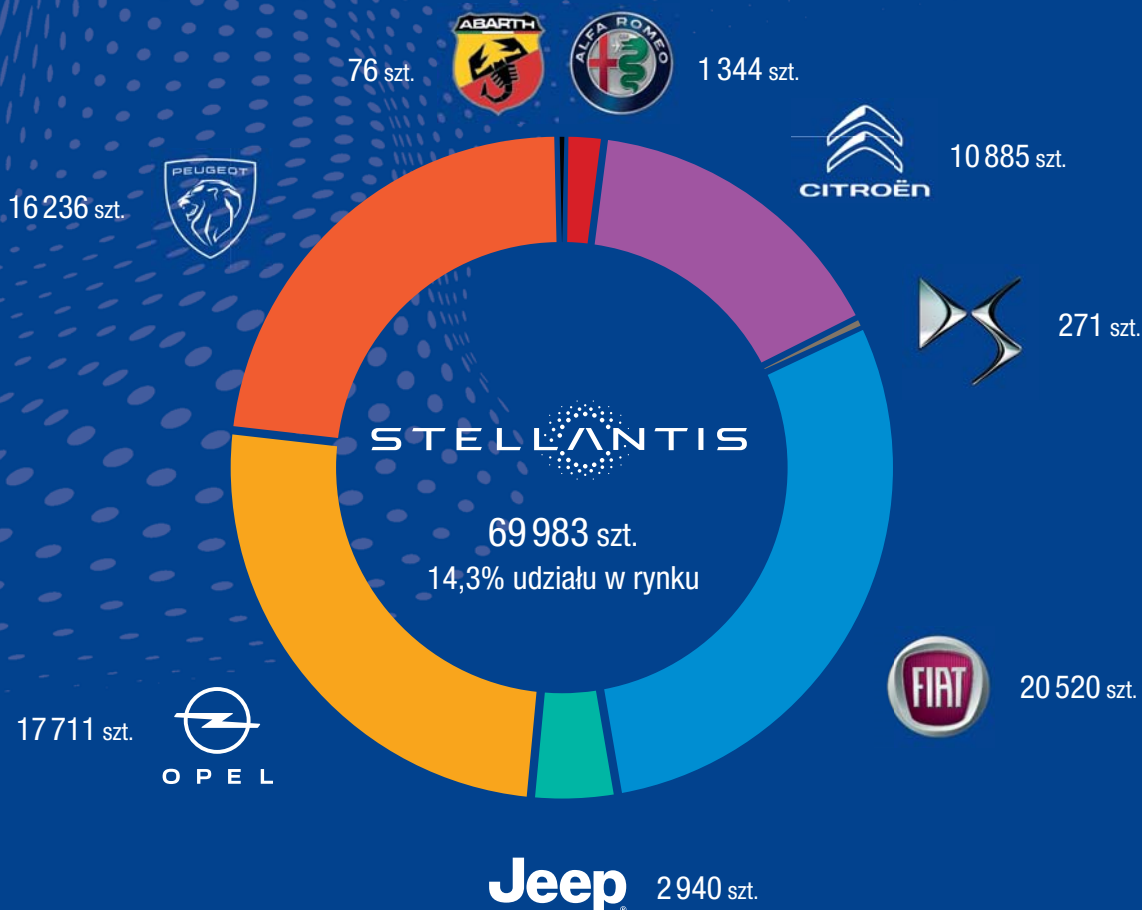
220 tysięcy samochodów, przy czym aż **98%** produkcji było przeznaczone na eksport.

Oprócz produkcji samochodów koncern Stellantis posiada również dwie fabryki silników, jedną w Bielsku-Białej, drugą w Tychach, które w 2020 roku wyprodukowały łącznie blisko **526 tysięcy jednostek napędowych**.

Obecnie w Polsce produkowane są modele: Fiat Cinquecento, Abarth 500, Lancia Ypsilon i Opel Astra V oraz bardzo bogata gama silników takich, jak Multijet 1.3, TwinAir 0.9, GSE Turbo 1.0 i 1.3, N3 GSE wolnossący 1.0 powstające w Bielsku-Białej oraz EB2 PureTech,

EB Entry produkowane w Tychach. Z kolei sprzedaż **9 marek** Stellantis oferowanych na rynku polskim osiągnęła poziom prawie **70 tysięcy sztuk** (samochody osobowe i dostawcze), a ich udział w rynku wyniósł łącznie **14,34%**. Najlepiej sprzedającą się marką w Polsce jest **Fiat** (ponad 20,5 tysiąca sztuk), następnie **Opel** (17,7 tys.) i **Peugeot** (16,2 tys.). Najchętniej kupowanymi modelami koncernu Stellantis w Polsce jest **Fiat Tipo** (8 744 sztuk), Opel Astra (4 544 szt.) i Opel Corsa (3 571 szt.). W pierwszej dziesiątce znalazły się również modele Citroën C3, Peugeot 208, Opel Crossland X,

Sprzedaż w Polsce w 2020 r.



Peugeot 308, Fiat 500, Citroën C5 Aircross oraz Jeep Compass.

Wśród lekkich samochodów dostawczych pierwsze trzy miejsca zajęły **Fiat Ducato** (6 153 szt.), Peugeot Boxer (2 896 szt.) i Citroën Berlingo (2 406 szt.).

W skład Grupy Stellantis w Polsce wchodzi także spółki świadczące usługi finansowe oraz na rzecz fabryk, w tym dwie spółki joint venture. Największą z nich jest spółka **FCA Services Polska** w Bielsku-Białej, zatrudniająca około tysiąc pracowników, która oferuje usługi finansowo-księgowe oraz kadrowo-płacowe dla spółek Grupy na całym świecie. ■

Polskie fabryki Stellantis

Tychy

- FCA Poland (samochody: Fiat 500, Abarth 500, Lancia Ypsilon)
- Opel Manufacturing Poland (silniki benzynowe: EB2 Pure Tech, EB Entry)

Gliwice

- Opel Manufacturing Poland (Opel Astra V)
- PSA Manufacturing Poland (samochody dostawcze – zakład w trakcie budowy; przewidywany start produkcji – połowa 2022)

Bielsko-Biała

- FCA Powertrain Poland (silniki: Diesel Multijet 1.3, benzynowy TwinAir 0.9, benzynowy turbo FireFly 1.0 i 1.3 benzynowy wolnossący N3 1.0)

Skoczów

- Teksid Iron Poland (odlewy żeliwne)





JEEP WRANGLER 4XE

E-WOLUCJA LEGENDY

Paola Ravizza



Na rynek wprowadzono króla off-roadu, teraz również w wersji hybrydowej plug-in. Wyróżniają go zaawansowane technologie, olbrzymia moc, maksymalna swoboda poruszania się i to z pełnym poszanowaniem środowiska, od centrów miast po szczyty gór.



Nowa wersja hybrydowa, może nie tylko „wspinać się” po górzystych, najtrudniej dostępnych miejscach, lecz także zjechać z nich do stref ograniczonego ruchu w centrach miast

Odnalezienie samochodu, który łączyłby w sobie ducha przygody z troską o ekologię jest zadaniem niełatwym. Jednak marka pojazdów z charakterystycznymi siedmioma szczelinami z przodu ma propozycję, która może sprostać wymaganiom nawet najbardziej wymagających klientów: Jeep Wrangler 4xe plug-in hybrid. To samochód, na który – o czym jesteśmy przekonani – **nawet puryści jazdy terenowej nie będą kręcić nosem.**

Wrangler to ikona wśród terenówek, dziedzic legendarnego modelu Willys MA/MB, czyli samochodu, który pokazał światu, czym tak naprawdę było podróżowanie w dowolne miejsce, aż po same szczyty gór. Nowa wersja hybrydowa, wprowadzona w połowie roku na rynki europejskie, **ma nielatte zadanie – sprawić, by model ten ewoluował.** W efekcie może on teraz nie tylko „wspinać się” po górzystych, najtrudniej dostępnych miejscach na naszej planecie, lecz także zjechać z nich później tam, gdzie zakazy poruszania się są coraz bardziej surowe: nawet do stref ograniczonego ruchu w centrach miast.

Samochód został zaprezentowany online przez: **Antonellę Bruno**, Head of Jeep Brand Europe, **Marię Grazię Lisbona**, Head of Global Propulsion Chief Engineers i **Fabię Carlię**, Senior Brand Managera Jeepa Wrangler. „Wrangler 4xe przemawia nie tylko do naszych tradycyjnych klientów – wyjaśniła Antonella Bruno. – Miłośnicy jazdy terenowej będą mile zaskoczeni. Elektryfikacja sprawiła, że model ten jest Wranglerem o najlepszych właściwościach terenowych spośród wszystkich dotychczasowych. Ale najbardziej zaskoczeni będą pozostali klienci. Ci, którzy poszukują SUV-a na co dzień, którzy nie zamierzają iść na kompromis pomiędzy swobodą poruszania się, rozrywką i poszanowaniem dla środowiska”.

JAZDA TERENOWA W 100% ELEKTRYCZNA

Najważniejszą nowością tego samochodu jest jego nowy zelektryfikowany układ napędowy. **Maria Grazia Lisbona i Fabio Carli** wyjaśniają, że Jeep Wrangler 4xe łączy w sobie dwa motogeneratory elektryczne, pakiet **akumulatorów litowo-jonowych**

400V, turbodoładowany czterocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 2 litrów i automatyczną ośmiostopniową skrzynię biegów TorqueFlite.

Silnik z rodziny Global Medium Engine Stellantis to **połączenie technologii**, która poprawia reakcję i zapewnia osiągi oraz efektywność zużycia paliwa/energii. Połączono z nim **dwa motogeneratory**. Jeden pełni funkcję generatora wysokiego napięcia, a drugi, zamontowany na układzie przeniesienia napędu oraz wbudowany w skrzynię biegów, poza odzyskiwaniem energii podczas hamowania generuje również siłę napędową. Efektywność hybrydowego systemu napędowego w połączeniu ze sprawdzonym układem przeniesienia napędu Wranglera przekłada się na **aż 380 KM (280 kW) mocy maksymalnej ogółem, 637 Nm momentu oraz przyspieszenie od 0 do 100 km/h w zaledwie 6,4 sekundy.**

„To w Europie najlepsze ze wszystkich dotychczasowych wyników, – podkreśla Fabio Carli. – Także w wersji elektrycznej Jeep Wrangler 4xe wciąż jest bezdyskusyjnym «królem



Efektywność hybrydowego systemu napędowego łączy się z legendarnym napędem 4x4 Wranglera

off-roadu» ponieważ – dzięki technologii 4xe – może wykorzystywać cztery koła napędzane **w trybie w 100% elektrycznym**. Innymi słowy, cechują go jedno z najlepszych osiągnięć i nie spotykana przyjemność jazdy w ciszy lub – jeszcze lepiej – przy dźwięku pisku opon podczas ruszania z miejsca. Luksus dla koneserów”.

W wersji plug-in zachowano bez zmian kilka elementów technologicznych, z których zasłynęły wersje z silnikiem spalinowym. Ona również dysponuje charakterystycznym **wyposażeniem technicznym „Trail Rated”**. W zależności od wersji wyposażenia przewiduje ono dwa zaawansowane systemy napędu na cztery koła Full Time Active On Demand – Selec-Trac lub Rock-Trac, osie Dana next-generation, elektryczne blokady dyferencjałów z przodu i z tyłu Tru-Lock, mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu Trac-Lok oraz odłączany elektrycznie przedni drążek stabilizatora. „Dzięki tym wszystkim parametrom – mówi Maria Grazia Lisbona – auto jest w stanie z łatwością pokonać każdą przeszkodę”. W kwestii napędu elektrycznego



na uwagę zasługuje umiejscowienie akumulatorów, które zainstalowano w aluminiowym gnieździe pod tylnymi siedzeniami. Są więc one chronione przed zewnętrznymi uszkodzeniami spowodowanymi np. przez kamienie czy wodę, a przecież wszystkie Wranglery 4xe opatrzone plaketką „Trail Rated” i mają one zdolność **pokonywania brodu do 76 cm**. Konieczność znalezienia bezpiecznego miejsca dla pakietu akumulatorów spowodowała przeprojektowa-

nie siedziska tylnej kanapy. Można je teraz złożyć, aby uzyskać dostęp do akumulatorów. A to, w konfiguracji z siedzeniami w pozycji pionowej, pozwoliło na utrzymanie pojemności bagażnika (533 litry), którą model ten ma w wersjach spalinowych.

E-SELEC I PROWADZĘ CIĘ, JAK CHCĘ

Nowy Wrangler 4xe pozwala dostosować do własnych potrzeb wrażenia z możliwości wykorzystania napędu

Wersja Rubicon 4xe, najlepiej dostosowana jest do jazdy terenowej, natomiast wersja Sahara ma bardziej wyrafinowany charakter

hybrydowego. Na desce rozdzielczej, po lewej stronie kierownicy, znajduje się panel **E-Select** – systemu, który za pomocą trzech przycisków pozwala sterować typem podróży. Kiedy wybrany jest tryb **Hybrid** (domyślny), samochód wykorzystuje moment generowany przez silnik benzynowy i przez silniki elektryczne, nadając priorytet energii produkowanej przez akumulator. Po wybraniu trybu **Electric** podróż odbywa się bez jakichkolwiek emisji i silnik spalinowy interweniuje jedynie w przypadku, gdy wymagana jest maksymalna moc lub kiedy poziom naładowania akumulatorów jest minimalny. Natomiast w trybie **E-Save** system nadaje priorytet silnikowi benzynowemu, oszczędzając w ten sposób akumulator. Przewiduje on dodatkowo dwa tryby drugorzędne, Battery Save i Battery Charge, które można włączyć poprzez system Uconnect. Pierwszy z nich pozwala na utrzymanie poziomu naładowania akumulatora, aby skorzystać z niego w innym momencie. Drugi zaś umożliwia podładowanie akumulatora do 80% w efekcie działania silnika o spalaniu wewnętrznym, w którym interweniuje powiązany z nim generator elektryczny. Kierowca może monitorować przepływ energii poprzez tzw. Hybrid Pages – ekrany, na które można wejść bezpośrednio z ekranu początkowego na wyświetlaczu dotykowym systemu Uconnect.

Warto jeszcze dokładniej opisać system hamowania rekuperacyjnego, który jest jednym z kluczowych aspektów świadczących o ekologicznym charakterze tego modelu auta. Pozwala on bowiem na odzyskiwanie energii kinetycznej w każdej fazie zwalniania lub hamowania – Wrangler 4xe potrafi maksymalizować produkcję energii poprzez **funkcję Max Regen**, którą może wybrać kierowca.

RUBICON, SAHARA LUB „80° ANNIVERSARIO”

Również w wersji hybrydowej Wrangler zachowuje swój legendarny styl. Ale wersja 4xe, by pokazać swą elektryczną naturę, przydobiła unikalne **akcenty Electric Blue**. Na przykład na emblematkach „Jeep”, „4xe”, „Trail Rated” i na napisie „Wrangler Unlimited”. Również wersje wyposażenia nie uległy zmianie: wciąż są to Rubicon i Sahara. Teraz jednak – w tym roku – dołącza do nich wersja „80° Anniversario”.

Wersja Rubicon 4xe, ta najlepiej dostosowana do jazdy terenowej, ma specyficzne detale stylistyczne, takie jak unikalna czarna naklejka z logo 4xe na środku pokrywy komory silnika, niebieski tylny uchwyt holowniczy i boczny napis „Rubicon” z niebieską ramką.

Wersja Sahara potwierdza swój wyrafinowany charakter błotnikami i hard topem w kolorze nadwozia, specjalnymi aluminiowymi obręczami kół o średnicy 18" i ekskluzywnym wyposażeniem. Z kolei „**80° Anniversario**” 4xe wyróżnia się wieloma elementami,

między innymi ramkami osłony chłodnicy, przednich zespołów optycznych i świateł przeciwmgielowych w kolorze Neutral Grey Metallic oraz dwukolorowymi obręczami aluminiowymi 18". Poza tym przewidziano w niej hard top w kolorze nadwozia, sztywną pokrywę koła zapasowego montowanego na klapie bagażnika i specjalny emblemat „80th Anniversary” na przednich błotnikach.

Do wyboru jest aż **dziesięć kolorów nadwozia**, wśród których po raz pierwszy w gamie znalazły się kolory Hydro Blue, Snazzberry i Sarge Green. Oczywiście są to rozwiązania kolorystyczne, które można łączyć z różnymi konfiguracjami dachów (soft top, hard top, power soft top i dual top), by zapewnić sobie niezrównane wrażenia z jazdy na otwartym powietrzu. Ażeby podróżowanie Wranglerem wywoływało jeszcze więcej niesamowitych emocji i było jeszcze bardziej wyjątkowe, w wersjach Sahara i Rubicon drzwi połówkowe są dostępne po raz pierwszy jako oficjalne akcesoria. Poza tym wszystkie wersje można wyposażać w gamę aluminiowych obręczy kół wykonanych specjalnie z myślą o wersjach 4xe. We wnętrzu siedzenia obszyto **tkaniną premium Black** (wersje Rubicon i Sahara), **Heritage Tan** (tylko wersja Sahara) lub – na zamówienie w przypadku obu wersji – **skórą Black lub Dark Saddle** (tylko Black w wersji „80° Anniversario”).

Seryjne wyposażenie telematyczne obejmuje: system Uconnect NAV z ekranem dotykowym o przekątnej 8,4", zapewniający pełną łączność dzięki integracji smartfona z Apple CarPlay i Android Auto oraz obecności Uconnect Services, **nowy wyświetlacz TFT o przekątnej 7"**, z informacjami o poziomie naładowania akumulatora i zasięgu (w trybie elektrycznym i hybrydowym), a także system audio Alpine z dziesięcioma głośnikami i subwooferem o mocy 552 W. ■





POKAZ MOCY W TERENIE

Polska premiera nowych modeli Jeepa
Wrangler i Compass odbywała się
28 i 29 czerwca na terenie posiadłości
Pałac Mała Wieś, położonej niedaleko
Grójca w woj. mazowieckim.

Anna Borsukiewicz



U góry Janusz Ellert, na dole i na następnej stronie Krzysztof Kłos oraz Jeepy na trasie

Uczestniczącym w pokazie dziennikarzom zajmującym się tematyką motoryzacyjną oba modele prezentowali **Janusz Ellert**, dyrektor marki Jeep i **Krzysztof Kłos**, Jeep Brand Manager w Stellantis Poland.

„Ten rok jest wyjątkowy, związany zarówno z 80-leciem marki Jeep, jak i rozwojem Grupy Stellantis” – mówił Janusz Ellert. Jest początkiem realizacji **celów nakreślonych do 2030 roku**, którymi jest wprowadzenie gamy pojazdów elektrycznych i hybrydowych – światowej tenden-

cji związanej z koniecznością redukcji gazów cieplarnianych. Ta ewolucja w Jeepie odbywa się przy pielęgnacji podstawowych wartości marki, takich jak jej historyczne dziedzictwo, napęd 4x4 i właściwości jezdne związane z podróżowaniem i przygodą. Jednocześnie pojazdy Jeepa stają się bardziej **zorientowane na wymogi rynków europejskich**, gdzie klienci używają tych samochodów również do jazdy miejskiej. „Nawet Wrangler służy im do takich celów – podkreślił Janusz Ellert. – Koncepcja e-mobilności 4xe to elektryfikacja pojazdów, ich wydajność w zużyciu paliwa (2,1-4,1 l/100 km), osiągi (180-380 KM) i odpowiedzialność polegająca na osiągnięciu zerowej emisji CO₂ podczas jazdy w trybie elektrycznym (EV)”. O nowościach technicznych i stylistycznych w modelach Jeep Wrangler i Compass mówił Krzysztof Kłos. Podkreślał szczególnie bardzo pozytywnie przyjęte przez klientów **zmiany wprowadzone w Compassie**. Są to m.in. odświeżony grill czy reflektory LED oraz odmienione wnętrze auta z elegancką deską rozdzielczą, nową kierownicą, dodatkowymi elementami sterowania, obszerniejszymi

schowkami czy systemem multimedialnym 5. generacji i kamerą o zasięgu 360°, podnoszącą poziom bezpieczeństwa podczas jazdy w terenie. Wymieniał też dodatkowe systemy bezpieczeństwa wprowadzone w Compassie, pozwalające na skuteczniejsze hamowanie awaryjne, rozpoznające znaki drogowe, a nawet reagujące na zmęczenie kierowcy. Prezentując Wranglera 4xe Krzysztof Kłos podkreślał, że jest to **najlepszy Wrangler w historii**. „W porównaniu z poprzednimi, spalinowymi wersjami modelu – mówił – auto nie straciło ze swych terenowych zalet. Ma kompletne wyposażenie do jazdy w trudnym terenie, a ponadto zachwyca np. niesamowitą wprost ciszą podczas podróżowania w trybie elektrycznym. W tym trybie może przejechać po mieście 53 km, a w tzw. cyklu mieszanym do 43 km”. Podczas spotkania z dziennikarzami zaprezentowano też **Jeepa Gladia-tora – pick-upa** będącego w sprzedaży od stycznia. Samochód swą nazwą nawiązuje do modeli produkowanych w latach 1962-88. Jego układ napędowy bazuje na Wranglerze – jest to jedyny pick-up z silnikiem





V6 dostępny w oficjalnej sprzedaży w Europie i jedyny pick-up kabriolet. O zaletach nowych modeli Jeepa dziennikarze **mogli się przekonać osobiście, kierując tymi pojazdami**. Przygotowano dla nich Compassy, którymi przejechali z Małej Wsi na oddalony o ok. 50 km off-roadowy tor Barbara, znajdujący się koło Tarczyna. Podczas drogi mogli sprawdzić, jak auta zachowują się na bocznych drogach i szutrowych traktach. Na torze czekały już na nich Wranglery i wyznaczona trasa wiodąca przez piaski i błoto, podjazdy i strome zjazdy, gwałtowne zakręty. Ich pokonywanie wymagało dużych umiejętności, w czym **pomagali instruktorzy Jeepa**, którzy przed wyruszeniem aut na trasę przekazywali kierowcom wskazówki. Jej pokonanie dostarczało wszystkim wiele emocji, pozwalało też osobiście stwierdzić, że Wrangler 4xe to nadal „pełną gębą” terenowy wóz.

Teraz zaczynają się o tym przekonywać klienci Jeepa. A właściwie – jak stwierdził dyr. Janusz Ellert – wielu jest już o tym przekonanych. I to nie tylko dealerów Jeepa. Polscy wielbiciele Wranglerów śledzili amerykańską



ską premierę modelu 4xe i już zaczęli się ustawiać w kolejce po te auta. – W pierwszym półroczu przyjęliśmy na nie ponad **100 zamówień**. To bardzo dużo jak na tak niszowy samochód – mówi Janusz Ellert, przyznając, że przewidywali zamówienia na poziomie 40 aut. W salonach Jeepa w Polsce samochody są dostępne od lipca. Bardzo dobrze, jak ocenia to dyr. Ellert, został również przyjęty nowy Compass. Latem spodziewane

są zamówienia na ten model w granicach 150 sztuk miesięcznie, a jesienią nawet dochodzące do 180 aut. W pierwszym półroczu 2021 sprzedaż hybrydowych wersji Renegade'a i Compassa przełożyła się na 5-proc. udział napędów hybrydowych w całej sprzedaży Jeepa w Polsce. Wraz z wprowadzeniem Wranglera 4xe i nowego Compassa udział napędów hybrydowych w drugim półroczu może wynieść nawet 10%. ■

FIAT 500X

INSPIROWANY ŻEGLARSTWEM

Anna Borsukiewicz







Podróżowanie z rozwiewającym włosy wiatrem, który wpada do wnętrza samochodu przez odsłonięty dach. Takie wrażenia zapewnia zaprezentowany 1 lipca Fiat 500X Yacht Club Capri z nowym nadwoziem typu „open air”.

1 lipca to ważna data o dużej wartości symbolicznej. To zielone światło dla ożywienia gospodarczego, ponownego otwarcia Europy, powrotu do swobody przemieszczania się i podróżowania, a także w pewnym sensie dla typowej dla wakacji beztroski – mówi Olivier François, dyrektor generalny Fiata i CMO Stellantis. – I właśnie te wartości zainspirowały nas do stworzenia nowego **Fiat 500X Yacht Club Capri**, pierwszej wersji 500X «open air», bo wiatr we włosach kojarzy nam się właśnie z wolnością i radością. Nowe nadwozie «open air» debiutuje w serii specjalnej Yacht Club Capri, będącej hołdem dla tak ikonicznego miejsca, jakim jest Yacht Club Capri oraz w wersji premierowej 500X DolceVita”.

Nowa kolekcjonerska edycja Fiata 500X Yacht Club Capri wyróżnia się już z daleka nadwoziem w kolorze niebieskim **Blue Venezia**, a przede wszystkim miękkim dachem „DolceVita”. Jest on wykonany z materiału i w ciągu kilku sekund, po naciśnięciu elektrycznego przycisku wewnątrz auta, zsuwa się do tyłu, odsłaniając kierowcy i pasażerom widok na niebo oraz wpuszczając do środka pojazdu powiewy świeżego powietrza. Ta przyjemność jazdy odkrytym samochodem jest nawiązaniem do żeglowania w słońcu i wietrze.

Ekskluzywny charakter 500X Yacht Club Capri uwypatnia też podwójny jasny pasek wokół nadwozia, podkreślający profil i wyrafinowany styl samochodu. Inne

charakterystyczne elementy to obudowy lusterek i klamki drzwi wykonane ze szczotkowanego chromu oraz 18-calowe, aluminiowe felgi kół z akcentami w niebieskim kolorze Blue Venezia. Logo „Yacht Club Capri”, nawiązujące do współpracy z jednym z najbardziej prestiżowych klubów żeglarskich we Włoszech, umieszczono na słupku B (czyli środkowym) samochodu i pokrywie jego bagażnika.

Inspiracje żeglarstwem oraz elegancją epoki „dolce vita” widać także we wnętrzu samochodu. Jego białe, miękkie w dotyku fotele soft-touch mają niebieskie, haftowane napisy „500”, a jako opcja dostępna jest deska rozdzielcza i gałka dźwigni zmiany biegów w kolorze ciemnego mahoni. Również obudowa kluczyka ma nowy wygląd, współgrający z barwami samochodu. Emocje i przyjemność czerpaną z jazdy „pod gołym niebem” zapewnia także prestiżowa, premierowa wersja modelu **Fiat 500X DolceVita Launch Edition**. Wyróżnia się ona nadwoziem w białym kolorze Gelato White. Auta tej edycji mają również miękkie, elektrycznie zsuwane dachy „DolceVita” i koła z 18-calowymi, aluminiowymi felgami ozdobionymi akcentami w kolorze niebieskim. Prestiż wnętrza Fiata 500X DolceVita podkreślają **białe fotele soft-touch**. ■





Memoriał Zygmunta Hanusika – „Tyskie Kryterium Fiata”

Organizowany co roku w lipcu Wyścig Kolarski „Tyskie Kryterium Fiata” w tym roku poświęcony był pamięci zmarłego na wiosnę tego roku Zygmunta Hanusika. Ten pochodzący z tyskiej dzielnicy Wartogłowice sportowiec wszech czasów, legenda polskiego kolarstwa i jego ambasador, przez 17 lat był dyrektorem wyścigu i sprawił, że zwody stanowią eliminację mistrzostw Polski.

W tym roku 17 lipca na starcie w Tychach stanęło 145 kolarzy, w tym zawodnicy z Czech i Ukrainy. W kategorii kobiet zwyciężyła dwukrotna wicemistrzyni Polski Monika Brzeźna, a wśród panów najwięcej punktów na poszczególnych rundach zdobył Marcin Fiołka.



Na 25 urodziny pisma „Wokół nas”

W 1976 roku przyjąłem się do Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej po ukończeniu Technikum Samochodowego. Przepracowałem w zakładzie 44 lata, aż do emerytury, na którą przeszedłem we wrześniu 2020 roku. W trakcie pracy uczestniczyłem w wielu szkoleniach,



między innymi we Włoszech. Udało mi się zrealizować wiele marzeń, np. kupno samochodu naszego koncernu – Alfę Romeo Giuliettę 170 KM – obecnie marzę o 240 KM. Nasze pismo dla pracowników „Wokół nas” zbieram od początku. Żałuję, że zrezygnowaliście

z podawania cen samochodów dla pracowników.

Chciałbym za waszym pośrednictwem podziękować współpracownikom oraz całemu koncernowi FCA za możliwość pracy w tak wspinałym zespole.

A redakcji gazety życzę następnych 25 lat redagowania wspinałego pisma „Wokół nas”.

*Wierny czytelnik i szczęśliwy emeryt,
Krzysztof Czarnul*

Pięć gwiazdek Green NCAP dla nowej 500

Nowy Fiat 500, pierwszy wyłącznie elektryczny samochód marki Fiat, uzyskał najwyższą ocenę 5 gwiazdek w testach Green NCAP. W 2021 roku jest to pierwszy samochód, który osiągnął najwyższe noty we wszystkich testach i jedyny, który uzyskał maksymalny wynik 10/10 w zakresie wskaźnika efektywności energetycznej. Zaprojektowany, skonstruowany i wyprodukowany w Turynie, nowy Fiat 500 jest pierwszym w pełni elektrycznym modelem w historii Fiata. Model jest punktem odniesienia w swojej klasie w zakresie zasięgu i prędkości ładowania: akumulatory litowo-jonowe o pojemności 42 kWh zapewniają mu zasięg do 320 km w cyklu mieszanym WLTP. Dzięki funkcji szybkiego ładowania prądem o mocy 85 kW wystarczy zaledwie 5 minut, aby zgromadzić rezerwę energii wystarczającą na pokonanie 50 km, a żeby naładować akumulator do 80% wystarczy zaledwie 35 minut.





Alfa Romeo i Sauber Motorsport przedłużają współpracę

Alfa Romeo i Sauber Motorsport potwierdzają współpracę w rywalizacji na najwyższym poziomie sportów motorowych. Szwajcarski zespół i historyczna włoska marka ogłosiły przedłużenie okresu współpracy w ramach wieloletniej umowy z corocznymi ocenami. Jej przedłużenie stanowi nowy ekscytujący rozdział w długiej i prestiżowej historii sportów motorowych dwóch marek o imponującej tradycji wyścigowej, między innymi w Formule 1, samochodach sportowych i drogowych. Współpraca wyznaczyła ambitne cele stopniowego progresu z roku na rok, pozwalając obu stronom rozwijać swoją wizję przyszłości w stabilnym środowisku i umożliwiając Sauber Motorsport i Alfie Romeo osiągnięcie coraz większych sukcesów zarówno na torze, jak i poza nim. Od czasu powrotu do sportów motorowych w 2018 roku, zespół przesunął się w tabeli z końcowych na środkowe pozycje, dając możliwość rozwoju nowym fascynującym talentom, do których należą Charles Leclerc i Antonio Giovinazzi oraz wprowadzając do zespołu kultowego kierowcę Kimiego Räikkönena i stając się jednym z zespołów o największym potencjale.

Nowy Fiat 500 „Miejskim Samochodem Roku” Wirtualnej Polski

Wirtualna Polska ogłosiła wyniki 4. edycji plebiscytu „Samochód Roku”. Do walki o tytuł najlepszych w 8 kategoriach tematycznych stanęły 33 modele, które pojawiły się w salonach dealerskich w zeszłym roku.

Decyzją dziennikarzy redakcji Autokult.pl i AutoCentrum.pl, należących do Grupy WP, pierwsze miejsce wśród aut miejskich zajął nowy Fiat 500. Bezkonkurencyjna, całkowicie elektryczna 500 nie tylko zdobyła najwięcej punktów od redakcji, ale zachowała jedną z największych przewag punktowych nad drugim modelem w klasie w całym tegorocznym plebiscycie, pewnie pokonując łącznie aż siedmiu rywali.



Spotkanie w Watykanie. Kierownictwo Stellantis na audiencji u Papieża

Delegacja na czele z prezesem Johnem Elkannem, dyr. zarządzającym Carlosem Tavaresem i szefem marki Fiat, Olivierem François, została przyjęta na audiencji u Papieża Franciszka. Kierownictwo Stellantis, oprócz przedstawienia Papieżowi celów i wartości firmy, podkreśliło swoje zaangażowanie w zrównoważoną mobilność, prezentując Jego Świątobliwości nowego Fiata 500 Electric, model, który najlepiej uosabia



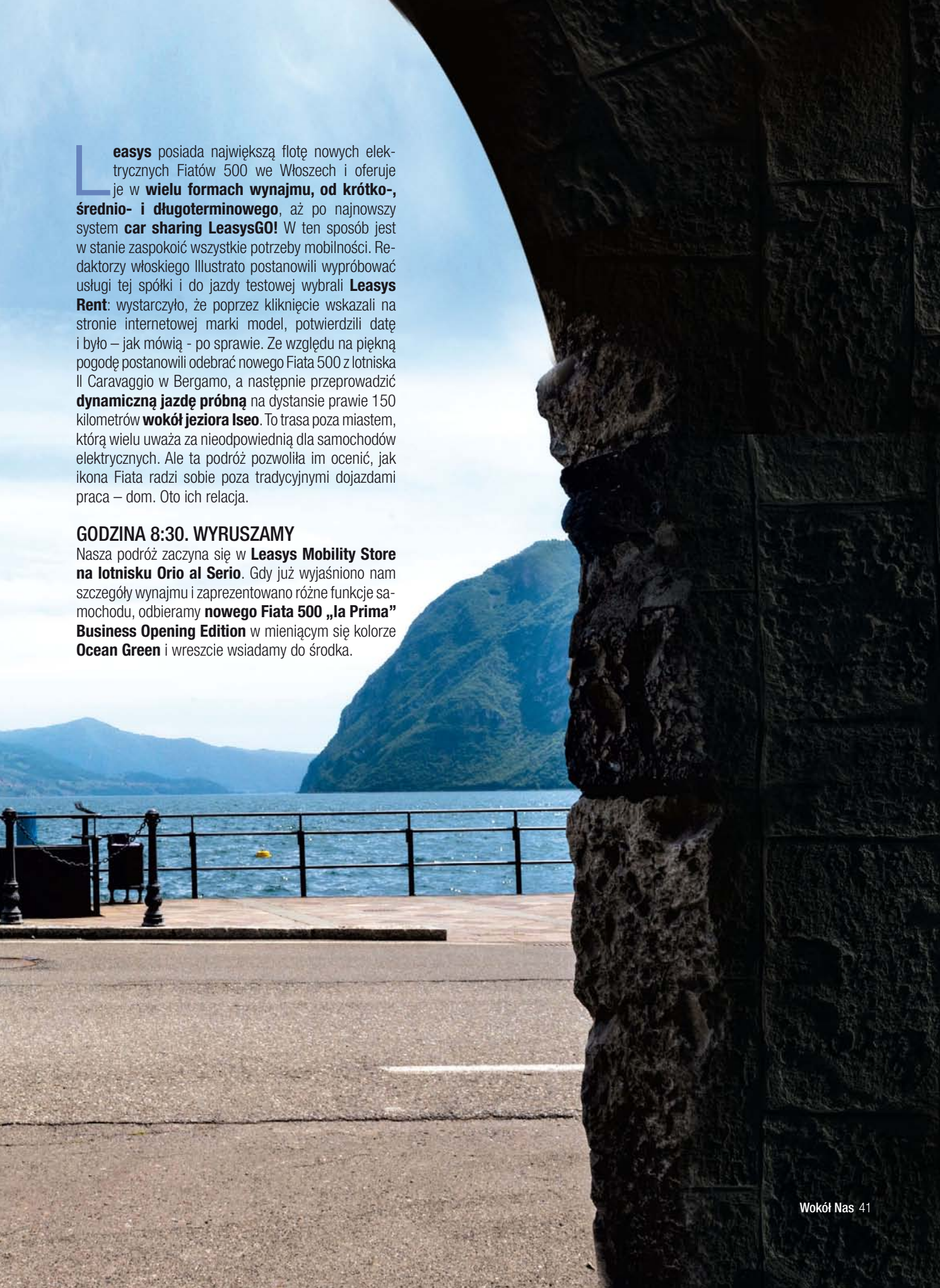
kierunek zmian w polityce Grupy. „Narodziny Stellantis - wyjaśnili menedżerowie - oznacza początek nowego rozdziału firmy, wynikający z unii dwóch producentów samochodów, z których każdy ma długą tradycję, kultowe marki i wielkie sukcesy związane z różnorodnością i kompetencjami 300 000 pracowników, pracujących na całym świecie. Obie firmy łączy ta sama „społeczna odpowiedzialność biznesu, której przyświeca rzetelność i zasady etyki”. Wartości te odnajdujemy również w genezie produkowanego w Mirafiori w Turynie nowego Fiata 500, który stał się symbolem zmiany w stronę bardziej zrównoważonej mobilności. U podstaw tych działań leży szacunek dla środowiska oraz przesłanie zachęcające do odpowiedzialnych wyborów i zachowań, czyli zaproszenie do tworzenia lepszej przyszłości dla następnych pokoleń. W tym samym dniu John Elkann i Carlos Tavares spotkali się również z premierem Włoch Mario Draghim oraz prezydentem Republiki Włoskiej Sergio Mattarellą.

TAK SIĘ PODRÓŻUJE

Redaktorzy włoskiego *Illustrato* wybrali się na wycieczkę wokół jeziora Iseo nowym elektrycznym Fiatem 500, który wynajęli od Leasys. Podróż stała się okazją do wypróbowania zalet ikony Fiata również na trasach pozamiejskich.

Nicola Grande, zdjęcia: Alessandro Lercara





Leasys posiada największą flotę nowych elektrycznych Fiatów 500 we Włoszech i oferuje je w **wielu formach wynajmu, od krótko-, średnio- i długoterminowego**, aż po najnowszy system **car sharing LeasysGO!** W ten sposób jest w stanie zaspokoić wszystkie potrzeby mobilności. Redaktorzy włoskiego *Illustrato* postanowili wypróbować usługi tej spółki i do jazdy testowej wybrali **Leasys Rent**: wystarczyło, że poprzez kliknięcie wskazali na stronie internetowej marki model, potwierdzili datę i było – jak mówią – po sprawie. Ze względu na piękną pogodę postanowili odebrać nowego Fiata 500 z lotniska Il Caravaggio w Bergamo, a następnie przeprowadzić **dynamiczną jazdę próbną** na dystansie prawie 150 kilometrów **wokół jeziora Iseo**. To trasa poza miastem, którą wielu uważa za nieodpowiednią dla samochodów elektrycznych. Ale ta podróż pozwoliła im ocenić, jak ikona Fiata radzi sobie poza tradycyjnymi dojazdami praca – dom. Oto ich relacja.

GODZINA 8:30. WYRUSZAMY

Nasza podróż zaczyna się w **Leasys Mobility Store na lotnisku Orio al Serio**. Gdy już wyjaśniono nam szczegóły wynajmu i zaprezentowano różne funkcje samochodu, odbieramy **nowego Fiata 500 „la Prima” Business Opening Edition** w mieniącym się kolorze **Ocean Green** i wreszcie wsiadamy do środka.

Elektryczna 500 jest idealna nie tylko do jazdy po mieście, świetnie sprawdza się również na trasach poza miastem. U dołu widok na jezioro. Na stronie obok Piazza Vittorio Emanuele II w Lovere, z 28-metrową wieżą

Po ustawieniu foteli i lusterek wzrok natychmiast przyciąga szeroki, smukły pas deski rozdzielczej, na której na pierwszy plan wysuwa się specjalny system multimedialny **Uconnect 5**, kompatybilny z Apple CarPlay i Android Auto oraz **ekran dotykowy 10,25 cala o wysokiej rozdzielczości**. Wnętrze jest wygodne, wykończone wyrafinowanymi materiałami i przestronne. Dzięki nowej platformie trzecia generacja modelu 500 jest szersza o sześć centymetrów, o tyle samo dłuższa i ma dodatkowe dwa centymetry rozstawu osi: nie przekraczając czterech metrów, oferuje więc więcej miejsca. Właściwe wycucie auta zajmuje nam tylko chwilę. Po wyjeździe z zatłoczonego lotniska Orio al Serio nawigacja prowadzi nas ruchliwymi bocznymi drogami Bergamo w kierunku **Sarnico**, gdzie jedziemy w stronę jeziora.

DŹWIĘK CISZY

Piękny dzień zachęca do spaceru. Korzystamy z przystanku, aby zrobić krótkie doładowanie: za pomocą dostępnych w samochodzie przewodów „fast charger” podłączamy się do **stacji Enel X**, aby zaznajomić się z tym póki co mało znanym dla większości systemem „tankowania” i móc bezstresowo podróżować ze świadomością posiadanego zasięgu. Tak czy inaczej, Leasys, wśród swoich różnych usług oferuje również bezpłatne doładowania na stacjach w swoich Mobility Stores, gęsto rozmieszczonych w całych Włoszech.

Dzięki **akumulatorom** litowo-jonowym o pojemności **42 kWh** nowy Fiat 500 może przejechać **do 320 kilometrów w cyklu WLTP** (miejskim i pozamiejskim), a za sprawą „szybkiej ładowarki” wystarczy zaledwie 35 minut, aby osiągnąć 80 procent naładowania.

Nie zdążyliśmy się zatrzymać, a mały model 500 już zaczął przyciągać uwagę przechodniów, zaintrygowanych wzornictwem charakterystycznych reflektorów full LED i gniazdkiem elektrycznym przymocowanym do stacji. Odjeżdżamy, samochód rusza przy dźwiękach słynnego utworu **Amarcord** Nina Roty, melodii wybranej jako dźwięk ostrzegający pieszych. Przejeżdżamy obok słynnej stoczni Riva – Ferretti, gdzie w 2016 roku we współpracy Fiat powstała bardzo popularna seria specjalna modelu 500 w wersjach hatchback i kabriolet. Gdy słuchamy „Si viaggiare” Lucia Battistiego, elektryczny Fiat 500 pokonuje zakręty nabrzeża jeziora niezwykle cicho. Jeszcze kilka ostrych zakrętów i docieramy do uroczego **Lovere**. Zatrzymujemy się, aby skosztować pieczonego w piecu słynnego lina z jeziora Iseo oraz typowego lokalnego deseru: puszystego ciasta Løer przygotowanego z mąki kukurydzianej i orzechów laskowych. Później czas na mały „shopping”: **185 litrów** w bagażniku z tyłu pozostawia dużo więcej miejsca niż trzeba na dwie walizki.

PRZYSPIESZENIE GODNE POZAZDROSZCZENIA

Wsiadamy do samochodu i sprawdzamy trasę na dużym centralnym wyświetlaczu. Rzut oka na informacje o pozostatej energii i możemy ruszać. Jedziemy drogą miejscami z długimi tunelami i przejeżdżamy przez takie wioski jak **Marone** czy **Sale Marsino**, skąd możemy przeprawić się promem do **Carzano**, miejscowości położonej na **Monte Isola**. Z **Iseo** zjeżdżamy w kierunku autostrady, a w Rovato wjeżdżamy na A4, aby ocenić osiągi tego samochodu przy dużych prędkościach. Również w tym przypadku nowy Fiat 500 potwierdza doskonałą

równowagę dynamiczną i godny pozazdroszczenia temperament. Ukryty pod „maską” silnik elektryczny posiada **moc 87 kW, czyli 118 KM**, które są więcej niż wystarczające, by zapewnić niezłe osiągi, pozwalając osiągnąć **100 km/h w zaledwie 9 sekund** i maksymalną prędkość ograniczoną do 150 km/h. Osiągi te są szczególnie odczuwalne przy ruszaniu z miejsca, podczas którego elektryczny Fiat 500 zrywa się jak błyskawica, zostawiając za sobą samochody o znacznie większej pojemności i mocy. Prędkość autostradową dopuszczoną przez kodeks drogowy osiągamy szybko i przy okazji testujemy dostępne w standardzie **zaawansowane systemy wspomagające kierowcę (ADAS)**. Nowy Fiat 500 jest pierwszym samochodem w swoim segmencie, który oferuje **poziom 2. autonomicznej jazdy**. System **Intelligent Adaptive Cruise Control (IACC)**, na przykład, hamuje lub przyspiesza, zwracając uwagę na wszystko wokół: samochody, rowerzystów, pieszych. **Lane Centering** utrzymuje samochód na środku danego pasa ruchu. **Intelligent Speed Assist** odczytuje ograniczenia prędkości i sugeruje kierowcy automatyczne dostosowanie się do nich. Jedziemy więc **bezpiecznie i bezstresowo**, aż okazuje się, że jesteśmy w **Bergamo**, przejeżdżając – nie wiadomo, kiedy – trzydzieści kilometrów.

Na lotnisko docieramy, gdy właściwie jest już ciemno. Czas na podsumowanie: po przejechaniu prawie 150 kilometrów w najróżniejszych warunkach drogowych i komunikacyjnych, bez jakichkolwiek problemów ze zużyciem energii, możemy stwierdzić, że nowy Fiat 500 jest nie tylko dobrym rozwiązaniem do miasta, ale także **doskonałym towarzyszem podróży**. ■





15 czerwca pracownicy FCA Poland, którym w 2020 r. urodziło się pierwsze dziecko, wzięli udział w uroczystym spotkaniu zorganizowanym w ramach First Baby Born.

Jakub Wężyk, zdjęcia: I. Kaźmierczak

To już **trzecia edycja** autorskiej inicjatywy FCA Poland, w ramach której świeżo upieczeni rodzice zatrudnieni w tej firmie otrzymują podarunki w postaci listów gratulacyjnych oraz jeździków, nawiązujących wyglądem do produkowanego w tym zakładzie Fiata 500. W spotkaniu, które odbyło się w fabryce w Tychach, uczestniczyło **12 zatrudnionych tam pracowników**,

a także **Andrzej Piętka**, dyrektor personalny FCA Poland oraz **Tomasz Gębka**, dyrektor zakładu. Przebieg wydarzenia koordynowała **Katarzyna Wajda-Gallino**, która w następujący sposób przybliżyła zebranym jego szczegóły: „Mamy świadomość, że narodziny pierwszego dziecka są jedną z najważniejszych chwil w rodzinie, dlatego też dzieląc to radosne i emocjonalne wydarzenie chcemy wrę-

czyć świeżo upieczonym rodzicom symboliczne upominki oraz przekazać **serdeczne gratulacje w imieniu całego FCA Poland**. Od początku zależy nam, by spotkanie w ramach inicjatywy First Baby Born odbywało się w czerwcu. W tym miesiącu bowiem obchodzony jest Międzynarodowy Dzień Dziecka. Staramy się zatem, by nasza uroczystość pokrywała się z tym radosnym świętem”.

WYDARZENIE DLA MŁODYCH RODZICÓW

Dyrektor zakładu, **Tomasz Gębka**, w trakcie spotkania podzielił się z uczestnikami swoimi doświadczeniami związanymi z rodzicielstwem, ale również udzielił kilku cennych wskazówek dotyczących wychowania dzieci. „Doskonale pamiętam, jak zmieniło się życie moje i mojej żony, kiedy urodziło się nam pierwsze dziecko. Poza świadomością dotyczącą bycia rodzicem oraz obowiązkami wynikającymi z tego faktu, odczuwaliśmy ogromną radość. I to właśnie ona była najważniejsza. Dlatego dziś serdecznie gratuluję Wam, drodzy rodzice, i życzę, aby takiej właśnie radości nigdy u Was nie brakowało”.

Dyrektor w swoim przemówieniu przyznał również, że **wraz z rozwojem dziecka zmienia się skala wyzwań**, jakim rodzice muszą poddać, zaznaczając jednak, iż w procesie wychowawczym kluczowa jest wyrozumiałość nie tylko w stosunku do swoich pociech, ale także do samych siebie. „Pamiętam siebie z okresu, w jakim znajduję się obecnie moje dzieci. W związku z tym, kiedy pojawiają się z ich strony trudne zachowania, które budzą naszą irytację, uświadamiamy sobie z żoną, że my na tym etapie zachowywaliśmy się podobnie, a to pozwala nam nabrać dystansu do danej sprawy i szukać efektywnego sposobu jej rozwiązania”. Tomasz Gębka podkreślił również, że **rodzicielstwo to szkoła pokory**. Należy zatem dążyć do tego, by jak najlepiej wychować swoje dzieci, pamiętając jednocześnie o tym, że wszyscy mamy prawo popełniać błędy i wyciągać z nich konstruktywne wnioski na przyszłość. „Polecam wszystkim, by regularnie wymieniać się doświadczeniami z innymi rodzicami, którzy mają dzieci w podobnym wieku. Nierzadko bowiem przeżywamy kryzysowe

chwile, mając wówczas poczucie, że jesteśmy kiepskimi rodzicami. Po rozmowie z innymi rodzicami uświadomić sobie możemy, że wcale nie jesteśmy odosobnieni w naszych trudnościach i rozterkach. A taka świadomość może pomóc nam spojrzeć inaczej na problemy, z jakimi borykamy się na co dzień. Wszystkim rodzicom uczestniczącym w dzisiejszym spotkaniu już teraz życzę sił, zapału oraz radości płynącej z rodzicielstwa”.

Inicjatywa FCA Poland pokrywa się z obchodzoną w czerwcu Międzynarodowym Dniem Dziecka



WYMIANA CENNYCH REFLEKSJI

W dalszej części spotkania pracownicy otrzymali z rąk przedstawicieli FCA Poland **listy gratulacyjne oraz czerwone jeździki Fiat 500**. Następnie, po wykonaniu grupowego zdjęcia (z zachowaniem koniecznego dystansu) młodzi rodzice w miłej atmosferze mogli podzielić się swoimi pierwszymi doświadczeniami i refleksjami związanymi z wychowaniem dzieci.

„Mój syn Oliwier ma obecnie rok i pięć miesięcy – mówi **Marcin Kubieniec**, pracownik Wydziału Montażu. – Chłopiec zaczyna więc nie tyle chodzić, co wręcz



Oliwier
Kubieniec



Na dole,
od lewej:
Lena Żabcka,
Maja Lassak
i Julia Kopacz

od razu biegać. Będąc na placu zabaw, zwraca szczególną uwagę na dzieci przemieszczające się za pomocą różnych małych rowerków i innych pojazdów. Z pewnością ucieszy się zatem z małej czerwonej 500-ki". Pan Marcin docenił

również fakt, że mógł wziąć udział spotkaniu w ramach First Baby Born. „Dwa lata temu czytałem w naszej gazecie o pierwszej edycji tej inicjatywy. Od tamtej pory **miałem nadzieję, że wydarzenie to będzie regularnie organizowane w naszej firmie.** Niezmiernie ucieszyłem się zatem, gdy tydzień przed dzisiejszym



spotkaniem otrzymałem zaproszenie na nie. Doceniam, że mimo trudnego czasu, w jakim wszyscy się znajdujemy, inicjatywa ta wciąż jest przygotowywana, bo dzięki niej pracownicy FCA Poland, którym urodziło się pierwsze dziecko, mają poczucie, że są zauważeni i w pewien sposób wyróżnieni przez swojego pracodawcę".

W podobnym tonie mówił **Marcin Anderwałt**, pracownik Wydziału Montażu, który przyznał, że zaproszenie do uczestnictwa w tej inicjatywie było dla niego przyjemnym zaskoczeniem. „Cieszę się, że kolejni pracownicy FCA Poland, którzy niedawno przywitani na tym świecie swoje pociechy, mogą otrzymywać miłe upominki z rąk swoich pracodawców – skomentował, zdradzając, że mini Fiat 500 trafi do jego rocznego synka Pawła, który już przejawia zainteresowanie motoryzacją. „Moje dziecko bardzo lubi bawić się różnymi samochodzikami. Z pewnością zatem ucieszy się z pojazdu, dzięki któremu będzie mogło przemieszczać się z miejsca w miejsce. Od dziś w naszym domu niewątpliwie będzie więcej ruchu”. Czerwony pojazd trafi również do Juli, córki **Pawła Kopacza** z Wydziału Lakierni. „Dziś mogę mówić o podwójnej radości – mówi pan Paweł. – Z jednej strony dotyczy ona samego faktu posiadania dziecka i możliwości obserwowania, jak ono rośnie i rozwija się; z drugiej radość ta związana jest z faktem, że będę mógł przekazać mojej córce jej pierwszy samochód z logo Fiata w pięknym czerwonym kolorze. Julka bez wątpienia ucieszy się z takiego prezentu. Nie ukrywam jednak, że i ja cieszę się z tego podarunku, ponieważ nie od dziś wiadomo, że rodzice lubią bawić się zabawkami razem ze swoimi dziećmi”. Pozytywnych emocji nie krył również **Paweł Hajduk**, pracownik Wydziału Lakierni. „Moja córka Eliza interesuje się obecnie samochodami i piłką. Dziś otrzyma narzędzie, które umożliwi jej rozwijanie pasji związanej z motoryzacją. Mały czerwony Fiacik bez dwóch zdań przypadnie jej do gustu”. Swoją pierwszą motoryzacyjną otrzymała także 10-miesięczna Lenka, który w jej imieniu



odebrała mama, pani **Karolina Paluch**, pracownica Wydziału Montażu. „Dzisiejsze spotkanie jest dla mnie miłym zaskoczeniem. Idąc tu, nie wiedziałam, czego mam się spodziewać, a okazało się, że wrócę do domu z ekstra samochodem dla mojego dziecka, który dostarczy mu mnóstwa radości. Choć moja

córeczka jest zazwyczaj bardzo grzeczna, myślę, że za kierownicą takiego pojazdu zacznie dokazywać – oczywiście w pozytywnym tego słowa znaczeniu” – mówi z uśmiechem pani Karolina.

„Zważywszy, że First Baby Born to niedawno powstała inicjatywa, cieszę się, że organizowane są kolejne jej edycje, a ja mogę uczestniczyć w jednej z nich – mówi **Łukasz Kołodziej**, pracownik Wydziału Spawalni. – Jeździk przypominający Fiata 500 otrzyma dziś mój syn

Franciszek. Jestem pewien, że potrafi się nim świetnie się bawić”.

W podobnym tonie mówił **Mikołaj Knaplik**, pracownik Wydziału Spawalni. „Bardzo mi miło, że mój pracodawca wyszedł



z inicjatywą prezentu dla nowo narodzonych dzieci. Samochodzik, który dziś otrzymałem, przekażę mojej 10-miesięcznej córce Blance. To niezwykle żywiołowa, energiczna dziewczynka, która z pewnością będzie mogła wykorzystać potencjał swojego nowego nabytku”. ■

Od góry:
Franciszek Kołodziej,
Blanka Knaplik
i Zuzanna Galas



Daniel Krawczyk

POMYSŁ NA EKOLOGIĘ



Aleksandra Mączka

Światowy Dzień Ochrony Środowiska stał się okazją do zorganizowania dla dzieci pracowników FCA Poland w Tychach konkursu plastycznego o tematyce ekologicznej.

Opr. Mirosława Malich, zdjęcia: I. Kaźmierczak



Martyna Czarczyńska



Julia Czarczyńska



Zuzanna Kurtok



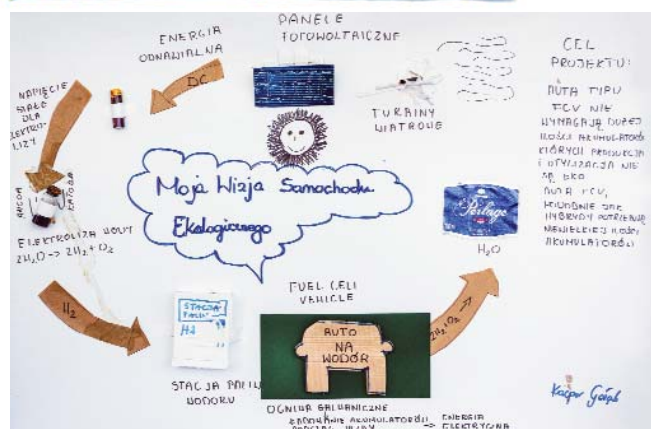
Zofia Zurek

Mój pomysł na ekologię” i „Moja wizja samochodu elektrycznego” to tematy konkursu plastycznego dla dzieci pracowników FCA Poland przygotowanego z racji, przypadającego 5 czerwca, najważniejszego święta ekologicznego ustanowionego w 1972 r. przez Zgromadzenie Ogólne ONZ. Inicjatywa, adresowana dla latorośli w wieku szkolno-przedszkolnym, znalazła odzwierciedlenie w niezwykle kolorowych i kreatywnych pracach. Do Komisji Konkursowej napłynęło ich 13: pięć prac w kategorii I, trzy w kategorii II oraz pięć w kategorii III. Wszystkie świadczą o dostrzeganiu przez dzieci zależności pomiędzy człowiekiem a otaczającym go środowiskiem i koniecznością dbania o czyste powietrze oraz o środowisko naturalne. Wszystkie prace oddają także inwencję i **pomysłowość twórczą autorów**, ale również trafnie i oryginalnie podejmują temat konkursu. Każda praca wykazuje indywidualne walory artystyczne, estetyczne i świadczy o trudzie włożonym w jej wykonanie. Dlatego Komisja Konkursowa postanowiła nagrodzić m.in. plecakami, gram i zabawkami wszystkie prace zgłoszone do konkursu.

W kategorii I, tj. dzieci przedszkolnych, zostały nagrodzone prace 4-letniej Martyny, córki **Dawida Czarczyńskiego**; 4-letniej Zofii, córki **Marty Krawczyk**; 4-letniej Aleksandry, córki **Mateusza Mączka**; 6-letniej Julii, córki **Dawida Czarczyńskiego** oraz 6-letniej Zuzanny, córki **Piotra Kurtoka**. Do II kategorii, obejmującej dzieci z klas I-III szkół podstawowych, zgłoszono trzy prace: 7-letniej Victorii z I klasy, córki **Sławomira Bekiera**; 9-letniej Zofii z III klasy, córki **Rafała Kłęczara** oraz 9-letniej Zofii z III klasy, córki **Marcina i Anny Zurek**.

W kategorii III, organizowanej dla dzieci z klas IV-V szkół podstawowych, nagrodzono pięć prac. Nagrody otrzymali: uczęszczająca do IV klasy Agata, córka **Dawida Czarczyńskiego**; Kacper z klasy V, syn **Teresy Gołąb**; Daniel z klasy IV, syn **Marty Krawczyk**; Justyna z klasy V, córka **Michała Kuliga** oraz Sonia z klasy IV, córka **Katarzyny Wajdy-Gallino**.

W kategorii IV, obejmującej dzieci z klas VI-VIII szkół podstawowych, nie zgłoszono żadnej pracy. Udział dzieci w konkursach wpływa z pewnością na rozwój ich zdolności i wyobraźni. Pozwala rozbudzić zainteresowania i motywuje do



uczestnictwa w tego typu inicjatywach. A sukcesy dzieci sprawiają zadowolenie nie tylko im samym, ale także rodzicom dumnym z efektów pracy i talentów ich latorośli. Dlatego warto zachęcać swoje pociechy do brania udziału we wszelkiego rodzaju konkursach. ■

Powyżej, od góry, prace Zofii Kłęczar i Kacpra Gołębia



KUCHNIA ŚLĄSKA

Od kilku lat mieszkam na Śląsku, choć potem okazało się, że właściwie w Zagłębiu, co dla Ślązaków stanowi dużą różnicę. Ponieważ jednak związałam się ze śląską rodziną, dlatego postanowiłam podać kilka przepisów typowych dla tej kuchni, której się uczę. Bardzo dużo w tym względzie zawdzięczam mojemu partnerowi i jego Mamie. Właśnie jej dedykuję ten artykuł.

↓ ŚLĄSKA ROLADA Z MODRĄ KAPUSTĄ I KLUSKAMI

To jest właściwie klasyka kuchni śląskiej. Nie ma niedzielnego obiadu bez tego dania i rosółu oczywiście. Na rolady śląskie używamy zrazówki lub ewentualnie rostbefu. Mięso kroimy na plastry, na jedną roladę ok. 150 g. Rozklepujemy dosyć mocno, ale staramy się, aby utrzymały owalny kształt. Następnie solimy, pieprzymy, dodajemy paski boczku, ogórka kiszzonego i posiekaną cebulę w piórka. Wcześniej jednak mięso smarujemy musztardą. I teraz zabieramy się do zwijania rolad.

Wbrew pozorom to nie takie proste, chodzi bowiem o to, by uzyskać podłużny kształt, a nie kulę. Możemy obwiązać mięso nitką. Następnie obtaczamy w mące i obsmażamy na rozgrzanym tłuszczu. Przekładamy do odpowiedniej wielkości naczynia. Podlewamy wywarem lub nawet wodą i dusimy do miękkości, uzupełniając płyn w razie potrzeby. Sos możemy zagęścić mąką, jest to ważne, bo po pierwsze ma być gęsty i ma być go sporo.

W międzyczasie przygotowujemy kluski śląskie. Gotujemy w osolonej wodzie ziemniaki do miękkości, odcedzamy i przeciskamy przez praskę. Formujemy w misce kulę, wydzielamy jedną czwartą i uzupełniamy tę część mąką ziemniaczaną, wbijamy jajko i wyrabiamy. Formujemy kulki wielkości dużego orzecha, lekko dociskamy i robimy palcem dziurkę. Najlepiej wychodzą z jeszcze ciepłych ziemniaków.

Kapustę czerwoną szatkujemy, gotujemy w osolonej wodzie, dodajemy listek laurowy i gdy będzie już ugotowana 1 łyżkę octu, odcedzamy. Na patelni przygotowujemy skwarki z boczku usmażone z cebulą. Mieszmajemy je z kapustą i chwilę dusimy, utrzymując ją w cieple.

W międzyczasie gotujemy kluski we wrzącej, osolonej wodzie. Gdy tylko wypłyną wystarczą 2 lub trzy minuty. Na talerzu układamy kluski, kapustę i roladę. Wszystko polewamy sporą ilością sosu. Smacznego!





↑ WODZIONKA (ok. 4 porcje)

Należy przygotować ok. jednego litra bulionu. Można wykorzystać rosół z poprzedniego dnia, lub po prostu ugotować wywar warzywny, ale musi być esencjonalny. To była potrawa biednych ludzi, więc wywar ten często rozcieńczali taką samą ilością wody. I do tego przynajmniej dodawali 2 główki czosnku, ale starte, nie z praski – podobno ma lepszy smak. Osobno przygotowujemy skwarki ze słoniny i grzanki z suchego chleba. Na talerz układamy grzanki, czosnek i zalewamy wszystko wywarem. Można dodać trochę maggi... Jest to przepyszne. I powiem szczerze, że jest to chyba najtrudniejsze danie, jakie robiłam.



↑ DZIKI SZALOT

Nie będę podawać proporcji. Gotujemy ziemniaki w mundurkach, studzimy, obieramy i kroimy w dość grubą kostkę. Do tego dodajemy pokrojonego ogórka kiszzonego, mniej więcej w twojej samej ilości co ziemniaki. Ja dodałam pokrojonego w paski śledzia. Mieszmamy to z musztardą, solą i pieprzem do smaku. I teraz najważniejsze, przesmażamy wędzony boczek, tyle na ile mamy ochotę i posypujemy tym szałot.

↓ HEKELE

To też potrawa biednej kuchni.

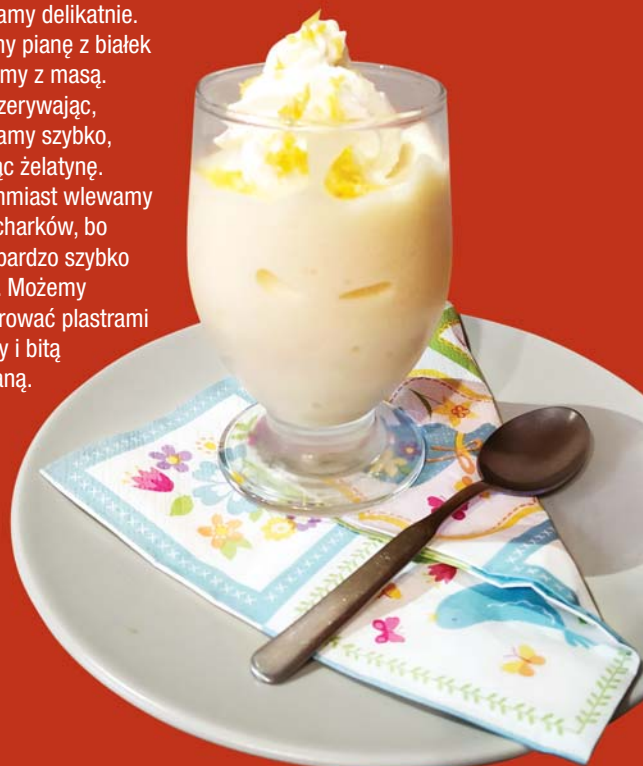
Kilka płatów śledziowych (5/6) kroimy w drobną kostkę, do tego dodajemy tak samo pokrojoną cebulę, ilość do smaku, ogórek kiszony, ze dwa jajka na twardo, pietruszkę, koperek, musztardę, pieprz, uważać na sól. To jest doskonała pasta do kanapek.



↓ SZPAJZA CYTRYNOWA

4 jaja, 1 duża cytryna,
8 łyżeczek cukru, 2 łyżeczki żelatyny,
skórka z cytryny.

Namaczamy żelatynę, a gdy napęcznieje, studzimy. Żółtka ucieramy z cukrem, tak jak na kogel-mogel, dodajemy wyciśnięty sok z cytryny, skórkę cytrynową, mieszamy delikatnie. Ubijamy pianę z białek i łączymy z masą. Nie przerywając, mieszamy szybko, dodając żelatynę. Natychmiast wlewamy do pucharków, bo krem bardzo szybko tężeje. Możemy udekorować plastrami cytryny i bitą śmietaną.





Zdjęcie numeru: Fiat 500X Yacht Club Capri