GRUDZIEŃ 2021

WokółNas

PISMO DLA PRACOWNIKÓW

Nagrody za wyniki w nauce
im. Sergio Marchionne

Teksid Iron Poland
Brąz WCM

LANCIA
OD HISTORII
DO PRZYSZŁOŚCI

Wokół Nas – pismo dla pracowników. Rok XXII/3. Numer 153

FCA BANK

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.

Wokół Nas
pismo dla pracowników

GRUDZIEŃ 2021

rok XXVI/5 • numer 153

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. Sempołowskiej 19
43-300 Bielsko-Biała
www.satiz.pl
e-mail: redakcja@satiz.pl

Druk
Dimograf
Bielsko-Biała

Nakład
7 200 egz.

Oddano do druku
22 grudnia 2021 r.

W NUMERZE

Ze świata Stellantis 4

Przedstawiamy: Jeep Grand Cherokee 6

Nowy Fiat 500 (RED) 10

Nowy Opel Astra rozpoczyna nową erę 14

Witamy w odmienionej Lancii 18

Na pierwszym planie 20

Nagrody dla dzieci za dobre wyniki w nauce 24

Brąz WCM dla Teksid Iron Poland 28

45-lecie Koła PCK i Klubu HDK przy FCA Poland 32

Sezon wyścigowy Abartha 2021 34

115-lecie marki Lancia 38

Lancia w Polsce w latach międzywojennych 42

Nowości 46

Kuchnia 48

USA

„L'Aventure Citroën **Terra America"**

„L'Aventure Citroën Terra America" to francuska ekspedycja samochodem Citroën Traction Avant 11B z 1956 roku. Celem inicjatywy jest udokumentowanie warunków życia 21 ludów tubylczych na tej liczącej 40 000 km trasie, która biegnie przez 14 krajów kontynentu amerykańskiego, od Alaski po Amerykę Południową. Ekspedycja składa się z trzech części i ma zakończyć się w styczniu 2023 roku. Marka Citroën bierze udział w tym przedsięwzięciu jako oficjalny partner i sponsor za pośrednictwem „Aventure Citroën" - stowarzyszenia, które odpowiada za pielęgnację historycznego dziedzictwa marki, a w tym przypadku za przygotowanie samochodu i zapewnienie wsparcia technicznego.

WIELKA BRYTANIA

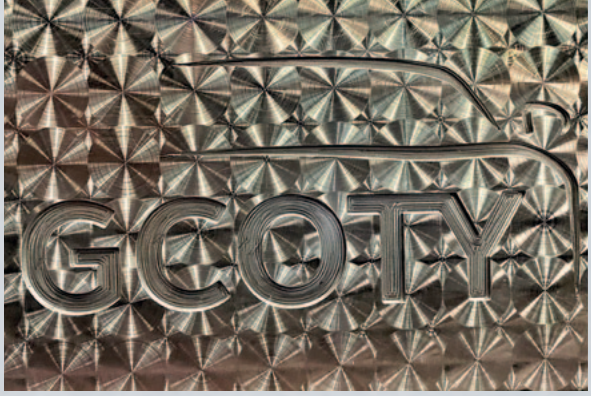
Nowy Fiat 500 zwyciężył w kategorii **„Mały samochód roku 2021"**

W czwartej edycji konkursu News UK Motor Awards nowy Fiat 500 zdobył tytuł „Małego samochodu roku 2021". O rozstrzygnięciu zdecydowali czytelnicy i dziennikarze motoryzacyjni z najważniejszych angielskich dzienników i czasopism, takich jak The Times, The Sunday Times, Driving.co.uk, The Sun i talkSport. Fiat 500 został nagrodzony w Wielkiej Brytanii już po raz dziesiąty, a uzyskany tytuł dołączy do licznych zwycięstw odniesionych przez ten model na arenie międzynarodowej.

AMERYKA POŁUDNIOWA I INDIE

Międzynarodowa **ofensywa Citroëna**

Nowy C3 jest pierwszym z linii trzech samochodów przeznaczonych na rynki całego świata, opracowanych i produkowanych w Indiach i Ameryce Południowej w ramach programu Citroëna „C Cubed". Nowoczesny i solidny hatchback mierzy niecałe 4 metry długości, a dzięki stylistyce inspirowanej SUV-ami doskonale dostosowuje się do każdego terenu. Innowacyjny model Citroëna w Indiach będzie produkowany w Chennai, natomiast w Ameryce Południowej powstanie w Porto Real, w Brazylii. Nowy C3, który wejdzie do sprzedaży w pierwszej połowie 2022 roku, oferuje klientom zupełnie nowe doświadczenia za sprawą nowatorskich usług i uruchomienia specjalnego serwisu sprzedaży internetowej.



NIEMCY

PEUGEOT 308
nagrodzony za innowację

Jury niemieckiej edycji konkursu Car of The Year (GCOTY) ogłosiło nowego Peugeota 308 zwycięzcą w kategorii Compact spośród 11 konkurencyjnych modeli 9 marek. Jury zwróciło szczególną uwagę na innowacyjną strategię Power of Choice, zgodnie z którą klienci mogą wybrać jeden z dostępnych napędów, nowoczesną technologię zastosowaną w nowym 308, w tym cyfrowy i-Cockpit z możliwością personalizacji. Do międzynarodowego jury konkursu GCOTY należy 20 dziennikarzy prasy specjalistycznej, głównie z Niemiec i krajów niemieckojęzycznych.

DUBAJ

Nowe radiowozy
dla policji w Dubaju

Celem wzmocnienia floty samochodów o wysokich osiągach używanych w Emiratach Arabskich, policja w Dubaju postanowiła zakupić dwa supersamochody: Alfę Romeo Giulia Quadrifoglio oraz Alfę Stelvio Quadrifoglio. Oba modele wyposażone są w potężne silniki V6 i-turbo o mocy 510 KM, co z pewnością poprawi dodatkowo bezpieczeństwo w strefach turystycznych. W odróżnieniu od modeli seryjnych wersje przeznaczone dla policji posiadają dach wykonany z włókna węglowego oraz przedni splitter poprawiający aerodynamikę.

BRAZYLIA

Nowa 500
jest już w salonach dealerskich

Globalny zasięg nowego Fiata 500 stale się powiększa. Po prezentacji w Izraelu teraz model debiutuje w Brazylii. Ten południowoamerykański kraj jest uważany za drugi „dom" Fiata, tj. pierwszy rynek zagraniczny, na którym marka jest obecnie liderem sprzedaży z 22% udziałem w rynku, co stanowi wzrost o 52% w stosunku do roku poprzedniego. Nowa 500 będzie dostępna w wersji Icon trim, hatchback, z systemem wspomagania jazdy Level 2, ADAS, szybką ładowarką 11 kW i szybką ładowarką 85 kW, radiem 10,25", bezprzewodowym Apple Carplay/Android Auto.

PRZESTRONNY, Z LEPSZY

NOWY JEEP GRAND CHEROKEE
AWANGARDOWY MI OSIĄGAMI

Całkowicie odnowiona została piąta generacja najczęściej nagradzanego SUV-a w historii. Przedpremierowa prezentacja modelu, stanowiącego doskonałe połączenie designu, technologii, bezpieczeństwa i osiągów, miała miejsce w Stanach Zjednoczonych.

Francesca Rech

Od chwili wprowadzenia na rynek w 1992 roku pierwszego modelu Grand Cherokee marka Jeep stanowi nowy punkt odniesienia w branży, a Grand Cherokee szybko stał się synonimem ekskluzywnego designu i niezrównanych możliwości terenowych.

Na zdjęciach nowy model w wersji 4xe podczas jazdy po bezdrożach

W ramach obchodów 80-lecia swojego istnienia Jeep **zaprezentował w Stanach Zjednoczonych po raz pierwszy** nowy model Grand Cherokee – **piątą generację** najczęściej nagradzanego SUV-a w historii. Jest on najbardziej luksusowym, bezpiecznym, zaawansowanym technologicznie modelem w historii marki, w którym udoskonalono napęd 4x4. Wprowadzenie na rynek nowego Grand Cherokee w ekskluzywnej wersji 4xe Plug-In Hybrid oznacza dalszą elektryfikację marki pod hasłem **„bezemisyjnej wolności”** („Zero Emission Freedom”).

Nowy Grand Cherokee w wersji 4xe będzie oferowany na rynku europejskim w drugiej połowie 2022 roku, ale już dzisiaj możemy zapoznać się z najważniejszymi nowościami, jakie oferowane są w modelu dostępnym na rynku amerykańskim.

NOWA ARCHITEKTURA POJAZDU
NOWY STYL

Długość nowego Grand Cherokee wynosi 4,91 m, szerokość 2,15 m, a rozstaw osi 2,96 m. Model został zaprojektowany i wykonany, aby zapewnić jeszcze więcej możliwości, dzięki którym stał się prawdziwą ikoną w segmencie SUV-ów premium. Efektem połączenia nowej konstrukcji z aerodynamiczną sylwetką są **lepsze osiągi, większe bezpieczeństwo i wyższa niezawodność.** Smukłe, jakby wyrzeźbione nadwozie najnowszego Grand Cherokee zapewnia **bardziej nowoczesny** i współczesny **wygląd samochodu**. Dach obniżony o 10 mm poprawia właściwości aerodynamiczne i osiągi bez uszczerbku dla liczby miejsc w środku, a nisko przebiegająca linia okien i obszerniejsze szyby zapewniają lepszą widoczność i nadają wnętrzu przestronność. Szersza i większa osłona chłodnicy z siedmioma pionowymi szczelinami oraz nowy przedni pas ukrywa radar dalekiego zasięgu i inne zaawansowane technologie. Wydłużona, równomiernie osadzona pokry-

Model z napędem Plug-In Hybrid 4xe oferuje jeszcze większą przyjemność jazdy

wa komory silnika dodaje wizualnej siły, a aerodynamiczna stylistyka nadwozia cechuje się eleganckim wyglądem i elementami wykończeniowymi o wysokiej jakości.

LUKSUSOWE I ZAAWANSOWANE TECHNOLOGICZNIE
WNĘTRZE

Luksusowe wnętrze Jeepa Grand Cherokee nowej generacji zostało wzbogacone o **ręcznie wykonane elementy i nowoczesne udogodnienia**. W panelu przednim znajdują się nowe, wąskie otwory wentylacyjne, przeprojektowana konsola centralna oraz dwa **ekrany o przekątnej 10,1 cala** (cyfrowy zestaw wskaźników i radio z ekranem dotykowym), a także unikalny interaktywny wyświetlacz dla pasażera z przodu (10,25 cala) i nowy system multimedialny o wysokiej rozdzielczości dla pasażerów tylnych siedzeń.

Jednak najwięcej nowości w nowym modelu dotyczy bezpieczeństwa i wyposażenia technologicznego, bowiem zastosowano w nim **ponad 100 zaawansowanych funkcji bezpieczeństwa**, takich jak system ostrzegania o ryzyku kolizji z funkcją automatycznego hamowania oraz wykrywaniem pieszych/rowerzystów; adaptacyjny tempomat z funkcją stop&go; system utrzymywania pasa ruchu; system monitorowania martwego pola; tylna kamera cofania oraz system wykrywania obiektów na drodze cofania. Bogaty pakiet rozwiązań technologicznych obejmuje zaawansowany system multimedialny **Unconnect 5**, a także najnowocześniejszy systemem nagłaśniający **McIntosh wyposażony w 19 specjalnie zaprojektowanych głośników** (w tym 10-calowy subwoofer) i 17-kanałowy, 950-watowy wzmacniacz

Luksus i nowoczesne rozwiązania technologiczne w nowym, wyszukanym i eleganckim wnętrzu

LEGENDARNE MOŻLIWOŚCI
TERENOWE

Jeep Grand Cherokee oferuje ulepszone, **niezrównane możliwości terenowe** oraz wyjątkową **dynamikę jazdy**. Legendarne możliwości terenowe zapewniają trzy systemy napędu **4x4 – Quadra-Trac I, Quadra-Trac II i Quadra-Drive II**, zależnie od wyposażenia i wersji silnikowej. Unikalne w tej klasie zawieszenie pneumatyczne Jeep Quadra-Lift teraz występuje z elektronicznym półaktywnym systemem amortyzacji, zapewniając wiodący w swojej klasie prześwit wynoszący 28,7 cm i głębokość brodzenia do 61 cm. System sterowania trakcją **Selec-Terrain** umożliwia klientom wybranie najkorzystniejszych ustawień napędu podczas jazdy po drodze i bezdrożach w celu uzyskiwania zawsze optymalnych osiągów. ■

NOWA 500 W KOLORZE CZERWONYM (RED)

Francesca Rech

Fiat, Jeep i RAM podejmują partnerską współpracę z organizacją non-profit walczącą z AIDS, która obecnie zajmuje się również zwalczaniem pandemii Covid-19.

Kilka zdjęć nowej (500)[RED]. U góry czerwony fotel wyróżniający się na tle pozostałych siedzeń w kolorze czarnym: dzięki temu klienci, którzy zakupią model z serii specjalnej będą się wyróżniać, jako osoby wpływające na zmiany

Podczas uroczystej inauguracji muzeum Casa 500 i La Pista 500 w turyńskim Lingotto **Olivier François** – dyrektor generalny marki Fiat i marketingu grupy Stellantis przedstawił najnowszy model Fiata, **nowego Fiata (500)[RED]**, prawdziwego bohatera wspomnianego wydarzenia. Model powstał przy współpracy marki z organizacją RED, a ich wspólne przesłanie brzmi – **„dbajmy o planetę i jej mieszkańców”**.

Założycielem powstałej 15 lat temu **organizacji non-profit RED** są **Bono** – wokalista zespołu U2 i **Bob Shriver**, a jej celem jest walka z AIDS oraz pandemiami trapiącymi najuboższe kraje. Obecnie priorytetem organizacji jest **zwalczanie Covid-19** poprzez dostarczenie do Afryki szczepionek przeciw wirusowi.

Podczas specjalnej konferencji prasowej Bono powiedział: „W Afryce w pełni zaszczepiono mniej niż 5% populacji, podczas kiedy w Europie i Ameryce występuje nadwyżka szczepionek. Musimy zrobić więcej i działać szybko, aby pomóc milionom ludzi pozbawionym dostępu do szczepionek, leczenia oraz dostatecznej ilości sprzętu ochronnego. Dopóki bowiem nie opanujemy pandemii na całym świecie, nikt nie będzie mógł czuć się bezpiecznie”.

Na apel ten odpowiedziały marki **Fiat**, **Jeep** i **RAM**, które zobowiązały się do zebrania do końca 2023 roku co najmniej **4 milionów dolarów** z przeznaczeniem na wsparcie działalności Global Fund zarówno w **walce z AIDS, jak i Covid-19**.

„Fiat, przyłączając się do walki z pandemiami, daje swoim klientom możliwość uczynienia tego samego poprzez zakup specjalnej serii należącej do **rodziny (500)[RED]**” – powiedział Olivier François. **Nowa elektryczna (500)[RED]**, zaprezentowana podczas konferencji prasowej, jest dostępna w wersji **(500)[RED] Hybrid**, **(500X)[RED]** bazującej na wersji Cross i dostępnej zarówno **jako hatchback, jak i w wersji open air Dolcevita**, oraz **(500L)[RED]**.

Seria specjalna będzie dostępna w kolorze czerwonym, będącym znakiem rozpoznawczym wyróżniającym te samochody. Kolor ten znajdziemy również we wnętrzu – właśnie w ten sposób marka Fiat chciała dać wyraz przekonaniu, że każdy z nas może odegrać swoją rolę w walce z pandemią i że każdy z nas może wpływać na zmiany. Stąd niezwykła decyzja, aby **fotel kierowcy** był koloru czerwonego w połączeniu z pozostałymi trzema czarnymi fotelami pasażerów. Prowokacja, przesłanie, zaproszenie: bądź „gotowy”, aby zasiąść w fotelu zmian. Dla tych, którzy wolą jednolite kolory, model ten jest dostępny również z siedzeniami czarnymi z kontrastującym logo lub w kolorze czerwonym z czarnym logo. Wszystkie modele z rodziny Fiata (500)[RED] są

wyposażone w **filtr powietrza z substancją biobójczą** o wysokiej skuteczności usuwania wirusów i bakterii na poziomie > 99,9%, która może powstrzymać ich rozprzestrzenianie się we wnętrzu samochodu. Ponadto powierzchnie niektórych elementów wnętrza, z którymi klienci mają największy kontakt, jak kierownica, siedzenia i wnętrze bagażnika, zostały poddane obróbce antybakteryjnej. Do każdego samochodu z rodziny (500) RED dołączony jest **„zestaw powitalny”**, zawierający dozownik do dezynfekcji rąk oraz specjalną obudowę na kluczyki, którą można dostosować do własnych potrzeb. W tym samym zestawie posiadacze **nowego Fiata (500)RED** znajdą również list witający ich w społeczności (RED) podpisany przez Oliviera François i Bono. Czerwony nie będzie jedynym kolorem w serii specjalnej (RED); paleta kolorów nadwozia obejmuje również inne odcienie przeznaczone dla danego modelu. ■

Nowy Fiat (500)RED – etyczny model Fiata w kultowym stylu

To nie przypadek, że podczas wprowadzenia na rynek w pełni elektrycznego nowego Fiata (500)RED w palecie kolorów nadwozia zabrakło czerwieni, będącej synonimem ognia, procesu spalania, a tym samym… zanieczyszczenia. Inspiracją do projektu 500 była wtedy natura oraz jej elementy, czyli ziemia, powietrze i woda. Podejście uległo zmianie dopiero po nawiązaniu współpracy z organizacją (RED). „Kolory są ważne dla marki Fiat – mówi Olivier François. – Rok temu poznałem Bono, który nadał kolorowi czerwonemu inne etyczne znaczenie. W ten sposób po raz pierwszy kolor czerwony stał się symbolem przesłania etycznego i estetycznego, podkreślającego, że (RED) oznacza „redukcję”: redukcję zanieczyszczenia, emisji, epidemii takich jak Covid-19”. Dlatego w nowym Fiacie (500)RED kolor czerwony dominuje zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz.

Po raz pierwszy logo Fiata 500 z przodu i logo FIAT na pokrywie bagażnika występują w kolorze czerwonym, tak samo jak emblemat u podstawy tylnych szyb bocznych i logo Fiata 500 na środku miękkiej w dotyku kierownicy, co dodatkowo podkreśla tę współpracę.

Oprócz nowego i unikalnego lakieru Red by (RED) model występuje również w kolorach Szarym Mineral, Białym Ice i Czarnym Onyx. Kolejnym nietypowym akcentem jest pedał przyspieszenia z czerwonego anodowanego aluminium, dostępny w połączeniu z wnętrzem 3 + 1, wyposażonym w czarne fotele pasażerów i czerwony fotel kierowcy.

Nowy Fiat (500)RED jest dostępny w dwóch wersjach nadwozia: hatchback i kabriolet ze składanym czarnym dachem oraz z dwoma poziomami zasięgu: 190 km (cykl mieszany WLTP) w przypadku silnika elektrycznego o mocy 70 kW/95 KM i do 320 km (cykl mieszany WLTP) w przypadku silnika o mocy 87 kW /118 KM.

NOWY OPEL ASTRA

ROZPOCZYNA **NOWĄ ERĘ**

Carola Popaiz

Nowoczesne rozwiązania, komfortowa i bezpieczna jazda. W Oplu Astra zmieniono stylistykę, ale też technologie wspomagające kierowcę oraz system multimedialny. Model dostępny będzie także w postaci hybrydy typu plug-in, której produkcja rozpocznie się jesienią br.

Opel Astra obchodzi w tym roku 30. urodziny. Okrągły jubileusz jest świetną okazją do zaprezentowania **szóstej już generacji modelu**, która wzbogacona została o zelektryfikowaną **wersję hybrydy typu plug-in o dwóch poziomach mocy**. W modelu dostępne będą także wersje z wysokowydajnym silnikiem benzynowym lub wysokoprężnym. Nowy Opel Astra, opracowany w zakładzie w Rüsselsheim, oferuje rozwiązania spotykane w droższych samochodach. Dyrektor generalny firmy Opel, **Michael Lohscheller** mówi: „Nowa Astra to rewelacyjna stylistyka i wiodące w klasie technologie. Zelektryfikowany i wydajny samochód wyznacza zupełnie nową erę. Jesteśmy przekonani, że Astra nowej generacji ma wszystko, aby umocnić swoją pozycję na rynku".

DESIGN „BOLD AND PURE"

Za sprawą krótszego zwisu przedniego długość nowego Opla Astry praktycznie się nie zmieniła, jednak zyskał on całkowicie nową stylistykę nadwozia, wyróżniającą się **gładkimi liniami, ostrymi załamaniami i dużymi nadkolami**, nadającymi bardziej dynamiczny i bezpieczny wygląd samochodu, co w pełni odzwierciedla filozofię marki „bold and pure" (odważny i czysty design).

Podobnie, jak w SUV-ach Mokka, Crossland i Grandland, również w tym modelu zastosowano nowy przód **Opel Vizor**, składający się z czarnego pasa zajmującego cały przód samochodu z **reflektorami matrycowymi Intelli-Lux LED Pixel**, które automatycznie przełączają się w tryb świateł drogowych oraz dostosowują zasięg i rozkład wiązki świetlnej, a także z przedniej kamery oraz emblematu **Opel Blitz**. Ta sama symetria dominuje w tylnej części nadwozia. Na pierwszy plan wybija się wysoko umieszczone logo, które pełni jednocześnie funkcję zamka pokrywy bagażnika, zintegrowane ze spojlerem pionowe trzecie światło stop oraz smukłe lampy tylne, które charakterystycznym wcięciem przechodzą w pokrywę bagażnika.

BARDZIEJ PRZESTRONNY I FUTURYSTYCZNY

Długość (4 374 mm) pozostała niezmieniona, ale **rozstaw osi wzrósł o 13 mm**, oferując więcej przestrzeni dla pasażerów oraz większy **bagażnik** o pojemności **422 l**.

Nowa Astra posiada komfortowe wnętrze, w którym debiutują **nowe wnęki** w tunelu centralnym oraz **ergonomiczne fotele** z atestem AGR, wyposażone w różne regulacje. Fotele AGR mogą mieć dodatkowo wentylację, ogrzewanie i funkcję masażu odcinka lędźwiowego dla kierowcy.

W pełni przeszklony cyfrowy kokpit **Pure Panel** z **dotykowym systemem multimedialnym** (obejmujący dwa połączone ze sobą 10-calowe wyświetlacze) nadaje desce rozdzielczej futurystyczny wygląd oraz umożliwia kierowcy całkowitą kontrolę nad pojazdem oraz sterowanie wszystkimi funkcjami multimedialnymi, które można aktywować dotykowo lub za pomocą komend głosowych. System jest przystosowany do bezprzewodowego połączenia z systemem Apple CarPlay lub Android Auto.

NOWOCZESNE SYSTEMY ADAS

W nowym Oplu Astra zastosowano najnowocześniejsze systemy wspomagania kierowcy. Oprócz **kamery multimedialnej na przedniej szybie**, w **nadwozie wbu-**

dowano jeszcze 4 inne kamery (przednia, tylna i dwie boczne) oraz **pięć czujników radarowych** (jeden przedni i po jednym na każdym z narożników), jak również **czujniki ultradźwiękowe z przodu i z tyłu**, zintegrowane z systemem **Intelli-Drive**, umożliwiające półautomatyczne zmiany pasa ruchu i dostosowywanie prędkości jazdy na łukach. Wśród systemów ADAS zastosowanych w tym modelu można wymienić **tempomat** adaptacyjny, który w zależności od ruchu pojazdu poprzedzającego zwiększa lub zmniejsza prędkość – w razie potrzeby aż do całkowitego zatrzymania samochodu, wyświetlacz head up, system wykrywania obiektu w martwym polu na dużych odległościach, ułatwiającą wykonywanie manewrów parkowania, kamerę przednią Intelli-Vision 360 stopni, system rozpoznawania znaków drogowych, system ostrzegania o ruchu poprzecznym z tyłu pojazdu oraz system aktywnego utrzymywania pojazdu pośrodku pasa ruchu.

PO RAZ PIERWSZY Z NAPĘDEM PLUG-IN

W nowym Oplu Astra, którego produkcja rozpocznie się jesienią br., po raz pierwszy w tej marce zadebiutuje **napęd hybrydowy typu plug-in** o **mocy** do **225 KM**. Natomiast zakres mocy pojazdu z silnikiem benzynowym lub wysokoprężnym wynosi od **110 do 130 KM**. Sześciostopniowa skrzynia biegów stanowi wyposażenie standardowe wersji z silnikiem benzynowym lub wysokoprężnym, natomiast w wyposażeniu opcjonalnym aut z silnikiem o większej mocy dostępna jest ośmiobiegowa przekładnia automatyczna (elektryczna w pojazdach z napędem hybrydowym typu plug-in). ■

WITAMY W ODMIENIONEJ LANCII

Luca Napolitano, dyrektor generalny marki Lancia przedstawił dziesięcioletni plan rozwoju, zakładający odświeżenie marki pod znakiem eleganckiego, innowacyjnego, zrównoważonego stylu i powrót do sprzedaży samochodów poza granicami Włoch.

Francesca Rech

Zaprezentowany plan przewiduje trzy główne kierunki rozwoju marki Lancia, obejmujące pojawienie się do 2028 roku zupełnie nowej gamy modeli, w tym między innymi **nowej Lancii Ypsilon, której premierę zaplanowano na 2024 rok**, **strategię elektryfikacji** marki oraz **ekspansję na rynki europejskie**.

„**W latach 2024-2028 Lancia wprowadzi do produkcji trzy nowe modele** – poinformował **Luca Napolitano**, dyrektor generalny marki – jeden co dwa lata. Pierwsza zelektryfikowana Lancia Ypsilon zostanie zaprezentowana w 2024 r. Kolejny model trafi na rynek w 2026 roku, kiedy to marka będzie produkować wyłącznie samochody bezemisyjne. Dwa lata później do gamy dołączy nowa **elektryczna Lancia Delta**. To model oczekiwany przez wielu klientów, dlatego nie może go zabraknąć w naszych planach – dodał Napolitano. – Powróci i będzie to prawdziwa Delta: ekscytujący samochód, manifest postępu i rozwoju technologicznego, oczywiście bezemisyjny zgodnie z duchem «zielonej» przyszłości marki".

Lancia nie tyle powraca, co się odradza. Według Luca Napolitano chodzi o prawdziwy „**renesans**", czyli nawiązanie do złotej epoki rozwoju artystycznego Włoch, bowiem w swojej 115-letniej historii ponadczasowa

włoska elegancja stanowiła kluczowy aspekt tej marki. Design nowych modeli będzie więc nadal prezentował piękno, gdzie elegancja i nowoczesność będą **wzorem ponadczasowego stylu** do naśladowania.

„Koncentrujemy się na czystych, kultowych i rozpoznawalnych elementach – dodał dyrektor marki – takich jak oświetlenie czy proporcje nawiązujące do modeli Lancii z przeszłości, ale w nowoczesnym designie. Dawniej flagowe modele marki określano mianem prawdziwych gwiazd: chciałbym, żeby Lancie jutra też takie były zarówno pod względem wyposażenia technicznego, jak i harmonii, wyrafinowania i wcześniejszej prostoty. To właśnie jest włoskie piękno, które chcemy, aby przetrwało i dalej oczarowywało".

W dziesięcioletnim planie strategicznym marka zamierza wejść na **inne rynki europejskie, uzupełniając ofertę samochodów premium** Grupy Stellantis razem z Alfą Romeo i DS. Dla osiągnięcia celu ekspansji międzynarodowej dyrektor marki myśli o lekkim i wydajnym modelu dystrybucji premium, skupiającym się na głównych miastach Europy, tworząc **synergię ze wspomnianymi markami**. Nowi klienci miejscy przyczynią się też do rozwoju innowacyjnego procesu **sprzedaży on-line**.

Lancia zamierza bezwarunkowo zdobyć rynki europejskie, zaczynając od Włoch – powtórzył dyrektor generalny marki. – Naszym celem jest **zdobycie nowych nabywców** bez utraty tradycyjnej bazy klientów. Chcemy być obecni na rynkach, na których sprzedawane są auta elektryczne, m.in. we Francji, Niemczech i w krajach skandynawskich, koncentrując się przy tym na największych aglomeracjach miejskich. Będziemy produkować samochody z **poczuciem odpowiedzialności za świat**, w którym żyjemy – dodał na zakończenie, – ponieważ nasi klienci chcą samochodów bezemisyjnych, a rewolucja w kierunku aut w pełni elektrycznych jest zgodna z naszą tradycją wielkich innowacji technologicznych". ■

Najważniejszy w reaktywacji marki jest design

Realizacją planu odrodzenia marki zajmuje się grupa robocza odpowiedzialna za osiągnięcie wyznaczonych celów. Proces projektowania przyszłej gamy w Centrum Stylu w Turynie nadzoruje osobiście i z ogromnym zaangażowaniem Jean-Pierre Ploué, szef designu Grupy Stellantis, który powiedział: „Lancia to legendarna marka, o ogromnym potencjale, którą chcemy doprowadzić do dawnej świetności i jestem gotowy podjąć się tego emocjonującego wyzwania".

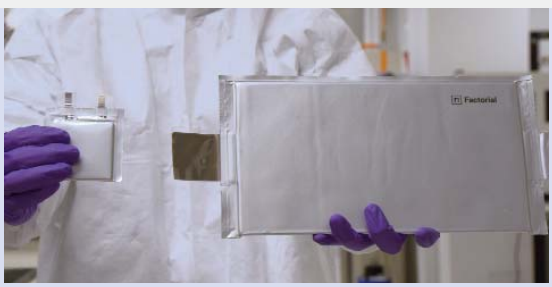
Na stronie tytułowej: Luca Napolitano, dyrektor generalny marki Lancia. Obok: Lancia Ypsilon Ecochic. W 2024 roku na rynek trafi pierwsza zelektryfikowana Lancia Ypsilon, a za kolejne dwa lata nowa Delta

Stellantis i Foxconn będą produkować półprzewodniki

Stellantis i Hon Hai Technology Group („Foxconn") podpisały niewiążące porozumienie w sprawie utworzenia partnerstwa, którego celem będzie zaprojektowanie rodziny czterech nowych grup chipów do samochodów Stellantis i klientów zewnętrznych. Firma Foxconn, posiadająca doświadczenie w produkcji półprzewodników i aplikacji do elektroniki użytkowej, rozszerzy swoje zdolności w obszarze produkcji pojazdów elektrycznych. Partnerska współpraca będzie wspierać inicjatywy Stellantis mające na celu zmniejszenie stopnia złożoności półprzewodników, stworzenie zupełnie nowej rodziny specjalnie zaprojektowanych półprzewodników stosowanych w samochodach Stellantis oraz zapewnienie możliwości i elastyczności w tym obszarze o rosnącym znaczeniu. Partnerstwo zostało ogłoszone podczas Stellantis Software Day 2021, kiedy firma zaprezentowała STLA Brain, nową architekturę elektryczno-elektroniczną wraz z oprogramowaniem, która zostanie wprowadzona na rynek w 2024 roku na czterech platformach Stellantis przeznaczonych do pojazdów elektrycznych z napędem akumulatorowym – STLA Small, Medium, Large i Frame. STLA Brain jest w pełni przystosowana do pracy w trybie bezprzewodowym (OTA – Over-The-Air), dzięki czemu jest bardzo elastyczna i wydajna. Ogłoszenie partnerstwa oznacza zacieśnienie współpracy między obiema firmami. W maju 2021 r. Stellantis i Foxconn ogłosiły powstanie joint venture Mobile Drive, której celem jest rozwój rozwiązań w zakresie inteligentnego kokpitu (smart cockpit), wykorzystując możliwości zaawansowanej elektroniki użytkowej, interfejsy HMI i usługi, które będą wykraczać poza oczekiwania klientów.

Nowy rozdział dla gliwickiej spółki Stellantis

Polski oddział Stellantis w Gliwicach przygotowuje się do uruchomienia produkcji dużych samochodów dostawczych w swojej nowo wybudowanej fabryce. Ostatniego listopada 2021 roku zakończono produkcję samochodów osobowych w sąsiadującej z nią, i również należącej do Stellantis, fabryce Opel Manufacturing Poland. Ostatnim samochodem, który opuścił jej linię montażową był czerwony Opel Astra dla klienta w Polsce. Z początkiem stycznia 2022 roku rozpoczęła działalność Stellantis Gliwice – nowoczesna fabryka typu greenfield, w której od kwietnia przyszłego roku rozpocznie się produkcja dużych samochodów dostawczych. Do tego czasu w zakładzie będą prowadzone prace przygotowawcze, w tym testy maszyn i urządzeń, a także systemów informatycznych i logistycznych. Równolegle będzie kontynuowana testowa produkcja pojazdów, którą z sukcesem rozpoczęto już w sierpniu tego roku.



Stellantis i Factorial Energy będą wspólnie pracować nad rozwojem akumulatorów

Stellantis oraz Factorial Energy podpisały umowę o współpracy mającej na celu rozwój technologii akumulatorów trakcyjnych wysokiego napięcia z elektrolitem stałym firmy Factorial. Umowa obejmuje również strategiczną inwestycję ze strony Stellantis. Firma Factorial opracowała przełomową technologię elektrolitu stałego FEST™ (Factorial Electrolyte System Technology), która rozwiązuje kluczowe problemy pojazdów elektrycznych: zasięg i bezpieczeństwo. Technologia ta jest bezpieczniejsza niż tradycyjna technologia litowo-jonowa, zwiększa zasięg i można ją łatwo zintegrować z istniejącą infrastrukturą produkcyjną akumulatorów litowo-jonowych. Grupa Stellantis ogłosiła swój cel wprowadzenia do 2026 roku pierwszej konkurencyjnej technologii akumulatorów z elektrolitem stałym podczas EV Day w lipcu 2021 roku.

przygotowane przez redakcję

Grupa Stellantis partnerem **Europejskiego Forum Nowych Idei**

W dniach 20-22 października 2021 roku w Sopocie odbyła się jubileuszowa, X edycja Europejskiego Forum Nowych Idei (EFNI). Organizatorem konferencji jest Konfederacja Lewiatan przy współudziale BusinessEurope oraz miasta Sopot, a partnerem głównym – grupa Stellantis. Najważniejszymi tematami tegorocznego Forum były m.in. współpraca i odbudowa Wspólnoty Europejskiej po pandemii, edukacja i finansowanie działań na rzecz Europejskiego Zielonego Ładu. W ramach panelu Europejski Zielony Ład zostały poruszone dwa tematy: dekarbonizacja przemysłu i zapewnienie energii elektrycznej dla transportu. Osiągnięcie neutralności emisyjnej przemysłu motoryzacyjnego wymaga dynamicznych działań branży zmniejszających emisję dwutlenku węgla z procesów produkcyjnych. Drugi temat z kolei wynika z wysokiej emisji gazów cieplarnianych. Prawie 30% całkowitej emisji CO_2 w UE pochodzi z sektora transportu, z czego 72% z transportu drogowego. Sektor musi zwiększyć udział w sprzedaży samochodów zelektryfikowanych poprzez rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych na rynkach europejskich, w tym w Polsce. W debacie o przyszłości Polski i Europy nie mogło zabraknąć grupy Stellantis. Firma zamierza zostać liderem rynku samochodów o niskiej emisji spalin (LEV). Do roku 2030 udział samochodów osobowych LEV spółki ma wzrastać w Europie do ponad 70 procent. Aby wdrożyć tę strategię, Stellantis planuje do 2025 roku zainwestować ponad 30 mld euro w elektryfikację i rozwój oprogramowania, w tym inwestycje kapitałowe w spółki joint venture w celu sfinansowania ich działalności, a także dąży do utrzymania 30% wyższej wydajności niż średnia w branży pod względem całkowitych wydatków na badania i rozwój w stosunku do przychodów.

Pracownicy Stellantis **dla Świetlikowa**

Ponad sto osób wzięło udział w 1. Wirtualnym Biegu Charytatywnym Pracowników Stellantis w Polsce „Gwiazdki dla Świetlikowa". Uczestnicy łącznie pokonali 556 km i wspólnie zebrali blisko 5000 zł na rzecz fundacji Śląskie Hospicjum dla Dzieci „Świetlikowo" z Tychów. Wirtualny bieg rozgrywany od 1 do 10 października wymagał zaangażowania zarówno fizycznego na wybranym dystansie, jak i finansowego na rzecz wsparcia dziecięcego hospicjum w Tychach. Bieg przebiegał z wykorzystaniem specjalnej platformy internetowej, na którą biegacze przesyłali wyniki, które uzyskali pokonując kilometry z myślą o podopiecznych hospicjum. To umożliwiło wyłonienie zwycięzczyń i zwycięzców biegu w poszczególnych kategoriach. Oto wyniki. Najlepszy czas na 1 km wśród kobiet uzyskała Aleksandra Pawlik-Błasiak [5:07], a wśród mężczyzn Tomasz Boroń [3:19]. Na dystansie 5 km najlepsza była wśród kobiet Magdalena Kipping [24:58], a wśród mężczyzn Piotr Śliwiński [19:09]. Dystans 10 km najszybciej wśród kobiet pokonała Małgorzata Musioł [55:08], a wśród mężczyzn Adam Głuszak [38:30]. Doceniono także nadesłane fotografie: najzabawniejsze zdjęcie podczas biegu wykonała Agata Juraszek, najbardziej kreatywny strój biegowy widniał na zdjęciu Aleksandry Ćwikła, najzabawniejsze zdjęcie biegowe ze swoim zwierzakiem nadesłał Robert Górka, a najciekawsze zdjęcie z maskotką Świetlika – Jarosław Bojdys. Gratulacje dla wszystkich uczestników!

Stellantis wzmacnia swoją działalność finansową w Europie

Stellantis rozpoczął negocjacje z BNP Paribas Personal Finance, Crédit Agricole Consumer Finance i Santander Consumer Finance mające na celu wzmocnienie działalności kredytowej dla klientów, sprzedawców i dealerów. Grupa zamierza z jednej strony stworzyć multibrandową leasingową spółkę operacyjną, w której Stellantis i Crédit Agricole Consumer Finance będą miały po 50% udziałów (powstałą w wyniku połączenia działalności Leasys i F2ML), a z drugiej strony dokonać reorganizacji finansowania działań na rzecz wszystkich marek Stellantis poprzez joint venture z BNP Paribas Personal Finance, a w przypadku niektórych krajów, m.in. Polski, z Santander Consumer Finance. Podpisanie umów przewidziano na pierwszy kwartał 2022 r., natomiast planowane transakcje mają zostać zakończone w pierwszej połowie 2023 r. po uzyskaniu niezbędnej zgody odpowiednich organów antymonopolowych i regulatorów rynku.

Deszcz nagród **dla nowej 500**

Trwa nieprzerwane pasmo sukcesów nowej 500 w Europie. Model zdobył już 19 wyróżnień, z których ostatnie to tytuł „Najlepszego samochodu 2021" w kategorii małych samochodów elektrycznych, przyznawany przez czytelników Le Moniteur Automobile, jednego z najważniejszych mediów motoryzacyjnych w Belgii. Czytelnicy docenili jego kultowy design, a także szeroką gamę oferowanych konfiguracji nadwozia (hatchback, cabrio, 3+1), potwierdzając tym samym, że nowy Fiat 500 jest prawdziwym obiektem zainteresowań.
W listopadzie tego roku małe miejskie auto elektryczne zostało także wybrane spośród 30 nowych modeli najlepszym samochodem produkowanym i sprzedawanym w Europie w oparciu o kryteria z zakresu innowacji, designu, jakości oraz kosztów eksploatacji. Członkowie UIGA, Włoskiego Związku Dziennikarzy Motoryzacyjnych, wspierani przez jury składające się z osób opiniotwórczych i entuzjastów, przyznali nowemu Fiatowi 500 tytuł Auto Europa 2022. Fiat jest zdobywcą tej nagrody już po raz ósmy w 35-letniej historii konkursu. Nowy Fiat 500, zaprojektowany i produkowany w Turynie, jest najlepiej sprzedającym się samochodem w Europie z prawie 28% udziałem w rynku w segmencie samochodów miejskich i jest na najlepszej drodze, aby stać się pierwszym globalnym w pełni elektrycznym samochodem miejskim typu „all-in".

Alfy Romeo Giulia zwycięża **w „SPORT AUTO AWARD"**

Topowy model gamy zwyciężył w trzech kategoriach konkursu „SPORT AUTO AWARD". Zdobycie prestiżowych tytułów stanowi potwierdzenie, że włoski sportowy sedan jest jednym z najbardziej popularnych samochodów wśród czytelników niemieckiego magazynu SPORT AUTO. Podobnie jak w latach poprzednich model Giulia Veloce z silnikiem 2.0 Turbo o mocy 280 KM zwyciężył w kategorii „Importowane seryjne modele sedan/kombi do 75.000 euro". Po raz piąty z rzędu Giulia Quadrifoglio uzyskała tytuł w kategorii „Importowane seryjne modele sedan/kombi do 100.000 euro". W kategorii modeli powyżej 100.000 euro czytelnicy przyznali zwycięstwo Alfie Romeo Giulia GTA.

Powrót **Scudo i Ulysse**

Stellantis zapowiada rozpoczęcie produkcji nowej generacji samochodów, które już wkrótce będą produkowane w legendarnym zakładzie Stellantis w Hordain, niedaleko Valenciennes w północnej Francji. Jeden z nich to nowy Fiat Professional Scudo, drugi to nowy Fiat Ulysse. W ten sposób do francuskiej fabryki powracają dwie włoskie marki, które stworzyły tam swoje najsłynniejsze modele: wysokiej klasy vana Fiat Ulysse produkowanego w latach 1994-2002 oraz samochód dostawczy Fiat Scudo, produkowany w latach 1996 – 2016. Oba nowe modele będą dostępne zarówno w wersji spalinowej ICE (Internal Combustion Engine), jak i w 100% elektrycznej BEV (Battery Electric Vehicle). Silniki spalinowe będą zasilane olejem napędowym, w zestawieniu z manualną lub automatyczną skrzynią biegów. Samochód dostawczy będzie dostępny w trzech wersjach: van, kombi i kabina z platformą pod zabudowę, aby spełnić wszystkie wymagania związane z profesjonalnym transportem. Duże zainteresowanie klientów wzbudzą z pewnością modele w pełni elektryczne, które będą stanowić konkretny przykład strategii elektryfikacji grupy Stellantis, zapewniając bezemisyjne rozwiązanie w zakresie transportu.

Opel Vivaro-e **HYDROGEN**

Pierwszy Opel Vivaro-e HYDROGEN, który opuścił linię montażową, będzie bezemisyjnie eksploatowany w parku pojazdów firmy Miele, niemieckiego producenta artykułów gospodarstwa domowego klasy premium. Opel zasilany wodorowymi ogniwami paliwowymi będzie użytkowany na co dzień w regionie Ren-Men. Jest oparty na zasilanym akumulatorowo-elektrycznym Oplu Vivaro-e, „Międzynarodowym Vanie Roku 2021". Zatankowanie zbiorników wodoru do pełna wystarcza na przejechanie ponad 400 kilometrów (WLTP1). Ilość energii wytwarzanej przez 45-kilowatowe ogniwo paliwowe pozwala na ciągłą jazdę autostradą. Uzupełnienie zapasu wodoru zajmuje tylko trzy minuty – tyle samo, ile tankowanie oleju napędowego lub benzyny w samochodzie z tradycyjnym napędem. W nowym Vivaro-e HYDROGEN wykorzystano ponad 20 lat doświadczeń firm Opel i Stellantis w pracach na pojazdami zasilanymi ogniwami paliwowymi. Za produkcję odpowiada dział pojazdów specjalnych Opla (OSV) w Rüsselsheim. Nowy Vivaro-e HYDROGEN jest kontynuacją elektryfikacyjnej ofensywy Opla.

Alfa Romeo i kino: idealne połączenie

Tego lata w Polsce Alfa Romeo była partnerem 15. edycji Festiwalu Filmu i Sztuki „Dwa Brzegi", który odbył się w Kazimierzu Dolnym i Janowcu, dwóch miejscowościach położonych nad Wisłą. Festiwal rozpoczął się ekspozycją trzynastu zabytkowych modeli na rynku Kazimierza Dolnego, w tym Alfy Romeo 2000 GT Veloce z 1971 roku, GT 1300 Junior z 1975 roku, GT 1600 Junior z 1976 roku i Giulii Super 1600 Biscione z 1971 roku. Do przewozu gości i artystów organizatorzy imprezy wykorzystali również flotę nowoczesnych samochodów Giulia i Stelvio.

VIVA NAUKA!

Ambitni, utalentowani, kreatywni i wytrwali. Najzdolniejsze dzieci pracowników polskich spółek, należących do grupy Stellantis, odebrały nagrody za wyniki w nauce.

Krzysztof Bielski, zdjęcia: Lucjusz Cykarski

„Liczę, że poznaliśmy dziś grupę nowych liderów, którzy wskażą drogę swoim rówieśnikom, będą w stanie sprostać wielkim wyzwaniom współczesnego świata i będą inspiracją dla swoich rówieśników i wskazówką, w którą stronę podążać" – mówiła **Henryka Bochniarz**, członek Rady Nadzorczej FCA Poland i przewodnicząca Rady Głównej Konfederacji Lewiatan, w bielskim Teatrze Polskim podczas gali wręczania nagród dzieciom pracowników za dobre wyniki w nauce.

TRZEBA MIEĆ WYTRWAŁOŚĆ

Na uroczystości nie zabrakło wzruszeń i wyrazów uznania. **15 grudnia** br. na scenie bielskiego teatru wyróżnienia odebrało **48 osób**. Część z nich była laureatami zeszłorocznej, 24. edycji, a pozostali zwyciężyli w tym roku. „To pod wieloma względami wyjątkowa ceremonia wręczenia nagród naszej grupy w ramach Konkursu im. Sergio Marchionne. W zeszłym roku pandemia pokrzyżowała nam plany, więc tym bardziej cieszę się, że

udało nam się nadrobić zaległości i w tym roku ogłosić wyniki zarówno **24., jak i jubileuszowej, 25**. edycji tej cennej inicjatywy. Po raz pierwszy robimy to jako integralna i mocna część koncernu Stellantis, który powstał w styczniu br. z połączenia FCA i PSA" – podkreśliła Henryka Bochniarz. Pogratulowała zarówno wyróżnionym, ich rodzicom i nauczycielom mówiąc, że „sukcesów tak naprawdę nie osiąga się w pojedynkę".

Henryka Bochniarz zwróciła także uwagę, że nagrody są dowodem na to, jak wielką wagę w koncernie przywiązuje się do ludzi – i to nie tylko do samych pracowników, ale również ich rodzin.

Serdeczne słowa w stronę nagrodzonych skierował również **Jan Chrząszcz**, wicewojewoda śląski. W nadesłanym liście pogratulował laureatom, życząc im kolejnych sukcesów. „Dzisiejsza uroczystość pokazuje, że w województwie śląskim nie brak młodych utalentowanych ludzi, którzy wykazują się dużą wiedzą i kreatywnością" – napisał wicewojewoda. Podziękował również grupie za to, że po raz kolejny podjęła tę cenną inicjatywę.

Zwracając się do uczestników uroczystości profesor **Ryszard Barcik**, członek kapituły przyznającej nagrody i jednocześnie były rektor Akademii Techniczno-Humanistycznej w Bielsku-Białej, zacytował słowa Marii Skłodowskiej-Curie, dwukrotnej laureatki Nagrody Nobla: „Trzeba mieć wytrwałość i wiarę w siebie. Trzeba wierzyć, że jest się do czegoś zdolnym i osiągnąć to za wszelką cenę". Prof. Barcik podkreślił, że nagrodzeni są właśnie na pewnych etapach rozwoju naukowego. „Każdy z was ma jakiś cel, chce go zrealizować i być kimś w życiu społecznym" – zaznaczył w swoim wystąpieniu.

Piotr Kucia, zastępca prezydenta Bielska-Białej pogratulował wyróżnionym, dziękując jednocześnie koncernowi za to, że pomimo pandemii SARS Co-V 2 wspiera i nagradza najzdolniejszych, młodych ludzi. Natomiast **Tomasz Kowalik**, dyrektor bielskiej delegatury Kuratorium Oświaty w Katowicach, zwracając się do laureatów powiedział, że ich sukcesy są dowodem na wysoki poziom edukacji na podbeskidzkiej i śląskiej ziemi.

Po emocjach związanych z wręczeniem nagród dla laureatów, ich bliskich i pozostałych gości przygotowano wyjątkowy prezent – porywający spektakl muzyczny Viva Italia. Ze sceny rozbrzmiały największe włoskie przeboje wykonane przez **artystów bielskiego teatru** z iście południowym temperamentem.

Od lewej: dyr. personalny FCA Poland Andrzej Piętka, Henryka Bochniarz i Kacper Hojdas

Od góry: Jacek Ciupak, Kacper Hojdas i Zbigniew Skowroński. Na sąsiedniej stronie: Magdalena Korek, Małgorzata Mendyk i Natalia Ryszka-Ciarach

MATURZYŚCI, LICENCJACI, INŻYNIEROWIE

Jacek Ciupak, jego tata Józef pracuje na linii produkującej głowice do silników w FCA Poland Powertrain w Bielsku-Białej, „Z wyróżnieniem ukończyłem psychologię na Wyższej Szkole Humanitas w Sosnowcu. Studiowałem specjalność neuropsychologii klinicznej z neurologopedią. Zawsze mnie ta dziedzina interesowała, ponieważ łączy się z poznaniem układu nerwowego człowieka i tego, jak funkcjonuje nasz mózg. Otrzymana nagroda to kolejny krok w moim rozwoju i jednocześnie przydatny zastrzyk finansowy. W przyszłości chciałbym napisać pracę doktorską na temat moralności sztucznej inteligencji. W wolnych chwilach chodzę na siłownię, ponieważ uważam, że powinna być równowaga między nauką i relaksem".

Konkurs im. S. Marchionne w skrócie

W tym roku polska Komisja ds. Nagród im. S. Marchionne, złożona z przedstawicieli Grupy w Polsce, profesorów polskich uczelni oraz pracowników naukowych przyznała w ramach 24. edycji konkursu dziesięć nagród w kategorii świadectw maturalnych, pięć w kategorii licencjata, dwie nagrody w kategorii inżyniera i trzy w kategorii magistra lub lekarza. W ramach 25 edycji rozdano trzynaście nagród w kategorii świadectw maturalnych, pięć w kategorii licencjata, trzy w kategorii inżyniera i siedem nagród w kategorii magistra lub lekarza. Konkurs został ustanowiony w 1996 roku w Turynie przez zarząd ówczesnego Fiata SpA. Wyróżnienia są przyznawane zarówno we Włoszech, jak i w innych krajach, w których Grupa odgrywa znaczącą rolę, i mają na celu wyróżnienie i docenienie dzieci pracowników, które osiągają szczególne wyniki w nauce.

Kacper Hojdas rok temu z wyróżnieniem zdał maturę w LO im. Zbigniewa Religii w Gilowicach. Jego tata Adam pracuje na montażu w FCA w Tychach. „Obecnie jestem na drugim roku budownictwa na Politechnice Krakowskiej. Z tym kierunkiem wiążę swoją przyszłość. Może zajmę się budową mostów. Muszę jednak podszkolić rysunek, bo to nie jest moja mocna strona. Myślę, że część nagrody przeznaczę właśnie na kurs rysunku, a także na jakiś wyjazd. Chciałbym bardzo zobaczyć Francję i nauczyć się języka francuskiego. W wolnych chwilach lubię z tatą chodzić po górach. W tym roku udało nam się zdobyć Jarząbczy Wierch w słowackich Tatrach Zachodnich".

Zbigniew Skowroński odebrał nagrodę w imieniu wnuczki Izabeli. Pan Zbigniew przez 44 lata związany był z Fiatem. Zawodowe szlify zaczynał w WSM, potem w FSM, a następnie pracował w Fiacie Auto Poland, gdzie przez 20 lat szefował Inspektoratowi Jakości. Odpowiadał także za wprowadzenie metody WCM. Izabela Skowrońska to kolejne pokolenie w rodzinie, która zdobyła wyróżnienie za świetne wyniki w nauce. Wcześniej otrzymali je synowie pana Zbigniewa: Krzysztof i Piotr. „Wnuczka nie mogła przyjechać, ponieważ studiuje chemię na uniwersytecie w Edynburgu. Ma świetne wyniki w nauce. Zamierza nawet robić z chemii doktorat. Nagrody, które przyznaje kapituła, są dla młodzieży bardzo ważne. Chcę serdecznie podziękować koncernowi za tę wspaniałą inicjatywę".

Magdalena Korek, córka Mirosława pracującego w zakładzie w Tychach.. „Myślę, że miłość do biologii zaszczepił we mnie tata. W telewizji głównie oglądaliśmy programy przyrodnicze. Obroniłam więc tytuł magistra na Wydziale Biologii i Ochrony Środowiska, na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach. Interesuje mnie genetyka roślin. Obecnie robię doktorat. To wyróżnienie jest dla mnie dowodem, że moje poświęcenie nauce przynosi korzyści. Mogę planować swoją przyszłość, a ją wiążę z uczelnią. Nagrodę przeznaczę na pomoce naukowe. Być może także na wyjazd do Singapuru. Fascynuje mnie ta część świata i przyroda, która tam występuje".

Małgorzata Mendyk, córka Barbary i Krzysztofa – oboje pracują w Fiacie. „Obroniłam tytuł magistra na Wydziale Zarządzania i Komunikacji Społecznej Uniwersytetu Ja-

giellońskiego w Krakowie. Wybrałam ten kierunek, ponieważ lubię się rozwijać i pracować z ludźmi. Wykształcenie pomogło mi w znalezieniu ciekawej pracy. Mieszkam w Oświęcimiu i tam pracuję w największej firmie chemicznej w Polsce – Synthos S.A. Ta nagroda to dla mnie wielkie wyróżnienie. Dowód na to, że lata mojej nauki zostały docenione. W wolnych chwilach bardzo lubię grać w siatkówkę. Kiedyś grałam w małopolskiej lidzie siatkówki. Teraz grywam na turniejach amatorskich".

Natalia Ryszka-Ciarach, córka Jarosława, który w FCA Powertrain Poland jest brygadzistą na Wydziale Montażu Silników. „Jestem tutaj dzięki tacie. Studiowałam na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie. Ukończyłam finanse i rachunkowość na specjalizacji prawo pracy i ubezpieczeń społecznych. Wcześniej skończyłam administrację. Dużo się tam nauczyłam pod względem prawniczym i finansowym. To wspaniałe, że koncern wspiera młodzież. Te wyróżnienia są bardzo motywujące, bo zdając egzaminy wiedziałam, że mogę liczyć na nagrodę. Od kiedy pamiętam jeździliśmy fiatami, uczestniczyliśmy w festynach. A zdobytą nagrodę przeznaczę na wyjazd do Tajlandii. To moje marzenie". ■

Lista Nagrodzonych

XXIV EDYCJA

Świadectwo dojrzałości: 3 osoby

FCA Poland Aleksandra Drewniak, Oskar Gach
FCA Services Polska Izabela Skowrońska

Dyplom licencjata: 2 osoby

FCA Poland Magdalena Korek
Teksid Iron Poland Daria Poloczek

Dyplom inżyniera: 9 osób

FCA Poland Kamil Bargiel, Julia Dąbek, Marcin Dziedzic, Rafał Grzech
FCA Powertrain Poland Dorota Gwiazdoń, Łukasz Hamera, Damian Nowak, Klaudia Prucnal
Teksid Iron Poland Krzysztof Ponikiewski

Dyplom magistra lub lekarza: 6 osób

FCA Poland Piotr Jeliński, Natalia Kozłowska, Małgorzata Mendyk
FCA Powertrain Poland Ilona Wolna
FCA Services Polska Karolina Bargiel-Daszuta
Teksid Iron Poland Krystyna Wolak

XXV EDYCJA

Świadectwo dojrzałości: 13 osób

FCA Bank Polska Paulina Bogusz
FCA Poland Kacper Hojdas, Marta Jastrzębska, Jakub Kalinowski, Bianka Łomnicka, Patrycja Martyniuk, Michał Masternak, Oliwia Szewczyk, Daria Wojtiuk
FCA Powertrain Poland Patrycja Łukańko
FCA Services Polska Julia Kipping
Sadi Polska – Agencja Celna Aleksandra Kędzierska
Sirio Polska Szymon Janoszek

Dyplom licencjata: 5 osób

FCA Poland Agata Łagosz
FCA Powertrain Poland Kamil Nowak
FCA Services Polska Agnieszka Cendrzak, Małgorzata Głębocka-Połącarz, Katarzyna Kempara

Dyplom inżyniera: 3 osoby

FCA Poland Karolina Plata, Marek Połącarz
FCA Powertrain Poland Izabela Budzińska

Dyplom magistra lub lekarza: 7 osób

FCA Bank Polska Roksana Bodzoń
FCA Poland Anna Cebrat, Miłosz Koza, Martyna Łukasiewicz, Klaudia Żurek
FCA Powertrain Poland Jacek Ciupek, Natalia Ryszka-Ciarach

ŻELIWO NA BRĄZ

Droga Teksid Iron Poland do brązu World Class Manufacturing nie była łatwa. Tym bardziej smakuje ten sukces.

Krzysztof Bielski, zdjęcia: Satiz Poland

Ta historia zaczyna się w odległym 2010 r. Dawno, ale też w takim zakładzie, jak Odlewnia Żeliwa, nic nie przychodzi łatwo i szybko. Nawet najdrobniejszy postęp okupiony jest ciężką pracą załogi na każdym szczeblu. Sukces wymaga też czasu.

Jedenaście lat temu w należącej do Grupy Fiat skoczowskiej odlewni, produkującej na potrzeby największych firm w przemyśle motoryzacyjnym, **rozpoczęło się wdrażanie metodologii WCM**. Pod tym niepozornym akronimem skrywa się rozbudowana metodologia organizacji produkcji i zarządzania przedsiębiorstwem, która działa zgodnie z najwyższymi standardami w zakresie bezpieczeństwa, jakości, organizacji miejsca pracy, logistyki, utrzymania ruchu oraz ekologii. W jej ramach audytorzy dokonują okresowych ocen przedsiębiorstwa i przydzielają punkty w 20 filarach technicznych i menedżerskich. W zależności, ile firma zgromadzi punktów, określane są poziomy zaawansowania. Maksymalnie można osiągnąć 100 punktów. To poziom World Class. Pierwszym wielkim sukcesem na tej niełatwej drodze ku doskonałości jest poziom brązu. Firma musi zgromadzić 50 pkt. „WCM przechodzi przez różne fazy. Rozwój nie zawsze jest linearny, a pierwsze kroki zajmują dużo czasu" – mówi dyrektor Teksid Iron Poland, **Jorge Jader Da Silva**.

OD 1 DO 50

Koordynator WCM w skoczowskiej firmie **Wojciech Rojek** wspomina dziś pierwszy audyt, ten sprzed 11 lat. Odlewnia otrzymała 1 pkt. Słownie: jeden! Dziś ma ich 50. Ale po kolei… „Pierwszy audyt był pewnego rodzaju zapoznaniem się z WCM. Otrzymaliśmy wówczas 1 pkt. Kolejny odbył się pół roku później i zgromadziliśmy 11 pkt. Progres był znaczny. Od tego czasu **punktacja przyrastała sukcesywnie** do 2017 r. Wówczas zasklepił się nad nami „szklany sufit". 46 pkt. było nie do pokonania" – mówi. Punktów w jednym miejscu przybywało, w innym ubywało, ale wciąż było ich 46.

Dyrektor Da Silva uważa, że do wyników można dojść tylko wtedy, gdy wszystkie filary działają na odpowiednim poziomie. Czasem w jednym miejscu wystarczy poprawić koordynację, a w innym potrzeba „świeżej krwi" na stanowisku, by zwiększyć ostrość spojrzenia i dostrzec mankamenty. „**Stworzenie odpowiedniej struktury, dobra koordynacja, częste przeglądanie wyników, spojrzenie krytyczne na zarządzanie**; to wszystko jest ważne. Mamy też centralę, która nam pomaga. To pomogło nam stworzyć zdolność do osiągnięcia poprawy" – wyjaśnił.

Jednym z ważnych kroków było objęcie przez Wojciecha Rojka, odpowiedzialnego za Personel i Organizację, sterów w dziedzinie wdrażania WCM. Stało się to w styczniu 2019 r. Dziś wspomina on, że do tego momentu drogi zarządzania zakładem i szlak WCM nie do końca szły w parze. „Nie było patrzenia w jednym kierunku. Musiałem złożyć to w całość. W pierwszym roku borykaliśmy się jeszcze z rozwiązaniem problemów nabrzmiałych w latach poprzednich" – opowiada. Ważnym czynnikiem było wówczas m.in. ustabilizowanie zarządzania filarami WCM, co sprowadzało się do wyboru odpowiednich osób. Wcześniej na stanowiskach liderów zdarzała się fluktuacja. Po dwóch, trzech latach pracownicy rezygnowali z tej roli. „Odczuwaliśmy brak stabilności. Pod koniec 2018 r. przejrzałem strukturę pod kątem dopasowania kompetencyjnego. Kilka osób, będących wcześniej liderami, awansowało na kierownicze funkcje" – wspomina. To przyniosło efekty. Wprawdzie przyszła pandemia, ale ostatecznie w grudniu ub. r. przebity został szklany sufit. „**Otrzymaliśmy 48 pkt. Otworzyliśmy sobie drogę do brązu**" – dodaje.

BEZPIECZNIEJ, TANIEJ, SPRAWNIEJ

Patryk Mirkowski, szef filaru Zarządzania Rozwojem Pracowników (PD), wskazuje, że punkty, które teraz przyniosły brąz, uzyskano m.in. w dziedzinie bezpieczeństwa. Poprawiała się też organizacja miejsca pracy. Dostrzegalny jest postęp w filarach obejmujących ciągłe doskonalenie, a także Autonomiczne Utrzymanie Ruchu. Rozwinęły się filary menedżerskie.

„Poziom bezpieczeństwa w zakładzie poprawił się radykalnie, szczególnie w hali produkcyjnej. To tam pojawiały się niedociągnięcia, za które audytor zabrał nam nawet 1 pkt. **Wprowadziliśmy jednak wiele rozwiązań, które skutkowały poprawą**. Pracownicy uświa-

Od góry: Jorge Jader Da Silva i Wojciech Rojek. Poniżej: sygnalizacja świetlna na ścieżkach komunikacyjnych w hali

Od góry: Obszar modelowy Safety – przenośnik skośny Linia A, oraz Zautomatyzowana cela obróbcza

domili sobie, że są odpowiedzialni za siebie i kolegów. Teraz, za pośrednictwem **systemu sugestii** sami proponują, co zmienić na korzyść. Wszak znają swoje miejsca pracy najlepiej. Takich sugestii jest z roku na rok coraz więcej" – mówi Mirkowski.

Jego zdaniem, wśród przełomowych rozwiązań, które zostały wprowadzone, to przede wszystkim **sygnalizacja świetlna na ścieżkach komunikacyjnych w hali**. „Wytyczone zostały ścieżki, zamontowane bramki. Pracownik, jeśli chce przejść, uruchamia sygnalizację; zapala się czerwone światło dla operatora wózka. Miejsc, gdzie może dojść do kolizji z pieszym jest mniej. To rozwiązanie miało największy wpływ na poprawę bezpieczeństwa" – wyjaśnia.

OBSZARY MODELOWE

Sławomir Lekacz, szef filaru Organizacji Miejsca Pracy (WO) podkreśla, że w ciągu minionych dwóch lat **dokonano wiele zmian, inwestycji, wdrożeń pomysłów** poprawiających bezpieczeństwo i ułatwiających pracę. „Jedną z inwestycji jest cela automatycznego przebijania wahaczy, gdzie wcześniej pracownik ręcznie przebijał w każdej sztuce ok. pięciu otworów. Opiłki czy zalewki mogły odprysnąć i go zranić. Inwestycja zautomatyzowała tę pracę. Człowiek nie jest już narażony na niebezpieczeństwo" – wskazał.

Do minimum wyeliminowane zostały też uciążliwości przy usuwaniu niepotrzebnych pozostałości żeliwa od detalu **na przenośniku skośnym na linii A**. Lekacz wspomina, że jeszcze całkiem niedawno, pracownicy odbijali niepotrzebne elementy młotkiem, a następnie własnoręcznie je usuwali, przekładając do skrzyni. Teraz zastosowane zostały kliny hydrauliczne, które posiadają jednocześnie zabezpieczenia, by operator nie został skaleczony. Ustawione zostały ergonomiczne podesty dla ludzi. Wyeliminowane zostało ręczne wyciąganie złomu. „Pozostałości są transportowane przez oczyszczarkę i pas transportowy do pojemnika. Bez ingerencji człowieka" – wyjaśnia Sławomir Lekacz. **To miejsce zostało zaprezentowane audytorowi, jako obszar modelowy** w dziedzinie bezpieczeństwa podczas jednej z poprzednich jego wizyt. Dzięki wdrożonym tu pomysłom odlewnia otrzymała wyższą punktację.

Wysoko ocenione zostały koncepcje wdrożone w innym miejscu. Jak mówi **Konrad Grott**, kierownik wydziału Formierni i szef filaru Autonomicznego Utrzymania Ruchu (AM), maszyną modelową, którą prezentowano audytorowi, była formierka górnych skrzyń. Lider tej linii **Józef Kawik** podkreślił, że pracuje ona w cyklu automatycznym. „Wykonaliśmy tam szereg ulepszeń i usprawnień" – mówi. Grott dodaje: „Ta maszyna obecnie jest o wiele bezpiecz-

niejsza niż na samym początku. Kiedyś pracownik mógł bez problemu wejść w obszar pracującej maszyny. To było bardzo niebezpieczne. Teraz zastosowaliśmy osłony, czujniki, które temu przeciwdziałają. Gdyby operator chciał wejść, maszyna automatycznie się wyłączy".

Sprawdzone rozwiązania są implementowane na innych maszynach. „Stosujemy je już np. **na linii formierskiej DISA**, która została zaprezentowana audytorowi jako przykład rozszerzenia dobrych rozwiązań, które satysfakcjonują nie tylko nas – menedżerów, ale i także samych pracowników, którym pracuje się bezpieczniej, sprawniej oraz bardziej efektywnie – dodaje Konrad Grott. Odniósł się on do tego z dużym uznaniem. Jego zdaniem, to właśnie ekspansja aktywności WCM na kolejne maszyny jest największym sukcesem.

Konrad Grott zastrzegł, że pracownicy nie robią tego wszystkiego „pod audyt". „**Robimy to dla siebie**; by poprawić przede wszystkim BEZPIECZENSTWO naszych pracowników, JAKOŚĆ produkowanych detali oraz EFEKTYWNOSĆ pracy linii formierskich" – dodaje.

DALEJ KU DOSKONAŁOŚCI

Dyrektor Jorge Jader Da Silva, mówiąc o zmianach, jakie dokonały się w ostatnich dwóch latach, używa słów: „**zmiana kulturowa**". „To, co dokonało się w tak krótkim czasie, jest bardzo widoczne. Wciąż poszukujemy jednak lepszych, bezpieczniejszych rozwiązań w każdej dziedzinie" – uważa. Z jego opinią koresponduje zdanie audytora, który oceniał skoczowską odlewnię. „Wchodząc dwa lata temu na halę, nie czułem się komfortowo. Teraz czuję się bezpiecznie" – mówił.

Symbolem zmiany, która dokonała się w skoczowskiej firmie jest osiągnięcie poziomu brązu WCM. W Teksid Iron Poland wieńczy to bardzo ważny etap. „To, że doszliśmy do pewnego poziomu w punktacji, nie jest końcem. Ten wynik wskazuje już jednak na pewną dojrzałość całej struktury i firmy, zaangażowanie, pracę zespołową w kierunku osiągania celów, zorientowanie na redukcję kosztów i strat. Wiele się nauczyliśmy, docierając do tego poziomu. Zdajemy sobie sprawę, że aby wspiąć się na kolejny szczebel, **nasze działania muszą być jeszcze bardziej konkretne, efektywniejsze**" – ocenia dyrektor Jorge Jader Da Silva. ■

Od góry: Patryk Mirkowski i Sławomir Lekacz. Na dole: Konrad Grott i Józef Kawik. Obok: maszyna modelowa AM i PM

45-LECIE KOŁA PCK I KLUBU HDK PRZY FCA POLAND

Tegorocznym obchodom krwiodawstwa nadano uroczysty charakter, bo połączono je z 45-leciem Koła PCK i Klubu HDK przy FCA Poland.

Mira Malich, współpraca i zdjęcia: Marek Kowalski

Nagrodzeni honorowi krwiodawcy wraz z przedstawicielami zarządu koła

Na spotkanie zorganizowane **27 listopada**, kończące obchodzone w poprzedzającym je tygodniu **Dni Krwiodawstwa**, a także **45-lecie Koła PCK i Klubu HDK** przy FCA Poland, zaproszono oprócz jego członków także przedstawicieli dyrekcji FCA, władz terenowych i wojewódzkich organizacji, delegacje zaprzyjaźnionych klubów HDK i PCK oraz firm wspierających finansowo koło i klub. Obchody były także okazją do podsumowania działalności koła. Jego celem – jak wielokrotnie podkreślano podczas spotkania – jest propagowanie idei Polskiego Czerwonego Krzyża oraz ruchu honorowego krwiodawstwa, a w ich ramach organizacja oraz czynny **udział członków w akcjach oddawania krwi**. Na terenie miasta Tychy akcja ta przeprowadzana jest w specjalnym „Ambulansie" do poboru krwi, który przyjeżdża pod hipermarket „Auchan" w każdy poniedziałek, środę i piątek od godz. 9.00 do 14.30. Dzięki tej inicjatywie **zebrano około 2250** litrów krwi, z czego ponad 500 litrów oddali krwiodawcy klubu przy FCA Poland.

Przekaż 1%
swojego podatku
KRS 0000225587

Klub angażuje się mocno także w **organizację wypoczynku i zajęć rekreacyjnych**. Członkowie co roku biorą udział w Rajdzie Samochodowym w Sławie, konkursach wiedzy na temat HDK-PCK, w Zawodach Wędkarskich organizowanych przez zaprzyjaźnione kluby, a przede wszystkim w Ogólnopolskim Rajdzie HDK-PCK „Czerwona Róża" – w tym roku, w czerwcu, w miejscowości Poddąbie odbyła się 44. edycja tego rajdu, a wzięło w nim udział około 40 krwiodawców.

Władze koła i klubu zapewniły, że działania te będą kontynuowane w następnych latach z takim samym zaangażowaniem i poświęceniem jak dotychczas.
Obchody krwiodawstwa stanowiły także okazję do uhonorowania najbardziej wyróżniających się członków klubu. Zarząd Główny PCK w Warszawie za wybitne zasługi w pracy na rzecz PCK oraz w propagowaniu Honorowego Krwiodawstwa przyznał Odznakę Honorową PCK I stopnia **Krzysztofowi Stachowiczowi**, odznakę II stopnia **Pawłowi Bojczukowi**, a IV stopnia **Maciejowi Podolskiemu**. Okręgowa Rada Krwiodawstwa Śląskiego Oddziału PCK w Katowicach najbardziej aktywnych krwiodawców wyróżniła natomiast odznaką Zasłużony Honorowy Dawca Krwi. Odznakę I stopnia po oddaniu honorowo 15 litrów krwi (w przypadku kobiet) i po oddaniu 18 litrów krwi (w przypadku mężczyzn) otrzymali: **Jerzy Zajas, Marceli Eliasz, Andrzej Wujczak i Tomasz Staszek**. Odznakę II stopnia po oddaniu honorowo 10 litrów krwi (kobiety) i 12 litrów krwi (mężczyźni): **Sebastian Płachta** i **Michał Stelmaszek**. Za duży wkład pracy w Kole PCK i Klubie HDK wyróżnieni zostali także: **Włodzimierz Erling, Maciej Podolski, Zbigniew Kieras, Piotr Maciaszczyk, Paweł Bojczuk, Andrzej Czerniak i Krzysztof Stachowicz**. ■

Warto pomagać

Działający od 25 lat w kole PCK i Klubie HDK **Zbigniew Kieras**, pracownik Utrzymania Ruchu ze Spawalni mówi: „Od lat staram się wspierać działalność koła i szerzyć ideę krwiodawstwa, oddając ponad 48 litrów krwi. To jest naprawdę bardzo ważne, o czym sam miałem okazję przekonać się w tym roku. Ciężko zachorowałem na Covid-19, leżałem w szpitalu, gdzie otrzymałem osocze, które prawdopodobnie uratowało mi życie. To świadczy o tym, że pomoc drugiemu człowiekowi prędzej czy później do nas wróci. Warto o tym pamiętać".

Krzysztof Stachowicz: „Jestem członkiem tego koła około 35 lat. Oddałem już prawie 60 litrów krwi, czyli można powiedzieć, że już ponad 10 razy wymieniłem swoją krew w organizmie. Jest to lek, którego nie można wyprodukować, ale można go honorowo oddać. A teraz, w czasie pandemii, jest to tym bardziej ważne, dlatego wszystkich zapraszamy do oddawania krwi, również ozdrowieńców".

Piotr Górnik, wiceprezes Śląskiego Oddziału Okręgowego PCK w Katowicach: „45 lat to z jednej strony mało, a z drugiej dużo. Mało, bo PCK ma już 101 lat, a dużo, bo gdybyśmy popatrzyli, ile przez te 45 lat działacze i członkowie Koło PCK i Klubu HDK przy FCA Poland oddali krwi, to można by dopiero policzyć, ilu ludziom uratowali życie. Dlatego należą im się za to duże podziękowania. Nasza organizacja z jednej strony działa w obszarze krwiodawstwa, a z drugiej pomaga osobom będącym w trudnej sytuacji życiowej i przede wszystkim materialnej. To szczytne cele, dlatego zachęcam do wstępowania w nasze szeregi, bo warto pomagać".

Od góry od lewej Robert Górka i Andrzej Lis, wieloletni prezes koła PCK-HDK przy FCA Poland. Piotr Górnik wręcza Krzysztofowi Stachowiczowi Odznakę Honorową PCK I stopnia

PODWÓJNE ZWYCIĘSTWO – JEDNA PASJA

Oliver Bearman, zasiadając za kierownicą Tatuusa F 4 T014 napędzanego silnikiem Abarth 1.4 T-Jet, przeszedł do historii Formuły 4, ponieważ jako pierwszy zdobył dwa mistrzowskie tytuły w tym samym sezonie. Mistrzem Abarth Rally Cup 2021 został natomiast Dariusz Poloński.

Paola Ravizza

Marzenie o wyścigach Formuły 1, pasmo nieustannych sukcesów odniesionych dzięki ciężkiej pracy, niespełna 16 lat i tylko jedna pasja: sport motorowy. To zdanie stanowi kompletny opis **Olivera „Ollie" Bearmana**, młodego kierowcy F4, który zachwycił świat sportów motorowych – jako pierwszy w historii w tym samym sezonie odniósł dwa zwycięstwa: pierwsze w Italian F 4 Championship powered by Abarth certified by FIA, drugie w ADAC Formel 4 powered by Abarth certified by FIA.

Mistrzostwa F4 powstały w 2014 roku decyzją Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA), a mają na celu umożliwienie młodym kierowcom z całego świata przejście od wyścigów kartingowych do wyścigów jednomiejscowych bolidów napędzanych silnikami o mniejszej mocy w porównaniu z Formułą 1.

Historia zwycięstw Olliego jest bardzo długa. Biorąc jednak pod uwagę młody wiek kierowcy rajdowego, w rzeczywistości jest ona krótka, ale bardzo przyspiesza, tak samo jak bolid, którym kieruje, czyli **Tatuus F4 T014 z silnikiem seryjnym Abarth 1.4 T-Jet**. Bearman po raz pierwszy wziął udział w wyścigach kartingowych w wieku 8 lat wspierany głównie przez ojca i rodzinę, którzy pomogli mu stawiać pierwsze kroki w sporcie motorowym. Dzisiaj młody rajdowiec należy do holenderskiego zespołu Van Amersfoort Racing. Za kierownicą jednomiejscowego bolidu zamknął sezon wyścigowy z **17 zwycięstwami, zajmując 9-krotnie miejsce na podium** w 39 rajdach. Osiągnięcie tego celu nie byłoby możliwe bez ciężkich treningów i koncentracji, które charakteryzują wielkich mistrzów.

Bearman powiedział: „Jestem bardzo wdzięczny całemu zespołowi za jego **bardzo ciężką pracę i wielkie zaangażowanie**: jest to dowód na to, że ci, którzy pracują ciężej i z większą pasją, osiągają najlepsze wyniki. To zasługa także supermocnego i niezawodnego silnika Abarth, który przez cały sezon nie miał problemów technicznych".

Dla zwykłego chłopca pochodzącego z Essex jest to jeszcze jeden powód, aby kochać tę właśnie markę: „Po angielskich drogach jeżdżą liczne Abarthy. Sprawia mi przyjemność myśl, że są wyposażone w silnik podobny do tego w moim bolidzie F4".

Dla Bearmana sezon zakończył się wspaniale, nie tylko ze względu na zdobycie dwóch tytułów mistrzowskich, ale również dlatego, że został on wybrany do **Akademii Kierowców Ferrari** (Ferrari Driver Academy – FDA). W ten sposób spełniło się jego wielkie marzenie. „Cie-

Młody mistrz angielski Oliver Bearman obok swojego bolidu z napędem Abarth. Poniżej: zespół Van Amersfoort Racing Abarth triumfuje w 2021 w F4 oraz w rajdach

szę się, że wybrano mnie do Ferrari Driver Academy, która jest słynną szkołą należącą do zespołu Formuły 1. Jest to dla mnie ogromna szansa i nie mogę się doczekać początku nauki w Akademii. Byłem naprawdę zaskoczony, że doceniono wyniki uzyskane przeze mnie w tym sezonie. Chciałbym, aby zawsze tak było. A jeśli chodzi o plany na przyszły rok, przede wszystkim pragnę zapewnić swoich fanów, że moje cele się nie zmieniły: **dać z siebie wszystko albo jeszcze więcej**. Nie jest łatwo wyznaczać cele samemu sobie: wiem tylko, że chcę być zadowolony ze swoich osiągnięć i sprawić, aby osoby mi bliskie były ze mnie dumne".

Trudno jest sobie wyobrazić 16-letniego chłopca pochłoniętego całkowicie swoją pasją, która jest bardzo wymagająca. Zwłaszcza że Ollie nie prowadzi normalnego życia nastolatka: „Mieszkam w Anglii i niedawno przyjechałem odwiedzić moją rodzinę i przyjaciół, których nie widziałem od bardzo dawna. Teraz próbuję wrócić do normalnego życia przed powrotem na tor wyścigowy". Ma jednak niewiele czasu na wszystko inne poza treningiem fizycznym, który jest bardzo ważny dla kierowcy bolida. „Kiedy przeszedłem do F4, pierwszą ogromną różnicą w stosunku do gokartów okazała się prędkość. To bardzo szybkie, wręcz niesamowite samochody. Podczas jazdy siła grawitacji jest fizycznie trudna do wytrzymania, szczególnie dla bardzo młodej osoby". Jednak po ośmiu latach uczestnictwa w rajdach Bearman wie, dokąd zmierza. Mimo tej pewności siebie

W 2021 roku Abarth królował w F4 i w rajdach

głos mu drży, kiedy odpowiada na pytanie o stosunek jego mamy do tego, czym się zajmuje. „Podczas oglądania wyścigów kartingowych z moim udziałem mama bardzo się denerwowała i dlatego wolała obserwować mój czat. Teraz, kiedy przeszedłem do F4, lepiej radzi sobie ze stresem, chociaż cały czas się o mnie martwi".

Mistrzowie lepiej umieją panować nad tego rodzaju napięciem emocjonalnym. „Ja **przygotowuję się mentalnie** do każdego wyścigu i w tym roku poradziłem sobie ze stresem o wiele lepiej niż w ubiegłych latach". Przed rozpoczęciem wyścigów, pomimo solidnego przygotowania jest miejsce również na niewinny przesąd. „Zawsze wsiadam do samochodu z prawej strony, a wysiadam z lewej. Myślę, że gdybym tego nie zrobił, coś mogłoby pójść nie tak, więc wolę nie kusić losu. Generalnie jednak staram się nie dopuszczać do siebie takich myśli". Oliver Bearman podziwia legendarnego Schumachera i jest fanem Hamiltona i Verstappena. Jako młody kierowca rajdowy ma też kilka rad dla swoich rówieśników, chcących podążać jego śladem. „Musicie **słuchać innych członków drużyny**, którzy starają się zawsze was wspierać. Łatwo jest popaść w arogancję, gdy się odnosi sukcesy, tymczasem musicie zawsze pamiętać, że przed wami jeszcze bardzo dużo nauki. To jest właściwy sposób myślenia".

POLOŃSKI – AS WYŚCIGOWY

„Od małego szaleję na punkcie silników" – tylko takiego stwierdzenia można się było spodziewać po Dariuszu Polońskim, nowym mistrzu Abarth Rally Cup. Za kierownicą Abartha 124 rally przygotowanego przez Rallytechnology, pilotowanego przez Łukasza Sitka, Poloński zajął w listopadzie miejsce na podium Rajdowych Mistrzostw Europy (FIA ERC). Pomimo że Poloński jest bardzo doświadczonym polskim kierowcą, jego stosunek do rajdów pozostaje niezmiennie entuzjastyczny.

Dariusz udzielił krótkiego wywiadu.

Sześć zwycięstw i dwa miejsca na podium. Masz za sobą pamiętny sezon. Kto najbardziej przyczynił się do tego wyniku: ty sam, zespół czy może samochód?

Wspólnie wykonaliśmy bardzo ciężką pracę. Samochód

spisał się doskonale, przynosząc nam ogromną satysfakcję. Zespół Rallytechnology był zawsze w razie potrzeby gotowy do działania, a ja dałem z siebie wszystko.

Doskonale czujesz się za kierownicą Abartha 124 rally. Jakie emocje towarzyszą ci podczas jazdy tak wyczynowym samochodem na wyjątkowo widowiskowych mistrzostwach?

Z jednej strony to nadzwyczajny i niesamowity samochód, z drugiej bardzo szybki i wymagający. Doskonale sprawdza się na każdej nawierzchni. Na drodze szutrowej mogę wykorzystać jego doskonały balans, ustawiając się zawsze bokiem. Na nawierzchni asfaltowej, bezwzględnie najlepszej dla tego samochodu, osiąga on niesamowitą prędkość jak podczas rundy Rally di Roma oraz rajdu na Wyspach Kanaryjskich.

Jak czujesz się w rodzinie Abartha?

Doskonale! Swoją karierę rozpocząłem za kierownicą Fiata 500 i 600 Abarth: marzyłem o samochodach tej marki.

Opowiedz więcej o sobie.

Jestem już „stary" (Dariusz Poloński ma 45 lat, przyp. red.), jestem żonaty i mam troje dzieci. Mieszkam na południu Polski, u podnóża gór. Poza sportem motorowym uprawiam narciarstwo, które jest naszą dyscypliną rodzinną.

Kiedy odkryłeś swoje zamiłowanie do rajdów?

Od małego szaleję na punkcie silników i jako dziecko spędziłem wiele godzin w samochodzie. Nauczyłem się kierować w wieku 10 lat, oczywiście jeżdżąc wyłącznie pod drogach w pobliżu domu. Zaraz po uzyskaniu prawa jazdy udało mi się wziąć udział w Fiat Cinquecento Racing Cup. To początek mojej historii.

Dariusz Poloński i Łukasz Sitek zwyciężają w Abarth 124 rally oraz kilka ujęć z tegorocznych rajdów

Kto zachęcił cię do uprawiania tego sportu?
Po prostu miałem kilku kolegów, którzy podzielali moją pasję. Jednak po rozpoczęciu kariery motywowała mnie polska rodzina rajdowa.

Jak ważna jest w tym sensie świadomość przynależności do wspaniałego zespołu Rallytechnology?
Zasadnicza. Znamy się od 20 lat, przez co rozumiemy się bez słów: wystarczy jedno spojrzenie.

Jesteś przesądny?
Nie, podchodzę do tych spraw w sposób racjonalny. Oczywiście mam swoją własną „procedurę startową".

Czy trudno jest pogodzić wyścigi z życiem rodzinnym?
Tak, bardzo trudno. Jednak pewnym ułatwieniem jest fakt, że w pracy jestem niezależny, a rodzina musi jakoś wytrzymywać. Usprawiedliwiam się, mówiąc, że uczestniczyłem w rajdach, zanim założyłem rodzinę.

Co powiedziałbyś młodemu człowiekowi, który chce rozpocząć rywalizację w rajdach samochodowych?
Że najważniejsza jest determinacja i upór, co jest trudne. Ale zapewniam wszystkich, że rajdy samochodowe to najpiękniejszy sport na świecie! ■

ELEGANCJA W RUCHU

Przy okazji 115. rocznicy Lancia przygotowuje trzyczęściowy film dokumentalny, w którym Luca Napolitano i jego goście opowiadają ciekawostki o tej nietuzinkowej marce.

Elena Gregoriani

Powyżej, model 12 HP z pierwszym logo Lancii z 1907 Obok, Luca Napolitano wśród kilku ikonicznych modeli marki

Turyn, 1906 rok. Vincenzo Lancia, entuzjasta motoryzacji, kierowca testowy i pilot, spełnia swoje marzenie i zakłada firmę samochodową, która do dziś nosi jego imię. Doskonale zdaje sobie sprawę z tego, jaki powinien być jego samochód: zwinny, kompaktowy, elegancki, pozbawiony nadmiaru i podkreślający czystość formy i wnętrza. Pomysł nie był zbieżny z obowiązującymi wówczas trendami technicznymi i stylistycznymi, ale czas pokazał, że Vincenzo miał rację, przekształcając swoje modele w nietuzinkowe ikony stylu, które do dziś są marzeniem wielu pasjonatów na całym świecie. Trzyczęściowy film dokumentalny „Elegance in Motion", który będzie emitowany na kanale You Tube w czerwcu przyszłego roku, opowiada historię marki. Jego celem jest uczczenie 115. rocznicy jej założenia, która świętowana była 27 listopada br.

Luca Napolitano, dyrektor generalny marki Lancia, rozmawia w filmie z: **Jean-Pierrem Ploué**, Chief Designer Officerem Stellantis i szefem Działu Designu marki Lancia, **Roberto Giolitim**, szefem Działu Heritage marek Alfa

Romeo, Fiat, Lancia i Abarth, **Sergio Limonem**, szefem Działu Projektowania i Doświadczeń zespołu Lancia HF Racing Team oraz **Marco Testą**, ekspertem ds. komunikacji. Goście towarzyszą Luce Napolitano w podróży śladami początków legendy marki, na której opiera się dzisiaj jej teraźniejszość, a przede wszystkim przyszłość. „Cichy, sprężysty, dobrze zaprojektowany i wspaniale wykończony" – tak angielski magazyn Autocar opisał model **12 HP** w jednym z pierwszych testów drogowych w historii. Był rok 1907. Pierwszy model marki wyraźnie zdefiniował podejście stylistyczne Lancii: projektowanie samochodu w oparciu o innowacje techniczne. Podwozie było niskie, lekkie, a w układzie przeniesienia napędu miało wał zamiast używanego przez innych producentów łańcucha. Estetyka, krótko mówiąc, nie była celem samym w sobie, najważniejszy był projekt. Stało się to jasne w latach trzydziestych dzięki patentowi na „otwierane drzwi" bez centralnego słupka oraz dzięki modelom takim jak **Aprilia** (1937), które zrodziły się z niezwykłego pomysłu zastosowania zasad aerodynamiki w kompaktowym samochodzie produkowanym seryjnie. Innym przykładem jest **Aurelia B24 Spider** z 1955 roku, która stała się sławna dzięki temu, że pojawiła się na planie filmu „Il Sorpasso", w którym wystąpili Vittorio Gassman i Jean-Louis Trintignan. Jej linie były pozbawione wszelkich zbędnych elementów: nie było nawet uchwytów drzwi, właśnie po to, by nie zaburzały one harmonii stylistycznej. Wyrafinowana prostota, która staje się potężną, przełomową i nowatorską siłą modeli Lancii, dotyczy również ich wnętrza, w którym często można znaleźć elementy wzornictwa przemysłowego i użytkowego. Celem oczywiście jest piękno, ale nie tylko: kabina musi być przyjazna i przyjemna w codziennym użytkowaniu. Nie brakuje więc innowacji technologicznych, jak w przypadku deski rozdzielczej w modelu **Flavia** i **Beta Trevi**, czy też kunsztu najdrobniejszych szczegółów. Wystarczy pomyśleć o **Thema Ferrari**, które stało się symbolem włoskiego stylu w latach 80., ze swoimi skórzanymi fotelami Frau i wnętrzem wykonanym z drewna briarwood.

WYJĄTKOWA TOŻSAMOŚĆ

Lancia zawsze była nieszablonową marką pisaną przez

Założyciel marki, Vincenzo Lancia, poniżej Aprilia i Aurelia B24 Spider

Powyżej Flaminia Prezydenta Republiki Włoskiej i Aurelia GT B20. Logo z 1929 roku

duże „L”. Świadczy o tym pierwsze logo firmy zaprezentowane w 1907 roku: wyraźne białe litery ułożone były na prostokątnym czarnym tle. Taki układ nie pasował jednak do stylu Liberty z tamtych lat. Firma wymyśliła więc wersję bardziej sinusoidalną, **pisaną pozłacaną kursywą**, która występowała łącznie z pierwszym logo.

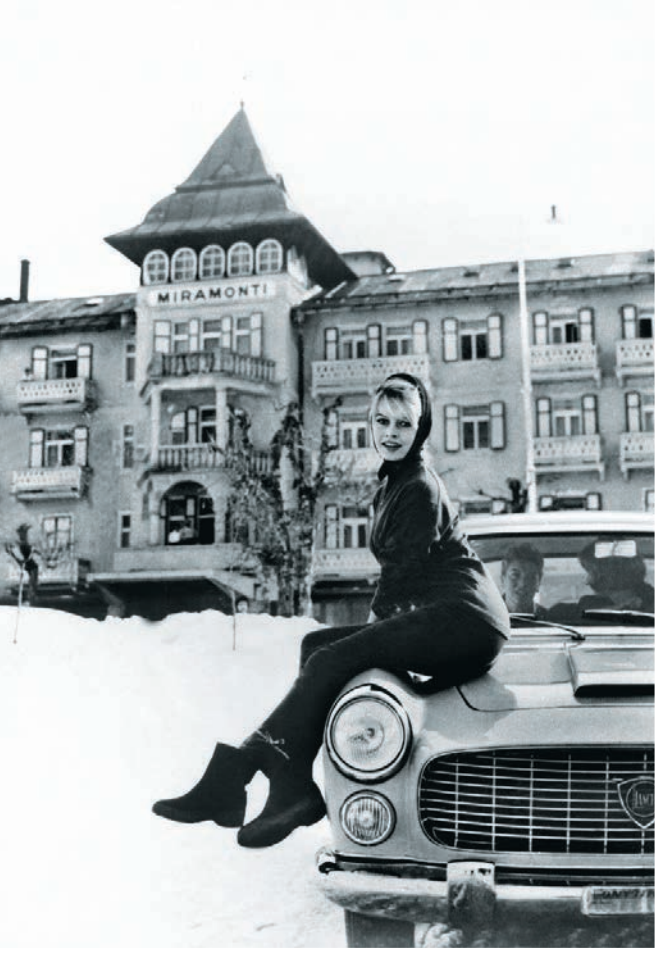
Czas mijał, a sukces samochodów trwał nieprzerwanie, Lancia postanawia więc nadać swoim wyrobom jeszcze wyraźniejszy sznyt, który byłby w stanie reprezentować wartości modeli. To właśnie hrabia Carlo Biscaretti di Ruffia, ilustrator, publicysta i twórca Muzeum Samochodowego w Turynie, zawarł w jednym rysunku wszystkie charakterystyczne cechy marki: czteroramienną kierownicę, ręczną przepustnicę, prostokątną flagę i dźwignię zmiany biegów w kształcie lancy. Są lata 20. i wraz z logo zmieniają się również nazwy samochodów: wcześniej identyfikowano je na podstawie **liczby koni mechanicznych** – 12 HP, 18/24 HP, 20/30 HP – teraz nazywane są za pomocą **liter alfabetu greckiego** z przedrostkami „di” i „tri” w celu określenia wersji. Kappa z 1919 roku zapoczątkowała nową erę, ale pomysł był tak popularny, że Lancia postanowiła zmienić nazwy wszystkich wyprodukowanych do tej pory modeli. W ten sposób 12 HP stało się Alfą, i tak dalej, aż do prototypu Dilambda (1929), będącego ewolucją Lambdy zaprezentowanej w 1922 roku na targach motoryzacyjnych w Paryżu i Londynie.

Lata 30. przyniosły szereg zmian. Do logo dodano obecną do dziś **tarczę**, a nazwy modeli miały nawiązywać **do starożytnego Rzymu**. Był to czas modeli Artena i Astura, a następnie Augusta, Aprilia i Ardea. Po II Wojnie Światowej nazwy przywoływały tzw. **drogi konsularne** wiecznego miasta: Aurelię, Appię, Flaminię, Flavię i Fulvię. Wraz z przejęciem Lancii przez Grupę Fiat w 1969 roku, tradycja powróciła. Prostokątne logo zostało odświeżone i uaktualnione, a **greckie litery** ponownie pojawiły się w nazwach samochodów, jak w przypadku Bety z 1972 roku czy Delty z 1979 roku. Dwa lata później marka znów przeszła transformację. Projektant Massimo Vignelli sięgnął do **elementów z przeszłości**, ale na nowo je **wystylizował**, poza tym dominować zaczęły **białe i niebieskie** kolory nadwozia. Te same odcienie widnieją na logo marki wprowadzone na rynek w 2007 roku. Tarcza pozostaje, a kierownica ulega **dalszej przemianie**: krzyżak przekształca się w „strzały”, znika lanca i chorągiew. Jest to marka, którą znamy i którą odnajdujemy w **Nowym Ypsilonie** z 2020 roku, czwartej generacji samochodu miejskiego, którego sprzedaż sięga trzech milionów egzemplarzy.

RALLY I KINO

Estetyka, nazwy, innowacje, styl i pasja: wartości te reprezentowała marka, gdy stawiała pierwsze kroki w **Motosporcie**. To tam wszystko się zaczęło, to właśnie w rajdach marka osiągała sukcesy przez ponad dwadzieścia lat. Wynik ten czyni Lancię **marką z największą liczbą zwycięstw w sportach samochodowych**. Nie jest to zaskoczeniem. W rzeczywistości założyciel firmy wyraźnie chciał przenieść DNA wyścigów do swoich samochodów, nawet jeśli nie były one przeznaczone do jazdy po torze. Nie może więc dziwić, że Lancia zaprojektowała pierwszy na świecie samochód rajdowy. **Stratos** miał pozostawić swoich rywali w tyle, gdyż miał asa w rękawie: silnik od Ferrari **V6 Dino**, który czynił go prawdziwym samochodem wyścigowym.

Silnik „V6 Dino” sprawił, że Lancię można wprawdzie wycofać z zawodów, ale nigdy pokonać. To właśnie dziedzictwo przejmuje w 1983 roku Lancia **037** z napędem wyłącznie na tylne koła i natychmiast przysparza sporo kłopotów Audi Quattro. I wreszcie **Lancia Delta**, samochód, który wygrał najwięcej tytułów w historii rajdów. Sześć lat – od 1987 do 1992 roku – wystarczyło, aby marka zanotowała 46 zwycięstw i dziesięć tytułów mistrza świata.



Lancia stała się symbolem włoskiej kultury nie tylko dzięki sukcesom w zawodach sportowych. W ciągu 115 lat swojej historii na tyle mocno splotła się z historią Włoch, że jej wizerunek ukształtował gusty, zainteresowania i trendy we włoskiej kulturze. Krótko mówiąc Lancia zdefiniowała esencję włoskości, skoro aktorzy, reżyserzy, artyści i pisarze wyruszali w świat samochodami tej marki. **Marcello Mastroianni** pędził tam i z powrotem przez Via Veneto na pokładzie swojej Flaminii Coupè Super Sport Zagato, **Brigitte Bardot** nigdy nie rozstawała się ze swoją ukochaną Flavią Convertible, a **Hemingway** wybrał Aurelię B21 jako towarzyszkę podróży po Hiszpanii pod znakiem corridy, które później opisał w amerykańskim magazynie Life. **Catherine Deneuve**, **Stefano Gabbana**, **Richard Gere** i **Vincent Cassel** użyczyli swojego wizerunku Lancii, darząc sympatią reprezentowane przez tę markę wartości, których wspólnym mianownikiem stała się elegancja. Wątek wzmocniono przekazem reklamowym marki, w którym dominowały określenia takie jak **„City Limousine”**, **„Fashion not victim”** i **„People like it”**. Samochody Lancii zawsze niosły ze sobą przesłanie zgodne z duchem czasu, a w niektórych przypadkach nawet go wyprzedzały. Jak wtedy, gdy marce towarzyszyła ścieżka dźwiękowa napisana przez **Ennio Morricone** lub gdy filmy z jej udziałem reżyserował **Gabriele Muccino**, by swoim historiom, zawieszonym pomiędzy snem a rzeczywistością, nadać życie. ■

Aktorzy Alain Delon i Mireille Darc w Lancii Stratos, a powyżej Brigitte Bardot we Flaminii. Obok Lancia podczas rajdu i Jean Paul Belmondo we Flaminii Convertibile

LANCIA W POLSCE
W 20-LECIU MIĘDZYWOJENNYM

Lancia trafiła na rynek polski na przełomie 1922-1923 roku. Pierwsza prezentacja modeli marki miała miejsce na IV Targach Poznańskich, wiosną 1924 r.

Tomasz Szczerbicki, zdjęcia: NAC

W relacjach z targów, opublikowanych w ówczesnej prasie, pisano, że na wystawie znalazły się: „(…) Lancia typ kolonialny 12/50 HP, zamiast resorów przednich sprężyny spiralne umieszczone nad zwrotnicami; model 28/93 HP, 8-cylindrowy z rozrządem górnym i dwoma karburatorami (…)".

W tym samym roku **ukazała się pierwsza reklama prasowa** przedstawicielstwa oferującego Lancie. Zaczęto z dużym rozmachem, wykupując całą okładkę magazynu „Auto" i umieszczając na niej tekst: „kto chce mieć samochód, który jest od dwóch lat marką przodującą na Rivierze i w eleganckim świecie ten kupi – LANCIA". A auto można było nabyć w tym czasie **w jednym z trzech salonów sprzedaży marki** w Warszawie, Poznaniu lub Łodzi.

Lancia postrzegana była nie tylko jako marka nowoczesna i ekskluzywna, ale i synonim nowoczesności. Miała również pośredni wpływ na zmiany społeczne zachodzące w naszym kraju. To właśnie za kierownicą Lancii zasiadły **pierwsze polskie kobiety**, co więcej, na Lanciach startowały także w wyścigach. W owym czasie było to tak niecodzienne, że nawet nie wiedziano, jak to komentować. W 1924 roku pani Bogusławska wystartowała Lancią w wyścigu zorganizowanym pod Wyszkowem przez Au-

tomobilklub Polski. Ówczesna prasa tak o tym pisała: „W następnej kategorii do 3000 cm³ ujrzeliśmy, po raz pierwszy w Polsce, kobietę w wyścigu samochodowym. Pani Bogusławska na samochodzie Lancia wykazała czas lepszy niż jej poprzednicy (…)". Inną kobietą, która w 1924 roku zasiadała w wyścigach za kierownicą Lancii, była niejaka Sławska. Jej auto wyróżniało się już jednak profesjonalnym przygotowaniem do zmagań sportowych, m.in. poprzez zastosowanie obniżonego zawieszenia i zamontowanej klatki bezpieczeństwa.

W październiku 1924 roku **w Warszawie zorganizowano I Targ Samochodowy**. Miał on zapoczątkować cykl wystaw wzorowanych na podobnych imprezach odbywających się w Europie Zachodniej. Wśród prezentowanych na warszawskim Targu samochodów uwagę uczestników przyciągała Lancia – model **Lambda** z 4-cylindrowym silnikiem i hamulcami na wszystkie koła.

W 1927 roku w samej tylko Warszawie jeździło już 27 modeli Lancia (na około 500 samochodów, jakie wówczas zostały zarejestrowane w stolicy, z ogółem 210 ewidencjonowanych marek). Rok później Lancia zaprezentowała na Targach Poznańskich dwa modele z zamkniętymi karoseriami. W tym samym, 1928 roku, w rywalizacji Rajdu Monte Carlo **za kierownicą Lancii wystartowali Wilhelm i Jan Ripper**. Wilhelm (ojciec), należący do pionierów motoryzacji w Polsce, był jedną z pierwszych osób, która już na przełomie XIX i XX wieku promowała w zaborze austriackim ideę automobilizm. Jan (syn) był uznany w latach 20. i 30. za jednego z najlepszych polskich kierowców sportowych. Kolejne lata przyniosły mu znaczne umocnienie tej pozycji.

Lata 1931-1935 to czas wielkiego kryzysu gospodarczego. Sprzedaż aut spadła prawie do zera, tym bardziej aut drogich i luksusowych. Ich posiadacze zostawiali swoje drogie auta w garażach i przesiadali się do samochodów tańszych. W złym tonie było bowiem pokazywanie się na ulicach w ekskluzywnym samochodzie w sytuacji, gdy tysiące Polaków głodowało. **W czasie kryzysu nie było też mowy o wyścigach**, przynajmniej w Polsce. O rywalizacji Lancii i innych aut włoskich w zawodach można było tylko poczytać w prasie. Miesięcznik „Auto" z maja

Od góry: Wilhelm i Jan Ripper przy samochodzie Lancia na chwilę przed startem, 1928 r. Poniżej: Aktor Adolf Dymsza z żoną Zofią i córkami w samochodzie Lancia Astura Cabriolet Farina, odbiera nagrodę z rąk wiceprezesa Automobilklubu Polski Janusza Regulskiego. Maj, 1939 r. Na stronie obok: Zawodnik ze Lwowa Zdzisław Jędrzejowicz w samochodzie Lancia wjeżdża na Plac Szczepański

Jan Ripper przy Lancii Aprilii. Poniżej: Lancia na Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim, 1928 (1931) r.

1934 r. zamieścił na przykład obszerną relację **z ósmego z rzędu wyścigu Mille Miglia**. Pisano, że na starcie stanęło: Maserati, MG, 18 Fiatów 508 Balilla, 35 wozów Alfa Romeo (w różnych klasach), a także dwie Lancie i jedna Italia.

W 1936 roku, w okresie dynamicznego pokryzysowego wzrostu ekonomicznego Lancia „powróciła do Polski" z ofertą swoich samochodów. Zaszły jednak pewne zmiany marketingowe. W przeciwieństwie do lat 1924-1931, gdy Lancia plasowała się blisko szczytu automobilowej hierarchii, w latach 1936-1939 postanowiono obniżyć ten pułap i oferować auta klasy średniej. **Strategia ta przyniosła dobre efekty**, ponieważ liczba potencjalnych klientów w tej grupie była kilkakrotnie większa. W Polsce jednak Lancia nadal była marką ekskluzywną. Według danych z **Archiwum Historycznego Lancii** w latach 1935-1939 sprzedaż turyńskiej firmy w naszym kraju oscylowała w granicach 2,7% całkowitego eksportu, czyli sprzedano 118 samochodów na rynek zdolny wchłonąć ponad 45 tys. aut.

W 1938 roku, na Targach Poznańskich zaprezentowano samochód **Lancia Aprilia** z dwoma rozstawami osi – 2750 i 3000 cm³, z górnozaworowym silnikiem 4-cylindo-

rowym o pojemności skokowej 1352 cm³ i mocy 47 KM. Podstawowa wersja (kareta) kosztowała 9 400 zł. Wersje pochodne były już droższe, kabriolet – 12 600 zł, limuzyna 7-osobowa – 13 000 zł. Dla porównania auta z tej samej grupy kosztowały: Fiat 1500 – 9 250 zł, Opel Olimpia 1500 – 6 300 zł, Steyr 200 – 10 500 zł, Vauxhall 1500 – 9 900 zł, a Renault 1500 – 6 800 zł.

Lancia Aprilia była bardzo nowoczesnym samochodem, wyrastającym ponad swoją klasę. Miała samonośne nadwozie, niezależne zawieszenie kół tylnych, unikalne zawieszenie przednie oraz tylne bębny hamulcowe umieszczone przy mechanizmie różnicowym. Wyróżniała ją także ekonomia eksploatacji. W maju 1938 roku w zorganizowanym **Konkursie Ekonomiczności Jazdy** Lancia Aprilia, kierowana przez Wojciecha Kołaczkowskiego, ówczesnego przedstawiciela Lancii na Polskę, wykazała zużycie paliwa wynoszące 5,39 l/100 km przy średniej prędkości 71,5 km/h. Nie dziwi więc, że cieszyła się zainteresowaniem także wśród artystów. Na ulicach Warszawy można było zobaczyć na przykład znanego aktora komediowego **Adolfa Dymszę za kierownicą Lancii kabriolet**. W latach 1938-1939 Lancią Aprilią jeździł również Jan Ripper, który startował nią także w rajdach.

I jeszcze jedna ciekawostka związana z tym modelem, która wydarzyła się wprawdzie po zakończeniu II wojny światowej, ale dotyczyła egzemplarza Lancii z końca lat 30. Kilka miesięcy po zakończeniu wojny jeden z najwybitniejszych rajdowców tamtych lat **Marian Wierzba** znalazł na terenie Polski prawie nową sportową **Lancię Aprilię z karoserią Zagato**. Był to wyjątkowy samochód, pochodzący z lat 30., wyprodukowany w małej serii – piękny i nowoczesny technicznie. Po pewnych przygotowaniach rozpoczął nią starty w zawodach sportowych, które wielokrotnie wygrywał. Nie było to jego pierwsze zetknięcie z Lancią. Seryjną Aprilią startował już przed wojną, m.in. w Rajdzie Monte Carlo w 1939 roku, dojeżdżając nią do mety bez punktów karnych.

Wybuch II wojny światowej położył kres rozwojowi automobilizmu w Polsce. Znajdujące się u nas Lancie zostały zarekwirowane przez wojsko albo zniszczone w toku działań zbrojnych. Tylko niewielka ilość aut, dobrze ukryta przez właścicieli, przetrwała ten trudny czas. ■

AUTOBUSY LANCII Z SANOKA

Sanocka fabryka Autosan, gdzie produkowane są polskie autobusy, na początku XX wieku była jednym z największych producentów wagonów kolejowych, tramwajów i kolejek wąskotorowych na terenie ówczesnych Austro-Węgier. Swą pozycję zawdzięczała połączeniu się w 1928 roku ze spółką Akcyjną Fitzner-Gamper, w efekcie czego powstały Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. Nowo powstała spółka, oprócz wagonów i tramwajów, zaangażowała się również w branżę motoryzacyjną. W tym samym 1928 roku w Sanoku zaczęto produkować pierwsze w Polsce autobusy, a właściwie nadwozia pasażerskie na zakupionych w krakowskiej firmie „Polan" podwoziach ciężarowych Lancii-Pentaiota. Pojazdy były przeznaczone do ruchu miejskiego i zabierały od 20 do 24 pasażerów. Do końca 1929 roku wyprodukowano w sumie 15 autobusów, z tego 10 dla Lwowa i 5 dla Śląskich Linii Autobusowych. Jednak utrzymujące się wciąż na wysokim poziomie zamówienia na tabor kolejowy spowodowały, że produkcja motoryzacyjna w Sanoku nie rozwinęła się w tamtym czasie na większą skalę.

WEGAŃSKIE **ZMYWANIE**

Firma Balja to producent ekologicznych środków czystości, które oparte są na naturalnych i biodegradowalnych składnikach. Hitem jest zestaw do zmywarki zawierający w sobie nabłyszczacz, proszek do mycia oraz sól utrzymującą urządzenie w dobrym stanie. Wszystkie opakowania są kartonowe lub szklane, dzięki czemu nadają się do odzysku, a proszek jest wyposażony w malutką praktyczną tekturową łyżeczkę – miarkę. Umyte naczynia są pozbawione „chemicznego" zapachu i szkodliwych dla zdrowia substancji. Nie uświadczysz tam chloru ani konserwantów. Zwolenników domu bez chemii z pewnością zainteresuje również zestaw proszków do prania Balji. Wszystkie produkty są wegańskie, wegetariańskie, a opakowania nie zawierają grama plastiku, wypełnienie stanowią biodegradowalne „chrupki" z kukurydzy.

CERAMICZNE KUBKI DO KAWY

Wielorazowe kubki na kawę to właściwie już standard na całym świecie. Niektóre kawiarnie oferują zniżki klientom, którzy przychodzą z własnym kubeczkiem, zamiast generować miliony niepotrzebnych jednorazowych naczyń. Firma Villeroy and Boch, renomowany producent porcelany, postanowiła wprowadzić do swojej oferty kubki To Go, które nie mają w sobie grama plastiku. Cały kubeczek, nawet wieczko, jest wykonany z ceramiki tak, aby uniknąć jakiegokolwiek wątpliwego ekologicznie materiału. Kubeczki mają w komplecie materiałową opaskę, chroniącą przed rozgrzanymi ściankami. Z pewnością są to jedne z najpiękniejszych przenośnych kubków, jakie powstały. Doskonały prezent dla lubiących czarny napój oraz piękny design.

PIŻAMY Z PRZYJAZNYCH MATERIAŁÓW

Francuska firma Etam to mistrz zarówno komfortowego snu, jak i aktywnego wieczoru. Nowa kolekcja piżam oraz odzieży sportowej spodoba się kobietom ceniącym sobie ładny design i wygodę. Firma już jakiś czas temu zapunktowała u klientek, wykorzystując trend body-positive i zapraszając do swoich kampanii panie o tzw. „normalnych" kształtach.
W obecnym lookbooku pozostaje wierna swojej strategii. Do 2024 roku ma również postarać się, aby 80% produktów zostało wykonane w duchu „sustainability". W zimowej kolekcji znalazły się piżamy z przyjaznych materiałów, które zachwycają wzornictwem i kolorystyką. Dla pań ceniących sobie aktywne spędzanie czasu przygotowano całą gamę staników oraz leggingsów, które pozwolą się poczuć pewnie każdej kobiecie podczas wysiłku fizycznego.

COŚ DLA MIŁOŚNIKÓW **FOTOGRAFOWANIA**

Panasonic przedstawił klientom nowy zmiennoogniskowy teleobiektyw LEICA DG VARIO-SUMMILUX 25-50 mm / F1.7 ASPH (H-X2550). Ten model odznacza się dużą przysłoną F1,7 z wysoką jakością optyczną, spełniającą rygorystyczne standardy LEICA i jest idealny nie tylko do robienia zdjęć. Sprawdzi się doskonale również podczas nagrywania filmów i spełni wymagania profesjonalnych fotografów oraz filmowców. Nowy teleobiektyw został zaprojektowany tak, aby idealnie współgrać z LEICA DG VARIO-SUMMILUX 10-25 mm. Obiektywy pokrywają odległość ogniskowania od szerokiego kąta do teleobiektywu. Obydwa modele są wyposażone w pełnozakresową przysłonę F1,7, zapewniającą wysoką jakość obrazu.

Joanna Lasek

EKOLOGICZNE ŚRODKI CZYSTOŚCI

Pozostając w temacie ekologicznego domu, tym razem coś dla dorosłych, świadomych konsumentów. Płyn do czyszczenia toalet Yope szybko i skutecznie usuwa zanieczyszczenia, nabłyszcza czyszczone powierzchnie, a także likwiduje nieprzyjemny zapach, pozostawiając świeży aromat limonki i mięty. Jest skoncentrowany, wydajny i łatwo się dozuje. Jego formuła pochodzenia naturalnego zawiera: detergenty pochodzenia roślinnego oraz kwas mlekowy. Ten ostatni, wraz z kwasem cytrynowym, wykazują działanie odkamieniające, rozpuszczając i usuwając trudno dostępne osady i rdzę. Można go używać nawet codziennie, bo jest bezpieczny dla domowników i dla środowiska. Nie szkodzi także rurom ściekowym, ekologicznym szambom ani domowym oczyszczalniom ścieków. Żel nie zawiera chloru, mocnych detergentów ani wybielaczy.

ODŚWIEŻAJĄCE SZAFY

Samsung zaprezentował rewolucyjny produkt dla klientów, którzy przykładają szczególną wagę do prawidłowej pielęgnacji ubrań, dodatkowo korzystając z funkcji dezynfekcji. Szafa odświeżająca AirDresser DF60R8600CG czyści ubrania, korzystając z technologii Jet Air i Jet Steam. Ta druga generuje parę, natomiast pierwsza rozprowadza ją silnym strumieniem powietrza po wnętrzu szafy, aby dokładnie usunąć zagniecenia z odzieży. Eliminuje się w ten sposób prawie 100% bakterii, roztoczy, wirusów i nieprzyjemnych zapachów. Ubrania są suszone w niskiej temperaturze, co zapobiega kurczeniu i niszczeniu się włókien. Szafą można zarządzać za pomocą aplikacji w smartfonie.

PRZYBIJ „PIĄTKĘ” Z PIĄTĄ ĆWIARTKĄ, **CZYLI RZECZ O PODROBACH**

Z czym kojarzą nam się podroby? Mnie osobiście z wątróbką drobiową serwowaną w szkolnej stołówce, która była wysmażona do granic możliwości i przede wszystkim zawsze zimna... oraz z tzw. „kotletem” z mortadeli. Nie wiem, co było gorsze... Ale było, minęło...
Dzisiaj podroby wracają do łask... na szczęście! I to nie tylko w postaci wątróbki drobiowej lub wieprzowej. Możemy delektować się także podrobami wołowymi czy cielęcymi: mam na myśli ozory, serca, płuca, żołądki czy nerki.
W tym artykule podam Państwu naprawdę ciekawe i inspirujące przepisy na dania z podrobów wołowych i drobiowych, czyli z serca, wątroby i ozora wołowego, żołądków gęsich oraz wątróbki drobiowej. Zapraszam do kuchni. Bez obaw, będzie smacznie!

↓ TATAR Z SERCA WOŁOWEGO (dla 2 os.)

150 g surowego serca wołowego,
pół czerwonej cebuli,
1 średni ogórek konserwowy,
2 borowiki lub pieczarki marynowane,
1 łyżeczka musztardy francuskiej, 2 żółtka,
pikle z cebuli, marynowana rzodkiewka,
kilka filecików anchois,
sól, pieprz, zwykła musztarda.

Postępujemy jak w przypadku tatara wołowego. Serce kroimy w drobną kostkę, podobnie ogórka, grzyby i cebulę, doprawiamy solą i pieprzem. Dodajemy musztardę francuską. Dokładnie mieszamy. Wykładamy na talerz, najlepiej używając ringu, dekorujemy filecikami anchois, marynowaną rzodkiewką, piklami z cebuli i kleksem zwykłej musztardy. Na wierzch kładziemy żółtko. Pikle z czerwonej cebuli: cebulę kroimy w krążki, wkładamy do ciepłej zalewy przygotowanej z wody, octu i cukru (w proporcjach 1:1) i marynujemy ok. 10 minut. Podobnie przygotowujemy rzodkiewkę. Tatara podajemy z grzankami.

OZÓR WOŁOWY W CHRZANOWYM SOSIE (3-4 porcje)

1 ozór wołowy ok. 600-700 g,
1,5 l bulionu mięsnego lub ewentualnie warzywnego,
50 ml śmietanki kremówki,
2-3 łyżki dobrego chrzanu,
sól, pieprz do smaku

Ozór należy sparzyć gorącą wodą i obrać ze skóry. Obsmażyć na gorącym tłuszczu z każdej strony. Zalać bulionem i gotować do miękkości ok. 2 godziny, w razie potrzeby dolewając płynu. Kiedy ozór będzie miękki, wyjąć go z wywaru. Pozostały płyn odparować, dodać chrzan, śmietankę i doprawić do smaku solą i pieprzem. Sos zagęścić zawiesiną z mąki ziemniaczanej i wody lub zasmażką.

Pokrojony w plastry ozór podawać najlepiej z purée ziemniaczanym i kiszonym ogórkiem. Polać oczywiście sosem.

Purée ziemniaczane: ugotować 1 kg ziemniaków. Odcedzić i przecisnąć przez praskę. Dodać 2 łyżki masła, 3-4 łyżki startego parmezanu i ok. 3/4 szklanki mleka. Postawić na gaz i zagrzać. Doprawić białym pieprzem i gałką muszkatołową.

ŻOŁĄDKI GĘSIE W SOSIE MUSZTARDOWO-POMARAŃCZOWYM (dla 4 os.)

4 żołądki gęsie, ok. 1 l wywaru mięsnego lub warzywnego,
sos musztardowy:
2 łyżki zwykłej musztardy, 1 łyżka musztardy francuskiej,
1 śmietanka kremówka 220 ml, 50 ml białego wina,
sok z 1 pomarańczy, wyfiletowana 1 pomarańcza,
1 cebula, 1 łyż. marynowanego zielonego pieprzu,
sól, pieprz do smaku.

Z żołądków ściągamy błony, najlepszą metodą jest wcześniejsze ich przymrożenie. Gotujemy je do miękkości w wywarze ok. 3 godziny. Kiedy będą miękkie, wyciągamy, a na pozostałym płynie możemy przygotować jakąś zupę. Przygotowujemy sos musztardowy: drobno pokrojoną cebulę szklimy na maśle, podlewamy winem i odparowujemy. Dodajemy sok z pomarańczy, drobno pokrojone fileciki, obie musztardy i śmietankę. Doprawiamy solą i pieprzem, i gotujemy do zgęstnienia sosu. Żołądki kroimy na plasterki i wkładamy do sosu. Podajemy z plackami ziemniaczanymi, posypujemy natką pietruszki.

RAVIOLI Z FARSZEM Z PODROBÓW Z PURÉE DYNIOWYM (4-5 porcji)

Ciasto:
4 jajka,
400 g mąki pszennej typ 650,
sól, 2 łyżki oliwy.
Zarabiamy ciasto na makaron i odkładamy na minimum 30 minut, by odpoczęło.
Farsz:
1 mała cebula lub 2 szalotki,
1 jajko,
2 ząbki czosnku,
1 kajzerka namoczona w mleku,
400 g wątróbki drobiowej,
200 g serca wołowego
100 g wątroby wieprzowej,
3 łyżki startego parmezanu,
sól, pieprz, natka pietruszki.

Generalnie na farsz możemy użyć jakichkolwiek podrobów. Surowe podroby mielimy, cebulkę i czosnek podsmażamy na maśle, łączymy z podrobami, dodajemy pozostałe składniki i doprawiamy do smaku. Farsz ma mieć dość zwartą konsystencję. Ciasto cienko rozwałkowujemy, najlepiej używając maszyny do wałkowania makaronu. W 3-centymetrowych odstępach nakładamy farsz i formujemy pierożki (kwadratowe ravioli), krojąc ciasto najlepiej radełkiem. Podajemy z dyniowym puree.
Purée:
700-800 g upieczonej dyni,
1 szalotka, 2 ząbki czosnku,
pół puszki mleka kokosowego,
szczypta imbiru i chilli, sól, masło.
Na maśle szklimy cebulę i czosnek, dodajemy przeciśniętą przez praskę dynię i przyprawiamy do smaku. Stawiamy na gaz i dolewamy mleko kokosowe, tyle ile masa „zabierze". Zagotowujemy.
Ravioli gotujemy we wrzącej osolonej wodzie, podajemy z purée, posypujemy szczypiorkiem.

GRILLOWANE PLASTRY WĄTROBY WOŁOWEJ z musem jabłkowo-cebulowym

Przygotowujemy po dwa plastry wątroby na osobę o grubości ok. 0,5 cm.
Mus jabłkowo-cebulowy:
2 duże cebule, 2 jabłka, 0,5 szklanki białego wina, cukier, szczypta kurkumy, sól, biały pieprz.
Pokrojoną cebulę przesmażamy na maśle, dodajemy pokrojone na cząstki obrane jabłka, podlewamy białym winem i przyprawiamy do smaku. Gotujemy aż jabłka będą miękkie i do zgęstnienia. Blendujemy i przecieramy przez sito.
Rozgrzewamy patelnię grillową i przygotowujemy wątrobę, grillujemy ją maksimum 30-40 sekund, ma się tylko ściąć. Podajemy z musem i sosem mojo verde.
Sos mojo verde:
1 pęczek kolendry,
1/2 pęczka natki pietruszki,
1 zielona ostra papryczka,
2-3 ząbki czosnku,
1 łyżeczka kuminu,
2 łyżki białego octu winnego,
75 ml oliwy,
sól do smaku.
Czosnek obieramy, a papryczkę czyścimy z nasion. Wkładamy do blendera z pozostałymi składnikami i miksujemy na gładką masę.

SALSA AI FEGATINI (PATE Z WĄTRÓBKI)

500 g wątróbki drobiowej,
1 cebula szalotka,
2 łyżki kaparów,
5-6 filecików anchois,
3/4 szklanki oliwy z oliwek,
1/2 szklanki białego wina,
2-3 łyżki białego octu winnego, sól.
Wątróbkę czyścimy z błon. W rondlu rozgrzewamy oliwę i szklimy posiekaną szalotkę. Dodajemy pozostałe składniki i dusimy ok. 30 minut. Doprawiamy solą i ewentualnie dodajemy ocet, ma być wyczuwalny. Wszystko miksujemy na gładką masę. Grillujemy kromki bagietki i smarujemy pate.
Możemy posypać natką pietruszki.

Mam nadzieję, że zainspirowałam Państwa i że z uwagą pochylicie się nad podrobami, bo naprawdę warto. Życzę smacznego i zachęcam do wypróbowania dań także z pozostałych części, np. z płucek czy nerek. Powodzenia!

OTWÓRZ DRZWI DO LEPSZEGO ŚWIATA

NOWY ELEKTRYCZNY FIAT 500 3+1 Z DODATKOWYMI DRZWIAMI TERAZ W PROGRAMIE „MÓJ ELEKTRYK".

DO 460 KM ZASIĘGU W CYKLU MIEJSKIM	TRYB SHERPA	MOŻLIWOŚĆ SZYBKIEGO ŁADOWANIA	ŁADOWARKA EASYWALLBOX	NOWY SYSTEM MULTIMEDIALNY Z EKRANEM DOTYKOWYM 10,25"
W cyklu mieszanym wg WLTP do 320 km	Pomaga osiągnąć cel	Wystarczy zaledwie 5 minut ładowania, by pokonać 50 km	Wygodne ładowanie w domu (ładowarka dostępna opcjonalnie)	Naturalne rozszerzenie Twojego smartfona

FIAT

Sprawdź, ile możesz zyskać, na ekokorzysci.fiat.pl.

Warunki skorzystania z dopłaty w ramach programu „Mój Elektryk", w szczególności wysokość dopłaty, osoby uprawnione do skorzystania z dopłaty i regulamin naboru wniosków, są dostępne na stronie https://www.gov.pl/web/elektromobilnosc/o-programie. Szczegółowe informacje na temat dostępnych wersji nowego Fiata 500 i aktualnych cen można uzyskać w salonach sprzedaży Fiata. Zdjęcie ma charakter poglądowy, rzeczywisty wygląd samochodu może się różnić od prezentowanego na zdjęciu. Dostępność opisanych opcji wyposażenia zależy od wybranej wersji samochodu. Podane maksymalne dane o zasięgu oraz szybkim ładowaniu dotyczą wersji z akumulatorem o pojemności 42 kWh. Szczegółowe informacje o odzysku i recyklingu pojazdów, postępie dokonanym w tej dziedzinie, konstrukcji pojazdów zgodnej z przepisami o recyklingu i lista punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji są dostępne w salonach Fiata lub na stronie https://www.fiat.pl/uslugi-posprzedazne/recykling-pojazdow.