

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 5 - NUMER 29 - GRUDZIEŃ 2000

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE



Nowe Seicento
na Nowy Rok

Technologia
rozwija się szybko.
My posiadamy
narzędzia rozwoju.

JAK KOMUNIKOWAĆ SIĘ W NOWYM MILENIUM

ROZWIĄZANIA DLA PRZEMYSŁU.



Koordinacja wydawnicza i reklama

Wydawnictwa techniczne

Systemy baz danych i dokumentacji

KOMUNIKACJA W PROMIENIU 360 STOPNI

Satiz Poland - ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała - Tel. +48 33 8132761 - Fax +48 33 8134176

Satiz S.r.l. Via Marengo, 32 - 10126 Torino - Tel. ++39 0116866487-592 - Fax ++39 0116866444 - <http://www.satiz.it> - E-mail: satiz@satiz.it

 **SATIZmsx**
INTERNATIONAL

An MSX International Company



w numerze

numer 29 – grudzień 2000

fiat wokół nas

rok 5 – numer 29 – grudzień 2000

Wydawca: Fiat Auto Poland
43-300 Bielsko-Biała
Ul. Grażyńskiego 141
Tel. 033/8132775
Fax 033/8134176

Projekt Wydawniczy: Satiz Poland sp. z o.o.

Redaktor Naczelny: Jerzy Kisielewski

Z-ca Redaktora
Naczelnego: Francesco Novo

Koordinacja: Jerzy Piekarczyk

Odpowiedzialny za edycję
w koncernie Fiat: Simone Migliarino

Biurowa reklama: Nikola Wajda
tel.: 033/813 27 61

Projekt graf., opracowanie,
skanowanie, skład
i przygotowanie do druku: Eos Poland
Bielsko-Biała

Dyrektor artystyczny: Massimo Buffa

Druk: Dimograf
Bielsko-Biała

Redakcja: Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62,
43-300 Bielsko-Biała
Filippo Gallino,
Jacek Albiński,
Mirosław Malich,
Jerzy Piekarczyk

Sekretariat: Gabriela Kolonko
e-mail: gabriela.kolonko@fiat.com

- 4 O tym się mówi
- 6 Ze świata Fiata
- 8 Chwila refleksji:
Michał Heller
- 10 Seicento w nowym stylu
- 13 Testujemy nowe Seicento
- 22 New Holland na wystawach
- 24 Lancia Nea
– samochód przyszłości



20 Alfa 147 samochodem roku 2000

- 52 Jak powstała „Cicha noc”
- 54 Uroda:
Zadbaj o siebie
- 56 Ekonomia: Wszystko o ROR-ach
- 58 Osobliwości: Tarzan i inni
- 60 Internet:
Zakupy w sieci
- 62 Cennik samochodów



16 Konferencja
poświęcona Fiat Autonomi

- 27 Teksid:
Odlewnia pomysłów
- 30 EuroCargo Iveco
- 32 Ferrari – mistrzem Formuły I
- 36 Śląska Jesień Gitarowa
- 38 Wywiad z Henrykiem Góreckim
- 40 Krótka historia BKS „Stal”
- 48 Święta na świecie



42 W poszukiwaniu
utraconego smaku

O tym się mówi

Finał Pucharu Alfey Romeo

Zawody sportowe są specjalnością tej marki. Dlatego na początku roku Fiat Auto Poland, wyłączny importer Alfa Romeo do naszego kraju, zaproponował Polskiemu Związkowi Motorowemu włączenie do kalendarza imprez wyścigów o nazwie Puchar Alfa Romeo. Pierwsze eliminacje odbyły się wiosną w Poznaniu. Na starcie stawili się 23 zawodników na Alfach 156. Łącznie odbyło się siedem eliminacji. „Alfistów” poza Poznaniem gościły również tory wyścigowe w Kamieniu Śląskim, Brnie (Czechy) oraz Kielcach, gdzie zakończyła się pierwsza edycja Pucharu Alfey 156. Niekwestionowanym tryumfátorem został Artur Czyż z Automobilklubu Wielkopolskiego. Drugie miejsce zajął Robert Kisiel z A. Rzemieślnik, trzecie – Sebastian Mielcarek z Automobilklubu Wielkopolskiego.

Puchar Alfey Romeo cieszy się bardzo dużą popularnością wśród miłośników sportów samochodowych i przyczyni się zapewne do wzrostu ich liczby w naszym kraju.



Seicento dla olimpijczyków

Fiat Auto Poland, od 1994 roku oficjalny sponsor polskiej reprezentacji olimpijskiej, podobnie jak przed czterema laty, ufundował Fiaty Seicento Sporting dla złotych medalistów z Sydney. Przypomnijmy nazwiska nagrodzonych olimpijczyków: Robert Korzeniowski (chód na 20 i 50 km), Renata Mauer (karabin sportowy), Kamila Skolimowska (rzut młotem), Robert Sycz i Tomasz Kucharski (wioślarstwo), Szymon Ziółkowski (rzut młotem).

Robert Korzeniowski, zdobywca dwóch złotych medali, zamiast dwóch Seicento, otrzymał Marek Weekend. Kluczyki do samochodów wręczył medalistom na uroczystości w warszawskim Hotelu Victoria dyrektor handlowy Fiat Auto Poland, Dario Fabbro.

Radość z happy endu i św. Mikołaj z banku

W imieniu fundacji „Porozumienie bez barier”, kluczyki do żółtego malucha ze specjalnej serii tysiąca „happy endów”, odebrała z rąk prezesa Fiat Polska, Enrico Pavoniego, Jolanta Kwaśniewska: „Cieszę się z daru tym bardziej, że właśnie do tego samochodu mam szczególny sentyment”.

„Porozumienie bez barier” pomaga m. in. przewlekle chorym dzieciom, wspiera rozwój uzdolnionej młodzieży z niezmągniętych rodzin oraz prowadzi akcje dobroczynne w wielu środowiskach i pod wieloma postaciami.

W dniu św. Mikołaja, z okazji 100-tysięcznego kredytu na zakup samochodu udzielonego przez Fiat Bank Polska, na cele społeczne przekazano okrągłą sumę 100 tys. złotych. 80 tysięcy otrzymała fundacja „Porozumienie bez barier”, która od listopada jeździ „happy endem”, a po 10 tysięcy przyznano Fundacji Przyjaciół Szpitala przy ul. Litewskiej w Warszawie i Funduszowi Stypendialnemu im. Stanisława Pigonia.



Reorganizacja w Fiat Auto Poland

W sierpniu i wrześniu br., montaż modeli Palio Weekend, Uno i Siena przeniesiono z zakładu w Bielsku-Białej do Tych. W ślad za produkcją, do tyeskiego zakładu przeszło około 1200 osób.

Decyzja podyktowana była jednoczesnym zakończeniem w Bielsku-Białej produkcji modelu 126, a w Tychach montażu samochodów w systemie SKD, dzięki czemu zwolniona została jedna linia montażowa. Reorganizacja umożliwiła skoncentrowanie w jednym miejscu produkcji samochodów, co jest korzystne z punktu widzenia ekonomicznego i zwiększenia konkurencyjności.

W ten sposób Fiat Auto Poland stworzył dwie, nastawione na specjalizację, dziedziny:

- w Tychach obszar Karoserii, w którym przewiduje się znaczne zwiększenie produkcji nowych modeli,
- w Bielsku-Białej obszar Mechaniki, ukierunkowany na produkcję nowych zespołów napędowych, jak – między innymi – mały, ekonomiczny i awangardowy silnik diesel.

Dzięki porozumieniu zawartemu pomiędzy GM a Fiatem Auto, 1 grudnia tego roku także w Polsce, w miejscu dawnego zakładu mechaniki w Bielsku-Białej, powstała spółka joint venture o nazwie F. A. Powertrain Polska. Przewidywane współdziałanie zapewni nowej spółce większe zdolności i możliwości produkcyjne na przyszłość.

Z dniem 1 listopada br., w wyniku wspomnianego wyżej porozumienia z GM, powstała również spółka joint venture F. A. Purchasing Polska, w skład której weszła dotychczasowa dyrekcja zakupów Fiat Auto Poland. Jej celem jest ujednolicone zarządzanie dostawcami.

Wasze zdjęcia na naszych łamach

Otwieramy nasze łamy przed amatorami fotografii. Jeśli chcecie zobaczyć wykonane przez siebie zdjęcia w Fiacie Wokół Nas, możecie skorzystać z okazji. Wystarczy wysłać na adres redakcji zdjęcia uważane przez ich autora za szczególnie interesujące. Do tego krótki opis. Fotografie obejrzymy i zwrócimy. Najciekawsze opublikujemy.

Internetowa poczta

Jeśli posiadacie komputer i chcecie podzielić się z nami uwagami o artykułach zamieszczonych w gazecie, swoich problemach, itp., skontaktujcie się z nami poprzez pocztę elektroniczną. Nasz adres: gabriela.kolonko@fiat.com. Czekamy na Wasze e-maile.

Ostatni wyścig Malucha

Niespodzianką IV eliminacji Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski Dziennikarzy, był udział Malucha z limitowanej serii Happy End. Z inicjatywy redakcji Motoru, dziennikarze tego tygodnika: Andrzej Dąbrowski i Andrzej Penkalla, wystartowali i ukończyli IV eliminację właśnie na ostatnim, który dzielnie przeszedł wszystkie próby sportowe. W klasyfikacji końcowej załoga Motoru zajęła 22 miejsce.

Sukces Fiata Punto w Polsce

Od początku roku nowego Fiata Punto zakupiło w naszym kraju 18.683 klientów co oznacza największy wzrost sprzedaży w stosunku do 1999 roku. Zwiększenie sprzedaży o 53,6% świadczy o bardzo dobrym przyjęciu tego samochodu. Dzięki swoim osiągom i najnowocześniejszym rozwiązaniom technologicznym, model spełnia oczekiwania nie tylko użytkowników samochodów segmentu B, ale i wyższych.

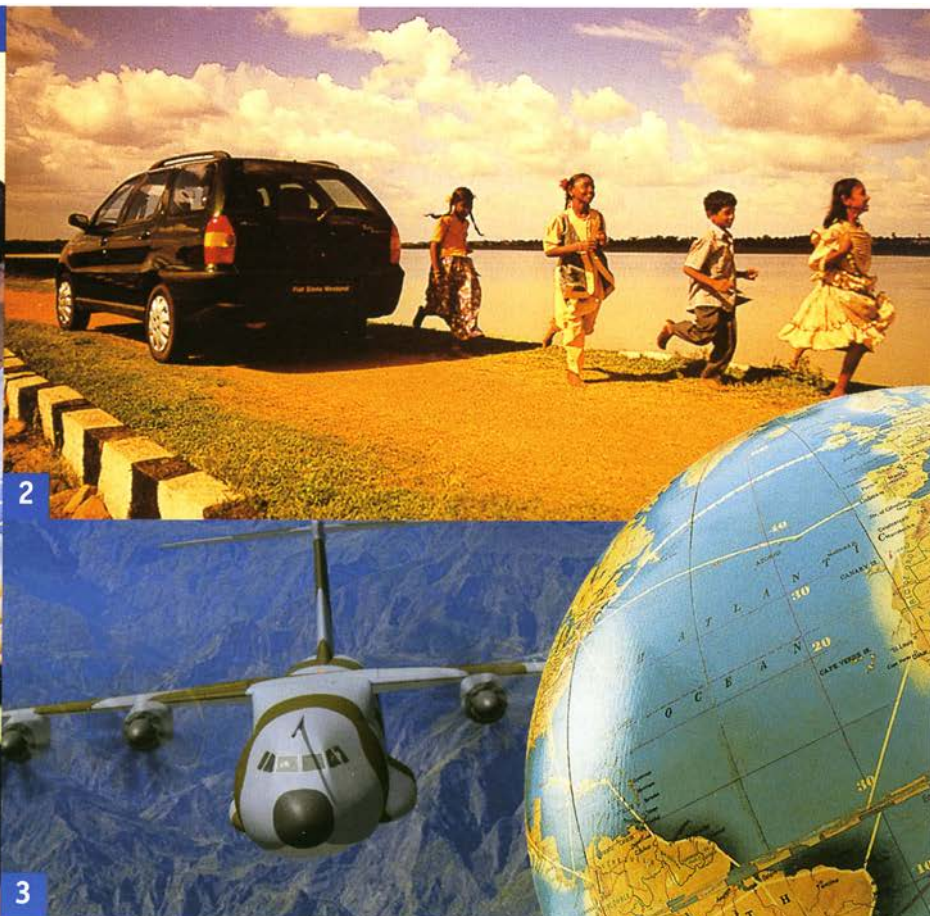


Wszystkim naszym czytelnikom i ich rodzinom

radosnych Świąt Bożego Narodzenia i dobrego Nowego Roku

życzy Redakcja

Ze świata Fiata



1. MŁODZI WYNAŁAZCY NOWEGO TYSIĄCLECIA

„Pizza machine”, „fax-car” to przykłady nazw wynalazków zgłoszonych przez uczniów – uczestników konkursu Pomyśły w ruchu – Wynalazki roku 2000. Konkurs, w którym wzięło udział ponad 52 tysiące osób, zorganizowano we Włoszech w ramach programu Fiat i młodzież, aby zachęcić młodych ludzi do wysuwania propozycji zmierzających do poprawiania świata według ich wyobrażeń. W tym roku, do realizowanych już z udziałem Fiata programów wychowania komunikacyjnego, doszedł nowy „Sicurezza in corso” (Bezpieczeństwo w toku) przeznaczony dla ośrodków nauki jazdy.

2. DEBIUT SIENY WEEKEND W INDIACH

Czterdziestu trzech dziennikarzy, piętnaście samochodów i.... dwadzieścia trzy tygrysy. Tak wyglądała prezentacja Fiata Siena Weekend (indyjska wersja Palio Weekend) w mieście Sariska położonym 200 km od New Delhi. Nowy model, produkowany będzie obok modeli Uno i Siena berlina w zakładzie Fiata w Kurla. W ocenie miesięcznika Autocar India, Fiat Siena Weekend to samochód wytrzymały, komfortowy i znakomicie trzymający się drogi. Te zalety zdecydowały o przyznaniu czterech gwiazdek. Hasło reklamowe wymyślone dla nowego modelu, brzmi: Everyday's a Weekend.

3. AIRBUS Z NAPĘDEM FIATA AVIO I ROLLS ROYCE'A

Nowość przemysłu lotniczego, Airbus A400M o ładowności 37 ton, latać będzie z szybkością ponad 700 km na godzinę, samolot wyposażony zostanie w cztery silniki turbośmigłowe – największe jakie kiedykolwiek skonstruowano na zachodniej półkuli. Ich produkcją zajmie się Turbo-prop International (FiatAvio, Itp, Mtu, Snecma) wraz z firmą Rolls Royce i Techspace Aero. FiatAvio produkować będzie system przeniesienia napędu nowego silnika.



4



6

4. IVECO DAILY – BIURO NA CZTERECH KOŁACH

Premóvel – to brazylijski program przybliżania wszystkim mieszkańcom, także tym zamieszkującym najbardziej odległe regiony kraju, systemu ubezpieczeń społecznych. W tym celu 50 pojazdów Iveco Daily zostało dostosowanych do pełnienia roli ruchomych biur Krajowego Instytutu Ubezpieczeń Społecznych. Każdy z pojazdów posiada klimatyzację i system komputerowy połączony z Internetem, umożliwiający szybki dostęp do wszelkich informacji dotyczących ubezpieczonego.

5. TEKSID DO BRASIL PRZYJAZNY ŚRODOWISKU

Teksid do Brasil jest pierwszą brazylijską odlewnią, która uzyskała certyfikat ISO 14001. To prestiżowe wyróżnienie otrzymują wyłącznie przedsiębiorstwa wykorzystujące przyjazne dla środowiska systemy produkcyjne. Certyfikat przyznany przedsiębiorstwu Grupy Fiat dotyczy przede wszystkim szczególnych procesów neutralizacji odpadów odlewniczych.

6. LEGENDARNE MASERATI W KALIFORNIJSKIM SŁOŃCU

Trzysta egzemplarzy Maserati w wersji wyścigowej i gran turismo, uświetniło najśłynniejszą i największą na świecie paradę

zabytkowych samochodów odbywającą się w Monterey w Kalifornii. Najpierw rywalizowali na torze Laguna Seca, następnie paradowali w ramach „konkursu elegancji” na sławnym polu golfowym w Pebble Beach. Pojawiły się tu takie modele jak „5000” – należący niegdyś do szacha Persji oraz berlinetta Pininfarina A6 GCS i Boomerang Giugiaro – niedawno ekspozycyjny w Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Nowym Jorku. Od dziesięciu lat Maserati nie jest obecne na rynku amerykańskim. Parada potwierdziła jednak, że fascynacja tymi samochodami nie mija. Wielkie zainteresowanie wzbudza oczekiwany powrót marki na rynek amerykański, planowany pod koniec 2001 wraz z prezentacją modelu coupe’ 3200 GT i nowego spidera.



Chwila
refleksji

Ślady nieba na ziemi

Michał Heller

Niewielu z nas potrafi odkrywać ślady Nieba na Ziemi. Tymczasem świat objawia całą ich pełnię. Człowiek woli jednak patrzeć pod nogi niż w gwiazdy, choć w istocie, wszyscy składamy się z pyłu kosmicznego i żyjemy w ścisłym związku z Wszechświatem, którego nie potrafimy ogarnąć.

Ludzkie ciało zbudowane jest głównie z atomów węgla. To chemia organiczna. A chemia organiczna to chemia związków węgla. 13 miliardów lat temu nastąpił Wielki Wybuch rozpoczynając ewolucję Wszechświata. Powstały wtedy jądra atomów wodoru i niewielkiej ilości helu. W gwiazdach zostały zsyntetyzowane inne pierwiastki chemiczne. Aby mógł powstać węgiel. Niektóre gwiazdy musiały spłonąć, wybuchnąć i swymi pyłami zanieczyścić przestrzeń kosmiczną. Druga generacja gwiazd powstała z tych właśnie pyłów. Do tej generacji gwiazd należy nasze Słońce. Z kolei Ziemia powstała z odpadów Słońca. Jesteśmy więc częścią Kosmosu, lecz mało kto na co dzień czuje się dzieckiem Wszechświata. Niestety, we współczesnym świecie dominuje antyintelektualizm, wręcz pogarda dla wiedzy. Dlatego ludzie przywykli patrzeć nie dalej niż na odległość pół metra. Nie dostrzegamy sieci kosmicznych powiązań, w której znajdujemy się od chwili narodzin. Ale zadziwia nas cykliczność wschodów i zachodów Słońca i Księżyca. Analizując te zjawiska, czujemy, że świat nie jest chaosem. Zdumienie racjonalnością świata nazwał Albert Einstein

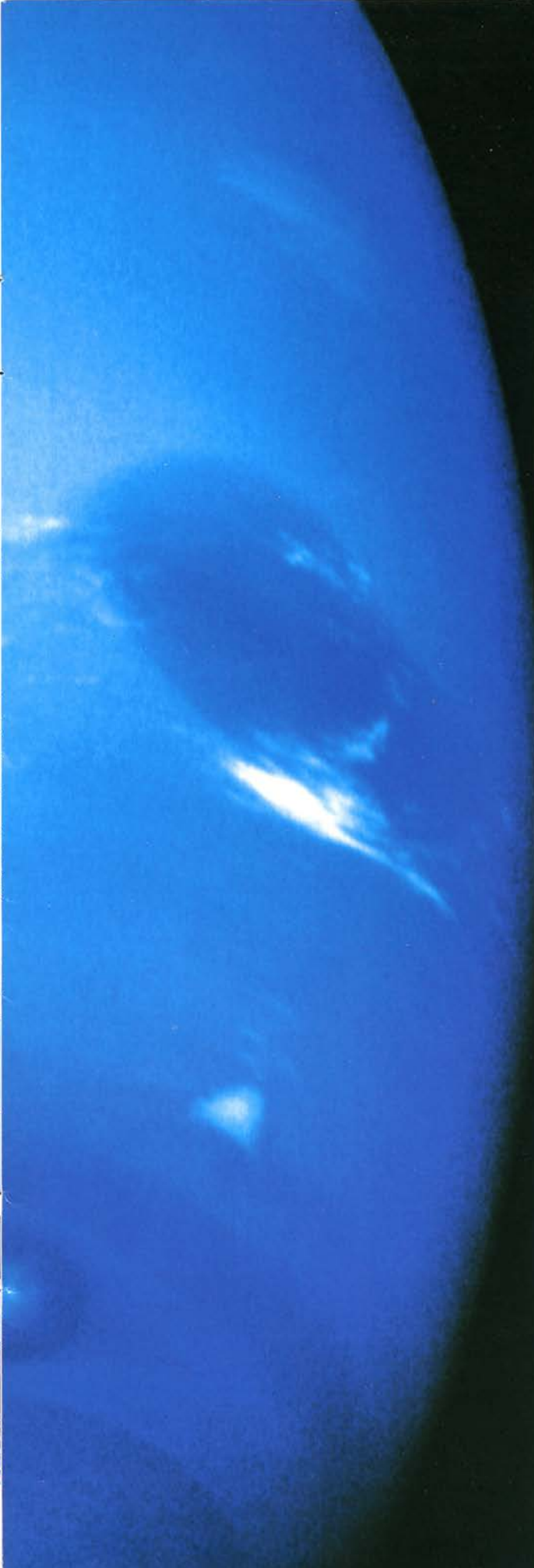
jedynym prawdziwym przeżyciem religijnym. W 1915 roku napisał sławne równania ogólnej teorii względności. Zawierały one pewne „informacje” dotyczące kosmicznych czarnych dziur, jak i pulsarów, czyli gwiazd neutronowych oraz wielu innych, zupełnie nieznanych wówczas zjawisk. Dopiero w pół wieku później tajemnice tkwiące w równaniach Einsteina rozszyfrowali inni uczeni. To dowód geniuszu Einsteina, ale także racjonalności świata. Dla Einsteina – jak dla każdego wierzącego człowieka, akt stworzenia był aktem rozumnym. Lecz akt ten zawiera „kod”, który uczeni od lat próbują złamać. Nauka stanowi coś w rodzaju koła zawierającego rozszyfrowane już zjawiska. Ale to koło otacza Tajemnica.

Niemal każdy człowiek świadom jest tej Tajemnicy. Jednak dla wielu ludzi pragnienie wiary w Boga, w Absolut, Nadświadomość, często okazuje się daremne. Mnożą racjonalne pytania lecz nie potrafią znaleźć odpowiedzi. Kim jest Bóg? Inteligencją o charakterze sprawczym? Duchem nieskończenie doskonałym? Czy człowiek, który gorąco modli się na różańcu, jest mniej nowoczesny od tego, który medytuje siedząc po turecku? Jak on wyobraża sobie Boga, a jak go sobie wyobraża wybitny intelektualista? Boga wyobrażamy sobie zawsze na własny obraz i podobieństwo. Tymczasem najbardziej śmiałe wyobrażenia o Bogu są równie dalekie od jego rzeczywistego obrazu, tak jak np. wyobrażenie mrówki o człowieku i jego możliwościach. A jeśli modlitwę intelektualisty i modły chłopca porównać z wielkością Boga – różnica jest znikoma, a nawet żadna.

Jak uczoney wyobraża sobie tajemnice stworzenia, jak zaś człowiek niewykształcony? Jak dziś, u progu XXI wieku, należy rozumieć biblijny opis stworzenia świata w Księdze



ks. Michał Heller, astrofizyk, prof. Papieskiej Akademii Teologicznej jest jednym z najwybitniejszych myślicieli i przyrodników, autorem wielu popularnych, interesujących książek.



Genesis? Stary i Nowy Testament zawierają bogactwo opisów literackich. Bibliści twierdzą, że pierwszy rozdział Księgi Genesis, to po prostu rodzaj poematu. Coś jakby hymn religijny. I nie należy porządku dzieła stworzenia świata rozumieć tak dosłownie, jak napisano w Biblii. Opis ten jest bowiem wielką metaforą. Jasno wynika z niej, że Bóg jest jeden – jest więc autorytetem stworzenia. W siódmym dniu wypoczywa, co dla Żydów oznacza niezwykle istotne przykazanie: święcenie szabatu. Ale gdy uczeni próbują szukać w Biblii analogii ze współczesną nauką, teologowie protestują. Jednak nauka – całkowicie oderwana od religii, znieczula uczonego na świat wartości duchowych. Pozwala ponadto na obserwację zaledwie wycinka rzeczywistości. Choć naukowiec może być ateistą, o wiele mniej jest ateistów wśród uczonych niż wśród humanistów. Co więcej, uczonych-przyrodników cechuje zwykle olbrzymi szacunek dla Tajemnicy, otaczającej cały świat. Są więc silnie wyczuleni na problem zagadki istnienia. Nas uwrażliwia na nią czasem przypadek; kiedy w latach dwudziestych jeden z senatorów amerykańskich zwiedzał – największe wówczas – obserwatorium astronomiczne na Mount Wilson, pokazano mu naszą sąsiednią galaktykę. Znajdowała się w gwiazdozbiornie Andromedy i była od Ziemi odległa o milion lat świetlnych. Zaskoczony senator zauważył jej piękno. Gdy odszedł od teleskopu, powiedział w zadumie: „Już wiem, że nie jest rzeczą najważniejszą, kto wygra najbliższe wybory i zostanie prezydentem Stanów Zjednoczonych...” Nagle otworzył się na inny wymiar.

Jedną z najstarszych praktyk Kościoła – którą do perfekcji doprowadzili mistycy – jest kontemplacja. Od czasów soboru trydenckiego zalecana – jako najlepsze ćwiczenie duchowe – do codziennej praktyki już na I roku seminarium duchownego. Kontemplacja stanowi jedną z metod otwarcia się człowieka na inny wymiar. Techniki relaksacyjno-medytacyjne dawniej popularne były tylko na Wschodzie. Dziś jednak medytuje wielu Europejczyków i Amerykanów, bowiem to wycisza i uspokaja. I uczy wielkiego szacunku dla Tajemnicy, bo przecież nie zawsze trzeba rozumieć, co objawia nam Wszechświat...

Notowała Izabella Bodnar



Seicento w nowym stylu

Jest zwrotny i szybki w ruchu miejskim, wygodny na dłuższych trasach i niezawodny w każdej sytuacji. Po sprzedaniu w Europie ponad pół miliona samochodów, mały samochód Fiata został odnowiony dzięki wprowadzeniu nowego silnika i bogatszego wyposażenia.

Fiat Seicento, małe – wielkie auto, które w ciągu niespełna trzech lat zjednało sobie liczną rzeszę użytkowników ceniących komfort jazdy połączony z oszczędnym zużyciem paliwa i dobrymi osiągnięciami w swojej klasie. O jego popularności świadczą wyniki sprzedaży. Od chwili jej rozpoczęcia w Europie ten samochód znalazł ponad 540 tysięcy nabywców. Wielką popularność Fiat Seicento zdobył we Włoszech, gdzie w roku 1999 trafił do przeszło 100 tys. klientów. Kolejne miejsca w rankingu sprzedaży na rynku europejskim zajmują Niemcy (około 20 tys. rocznie), Holandia i Wielka Brytania (9 tys.) oraz Grecja, Francja i Hiszpania. Fiat Seicento jeździ nie tylko po Europie. Eksportowany do 33 krajów świata, znalazł nabywców w Brazylii, Gujanie, na Kubie, Tahiti czy w Indiach.

W Polsce Fiat Seicento jest niekwestionowanym liderem na rynku. W swoim segmencie w pierwszych dziesięciu miesiącach tego roku, osiągnął 43-procent udziału. Jego sprzedaż stanowi 12,6-procent całego rynku polskiego. Od początku produkcji, w kraju sprzedano już ponad 162 tys. egzemplarzy tego modelu.

Dla umocnienia pozycji lidera wobec konkurentów, którzy walczą pomiędzy sobą za pomocą coraz atrakcyjniejszych ofert, Fiat Seicento został „odświeżony” za sprawą kilku zmian konstrukcyjnych, estetycznych i bogatszego wyposażenia. Najistotniejszą zmianą jest wprowadzenie nowego ekologicznego silnika 1.1 MPI (wielopunktowy wtrysk paliwa). Niezmienione zostały mocne punkty Seicento: młodzięcy i „zawadiacki” wygląd, funkcjonalność oraz niskie koszty eksploatacji.

Zmiany stylistyczne

W nowej gamie Seicento zmieniono niektóre elementy nadwozia. Wśród nich (w wersji S, SX i Sporting) uwagę przyciąga trochę większy zderzak przedni, w którym zamontowano światła przeciwmgłowe. Zmieniono również kształt kierunkowskazów przednich i bocznych, a na pokrywie silnika umieszczono nowe, okrągłe logo Fiata.

Gama kolorów

Odnowiono paletę barw, wprowadzając pięć metalizowanych odcieni lakieru (zielony Arianna, pomarańczowy Calipso, granatowy Tezeusz, niebieski Athena i szary Orion) oraz jeden pastelowy (zielony Stelvio).

Obecnie Seicento dostępne jest w 13 kolorach, dzięki czemu każdy klient może znaleźć, również w wielkoseryjnym modelu, „swój” samochód.

Modyfikacja wnętrza

W nowej wersji zmieniono wystrój wnętrza. Jest przytulne, jasne i wykończony w najdrobniejszych szczegółach.

Na uwagę zasługują nowe tkaniny obiciowe w kolorze granatu – Eclisse i Oxford; a w wersji Sporting do wyboru obicie z tkaniny Szary Squash lub z czerwono-czarnej skóry. Wszystkie wersje posiadają nowy kształt zagłówków. Odnowiona gama Fiata Seicento wyposażona jest także w zestaw wskaźników o zmienionym stylu. Białe cyfry prędkościomierza na czarnym tle otoczono kontrolkami informacyjnymi.

Dla wersji S, SX i Sporting przewidziano montaż cyfrowego zegara pomiaru przebytych kilometrów i aktualnego czasu. W wersji Sporting, na panelu centralnym montowana jest nakładka w kolorze tytanu.

Wyposażenie

W odnowionej gamie poszczególne wersje Seicento różnią się od siebie wyposażeniem standardowym. W wersji S pojawiły się szyby atermiczne, przystosowanie do montażu radia, szyby tylne uchylne, tylne pasy bezwładnościowe i listwy ochronne. Seicento Sporting posiada w wyposażeniu standardowym m. in. elektryczne wspomaganie układu kierowniczego.



Komfort i bezpieczeństwo

W opcjach dostępne są urządzenia poprawiające komfort i bezpieczeństwo, między innymi ABS z automatycznym korektorem hamowania, klimatyzację, elektryczne wspomaganie układu kierowniczego (w Sportingu w standardzie) oraz otwierany, sterowany elektrycznie, płócienny dach. W wersji SX i Sporting poduszki powietrzne montowane są seryjnie, w wersji S – w opcji. Tylko nieliczni konkurenci mają w swojej ofercie samochody tej klasy z tak bogatą listą wyposażenia.

Wyposażenie dodatkowe

Dla osób, które chciałyby nadać Seicento bardziej osobisty charakter, oprócz bogatej oferty opcji, istnieje możliwość wyboru dodatkowych akcesoriów np. zestawu ►



► sportowego „Abarth”: zderzaki, spoiler montowany na tylnych drzwiach, 14" obręcze ze stopu materiałów lekkich, niskoprofilowe opony, zagłówki, kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów obszyta czarną skórą.

Skorpion na żółto-czarnym tle (logo Abartha), widniejący na akcesoriach nadaje Seicento sportowy charakter.

Silniki

Nowa gama Fiata Seicento dostępna jest w dwóch wersjach silnikowych. Seicento Young i Fun napędzane są znanym z niskich kosztów eksploatacji silnikiem 899 ccm, a wersje S, SX i Sporting zupełnie nowym silnikiem Fire 1.1 MPI, który zastąpi 1.1 SPI (jednopunktowy wtrysk paliwa). Nowa jednostka napędowa została tak skonstruowana, aby przy niskich obrotach silnika uzyskać wysoki moment obrotowy. Zwiększa to znacznie przyjemność jazdy, a jednocześnie redukuje zużycie paliwa. Przy 90 km/h Fiat Seicento z silnikiem 1.1 MPI osiąga jeden z najlepszych wyników w swojej kategorii, a przy 120 km/h zdecydowanie wysuwa się na pierwsze miejsce (4,7 litrów na 100 kilometrów – dla wersji Seicento S i SX).

Skrzynia biegów o krótkim przełożeniu, zapewnia dynamiczniejsze przyspieszenie i nadaje Seicento Sporting bardziej sportowy charakter jazdy.

Ekologia

Nowy benzynowy silnik Fire 1.1 MPI spełnia wymagania bardzo surowej normy ekologicznej Euro 3, rygory-



stycznie określającej poziom zanieczyszczeń spalin. Zakłada ona redukcję emisji do atmosfery takich związków jak tlenek węgla, węglowodory i tlenki azotu. Zainstalowana dodatkowa sonda Lambda, która bada powtórnie czystość spalin przy wyjściu z katalizatora, narzuca aktywną kontrolę ich czystości podczas eksploatacji pojazdu. ■

Inny punkt widzenia

Do tej pory pracownicy polskich spółek Grupy Fiat poznawali nowe modele na specjalnie zorganizowanych pokazach. Tak było w przypadku Sieny i Seicento. Tym razem usiedli za kierownicę, aby odnowione Seicento osobiście przetestować na trasie.

Test przeprowadzono na czterech samochodach udostępnionych przez Fiat Auto Poland. Próbną jazdą na Seicento w wersji S, SX i Sporting pozwalała sprawdzić m. in. zachowanie się auta na drodze, a także zebrać opinie na jego temat zanim znajdzie się w rękach klientów. Trasa była urozmaicona. W sumie 220 km, w tym jazda najbardziej ruchliwymi ulicami Tych do Mikołowa, drogą szybkiego ruchu w kierunku Wisły, potem góorskimi serpentynami przez Białą Krzyż i Przełęcz Salmopol do Szczyrku, wreszcie przez Bielsko-Białą do Tych. „Najbardziej zaskoczyła mnie praca silnika nowego Seicento. To naprawdę cichy samochód” – powiedziała nam Iwona Urbańczyk z działu technologicznego lakierni. Pani Iwona przeczy obiegowej opinii o niskich umiejętnościach kobiet prowadzących samochody. Pewnie trzyma kierownicę, biegi wrzuca wsłuchując się w pracę silnika. „W tym Seicento świetne jest przyspieszenie, podobnie jak w Sienie, którą często jeżdżę po zakładzie. A to jest istotna zaleta samochodu, także podczas jazdy miejskiej, kiedy trzeba mieć możliwość szybkiego ruszania na skrzyżowaniach. Poza tym nie odczuwa się prędkości, jak w moim Cinquecento 700, w którym przy 130 km/h trzeba naprawdę mocno trzymać kierownicę”.

Pani Iwona ma za sobą ponad 150 tys. km przejechanych różnymi samochodami poczynając od przerobionego na sportowo Fiata 126 z silnikiem 127, po Mercedesa, który jednak – mimo komfortu – stwarzał jej kłopoty z parkowaniem. Dziś samochód ma dla niej zupełnie inne znaczenie niż kiedyś. „Pomaga mi przede wszystkim w dojazdach do pracy i – w miarę potrzeby – w szybkim przemieszczaniu się. Zaczęłam doceniać ekonomiczne samo-



chody w sytuacji, gdy zdrożało paliwo”. Nowe Seicento byłoby dla niej i córki Katarzyny (uczenicy IV klasy liceum) idealne. Tanie w eksploatacji, zrywnie, posiadające dobre hamulce. Odczuła to podczas testu na zatłoczonej drodze w okolicach Mikołowa.

O ile silnik w odnowionej gamie Seicento jest zupełną nowością i stanowi poważny krok do przodu, o tyle zmiany w nadwoziu choć istotne, są mniej widoczne. Mimo to testowane samochody wzbudzały na trasie spore zainteresowanie, zwłaszcza wśród młodych ludzi. „W Ustroniu – dodaje pani Iwona – wjechało za nami na parking „stare” Seicento, którego kierowca nie wiedząc o wprowadzeniu na rynek nowej wersji, nie ukrywał zaskoczenia dokonanymi zmianami”.



► **Wacław Cierniak** – brygadzysta z wydziału montażu, zwraca uwagę na nowy zderzak, który zmienia wygląd samochodu, na ładny wystrój wnętrza i wygodne fotele. W jego przekonaniu nowe Seicento ma w sobie to „coś”, co decyduje o tym, czy samochód przypada do gustu, czy nie. W Sportingu, odnosi się wrażenie jazdy sportowym samochodem, co może sprawić kierowcy sporo radości. Drążki stabilizacyjne sprawiają, że samochód prowadzi się lepiej zwłaszcza przy dużych nachyleniach. Pan Wacek mówi to jako doświadczony kierowca, który wie, że jakiegokolwiek usterki układu jezdnego przenoszą się przez zespół napędowy, na kierownicę i nadwozie. Tego się nie da nie zauważyć, to jest wyczuwalne w trakcie jazdy i nie trzeba jakiegось dodatkowej koncentracji. „Samochód nie sprawiał mi żadnych kłopotów, i poza tym, że przy jeździe po drodze żwirowej kamyczki biły w tylne nadkola, nie zauważyłem żadnych niepokojących odgłosów”. Pan Wacław lubi szybką jazdę, jeżeli tylko pozwalają na to warunki atmosferyczne. „Wolno to nie zawsze znaczy bezpiecznie i na odwrót.” – mówi. Najbardziej spodobał mu się odcinek górski. „Na krętych drogach – powiada – często trzeba zmieniać biegi i to mnie naprawdę rajcuje”.



Małgorzata Polaszek, pracująca na linii montażowej, na początkowym odcinku trasy nie ukrywała niepewności za kierownicą. „Mąż nastraszył mnie, że nie dam sobie rady, ponieważ jeżdżę jedynie po mieście. Rzeczywiście, na dalszej trasie zawsze mi ktoś towarzyszy, najczęściej mąż i dwaj synowie: 10-letni Mateusz i o rok młodszy Maciej. Dzieci lubią ze mną jeździć ponieważ starszemu pozwalam usiąść obok siebie na przednim siedzeniu.



Młodszy, siedząc z tyłu, nie może tego przeżyć. Ale to są zupełnie inne sytuacje. Niedługie trasy, tutaj zdana byłam tylko na siebie. Dobrze, że zawsze jechał za mną pan Wacek, który nade mną czuwał”.

„Pracuję w fabryce produkującej samochody, a to oznacza, że muszą one być dobrej jakości. Inaczej zaprzeczylbym swoim kwalifikacjom” – mówi **Andrzej Tokarz** – kierownik zespołu technologicznego w wydziale

montażu. Dla niego nowe Seicento ma charakter. Jest bardziej dynamiczny od poprzedniego modelu. Dane techniczne potwierdzają, że silnik jest przyjazny środowisku, a to duża zaleta tego samochodu, z czego nie każdy zdaje sobie sprawę. Zmieniła się estetyka wnętrza, nowe kolory tapicerki, lepszy jakościowo materiał, inne podświetlenie licznika – zielony był kolorem zimnym. „Przydałby się taki mały, tani w eksploatacji samochód, bo naszą Sieną dojeżdża do pracy żona Joanna, a mnie pozostaje autobus” – mówi pan Andrzej. Zapewnia, że nowe Seicento jest szybkie i naprawdę ekonomiczne. Powinno się podobać, bo spełnia wszystkie wymogi małego samochodu dobrego do pracy i do jazdy miejskiej. „Dla nas, wskaźnikiem jakościowym na montażu, jest Quality Tracking, czyli ocena samochodów przez tych, którzy je kupili. Dzisiaj mieliśmy okazję wystąpić w roli oceniających te samochody i zrobić to lepiej niż zwykły klient, który nie dostrzega wielu rzeczy, na które my jesteśmy szczególnie wyczuleni dzięki naszej wiedzy technicznej. Wiemy gdzie patrzeć i na co zwracać uwagę. Dlatego w ocenie samochodów jesteśmy bardziej krytyczni niż nasi klienci”.



Ogniwa jednego łańcucha

Jacek Albiński

Koń zrobił wielkie oczy i postawił uszy, a dorożkarz znieruchomiał. Obaj wyglądali jak wrośnięci w Plac Zamkowy. Chociaż razem wiele w tym miejscu przeżyli, chyba nigdy dotąd nie widzieli wielkiego, buczonego traktora, wytaczającego się z bramy prowadzącej na dziedziniec Zamku Królewskiego.

Kiedy złamiemy nogę i przez parę tygodni jesteśmy opakowani gipsem, dowiadujemy się, co to znaczy szybko przejść z pokoju do kuchni na zdrowych kończynach, a zanim nadjedzie autobus, przeżywamy katusze gorączkowo myśląc, jak tu wsiąść. Czy potrafią być schody, wie każda mama, która musiała kiedyś po nich wnosić głęboki wózek z niemowlęciem, albo lokator dziesiątego piętra, kiedy zepsuje się winda.

Potrzeba swobody poruszania się w każdych warunkach, jakie stworzył sobie człowiek, jest dla niego tak elementarna, jak jedzenie i sen. Dlaczego zatem tak trudno dostrzega się tę potrzebę u osób upośledzonych i niepełnosprawnych? Jakie bariery muszą pokonać ludzie zdrowi, żeby niepełnosprawni mogli żyć bez barier?

Na te i inne pytania starali się odpowiedzieć uczestnicy konferencji Fiat Autonomy „Swoboda Poruszania się Osób Niepełnosprawnych – Teoria i Praktyka”, zorganizowanej

przez Grupę FIAT na Zamku Królewskim w Warszawie.

Październikowe przedpołudnie przed konferencją było słoneczne, ale trochę zimne. Może dlatego na początku nie było tłumów oglądających na dziedzińcu zamkowym ekspozycję pojazdów Grupy Fiat, na której pokazano imponujące możliwości głównego organizatora w dziedzinie ułatwień transportowych dla osób niepełnosprawnych. Największym eksponatem był niebieski ciągnik New Holland Bizon przystosowany do obsługi przez osoby z dysfunkcją kończyn, ten sam, który później wprowadził w zdumienie dorożkarską parę. Za to w wielkiej sali zamkowej, ponad trzysta osób z całej Polski, dziennikarzy, naukowców, urzędników różnego szczebla i z różnych resortów oraz samych zainteresowanych, dzieliło się doświadczeniami, chwaliło osiągnięciami i wygłaszało poglądy na temat sytuacji osób niepełnosprawnych, którym w naszych miastach przychodzi przemieszczać się z miejsca na miejsce, wchodzić do gmachów publicznych,



- ▲ O problemach osób niepełnosprawnych wszyscy mówili jednym głosem
- ◀ Z Konstancina przywieziono symulator jazdy, który może służyć każdemu

ale też do własnych domów. Fiat pokazał, że samochód, traktor czy kombajn odpowiednio skonstruowane, mogą służyć ludziom upośledzonym ruchowo.

Drzwi na łańcuch

Można czasem odnieść wrażenie, że problematyka osób niepełnosprawnych często mieści się w naszym kraju w kategoriach deklarowanej politycznej poprawności lub mniejszego albo większego współczucia. Tymczasem rzecz dotyczy realizowania w praktyce jednej z konstytucyjnych wolności obywatelskich – prawa do swobodnego poruszania się.

Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej ocenia, że w Polsce około 100 tysięcy osób porusza się na wózkach inwalidzkich. Według szacunków Polskiej Akademii Nauk, w naszym społeczeństwie żyje około 5 mln 400 tys. osób niepełnosprawnych o różnym stopniu i rodzaju upośledzenia, czyli niemało. W Polsce daleko jeszcze do jednolitego systemu, który mógłby zapewnić osobom niepełnosprawnym nor-

malne funkcjonowanie. Istniejący od roku 1993 rządowy program zapewnienia mobilności ludziom z ograniczeniami ruchowymi i wieloletni program dostosowawczy w tej dziedzinie oraz znowelizowane prawo transportowe i budowlane stwarzają wprawdzie możliwości działania, ale w praktyce są instrumentem dalece niedoskonałym. Istotą funkcjonowania takich systemów na całym świecie jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym możliwości przemieszczania się. Niepełnosprawny musi mieć możliwość samodzielnego wyjścia z mieszkania i z budynku oraz dotarcia bez przeszkód do przystanku komunikacji miejskiej, nawet jeżeli po drodze są przejścia podziemne. Na rozkładzie jazdy osoba taka powinna bez trudu znaleźć kurs autobusu, tramwaju lub mikrobusu odpowiednio przystosowanego do przewozu inwalidów, wsiąść doń, (a raczej wjechać), odbyć wygodną podróż, i bez trudu wysiąść. Bez względu na to, czy udaje się do sklepu, urzędu, kina, teatru, restauracji, do pracy lub w inne wybrane przez siebie miejsce przeznaczenia, osoba na wózku powinna swobodnie tam dotrzeć na równi z ludźmi pełnosprawnymi. „Łańcuch” skraca się, kiedy niepełnosprawny ma własny samochód, wydłuża zaś, kiedy podróżuje pociągiem albo samolotem. Zawsze jednak musi to być logiczny i spójny ciąg. Jedno słabe ogniwo i łańcuch pęknie. Wtedy człowiek na wózku zostanie w domu i łańcuch może najwyżej posłużyć mu do zamknięcia drzwi.

Od roku 1994 obowiązują nowe przepisy budowlane nakazujące uwzględnianie potrzeb osób niepełnosprawnych przy wznoszeniu nowych budynków, co jednak nagminnie się ▶

► ignoruje. Często inżynier, projektując najprostszy chodnik, zapomina we właściwym miejscu obniżyć krawężnik, a co dopiero mówić o podjazdach, poręczach, odpowiednio dużych windach i toaletach. To samo dotyczy przystanków, dworców kolejowych, przejść podziemnych i całego szeregu innych miejsc. Coś się zmienia, ale zdecydowanie za wolno. Zgadza się z tym i minister transportu i kierownik warsztatów w spółdzielni inwalidów. „Z mojego okna pełnomocnika rządu do spraw osób niepełnosprawnych bardzo dobrze widać wszystkie dysonanse pomiędzy deklaracjami i praktyką, a nade wszystko, powszechnie widoczny jest w naszym społeczeństwie brak wiedzy na temat potrzeb osób niepełnosprawnych” – mówiła Joanna Staręga-Piasek, podsekretarz stanu w ministerstwie pracy.

Resort transportu oblicza, że około 70 proc. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich jest czynnych zawodowo i prowadzi na tyle aktywny tryb życia, na ile pozwalają im warunki zewnętrzne. Na pytanie, ile z pozostałych ponad 5 milionów mogłoby robić to samo, gdyby dano im taką możliwość, nie ma odpowiedzi.

Rosnąca liczba specjalistycznych środków komunikacji miejskiej, zachęca osoby niepełnosprawne do wychodzenia z domów. Mimo nieprzyjaznych ulic, schodów i wysokich krawężników, tłumiona nieraz latami chęć życia wśród innych ludzi okazuje się silniejsza od obaw. Rośnie nadzieja na to, że z każdym dniem będzie łatwiej. Ale największe udogodnienia zupełnie tracą sens, kiedy kierowca autobusu zapomni obniżyć podłogę, a pasażerowie obojętnie miną wózek inwalidzki, zostawiając na przystanku siedzącego na nim człowieka.

Efekt śnieżnej kuli

Autonomy powstał w listopadzie roku 1994 jako inicjatywa Fiata Auto. Program zaczął się rozpowszechniać w innych państwach europejskich i dzisiaj obejmuje już inne spółki Fiata – New Holland, Iveco, Magneti Marelli, towarzystwo ubezpieczeniowe Toro Assicurazioni i Centrum Badawcze Fiat. W zaliczonym do jednego z 26 ośrodków Autonomy działających w 12 krajach europejskich, Centrum Kształcenia i Rehabilitacji Inwalidów Fundacji Ochrony Zdrowia w Konstancinie pod Warszawą, na przekazanym przez Fiata symulatorze jazdy, osoby niepełnosprawne mogą ocenić, czy są w stanie nauczyć się prowadzić samochód i zdobyć prawa jazdy traktowane jak uprawnienia zawodowe. Umberto Quadrino, zastępca dyrektora generalnego Grupy Fiat, powiedział w Warszawie, że koncern traktuje osoby niepełnosprawne jak wszystkich innych potencjalnych klientów, mimo bardzo specyficznych wymagań, jakie przed producentem samochodów stawiają ograniczenia ruchowe kierowcy.



▲ Umberto Quadrino
(w środku) i minister
transportu Jerzy Widzyk
(z lewej) na dziedzińcu
zamkowym
◀ Dyrektor Generalny
Fiat Auto Poland
Massimo Gentilini
(z prawej)

„W Fiacie każdy, kto uczestniczy w programie Autonomy, czuje się moralnie zobowiązany do pracy na rzecz ludzi ciężko doświadczonych przez los. Współpracujemy z licznymi organizacjami, instytucjami państwa, samorządami, wolontariuszami. Ta wspólna inicjatywa sektora prywatnego i publicznego wskazuje, że dobra wola i wspólny cel pozwalają zrozumieć, dlaczego program Autonomy nie wziął się znikąd. Powołaniem biznesu we współczesnym świecie jest również gotowość do niesienia pomocy innym i stanowi część misji, jaką Fiat ma do spełnienia”. Ostatnio Fiat wystąpił do Komisji Europejskiej z inicjatywą utworzenia wspólnego programu pod nazwą „Consensus”, umożliwiającego wypracowanie wspólnych dla całego kontynentu jednolitych regul wydawania praw jazdy osobom o poważnych ograniczeniach swobody poruszania się. Celem tej inicjatywy jest też wywieranie wpływu na sposoby projektowania samochodów. Na dziedzińcu zamkowym pokazano furgonetkę Fiat Scudo – jeden z pierwszych na świecie samochodów, w którym osoby niepełnosprawne zajmują miejsce za kierownicą nie ruszając się z wózka inwalidzkiego. To S (cudo) jest efektem realizacji przez Fiata innego, finansowanego częściowo z funduszy Unii Europejskiej programu pod nazwą „Transwheel”. „Deklaruję wszelką pomoc i współdziałanie ze wszystkimi, którzy problematykę wyrównywania szans dla osób niepełnosprawnych w Polsce traktują odpowiedzialnie i są osobiście zainteresowani sukcesem w tej dziedzinie. Mam nadzieję, że uda nam się razem wywołać efekt „śnieżnej kuli”, również w świadomości społecznej” – powiedział Umberto Quadrino.



▲ Zgromadzono imponującą kolekcję pojazdów i urządzeń dla ludzi z różnym stopniem niepełnosprawności

Trzeci filar

Polska edycja konferencji Autonomy uznana została za największe i najbardziej reprezentatywne forum na rzecz osób niepełnosprawnych, jakie do tej pory zorganizowano w naszym kraju. Po raz pierwszy w Polsce, opiniotwórcze gremium złożone z przedstawicieli różnych środowisk, głośno powiedziało, że problemy komunikacyjne osób niepełnosprawnych, po pierwsze – powinny być dostrzegane we właściwych proporcjach i w odpowiedniej skali, po drugie – muszą zostać w sposób jednolity i czytelny uregulowane przez prawo, i po trzecie – należy je realizować na solidnym gruncie ekonomicznym, niezależnym od koniunkturalnych wahań.

Wynikający z ustaw postulat finansowania przez budżet modernizacji infrastruktury komunikacji miejskiej, kolei, dróg i autostrad jest realny tylko w części. Dla programu długofalowych i kosztownych inwestycji finansowanych głównie z ciągle dziurawego budżetu, i w warunkach polskiej rzeczywistości transportowej graniczącej niekiedy z dyskryminacją osób niepełnosprawnych, innym wyjściem jest rozwój indywidualnej motoryzacji dla tej grupy. Na podstawie danych z towarzystw ubezpieczeniowych, ministerstwa zdrowia i PFRON, liczbę kierowców niepełnosprawnych jeżdżących

własnymi samochodami szacuje się w Polsce na około 300 tysięcy, co daje współczynnik 55 samochodów inwalidzkich na 1000 osób. Gdyby współczynnik ten miał dorównać średniej krajowej, w Polsce musiałoby jeździć samochodami milion 300 tysięcy osób niepełnosprawnych. Być może sprawa jest bardziej skomplikowana, ale na pewno warto sprawdzić tezę, czy z rynkowego punktu widzenia nie mamy przypadkiem ni-
szy o rozmiarach wielkiej dziury, na milion samochodów.

Samochody inwalidzkie są droższe niż normalne. Trudno jednak mówić o wyrównywaniu szans w sytuacji, kiedy obłożone są podatkiem akcyzowym, 6-procentowym VAT-em, a dodatkowe wyposażenie traktowane jest jak podwyższony standard. Nadzieję na pojawienie się w Sejmie RP tej problematyki dała deklaracja posła Bogusława Liberadzkiego z parlamentarnej komisji transportu: „Partner publiczny jest nam potrzebny jako pośrednik pomiędzy samymi zainteresowanymi i producentami sprzętu. Na tych trzech filarach powinien oprzeć się cały system, który niekoniecznie musi funkcjonować według reguł wolnego rynku”.

„Trzeci filar” zorganizował konferencję i powiedział, co chce i może zrobić. Czas zabrać się za dwa pozostałe.

Ostatnim uczestnikiem konferencji jaki opuścił Zamek Królewski w Warszawie był traktor.

Alfa 147 samochodem roku 2001



Już po raz dziesiąty model Fiata Auto otrzymuje najbardziej prestiżowe na świecie wyróżnienie przyznawane sektorowi samochodowemu. Jest to absolutny rekord, biorąc pod uwagę fakt, że przedsiębiorstwa samochodowe plasujące się na drugim miejscu w tej klasyfikacji (Ford i Renault) zwyciężyły tylko czterokrotnie. Podczas ostatnich siedmiu edycji, ów prestiżowy tytuł przypadł aż cztery razy firmie Fiat Auto: na 1995 r. otrzymał go Fiat Punto, na 1996 Fiat Bravo/Brava, na 1998 Alfa 156 i na rok 2001, Alfa 147.

Alfa 147 wygrała z 238 głosami, wyprzedzając w kla-

syfikacji pozostałe dziewięć modeli: Forda Mondeo, Toyotę Prius, Audi A2, Mercedesa Klasy C, Opla Corsę, Volvo S60/V70, Chryslera PT/C, Peugeota 607 i Citroëna Picasso.

Ceremonia przyznania nagrody „Samochodu Roku”, zorganizowana tym razem przez redakcję „Sterny”, odbędzie się w Hamburgu 25 stycznia 2001 roku.

Nagrodę „Car of the Year” po raz pierwszy przyznano w roku 1964. Jury składa się obecnie z 56 dziennikarzy specjalizujących się w tematyce motoryzacyjnej, reprezentujących 21 krajów europejskich.

Do konkursu mogą być dopuszczone nowości samo-



Międzynarodowe jury złożone z 56 dziennikarzy motoryzacyjnych, reprezentujących 21 krajów europejskich, przyznało tytuł samochodu roku 2001 Alfie 147.

chodowe, które w ciągu roku lansowane są na przynajmniej pięciu rynkach Europy. Ocenie poddawane są następujące aspekty: design, komfort, bezpieczeństwo, ekonomiczność eksploatacji, łatwość prowadzenia, osiągi, funkcjonalność, poszanowanie dla środowiska oraz relacja ceny i wyposażenia.

Pierwsza selekcja 10 modeli dopuszczonych do końcowej oceny dokonywana jest wśród wszystkich nowych modeli wylansowanych na rynku.

Każdy juror dysponuje 25 punktami do oceny 10 modeli finałowych; modelowi, który uważa za najlepszy, może przyznać maksimum 10 punktów. ■



Alfa 147 w liczbach

- 3** miesiące trwało uruchomienie do osiągnięcia docelowej wielkości produkcyjnej,
- 250** sztuk wynosi dzienna produkcja docelowa,
- 710** miliardów lirów zainwestowanych: z tego 470 mld na wprowadzenie do produkcji i 240 na badania i rozwój,
- 188** młodych pracowników przyjęto do zakładu w Pomigliano d'Arco przy produkcji Alfie 147,
- 20000** zamówień zebranych w Europie w ciągu pierwszego tygodnia po wylansowaniu modelu na rynku,
- 400000** godzin poświęconych na kształcenie i szkolenia pracowników zaangażowanych przy produkcji pojazdu.

Samochód roku w Grupie FIAT

Modele Fiat Auto, które zdobyły tytuły „Samochodów Roku”:

FIAT 124	(1967)
FIAT 128	(1970)
FIAT 127	(1972)
LANCIA DELTA	(1980)
FIAT UNO	(1984)
FIAT TIPO	(1989)
FIAT PUNTO	(1995)
FIAT BRAVO/BRAVA	(1996)
ALFA 156	(1998)
ALFA 147	(2001)



Klasyfikacja wg marki od 1964 roku

FIAT	7 zwycięstw	ALFA ROMEO	2 zwycięstwa
FORD	4 zwycięstwa	AUSTIN	1 zwycięstwo
RENAULT	4 zwycięstwa	LANCIA	1 zwycięstwo
CITROËN	3 zwycięstwa	NISSAN	1 zwycięstwo
AUDI	2 zwycięstwa	NSU	1 zwycięstwo
OPEL	2 zwycięstwa	MERCEDES	1 zwycięstwo
PEUGEOT	2 zwycięstwa	PORSCHE	1 zwycięstwo
ROVER	2 zwycięstwa	VOLKSWAGEN	1 zwycięstwo
SIMCA	2 zwycięstwa	TOYOTA	1 zwycięstwo



Oferta nie tylko na pokaz

Tekst i zdjęcia: Jerzy Wróbel

W październiku, na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich, producenci maszyn rolniczych po raz kolejny przedstawiali swoją ofertę handlową na targach Polagra Farm 2000. W podobnym terminie, w Więckowicach k/Poznań, na Wystawie Agro-Show pokazano maszyny rolnicze.

New Holland Bizon tradycyjnie mocno zaakcentował swą obecność na Targach Polagra Farm wystawiając na powierzchni ponad 450 m. kw. kombajny zbożowe i ciągniki dla polskich rolników. Prezentowaliśmy trzy kombajny: największy New Holland TX 64, zmodernizowany Bizon Rekord oraz przebój rynków wschodnich, Bizon BS. Rodzina traktorów New Holland reprezentowana była przez modele z serii 56, 90, 70, TL i TM o mocy od 70 do 240 KM.

Przy maszynach, wśród tłumu zwiedzających, cały czas przebywali pracownicy ze służb marketingowych i technicznych NHB m. in. Józef Dębski, Henryk Jakubowski, Sławomir Sikora, Mirosław Tokaj, Adam Sulak. Demonstrowali maszyny i udzielali wyczerpujących informacji na ich temat. Przedstawiali warunki zakupu kombajnów i ciągników – informowali o liniach kredytowych i leasingowych, a zainteresowani otrzymywali namiary na

najbliższych dealerów NHB. Wewnątrz efektownie prezentującego się pawilonu recepcyjnego odbywały się rozmowy handlowe. Wśród zaproszonych gości dużą grupę stanowili przedstawiciele sfer rządowych, banków i firm z Białorusi i Ukrainy – państw, w których kombajny z Płocka znane są bardzo dobrze. Była również okazja do przeprowadzenia szeregu rozmów z dziennikarzami prasy rolniczej, którzy interesowali się aktualną sytuacją fabryki w Płocku. Trwającą modernizacją zakładu, planami produkcyjnymi i dalszym rozwojem.

Wystawa Agro-Show, zorganizowana na polach w podpoznańskich Więckowicach zgromadziła również wielką liczbę wystawców oraz wytwórców środków produkcji dla rynku rolniczego. Tam New Holland Bizon reprezentował dealer na Polskę Północno-Zachodnią, firma Raiffeisen Agro-Technika z Brzozy k/Bydgoszczy. Dealera wspomagali pracownicy działu sprzedaży NHB – Ryszard Na-



- ▲ Zwiedzających ciekawiło wszystko
- ◀ Z nadzieją na wzrost sprzedaży

wrocki i Jacek Dąbrowski oraz demonstratorzy sprzętu – Mirosław Chaberek i Wiesław Kamiński. Na dużej powierzchni, na co pozwalały przystępne ceny jej wynajmu, pokazano szerszy niż na Polagrze asortyment wyrobów. Zwiedzający mogli ponownie zobaczyć to, co w Poznaniu, a ponadto inne produkty New Holland: kombajny TC 56 i TX 66, sieczkarnię samojezdną FX 48, ładowarkę teleskopową LM 430 oraz ciągniki.

Wystawa Agro-Show, to nie tylko statyczna prezentacja maszyn, ale również pokazy pracy w polu ciągników z agregatami uprawowymi. W pokazach tych brały udział trzy ciągniki New Holland. Ich dynamiczne przejazdy wzbudzały aplauz obserwujących. Zwiedzający gromadzili się nie tylko bezpośrednio przy maszynach, ale również w ogromnym namiocie, gdzie toczyły się bardziej szczegółowe rozmowy.

Na Targach Polagra i na Agro-Show nie można być nieobecnym, co widać również po zachowaniu innych firm. To doskonałe miejsce na przybliżenie potencjalnym klientom oferty handlowej, wzmacnianiu marki i dalszej budowy wizerunku New Holland na rynku polskim. Firma liczy na to, że nawiązane kontakty zaowocują wzrostem sprzedaży, zarówno kombajnów, jak i ciągników. ■

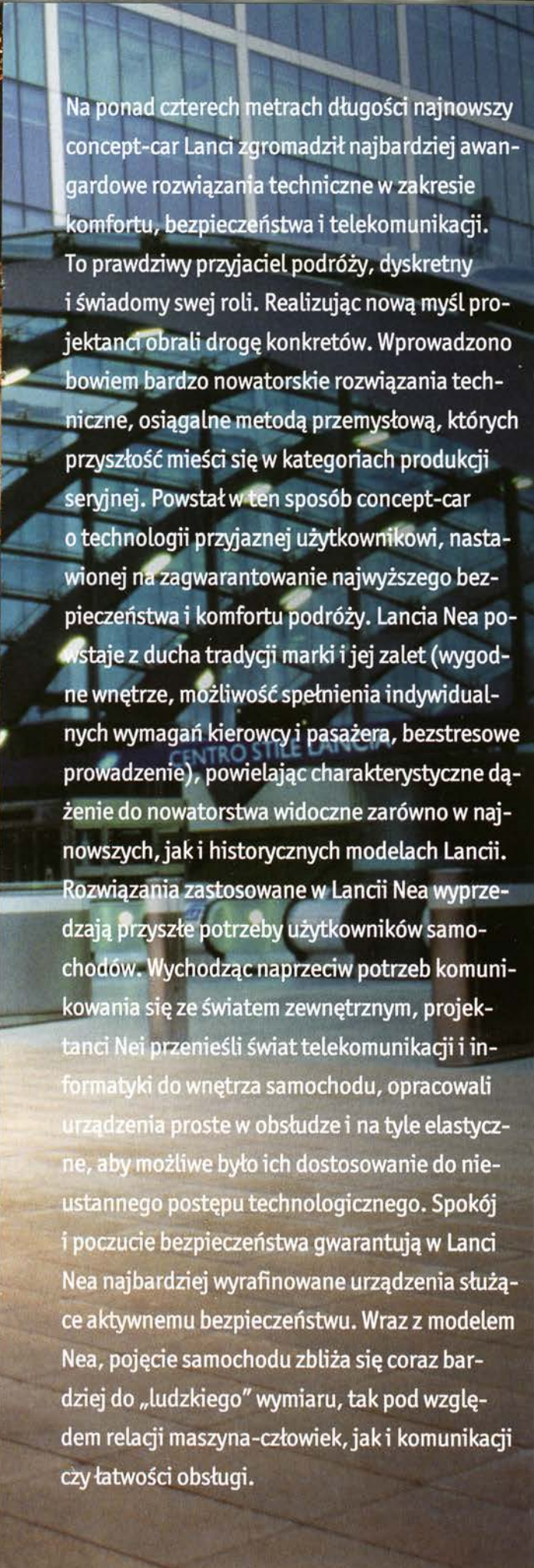
Lancia Nea

Paola Ravizza

samochód przyszłości

Służy pomocą i ochronia w niebezpiecznych sytuacjach.
Dialog z nim jest prosty i bezpośredni jak z prawdziwym przyjacielem.
Takim właśnie założeniom podporządkowali się projektanci Lancii Nea.





Na ponad czterech metrach długości najnowszy concept-car Lanci zgromadził najbardziej awangardowe rozwiązania techniczne w zakresie komfortu, bezpieczeństwa i telekomunikacji. To prawdziwy przyjaciel podróży, dyskretny i świadomy swej roli. Realizując nową myśl projektanci obrali drogę konkretów. Wprowadzono bowiem bardzo nowatorskie rozwiązania techniczne, osiągalne metodą przemysłową, których przyszłość mieści się w kategoriach produkcji seryjnej. Powstał w ten sposób concept-car o technologii przyjaznej użytkownikowi, nastawionej na zagwarantowanie najwyższego bezpieczeństwa i komfortu podróży. Lancia Nea powstaje z ducha tradycji marki i jej zalet (wygodne wnętrze, możliwość spełnienia indywidualnych wymagań kierowcy i pasażera, bezstresowe prowadzenie), powielając charakterystyczne dążenie do nowatorstwa widoczne zarówno w najnowszych, jak i historycznych modelach Lancii. Rozwiązania zastosowane w Lancii Nea wyprzedzają przyszłe potrzeby użytkowników samochodów. Wychodząc naprzeciw potrzebom komunikowania się ze światem zewnętrznym, projektanci Nei przenieśli świat telekomunikacji i informatyki do wnętrza samochodu, opracowali urządzenia proste w obsłudze i na tyle elastyczne, aby możliwe było ich dostosowanie do nieustannego postępu technologicznego. Spokój i poczucie bezpieczeństwa gwarantują w Lanci Nea najbardziej wyrafinowane urządzenia służące aktywnemu bezpieczeństwu. Wraz z modelem Nea, pojęcie samochodu zbliża się coraz bardziej do „ludzkiego” wymiaru, tak pod względem relacji maszyna-człowiek, jak i komunikacji czy łatwości obsługi.

Nea jest concept-car'em, który rozpoznaje otaczające go przedmioty, komunikuje się z podróżującymi, wprowadza ich do wnętrza otwierając drzwi i regulując pozycję kierownicy. W przypadku wyjątkowego niebezpieczeństwa, samodzielnie hamuje i omija przeszkodę.

Na długości 4,10 metra Nea („po grecku „nowa”) wprowadza najnowsze rozwiązania techniczne, telekomunikacyjne i elektroniczne. Niektóre z nich, choć nie są absolutną nowością, wspólnie z innymi, gwarantują poziom bezpieczeństwa i komfortu nie mający sobie równych. Jest to samochód przewidziany na najbliższą przyszłość, gdyż spora część rozwiązań technologicznych jest już stosowana w praktyce, natomiast pozostałe czeka to już niebawem.

Cały system czujników antyuderzeniowych wytwarza wokół pojazdu strefę bezpieczeństwa. Około dziesięciu radarów i kamer śledzi najbliższe otoczenie samochodu. System kontrolny nie tylko ostrzega prowadzącego za pomocą odpowiedniej sygnalizacji świetlnej i akustycznej, lecz w razie potrzeby uruchamia system hamowania bądź omijania przeszkody.

To nie jest fantastyka naukowa. Umiejętność samodzielnego reagowania na przeszkody została już przetestowana na torze próbnym. Zastosowanie tego systemu na drodze to tylko kwestia czasu. Za kilka lat, jak zapewniają eksperci, podobne manewry można będzie oglądać w ruchu miejskim.

Lancia Nea jest zatem badawczym laboratorium na czterech kółkach. Poza technologią bezpieczeństwa aktywnego, wnosi nowatorskie rozwiązania w stylizacji nadwozia.

Zaparkowany samochód jawi się jak rzeźba. Osłona chłodnicy wbudowana jest w maskę pojazdu. Samoregulacyjne przednie reflektory wykonane są na wzór weneckich żaluzji. Pozornie samochód nie posiada szyb. Są one bowiem w tym samym kolorze co nadwozie. Wykonane zostały z elektrochromowego szkła wykorzystywanego dotychczas w przemyśle budowlanym do płaskich powierzchni. Niebawem takie szkło znajdzie zastosowanie także w powierzchniach łamanych. Zmiana koloru będzie efektem wykorzystania różnicy naładowania elektrycznego na powierzchni szyb, które rozświetlają się, kiedy właściciel zbliża się do samochodu. W rzeczywistości nie jest to magia lecz rezultat polecenia wysłanego za pomocą, podobnej do kredytowej, karty elektronicznej, którą kierowca nosi przy sobie. Karta ta emituje sygnały rozpoznawane przez samochód.

Aby wejść do wnętrza pojazdu, wystarczy musnąć czujniki umieszczone w drzwiach. Te ostatnie, bardzo szerokie, otwierając się samoczynnie, umożliwiają łatwy dostęp także do tylnej części. Aby jeszcze bardziej usprawnić wsiadanie do sa- ►



mocho, siedzenia przednie obracają się, natomiast tylne przesuwają się do przodu, a następnie – po zajęciu przez podróżujących miejsc – powracają do właściwej pozycji. Według zapamiętanych poleceń Nea reguluje także siedzenie kierowcy, pozycję kierownicy oraz wewnętrzną temperaturę.

Jak prawdziwy przyjaciel, Lancia Nea wita na swoim pokładzie, pyta czy uruchomić pojazd od razu, czy też najpierw włączyć jedno z narzędzi komunikacyjnych (jak telediagnoza czy system nawigacji satelitarnej). W pierwszym przypadku kierowca może wybrać jedno z dwóch ustawień wskaźników: tradycyjne – wyświetlające na ekranie wszystkie informacje, bądź proste, czyli tylko prędkość i bieg. Aby uruchomić samochód, wystarczy dotknąć na ekranie ikonę „zapalanie”.

Wnętrze dominują polecenia głosowe. Projektanci wyeliminowali w ten sposób wszelkie ryzyko odrywania uwagi od prowadzenia, podnosząc w ten sposób bezpieczeństwo pojazdu. Żegnajcie wyłączniki, witajcie słowa. Nie ma potrzeby skandowania poszczególnych poleceń, gdyż samochód potrafi rozpoznać kluczowe wyrażenia w zdaniu. Nareszcie usprawiedliwiona będzie ludzka słabość „gadania do własnego samochodu”. A kto ten samochód prowadzi, ma wrażenie obcowania z pojazdem o cechach niemal ludzkich.

Telekomunikacyjny świat Nei dopieszcza także pasażerów. Mają do dyspozycji przenośny komputer podłączony do pokładowego, na którym oglądać mogą filmy w systemie DVD, wysyłać informacje pocztą elektroniczną, wchodzić do Internetu i systemu nawigacji satelitarnej oraz telefonu GSM. Mogą zatem pracować, relaksować się, porozumiewać, uzyskiwać informacje dotyczące podróży, stanu dróg, restauracji, turystycznych ciekawostek. Dla wszystkich dostępna jest dys-



koteka wirtualna, bowiem Nea dysponuje systemem zapamiętywania wielu płyt kompaktowych.

Także wyposażenie wnętrza jest efektem awangardowych poszukiwań projektowych. Poza tradycyjnymi materiałami jak drewno, metale i tkaniny, zastosowano miękkie i przezroczysty plastik. Wykonano też konsolę na kształt litery S, w której umieszczono nagrywarki płyt CD. Wywołuje to ciekawe wrażenie wzrokowe, gdyż wsparta na przezroczystej konsoli deska rozdzielcza, wygląda jak zawieszona w próżni. Podobne wrażenie wywołują siedzenia umocowane do całkowicie płaskiej podłogi.

Technologie zastosowane w prototypowym modelu nie są oczywiście czysto technologicznym ćwiczeniem. Są urzeczywistnieniem oczekiwań. Z jednej strony bowiem rośnie troska o bezpieczeństwo, z drugiej – współczesny boom w dziedzinie komunikacji przyzwyczaił ludzi do szybkich i prostych połączeń z całym światem z każdego miejsca i w każdej chwili.

Ale to nie koniec atutów Nei. Projektanci uwzględnili także praktyczne zastosowanie samochodu w ruchu drogowym. Krótka i wysoka Nea z samootwieranymi drzwiami sprawnie parkuje w najtrudniejszych miejscach, a napęd na cztery koła ułatwia manewry przy małych prędkościach. ■

Odlewnia pomysłów

Ośrodek doświadczalny Teksidu w Borgaretto rozwija nowe technologie produkcji odlewów z aluminium, magnezu i żeliwa. Za cel postawił sobie zredukowanie czasu produkcji, obniżenie kosztów i poprawę jakości.

LHIP czyli „Liquid Hot Isostatic Pressing” to proces stosowany w odlewnictwie do wyeliminowania chropowatości odlewów aluminiowych i prawie trzykrotnej poprawy właściwości wytrzymałościowych metalu. Po wykonaniu odlewów wprowadzane są one do wielkiego pojemnika z roztworami solnymi, a następnie, w temperaturze 500 stopni, poddane ciśnieniu tysiąca atmosfer. W ten sposób eliminowane są wszelkie niedokładności wewnętrzne struktury, które mogłyby spowodować uszkodzenie detalu poddawanego wielkim naprężeniom. Nowa technologia jest jedną z wielu powstałych w laboratoriach ośrodka doświadczalnego Teksidu w Borgaretto, niedaleko Turynu.

Przy opracowywaniu tego nowatorskiego rozwiązania technolodzy skorzystali z podobnego procesu, nieco dłuższego i bardziej złożonego, stosowanego w przemyśle lotniczym. Przeprowadzili nowe doświadczenia, uczynili proces prostszym, szybszym i mniej kosztownym, aby możliwe było jego wykorzystanie na szeroką skalę w produkcji komponentów samochodowych. Rezultaty są pozytywne.

Przedstawiony przykład ujmuje w sposób syntetyczny nadrzędną misję ośrodka technicznego Teksidu: rozwijanie nowych technologii

do produkcji części z żeliwa, a przede wszystkim z aluminium i magnezu. Są to materiały charakteryzujące się bardzo ciekawymi właściwościami, jak lekkość i łatwość recykulacji.

Magnez w szczególności pozwala na wykonywanie przedmiotów o skomplikowanych kształtach, lecz koszty realizacji nie pozwalają na masowe zastosowanie go w przemyśle samochodowym. Nowe technologie mogą obniżyć koszty przetwarzania i uczynić je bardziej konkurencyjnymi, a w niektórych przypadkach, bardziej korzystnymi w stosunku do tradycyjnych materiałów – żeliwa i stali. Na przykład poprzecznicę pod deską rozdzielczą w Marei, została wykonana z jednego odlewu magnezowego, podczas gdy w tradycyjnym procesie przewi- ➤



► dzianych jest 24 części ze stali ocynkowanej, tłoczonych a następnie łączonych.

Ośrodek powstał dwa lata temu dzięki poparciu profesora Sergio Gallo, prezesa honorowego Teksidu.

„Wcześniej, dla badań i prób doświadczalnych, musieliśmy znajdować czas pomiędzy jedną produkcją a drugą – wspomina prezes Gallo. – Dlatego wyłoniła się potrzeba stworzenia struktury poświęconej wyłącznie tym pracom. Dla Teksidu oznacza to prawdziwe otwarcie na świat. Współpracuje bowiem nie tylko z sektorami Teksidu, lecz także z Centrum Badawczym Fiata oraz instytutami uniwersyteckimi, jak na przykład, Massachusetts Institute of Technology w Bostonie”.

Biura i laboratorium doświadczalne mieszczą się w budynku Odlewów Specjalnych Teksidu, gdzie powstają

► **Urządzenie doświadczalne do LHIP w Borgaretto**

▼ **Dwa odlewy aluminiowe. Ten po prawej został poddany procesowi LHIP. Gołym okiem widać, że element jest bardziej zwarty, pozbawiony chropowatości w stosunku do części nie poddanej obróbce. Według testów laboratoryjnych jego wytrzymałość mechaniczna jest trzykrotnie wyższa od tradycyjnych odlewów.**



komponenty do przemysłu lotniczego i bioinżynierii. Zatrudnionych jest siedem osób, a koordynacją ich prac zajmuje się, odpowiedzialny za nowatorstwo w Teksidzie, Claudio Mus.

„Raz w tygodniu – mówi – organizujemy tzw. spotkania naukowców, podczas których omawiamy nowe pomysły, nawet te najdziwniejsze, dyskutowane podczas licznych spotkań z innymi naukowcami. Jest to najbardziej twórcza



i przyjemna chwila w całej pracy; w końcu jesteśmy tą wielką grupą, której płaci się za marzenia. No i, oczywiście, za ich urzeczywistnienie”.

W ten sposób powstały najbardziej rewolucyjne rozwiązania dla odlewni. Niekiedy, wyjaśnia Claudio Mus, pomysły są rezultatem obserwacji procesów stosowanych w innych dziedzinach. Jednym z przykładów jest wykorzystanie komory cieplnej przy wtryskiwaniu magnezu do

matryc. Skorzystano w tym przypadku z doświadczeń w przemyśle plastikowym. Tu bowiem stosowane są przewody i wtryskiwacze wprowadzające substancję w stanie płynnym przy temperaturze 200 stopni. System ten pozwala prawie całkowicie wyeliminować ubytki, w przeciwieństwie do tradycyjnych odlewów, gdzie wydajność metalu jest oceniana na około 50%.

„Naszym zadaniem – kontynuuje Mus – jest rozwinięcie nowoczesnych rozwiązań możliwych do praktycznego zastosowania w ciągu kilku lat. Nie możemy tracić czasu na każdy rodzaj doświadczeń, lecz nie przestajemy śledzić najnowszych badań prowadzonych na całym świecie. Takimi są, na przykład, te dotyczące zastosowania tzw. lodu metalowego – aluminium utrzymanego w stanie półstałym poprzez urządzenie, które je podgrzewa i miesza – naszym maszyną do lodów, pracującą w temperaturze 500 stopni. Kiedy technologia ta będzie gotowa do zastosowania w przemyśle na szeroką skalę i po konkurencyjnych kosztach, będziemy w gronie pierwszych, którzy z niej skorzystają”.

zbliżenie

Firma bez granic

Teksid jest największym włoskim przedsiębiorstwem metalurgicznym. Zatrudnia 14.500 pracowników w 30 zakładach zlokalizowanych we Włoszech, Portugalii, Francji, Polsce, Turcji, Kanadzie, Stanach Zjednoczonych, Meksyku, Brazylii, Argentynie i Chinach. Jego produkcja obejmuje głowice cylindrów i korpusów silników z żeliwa i aluminium oraz elementy z magnezu przeznaczone przede wszystkim dla przemysłu samochodowego. W gronie klientów znajduje się nie tylko Fiat, ale także General Motors, Chrysler, Ford, Cummins i Renault, od której Teksid wykupił ostatnio sześć odlewni we Francji i Portugalii. Sektor samochodowy stanowi 98% działalności Teksidu, lecz firma wykonuje także elementy dla przemysłu biotechnologicznego (protezy biodrowe, zastawki sercowe) oraz dla przemysłu kolejowego, lotniczego i kosmicznego.





CieŜarówka pełna rekordów

Franco Daria

EuroCargo Iveco jest najczęściej nagradzaną na świecie ciężarówką. Od stycznia wyposażona zostanie w nieznany dotychczas silnik Tector. W przypadku tego modelu, technologia znakomicie pogodziła doskonałe osiągi silnika z niskim zużyciem paliwa, emisją spalin i kosztami eksploatacji.

Niezawodność, siła i nowatorstwo – to atuty silników Tector, zaprezentowanych ostatnio międzynarodowej prasie. Od stycznia przyszłego roku zostanie w nie wyposażona odnowiona gama modeli EuroCargo.

Niezwykłą wytrzymałość i lekkość zawdzięczają jednocześnie zastosowaniu nowatorskich materiałów i technologii. Wprowadzenie w silniku systemu wtrysku „common rail”, pozwala na uzyskanie najwyższego w tej klasie poziomu niezawodności i osiągnięć przy jednoczesnej redukcji kosztów eksploatacji, utrzymania, hałasu i emisji. Ale to nie wszystko. Tector nie tylko spełnia wymogi przewidziane normami Euro 3 (wejdą w życie od 2001 roku), ale wyprzedza także kolejne ich projekty.

Nowa rodzina silników obejmuje trzy wersje czterocylin-

drowe o pojemności około 4 litrów i cztery wersje sześciocylindrowe o pojemności sześciu litrów. Pierwsze z nich osiągną moc od 130 do 170 KM, natomiast moc drugich kształtuje się od 182 do 275 KM. We wszystkich silnikach zastosowano cztery zawory na cylinder co poprawia wydajność spalania i redukuje emisję. Ponad 40% podzespołów do Tectora powstało na bazie nowych koncepcji. Usprawnienia pozwoliły na zredukowanie częstotliwości przeglądów i wymianę oleju przewidzianych po pierwszych 80.000 kilometrów. Dzięki zastosowaniu systemów diagnostycznych wewnątrz pojazdu, ograniczono do minimum koszty obsługi.

Rozwinięcie projektu silników Tector przez European Engine Alliance, spółkę joint venture utworzoną w 1996 roku przez Iveco, Cummins i CNH, jest najnowszym osiągnięciem w sektorze silników diesel.



Nowy silnik znajdzie się zatem w równie nowym modelu EuroCargo. Kabina bowiem charakteryzuje się podwyższonym standardem. Umieszczono w niej fotel najnowszej generacji. Oparcie po stronie pasażera, po rozłożeniu, zamienia się w stół do pracy dla kierowcy.

EuroCargo Tector może być wyposażony w ogranicznik prędkości umożliwiający regulację zależnie od norm obowiązujących w poszczególnych krajach oraz hamulec silnika z elektronicznie sterowaną przepustnicą. Wśród licznych opcji występuje także system cruise control i immobilisera.

Wiele nowości uzupełniają rozwiązania wprowadzone już w ostatnich trzech latach. W ten sposób Iveco reaguje na ewolucję rynku i coraz bardziej zróżnicowane wymagania użytkowników średnich pojazdów dostawczych. Troska o spełnienie ich oczekiwań nagrodzona została sukcesem handlowym. Od chwili wylansowania modelu w 1991 roku, sprzedano łącznie 220 tys. pojazdów łącznie z rekordową liczbą 30.000 nowo zarejestrowanych pojazdów w 1999 r. Rezultat ten pozwolił modelowi ze średniego przedziału gamy pojazdów Iveco, sprzedawanego w 90 krajach świata, wysunąć się na czoło we Włoszech, Wielkiej Brytanii, Węgrzech i Słowenii oraz na zajęcie w pozostałych krajach czołowych pozycji.



▲ Silnik Tector produkowany jest w turyńskim zakładzie Iveco. Docelowa produkcja osiągnąć ma 200.000 sztuk rocznie. Gama modeli EuroCargo (na zdjęciu po prawej stronie) jest najbogatszą w segmencie: ponad 400 podstawowych modeli i ponad trzy tysiące wersji. Tak odpowiada Iveco na światowy popyt sięgający liczby 750.000 średnich pojazdów rocznie z perspektywą dalszego rozwoju co najmniej do 2005 roku.

Sukces handlowy potwierdza wysokie notowania jakie model uzyskał w oczach ekspertów i specjalistycznej prasy: EuroCargo zdobyło bowiem nagrodę International Truck of the Year Award 1992, Road Tester Choice 1993 w Wielkiej Brytanii, „Fleet Truck of the Year” 1995 w Midi Euro Test w segmencie do 12 ton (1996) i w segmencie do 7,5 ton (w 1998).



Po 21 latach Michael Schumacher przywrócił marce Ferrari mistrzostwo świata. Zwycięstwo to jest ukłonem w stronę wyjątkowych umiejętności niemieckiego kierowcy i technologii firmy z Maranello, która doświadczenia zdobyte na torach wyścigowych wykorzystuje w samochodach produkowanych seryjnie.

Już w przedostatnim wyścigu Michael Schumacher zapewnił sobie zwycięstwo w mistrzostwach świata Formuły 1. Po 21 latach oczekiwania, skończył się nareszcie pech, czy wręcz jakieś fatum ciążyące nad firmą. Tytuł mistrzowski powrócił znów do marki Ferrari. Przez ostatnie lata na drodze do sukcesów Ferrari stawały bowiem nieszczęśliwe wypadki. W 1982 roku tragedia Gillesa Villeneuve i wypadek Didie-

ra Pironi, czy niedawno czarna seria nieszczęść Schumachera: kolizja z Jacquesem Villeneuve w Jerez w '97 roku, zatrzymanie silnika podczas startu w Grand Prix w Japonii w '98, w końcu wypadek w Silverstone, który wykluczył Schumachera z dalszej rywalizacji z powodu kontuzji kolana. Prawdą jest, że zespół Ferrari stawiał się w Suzuka z przecuciem wygranej, ale zachowywał właściwe opanowanie, by nie wyzywać losu. Jean Todt, szef zespołu, aż do



ostatniej chwili oddalał od siebie myśl o zwycięstwie. „Myślałem o roku 1997 – powiedział po zakończeniu wyścigu – o decydującej walce Michaela z Jacquesem Villeneuve podczas ostatniego wyścigu sezonu. Wtedy do ostatnich 15 okrążeń Schumi miał mistrzostwo świata w kieszeni. Potem wypadek. Bałem się, że sytuacja może się powtórzyć”.

Wyścig w Suzuka przyniósł triumf Schumachera (powtórzony 15 dni później podczas Grand Prix w Malezji, gdzie marka Ferrari zdobyła puchar konstruktorów). Po dwóch tytułach mistrza świata zdobytych w 1994 r. i w 1995 r. za kierownicą u Benettona, niemiecki rajdowiec powrócił jako numer jeden. Jego imię znalazło się w złotej księdze Formuły 1, obok takich nazwisk jak: Jack Brabham, Jackie Stewart, Niki Lauda, Nelson Piquet, Ayrton Senna. Kto wie czy teraz nie będzie dążył do powtó- ▶



► rzenia rekordów Juana Manuela Fangio, na koncie którego było pięć tytułów zdobytych pomiędzy 1951 a 1957 rokiem. Schumacher potwierdził swoje mistrzostwo, a zwłaszcza niezrównane umiejętności prowadzenia pojazdu po mokrej nawierzchni. Ktoś kiedyś powiedział, że Schumi mówi do swojego samochodu; prawdą jest, że tworzy z nim jedność. Jego zwycięstwo jest także zwycięstwem całego zespołu, mechaników i techników, którzy w Suzuka mieli swój duży udział w taktycznym zdobyciu przewagi nad Hakkinenem. To generalny sukces około 300 osób, które ciężko zapracowały na zwycięstwo, często rezygnując ze snu, rodziny i wolnych niedziel. Jest to cena, jaką zapłacić trzeba, aby stać się legendą.

Żadna inna firma nie jest tak znana i nie ma tylu miłośników, nie tylko we Włoszech, lecz również na całym świecie. Marka czarnego konika może poszczycić się sukcesem nie mającym sobie równych: 135 zwycięstw Grand Prix, 10 mistrzostw świata kierowców Formuły 1, 10 pucharów konstruktorów, 14 mistrzostw świata marek. Wyjątkowy bagaż doświadczeń zdobytych na torach, które przenoszone są także do produkcji seryjnej samochodów. Z Maranello wyjeżdżają najbardziej wymarzone modele granturismo – symbole piękna i mechanicznej doskonałości. W przeglądzie „made in Italy” Ferrari zajmuje pierwsze miejsce nie tylko dlatego, że jest ucieleśnieniem stylu, pasji, kreatywności; jest także symbolem technologii, metodologii i rygoru. Zalety te nie są rzadkością na półwyspie Apenińskim i na pewno sprzyjają walce z utartym stereotypem, jaki ciąży na Włochach: „pizza, słońce i mandolina”.



Tytuł mistrza świata kierowców zdobyty przez Schumachera jest pierwszym jaki firma z Maranello uzyskuje po śmierci jej założyciela. Także jemu należą się słowa podziękowania za wytrwałość, z jaką potrafił stworzyć markę, budującą zazdrość na całym świecie.



Z toru na szosę

Zawody zawsze stanowiły doskonałe laboratorium dla projektantów samochodów. Większość ewolucji technologicznej w samochodach firma zawdzięcza właśnie wyścigom. Wykaz nowatorskich rozwiązań powstałych na torach jest niezwykle długi: od układu rozrządu wielowarowowego po turbodoładowanie, od wtrysku elektronicznego po hamulce tarczowe i niezależne zawieszenia. Nie ma komponentu, materiału czy rozwiązania inżynierskiego, które nie zostałoby ulepszone w wyniku doświadczeń na torach wyścigowych. Wystarczy pomyśleć o rozwoju, jaki nastąpił w sektorze opon czy aerodynamiki. Dziś, tak jak w przeszłości, istnieje bezpośrednie przeniesienie doświadczeń zdobytych na torach wyścigowych do wielkich fabryk. „Niekiedy przekaz ten nie jest zupełnie bezpośredni – wyjaśnia Paolo Martinelli, odpowiedzialny za silniki w sekcji sportowej Ferrari – i istotny przede wszystkim z punktu widzenia technik projektowania. Postępy osiągnięte w kalkulacji parametrów fluidodynamicznych w silnikach Formuły 1 potrzebne są do projektowania czystszych i oszczędniejszych silników w samochodach seryjnych. Innym sposobem na oszczędność paliwa jest eliminowanie tarcia: pokrycia części mechanicznych jakie stosujemy, będą mogły być wykorzystane w samochodach codziennego użytku”.

Pomiędzy Ferrari a Fiatem istnieje stała i wzajemna wymiana know-how. „Współpracujemy ściśle z Ośrodkiem Badawczym Fiata – mówi dalej Martinelli – z jego inżynierami przeprowadzamy prace doświadczalne w takich dziedzinach jak: dynamika cieczy, nowe materiały,



malnych osiągnięć. Ponadto sektor lotniczy rozwinął bardzo dokładną metodologię kontroli pozwalającą na zabezpieczenie wysokich standardów jakości, od których uzależnione jest bezpieczeństwo". O ile rozwiązania stosowane w silnikach Formuły 1 przenosi się do samochodów seryjnych, to w dziedzinie nadwozi sytuacja wygląda nieco inaczej. „Materiały kompozytowe, pochodzące z sektora lotniczego, stosowane także do produkcji bolidów, są bardzo lekkie i wytrzymałe, lecz koszty ich produkcji, niezwykle wysokie” – mówi Marco Fainello, odpowiedzialny za dynamikę pojazdu w zespole Ferrari. „Także ich obróbka w produkcji seryjnej jest bardzo złożona. Nie stoi to na przeszkodzie wymiany know-how z przemysłem samochodowym, która w naszym przypadku odbywa się za pośrednictwem Ośrodka Badawczego Fiata. W Formule 1 ewolucja jest nieustanna. Potrzebne są bardzo wyszukane metody projektowania i analizy, które mogą być również bardzo cenne dla samochodów codziennego użytku”.

obróbka termiczna, techniki odlewania”. Oddział sportowy Ferrari współpracuje także z Teksidem i – przede wszystkim – z Magneti Marelli, jeśli chodzi o sektor elektroniki od kontroli silnika po pomiary odległości dzielącej przedmiot od miejsca obserwacji (dalmierze). Żeby nie wspomnieć o sekwencyjnej skrzyni z elektroniczną kontrolą, stanowiącej kolejny przykład wprowadzenia do aut seryjnych rozwiązań z Formuły 1.

Ciekawostką jest też współpraca Ferrari z FiatAvio w sektorze materiałów, technologii i metodologii. Jak wyjaśnia dalej Martinelli: „Przemysł lotniczy i Formułę 1 łączy rozpaczliwe wręcz dążenie do uzyskania maksy-

Także samochody wyścigowe czerpią korzyści z istnienia więzi łączącej ten sektor z przemysłem. „Mieć za sojusznika tak wielką Grupę jaką jest Fiat – wyjaśnia Fainello – oznacza móc zawsze liczyć na bogactwo doświadczeń i kompetencji. Obecnie w Formule 1 wymagany jest już tak wysoki poziom techniczny, że stajnie nie poradziłyby sobie same w pracach badawczych. Nie dziwi więc fakt, że także nasi konkurenci łączą się z tak ważnymi producentami jak Daimler Chrysler, BMW czy Ford”.





O Festiwalu i Konkursie Gitarowym im. Jana Edmunda Jurkowskiego w Tychach mówi Alina Gruszka, profesor Akademii Muzycznej w Katowicach, dyrektor artystyczny Śląskiej Jesieni Gitarowej.

Beethoven powiedział, że gitara to taka mała orkiestra, a Chopin, który nic na ten instrument nie napisał twierdził, że od gitary piękniej brzmią tylko... dwie.

Śląska Jesień Gitarowa w Tychach należy do najważniejszych wydarzeń muzycznych związanych z tym klasycznym instrumentem, jakie odbywają się na świecie. Często jest porównywana z Konkursem Chopinowskim i – jak mówi prof. Alina Gruszka – wielu jest muzyków, którzy chętnie przyjeżdżają do Warszawy i do Tych. Józef Stompel, juror Konkursu Chopinowskiego jest bardzo niezadowolony, kiedy oba te wydarzenia wypadają w tym samym czasie, jak to się zdarzyło w październiku tego roku. „Jeżeli mówi się dzisiaj w Polsce o festiwalu gitarowym w kontekście konkursu pianistycznego, świadczy to bardzo dobrze o polskiej gitarze i o festiwalu w Tychach”, – mówi prof. Gruszka, której tyska Jesień zawdzięcza bardzo wiele. Wspomina: „W przeddzień operacji Edmund Jurkowski, twórca i ojciec Festiwalu, pół żartem, pół serio wymusił na mnie przyrzeczenie, że gdyby stało się coś niedobrego, nie pozwolę, żeby festiwal umarł razem z nim.

Nazajutrz, kiedy nie było go już wśród nas, zanim uświadomiłam sobie, co naprawdę się stało, poczułam jak wielką odpowiedzialność na siebie wzięłam i nie wierzyłam, że mi się uda. Tak wiele było niewiadomych i nie brakowało ludzi głośno wątpiących w sens tego przedsięwzięcia. Zresztą i dzisiaj są jeszcze tacy. Do dziś nie zapomniałam ile trudu i zdrowia kosztowało Edmunda zorganizowanie w Tychach pierwszej, tak przecież entuzjastycznie przyjętej Śląskiej Jesieni Gitarowej. W każdym razie staram się dotrzymać danego wtedy słowa, najlepiej jak umiem.

Już tradycyjnie artyści zapraszani na Festiwal z recitalami prezentują najwyższy światowy poziom. W tym roku gościliśmy Leo Brouwera z Kuby, Costasa Cotsiolisa z Grecji, Szymona Krzeszowca i Jan Skryhana z Białorusi, Zorana Dukia z Chorwacji, Eduardo Isaaca i Pablo Marqueza z Argentyny, Polaka Łukasza Kuropaczewskiego, Trio Świętej Cecylii z Włoch, Los Angeles Quartet z USA i Marco Pereirę z Brazylii. Solistom towarzyszyła Śląska Orkiestra Kameralna Aukso pod dyktando Marka Mosia. Leo Brouwer, legenda gitary, wykonywane w tym roku w Tychach dzieła zebrane, nagrał niedawno w jednej z zachod-



nich wytwórni płytowych. W trakcie prób przed koncertem inauguracyjnym wielokrotnie wyrażał swój żal, że nie mógł tego zrobić z Aukso, która go zachwyciła i kilka razy wymieniał zespół Mośsia obok doskonale znanych sobie orkiestr polskich Agnieszki Duczmal czy Jerzego Maksymiuka. A przecież Brouwer, jeden z najwybitniejszych współczesnych kompozytorów i wirtuozów, dyrygował między innymi takimi wybitnymi orkiestrami jak Berliński Filharmonicy i Kameraliści BBC”.

Śląska Jesień Gitarowa jest na stałe związana z Tychami. Tuż przed rozpoczęciem festiwalu do katowickiego mieszkania prof. Gruszki dodzwonił się australijski lutnik. Kilka razy upewniał się czy to Tychy i pytał, czy może przyjechać na Jesień. Nazwa festiwalu nic mu nie mówiła, ale zapamiętał nazwę miasta. Zdaniem wielu obserwatorów miasto znakomicie wywiązuje się z roli gospodarza. Ponosi główny ciężar finansowy Festiwalu i stara się jak najlepiej wykorzystać szansę, jaką daje mu wydanie artystyczne o światowej renomie.

O tyskiej publiczności, najwięksi artyści, którzy przed nią występowali mówią, że potrafi stworzyć niepowtarzalną atmosferę. Podobne zdanie ma na ten temat prof. Alina Gruszka: „Przez tych 14 lat, kiedy jestem tutaj, miałam okazję obserwować młodzież, która wyrastała wraz z festiwa-

lem. Wychowało się już całe pokolenie entuzjastów tego instrumentu. Poprzez kolejne edycje wydorosli niegdysiejsi nastolatki, którzy wymachiwali marynarkami w czasie brawurowego koncertu finałowego w roku 1986, podczas występu Nicolì Hall. Dzisiaj są inżynierami, szefami dużych firm, lekarzami, prawnikami, ale co dwa lata, na początku października przychodzą na koncerty i recitale. Niektórzy

◀ Gra Costas Cotsiolis

▼ Prof. Alina Gruszka



zaczynają przyprowadzać swoje dzieci, czują się niezwykle mocno związani ze Śląską Jesienią. Są i tacy, którzy nie grają na gitarze lub robią to dla własnej przyjemności, jeszcze inni wybrali niełatwy zawód muzyka i reprezentują dzisiaj już bardzo wysoki poziom wykonawczy. Dzisiaj słuchacze są bardzo wymagający. Kiedyś podczas trudniejszych partii skrzypiały fotele, dzisiaj panuje kompletna cisza. Wyraźnie widać, że rozumieją muzykę i przeżywają ją. Jako pedagog mam ogromną satysfakcję, że udało mi się rozbudzić w nich potrzebę kontaktu ze sztuką. Widuję ich czasem w filharmonii i na koncertach NOSPR. Tutaj grają muzycy, których oklaskuje Nowy Jork, Los Angeles, Berlin, Paryż. Oni rezerwują swój bardzo cenny czas właśnie na Tychy, bo tutaj niecierpliwie się na nich czeka i przyjmuje niezwykle gorąco. Publiczność nie przyznaje u nas swojej nagrody, za to ja z czystym sumieniem dałabym jej Grand Prix za całokształt”.

Dla Aliny Gruszki tyskie biennale muzyczne ważne jest również z innego powodu: „Ten festiwal stwarza szansę na ukształtowanie wrażliwości młodzieży, a doświadczenia muzyczne spełniają tę rolę najlepiej. Młodzież lubi gitarę i daj Boże, żeby pierwszy kontakt z muzyką w ciągu tego tygodnia raz na dwa lata, był początkiem kształtowania ich wrażliwości w ogóle. Może dzięki tej muzyce, choć trochę mniej będzie w ich dorosłym życiu agresji, przemocy, czy nawet obojętności wobec otoczenia. W końcu nie każdy zostanie mistrzem. Wystarczy, że nauczy się przeżywania muzyki, a sam będzie obcował z nią chociażby za pośrednictwem gitary. Czasem przecież bywa tak, że młody człowiek, któremu uda się wydobyć z instrumentu pierwsze akordy, przeżywa to mocniej, aniżeli mistrz wykonujący nawet najtrudniejsze pasáže. Chciałabym, żeby chociaż kilka młodych osób dostało w tym roku gitarę pod choinkę i życząc im, aby był to dla nich prezent na całe życie”.

O tyskiej publiczności, najwięksi artyści, którzy przed nią występowali mówią, że potrafi stworzyć niepowtarzalną atmosferę. Podobne zdanie ma na ten temat prof. Alina Gruszka: „Przez tych 14 lat, kiedy jestem tutaj, miałam okazję obserwować młodzież, która wyrastała wraz z festiwa-

Wielkie granie

Rozmawiał Marek Kowalski

Marzy mi się bielski festiwal pod patronatem bielskich melomanów – mówi kompozytor Henryk Mikołaj Górecki, pod którego patronatem odbył się w październiku kolejny Festiwal Kompozytorów Polskich.

To już piąty Festiwal Kompozytorów Polskich. Czy to dużo, czy mało te pięć lat?

- W historii pięć lat, to nic, ale w sztuce, w muzyce, to dużo. W końcu Bielsko-Biała to nie jakaś potężna aglomeracja, żaden Nowy Jork, Paryż czy Warszawa. Jest to ładne miasto, w którym znalazła się grupa pasjonatów uważających, że życie bez muzyki byłoby zubożone. I to jest godne pochwały. Po pięciu latach można by się znudzić, utracić sponsorów. Pewnie organizatorzy mają trudne życie, bo nie łatwo jest dziś zdobyć pieniądze, ale festiwal jest i ta garstka ludzi, której go zawdzięczamy, pracuje nadal, aby istniał. Może w przyszłym roku powiedzą, że nie ma już pieniędzy, czego jednak mam nadzieję, nie usłyszę. Życzylbym sobie, aby to trwało dalej, ale wiem, że to zależy od środków finansowych, od ludzi, którzy nad tym pracują, wreszcie od melomanów, którym ten festiwal jest potrzebny. Bo jeśli zabraknie melomanów, to wtedy na nic się zdadzą pieniądze.

- Towarzyszy Pan festiwalowi od samego początku.

- Jestem tutaj po raz piąty. Byłoby oczywiście lepiej, gdyby na sali były wypełnione nie tylko miejsca siedzące, ale i stojące, ale to jeszcze nie powód do narzekań. Teraz znowu powraca do mnie myśl, żeby po pięciu latach zmienić patrona festiwalu. Wspominałem o tym już przed rokiem.

- Myśli pan o patronacie bielskich melomanów?

- Tak. To byłoby coś wspaniałego. Każdy bielski słuchacz byłby w jakimś stopniu odpowiedzialny za ten festiwal. Widzi pan ten afisz: patronat - melomani bielscy. Ma pan gdzieś taki festiwal, bo ja takiego nie znam.

- W tym roku festiwal poświęcony jest Karolowi Szymanowskiemu.

- Ten festiwal należało zacząć od Szymanowskiego. To są nasze korzenie - Chopin i Szymanowski. Szymanowski to ten, który muzykę polską podniósł z marazmu zaborów do poziomu europejskiego, światowego i chociaż byśmy

nie wiem co o nim gadali, a są tacy, którzy różne rzeczy wygadują, bez Szymanowskiego nie byłoby tego, co jest w polskiej muzyce.

- Nie uważa Pan jednak, że jego muzyka jest trudna w odbiorze?

- Nie wiem, kto to rozgłasza. Nie chciałbym nikogo obrażać, bo to nie czas na obrażanie, ale jest to fałszywy pogląd. Szymanowskiego nie grywa się często, a w dodatku trzeba go dobrze zagrać. Chopina mamy już w uszach, a Szymanowski wciąż czeka. Kilkanaście lat temu powiedziałem: poczekajcie, najpierw Szymanowski zdobędzie sławę za granicą. I rzeczywiście. Tam dzieją się wielkie rzeczy, są świetne wykonania, publiczność bardzo dobrze przyjmuje Szymanowskiego, muzycy są zachwyceni, wielcy dyrygenci też, więc czego jeszcze potrzeba?

- Czy za rok spotkamy się z Panem znowu w Bielsku?

- Jak Bozia pozwoli, dlaczego nie? ■





Restauracja-Pizzeria-Hotel
"VERDE"

Nieduży, nowoczesny hotel dysponujący 18 miejscami noclegowymi w apartamentach i 2-osobowych pokojach z łazienką, radiem, telefonem, TV i wyposażeniem biurowym.

Idealny do organizacji imprez okolicznościowych (wesela, bankiety) i konferencji.

W klimatyzowanej restauracji oferujemy wyśmienite dania włoskiej kuchni. Hotel posiada własny parking, a w pobliżu (500 m) znajduje się wyciąg narciarski.

433-460 Wisła, ul. Kopydło 69,
tel. (+48/33) 855 10 69, fax: (+48/33) 855 10 59

5% piechotą nie chodzi
– przyjedzie w prezencie



Okazja z okazji nowego milenium – tylko w tym miesiącu dostaniesz 5% upustu od ceny zakupionego samochodu. Już dziś dołącz do 100 000 jeżdżących swoim Fiatem Klientów AUTOTAK, którzy korzystają z najtańszego systemu ratowego w Polsce.

Sprawdź u dealera Fiata lub w autoryzowanym punkcie Autotak, albo zadzwoń pod bezpłatny numer infolinii: **0 800 663333**

FIAT

www.autotak.com.pl
AUTOTAK
Tak kupisz na raty

Fiat Bank Polska S.A.

CLARINS
PARIS

zaprasza do nowo otwartego

**SALONU PIĘKNOŚCI
oraz PERFUMERII**

Wesołych Świąt oraz
Szczęśliwego Nowego Roku

Bielsko-Biała ul. 11 Listopada 60/62
„Pasaż Pod Orłem”
tel. / fax (033) 8165856 do 57



Restauracja „Pod Jemiołami”
Bielsko-Biała, ul. Cechowa 6
tel. (33) 81-50-897

Pietrzykowski, Sidło i dziewczyny...

Jacek Albiński

W latach sześćdziesiątych, razem z setkami bielskich uczniów, ćwiczyłem na płycie tego stadionu różne przedstawienia gimnastyczne na szkolne święto sportu, czy coś w tym rodzaju. Później na bocznym boisku grałem w piłkę, i padałem na bieżnię po morderczej 400-metrówce. Cieszę się, że mogę dzisiaj napisać parę słów o tym miejscu.

W połowie lat siedemdziesiątych była najlepsza i – jak do tej pory – jedyna okazja, żeby stolica Podbeskidzia miała I-ligową drużynę w piłce nożnej. Wtedy drugoligowcy Białskiego Klubu Sportowego „Stal” z Antonim Piechniczkiem jako trenerem i Józefem Młynarczykiem w bramce, walczyli o wejście do pierwszej ligi, a siatkarki po dwóch latach drugoligowego bytu, grały już w ekstraklasie. I jako jedyna obecna drużyna pierwszoligowa, grają w niej nieprzerwanie już niemal ćwierć wieku.

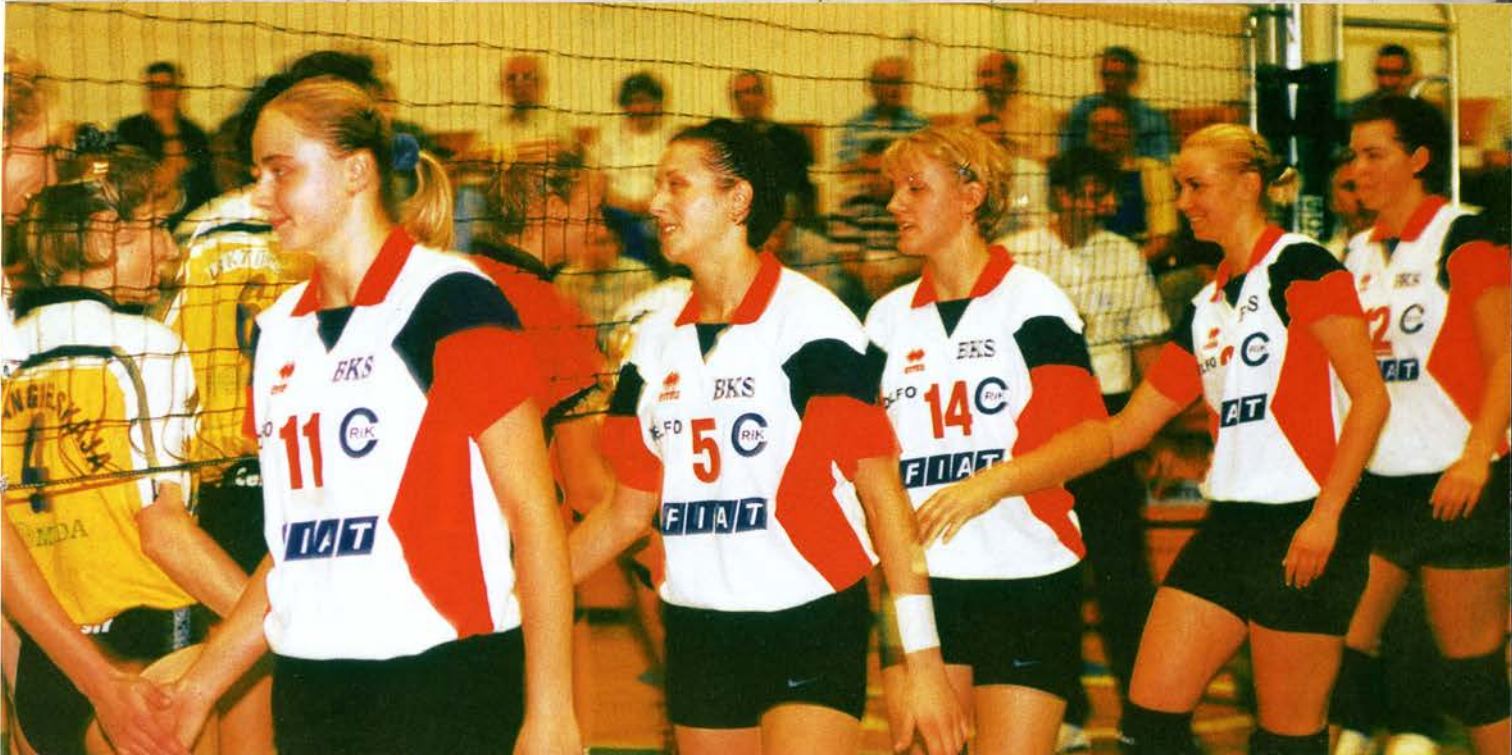
Za dwa lata BKS Stal obchodzić będzie 80 urodziny. Pierwszą dyscypliną jaką zaczęto uprawiać w założonym w roku 1922 klubie, była piłka nożna, a barwami klubowymi czerwień i zieleń. Pierwsze mecze rozgrywano z niemieckimi klubami Bielitzer-Bialer Sport Verein i Deutsche Fussball Club Sturm, żydowskim Hakoah, i polskim Białą Lipnik. Ten skład obrazuje ówczesną mozaikę narodowościową Białej Krakowskiej, w czym bardzo podobna była do sąsiadującego przez rzekę Bielska. Jak wiele klubów sportowych, które powstały w Polsce w pierwszych latach niepodległości, również BKS zrzeszał głównie młodzież z ubogich polskich rodzin robotniczych. W jego rodowodzie można znaleźć ślady działalności Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” i polskiego klubu gimnazjalnego z Bielska „Szczerbiec”, jeszcze sprzed I wojny. Obecny stadion, hala i inne obiekty sportowe BKS leżą na parceli wydzierżawionej prawie 80 lat temu od Polskiej Akademii Umiejętności.

Klub nie odnosił wielkich sukcesów sportowych, ale miał zawsze szczęście do działaczy. Dzięki nim przeżywał nietatwe czasy II Rzeczypospolitej, a w okresie wojny rozgrywał konspiracyjnie (!) mecze pił-

karskie surowo przez Niemców zabronione. Po wojnie uprawiano tutaj głównie piłkę nożną, ale powoli tworzone nowe sekcje – tenisową, lekkoatletyczną i bokserską, w której pierwsze kroki stawiał przyszły mistrz, Zbigniew Pietrzykowski.

Na oddanym w roku 1957 roku stadionie przy ul. Żywieckiej, wielokrotnie kończyły się etapy Wyścigu Pokoju i Tour de Pologne, a w roku 1961 rozegrano mecz lekkoatletyczny juniorów Polska – Włochy. Starzy działacze doskonale przypominają sobie, jak to w ciągu jednej nocy przed meczem, w tajemniczy sposób udało się osuszyć zalaną wodą po rzęsistej ulewie bieżnię, na której w czasie meczu, przyszły rekordzista świata, Pietro Mennea, ustanowił rekord Włoch w biegu na 200 metrów. Na tym stadionie startowali sportowcy słynnego polskiego lekkoatletycznego wunderteamu: dyskobol Edmund Piątkowski, oszczepnik Janusz Sidło, trójskoczek Józef Schmidt i sprinter Marian Foik. Za czasów Piechniczka kosztem bieżni powiększono płytę i w Białej skończyła się lekkoatletyka, a klub i tak nie wszedł do I ligi piłki nożnej.





Kiedyś w „Stali” grało się w ping-ponga, który według niektórych ustnych przekazów uprawiany był w Bielsku i Białej jeszcze przed I Wojną Światową razem z gimnastyką sportową przez gimnazjalistów ze „Szczerbca”. Byli też hokeiści na lodzie. Mimo braku sztucznego lodowiska drużyna istniała przez 12 lat i potrafiła wygrywać z czołowymi drużynami kraju. Był w BKS wspomniany boks, brydż sportowy, kolarstwo, gimnastyka sportowa, siatkówka męska, szermierka i szachy. Przez pewien czas działała też sekcja tzw. sportów strażackich. Do naszych czasów przetrwała piłka nożna, podnoszenie ciężarów i trójbój siłowy, piłka ręczna, tenis ziemny i – oczywiście – kobieca, a właściwie dziewczęca, siatkówka.

Pierwszy tytuł mistrzyń Polski zawodniczeki klubu zdobyły w roku 1988, powtarzając ten sukces rok później. Miały już w wtedy w dorobku czterokrotne zdobycie Pucharu Polski. Później zdobywały mistrzostwo kraju jeszcze trzykrotnie, ostatni raz w roku 1996. Przed ubiegłym sezonem kierownictwo klubu zdecydowało się na zupełnie bezprecedensowe posunięcie i wymieniło cały pierwszy skład. Prawie wszystkie obecne zawodniczki są niedawnymi absol-

wentkami szkoły mistrzostwa sportowego w Sosnowcu. Nikt nie dawał im szans w konfrontacji z rutynowanymi składami ekstraklasy, tymczasem siatkarskie nowicjuszeki trenowane przez nową parę trenerską Ryszardę i Krzysztofa Leszczyńskich, już na starcie w lidze zdobyły trzecie miejsce i brązowy medal. Dyrektor Klubu Ryszard Bortliczek mówi, że zadziwia go w tych dziewczynach imponująca odporność psychiczna i duże doświadczenie: „Jest to radosna siatkówka bez schematów, która w połączeniu z dużymi umiejętnościami zawodniczek, przynosi znakomite efekty”. Wszystkie dziewczęta uczą się lub studiują, a uprawianie sportu traktują niezwykle poważnie. „One reprezentują już pełny profesjonalizm i doskonale wiedzą, co to oznacza” – mówi Bortliczek.

Skład pierwszej ligi siatkówki kobiet przypomina bardziej egzotyczną cedulę giełdową, niż tabelę sportową z takimi nazwami jak: Nafta Gaz, Melnox Autopart, Okfens Erg Nike, czy zupełnie kuriozalną KS Pałac Bank Pocztowy (Centrostal) AMT Bydgoszcz. Bialski Klub Sportowy jako jedyny w tym towarzystwie nazywa się normalnie, co – o dziwo – nie wpływa negatywnie na wyniki sportowe i finansowe.

BKS „Stal” jest finansowany przez sponsorów i reklamodawców oraz posiada własny zakład remontowo-budowlany, który zarabia na klub działalnością gospodarczą. Jest miejscem pracy dla ponad 200 osób, co czyni go porządnym, średniej wielkości przedsiębiorstwem. Banki uważają klub za wiarygodnego klienta, który posiada pełną płynność finansową i – jak żartuje prezes Czesław Świstak – jedyną nieprzewidywalną wielkością w działalności BKS są wyniki zwycięskich meczów siatkarek. ■

W poszukiwaniu utraconego smaku

Tomasz Zieja



Wigilia, Boże Narodzenie - najbardziej rodzinne ze świąt.
Wspomnienia wspólnych wieczerzy, kolęd śpiewanych przy choince.
Dziś wszędzie tak samo plastikowo: drzewko, kolęda, telewizor.
Potrawy bliższe poetyce supermarketu niż smakołykom
przygotowywanym przez nasze prababcie. A przecież nic nie
dorówna w smaku barszczowi na grzybach i kiszonej kapuście.



Zaraza złej kuchni, która na Zachodzie przyniosła ze sobą dyktat hamburgera, w Polsce ujawniła się już w epoce PRL w formie „zakładów zbiorowego żywienia”. Opierały jej się nieliczne oazy tradycji dla smakoszy spragnionych naturalnych pokarmów. Niektóre z uspołecznionych rodzinnych restauracji, prowadzili nadal pod spółdzielczym szyldem dawni ich właściciele, starając się zachować tradycję polskiej kuchni. Tradycji innej niż ta, którą wyznaczał schabowy z kapustą w zakładowej stołówce. „Pod Bażantami” w Prądniku Korzkiewskim podawano



więc barszcz z kołdunami, wyborne kurze rosoły, potrawy z królika. A wszystko doprawione z wyjątkową starannością, przyrządzane w domowych proporcjach. W innej podkrakowskiej miejscowości, Głogoczowie, w rodzinnym dworku, Krzysztof Nowina Kopka uruchomił w latach 80. lokal bardziej „pański” - z potrawami z dziczyzny i flagowym zającem w śmietanie. Menu powstało w oparciu o bezcenne, dawne przepisy z domowego archiwum.



Naprawdę chłopskie jadło

Pierwszym mocnym akcentem na polskiej scenie kulinarnej wymierzonym przeciwko unifikacji spod znaku wuja McSama, okazała się skromna restauracyjka „Chłopskie Jadło” w Głogoczowie, która rychło zdobyła okazałe grono sympatyków. Nie tylko dzięki lokalizacji przy „zakopiance”. Szef, znany rajdowiec Jan Kościuszko, postawił wyłącznie na kuchnię swojską. Podniósł do rangi sztuki najprostsze włościańskie, tudzież szlacheckie dania. Mimo upływu lat karta ulega niewielkim zmianom. Są w niej: placki Macieja, pierogowa micha, zupa z borowików, pieczone w chlebowym piecu żeberka, łazanki. Poetycki refren powtarzany przy każdej degustacji stanowi solidna pajda wiejskiego chleba ze smalcem. Z czasem „Chłopskie Jadło” doczekało się kilku filii, godła promocyjnego „Teraz Polska” i... licznych naśladowców. W samym Krakowie restauracji z menu o rodzimym rodowodzie i wystroju (najczęściej rustykalnym: kamionkowe garnki, warkocz czosnku i cebuli, drewniane kucharskie utensylia etc.) odnajdziemy co najmniej kilkanaście.

Sklep Jacka Łodzińskiego przy ul. Grodzkiej to bezcen-

na wskazówka dla tych wszystkich, którzy zagubieni, pragną odnaleźć naturalne, polskie smaki. Na półkach pyszną się tu wiejskie chleby i wędliny, łącznie ze słynną kielbasą lisecką, gomółki sera.

W stronę tradycji

Bez szwanku wyszła z lat minionej epoki kuchnia górska. Kiedy po 1989 roku wybuchła na Podhalu prawdziwa eksplozja karczm. Większość z nich karmi „po naszemu”. Specjalizują się, oczywiście, w wyklętych przez Unię Europejską, owczych oscypkach, przyrządzanych na tyle sposobów, ile lokali, oraz równie zróżnicowanych moskolach (pieczone placki z gotowanych ziemniaków i mąki). Nie ma karty dań bez tradycyjnej kwaśnicy. Dla ceprów nazwy tych potraw brzmią jak zaklęcia, znaki firmowe równe włoskiemu parmezanowi czy francuskim szampanom.

„Niechby i brudnymi stopami mieszały bacowie serwatkę, a ja bez ustanku jeść będę chciał ten jedyny polski ser godzien światowej prezentacji” – pisał znany smakosz i recenzent kulinarny Robert Makłowicz o zaletach oscypka.

Pozostałości z kulinarnych obyczajów przeszłości prze-

Smaki regionalne

* Kutia czyli kasza jęczmienna zaprawiona miodem dotarła na nasze wigilijne stoły z kresów wschodnich. Zwyczaj jej spożywania narodził się na Wileńszczyźnie.

W Małopolsce przygotowywano ją z całych, obłuskanych ziaren pszenicy, maku oraz miodu. Ziarna pszenicy symbolizowały chleb, życie; mak — sen spokojny, a miód — sytość, pokonanie zepsucia. Sama kutia oznaczała jedność dwóch światów — żywych i umarłych.

* Mazowiecką Wigilię w bogatym chłopskim domu, w Lipcach opisał udanie Reymont w 'Chłopach'.

'Najpierw był buraczany kwas, gotowany na grzybach z ziemniakami całymi, a potem przyszły śledzie w mące obtaczane i smażone w oleju konopnym, później zaś pszenne kluski z makiem, a potem szta kapusta z grzybami, olejem również omaszczona...'

Mazowiecką 'kartę dań' wigilijnych można jeszcze uzupełnić kluskami z gruszkami, prażonym grochem, pasternakiem i kisielom owsianym lub żurawinowym.

* Na Podhalu degustowano zwykle dziewięć dań. Wśród nich: kapustę z grzybami i ziemniakami, zupę grzybową, gotowaną kiszoną kapustę, gotowany groch lub bób, kładzione kluski zwane gałuskami. Popijano kompotem z suszonych śliwek i gruszek.

* W Małopolsce wieczerza wigilijna zaczynała się wodzianką lub barszczem śliwkowym z ziemniakami. Nie mogło zabraknąć grzybów, potraw z kapusty, bobu i kompotu z suszonych owoców.

* W Wielkopolsce podawano w ten wyjątkowy wieczór siną zupę konopną, grochówkę lub polewkę z maku z jagłami albo brukwi suszonej, kluski z makiem i miodem.

* Śląskie dzieciaki czekały przede wszystkim na pojawienie się na wigilijnym stole wybornego deseru — bożonarodzeniowej moczki. Do rozmoczonego w znacznej ilości piernika gospodynie wrzucały czekoladę i górę bakalii. Do dań zasadniczych należały: siemieniotka, czyli polewka z siemienia lnianego, suszone śliwki z fasolą, kartofle ze śledziem (odważne zestawienie), suszone śliwki z kaszą, gotowana suszona rzepa, fasola „maszczona” olejem.

* Jedynym regionem Polski, gdzie dopuszczano w porze Wigilii mięsną wyżerkę były zarówno katolicka Warmia, jak i protestanckie Mazury. Tamże centralne, honorowe miejsce na stole zajmowała gęś pieczona. Serwowano gęsie kielbaski, mięso, ciasto i słodczyce, chleb razowy.

* Na Pomorzu dobrze w czas Wigilii działał się kogutom. Pojono je wódką, by odwdziżyć się za całoroczny wysiłek porannego budzenia. Z racji geografii, na stole wigilijnym częściej niż gdzie indziej pojawiały się ryby.



trwały na świątecznych stołach, zarówno wigilijnych jak i wielkanocnych, chociaż wiele dań z tradycyjnej polskiej kuchni odeszło w zapomnienie podobnie jak zwyczaje i przesady związane z czasem Wigilii i świąt Bożego Narodzenia. Nikt już nie wnosi snopów zbóż do mieszkania na lepszy urodzaj, już mało kto zostawia przy wigilijnym stole wolne miejsce dla spóźnionego gościa czy zbłąkanej duszy przodka. Kto dziś pamięta dlaczego na wigilijnym stole pojawiają się potrawy z makiem, miodem? Zapomnieliśmy nawet, jaki sens tkwił w przynoszeniu do domu żywego, pachnącego lasem drzewka, poprzestając na zakupie na targu i ustawieniu niezniszczalnego plastikowego cuda.

Kto dziś pamięta, że powszechne w wystroju świątecznych drzewek orzechy, gwarantowały miłosne zapąły. Według księdza Chmielowskiego, autora pierwszej polskiej encyklopedii „Nowe Ateny”, właśnie spożywanie jabłek i orzechów, zakrapianych dobrym winem, zapewnić miało nam wiek Matuzalema (969 lat).

Jak w Sarmacji poszczono

W 1820 r. Alojzy Żółkowski spisał zawartość świątecznego sarmackiego stołu. Obfitość menu może przyprawić nawet najwytrawniejszych smakoszy o przyjemne laskotanie podniebienia:

„A zasiadłszy do stołu w godzinę zmierzchową
Jadł polewkę migdałową.
Na drugie zaś danie szedł szczupak w szafranie,
Dalej okoń, pączki, tłusto
Węgorz i liny z kapustą;
Karp sadzony z rodzynekami.
Na koniec do chrzanu grzyby
I różne smażone ryby.”
Nic tylko czekać na tak postny wieczór!

Równie apetycznie prezentuje się opis wigilijnego stołu średniozamożnej szlachty autorstwa Juliana Ursyna Niemcewicza: „Dnia tego jednakowy po całej może Polsce był ►



► obiad. Trzy zupy, migdałowa z rodzynekami, barszcz z uszkami, grzybami i śledziem, kucja dla służących, krążki z chrzanem, karp do podlewy, szczupak z szafranem, placuszki z makiem i miodem, okunie z posiekanymi jajami itd. Pozostawały jeszcze świąteczne desery, owe domowe bułki i bułeczki z serem i czarnuszką, pierniki miodowe i pierniczki, strucle makowe. Generalnie w chłopskich domach poprzestawano zwykle na 5-7 potrawach, w rodzinach szlacheckich stawiano na stole wigilijnym 9 potraw, u magnatów – nie mniej niż 11. Dość powszechnie przyjęła się ostatecznie wersja 12 potraw, na wzór dwunastu Apostołów.

Zawsze zbierano się na wieczerzę u najstarszego w rodzinie. Posiłek wymęczonych całodziennym postem, zaczynał się z pierwszą gwiazdą. Łamano się opłatkiem symbolizującym, że przez cały rok będziemy się dzielić z bliskimi chlebem. Później, jedząc niespiesznie, wypadało przynajmniej skosztować każdej z potraw. Raczej nie należało odchodzić od stołu i odkładać łyżki – w ostateczności przytrzymywano ją w zębach – gdyż groziło to niedoczekaniem kolejnej Wigilii.

W naszej współczesności nie znajdziemy już wszystkich smaków minionego czasu. Odeszły w zapomnienie jak obyczaje i obrzędy, znane dziś tylko etnografom. Stoły w polskich domach nie uginają się już od wielości dań, których przepisy przekazywano sobie z pokolenia na pokolenie. Utraconego smaku nie znajdziemy w prefabrykowanej żywności wypierającej z polskiego stołu tradycyjne potrawy, na których przyrządzanie nie ma już ani czasu, ani ochoty. Dopiero słono płacąc w restauracji lub sięgając podczas świąt po przepisy prababci, możemy sobie przypomnieć smak sztuki kulinarnej uprawianej przed laty, gdy nikt nie słyszał o hamburgerach a telewizor nie odrywał biesiadujących od stołu, który stanowił o urodzie życia.

Dolce far niente

Na Wileńszczyźnie, ale i w innych rejonach uczutowano do sytości dopiero w pierwszy dzień świąt. Później nadchodził czas wzajemnych odwiedzin, świątecznego relaksu. Bawiono się do upadłego na zabawach tanecznych. I... nie przepracowywano aż do Trzech Króli. Przez dwanaście wieczorów obowiązywała zasada dolce far niente nazywana 'świętymi wieczorami' lub 'dwunastkami'. Wystrzegano się po zmierzchu cięższych prac. Na Warmii i Mazurach zakaz przedzenia tłumaczono obawą, że w gospodarce się wszystko pokręci. Jak daleko było słyhać odgłos młócenia czy rąbania, tak daleko latem byłyby puste kłosa. Pranie i rozwieszanie bielizny równało się przywołaniu śmierci. Na Orawie nie rozścielano łóżek po pastercie. Kładli się spać pokotem na rozłożonej na podłodze słomie lub grochowinach. Nie sprzątano zwykle, aż po św. Szczepanie.

Wigilijne przesady

- Niechętnie pożyczano cokolwiek, aby nie wynieść z domu szczęścia.
- Jeszcze w końcu XIX w. gazdowie z Ratułowa rozsypywali na progu stajni główkę święconego maku. Podobną ochronę zapewniało okadzanie krów zielem święconym na Matkę Boską Zielną przez gaździnę.
- Dawala o sobie znać, niestety, w ten wieczór ogólnego pojednania dyskryminacja piękniejszej płci. Mile witano w dzień wigilii młodego chłopca, najchętniej w samej koszuli. Stukająca do drzwi baba wróżyła kiepską koniunkturę. Mało chrześcijański obyczaj nakazywał podrzucić sąsiadom zebrane w czas świąt śmieci. Wraz z nimi przenosiły się do bliźnich pchły tudzież inne pasożyty.
- W górach gazdowie po pastercie czerpali lodowatą wodę źródlaną. Obmywali się w niej dla zdrowia i urody.
- W związku z wierzeniami, że w czas Wigilii nawiedzają dom duchy zmarłych przodków zanim któryś z do-



mowników usiadł na ławie czy krześle najpierw dmuchał na nie, by nie uszkodzić czcigodnej babci lub dziadka.

- Siekiera położona ostrzem do góry na progu domu i stajni, miała przeciwdziałać aktywności zawodowej czarownic. Co działo się, jeśli roztargniony gospodarz zapomniał o pułapce, źródła nie podają. (Mazury i Warmia).

Niemiecki wynalazek

Nie zawsze tak było. W najdawniejszych czasach polskie izby stroiły zielone świerki, jodły bądź sosny wieszane u powały oraz ich gałęzie splatane w wieńce nad drzwiami wejściowymi. Zwano je w różnych regionach kraju „podłaźniczkami”, „sadam”, „rajskim”. Obwieszano jabłkami, gruszkami, orzechami, symbolizującymi dostatek i bogactwo.

Choinka wynaleziona w Niemczech w XV w. (w 1509 r. namalował ją Łukasz Cranach) przywędrowała do Polski dopiero na przełomie XVIII/XIX w. Najwcześniej zagostiła w domach mieszczańskich. Na dobre rozprzeczniła się w latach 20-tych naszego wieku.

Szopka św. Franciszka

Według przekazów twórcą pierwszej szopki był św. Franciszek. By przybliżyć wiernym tajemnicę Narodzenia, w roku 1223 rozesał w grocie siano, przyprowadził woła i osła. Razem z braćmi ukląkł do modlitwy. Szopki rozprzeczniły się w Europie, ale też zmieniły swój charakter. Z czasem do świętej Rodziny, Trzech Króli czy pasterzy dodano liczne figurki żyda z żydówką, cygana z cyganką,

czarownicy, szafranika (czyli domokrażcy czyli dzisiejszego akwizytora). W miejsce zadumy zrobił się jarmark. W rezultacie w 1736 r. episkopat zakazał wystawiania szopek w kościołach. Długo musiały czekać na rehabilitację. Zastępowały je szopki obnośne.

Komu prezent, komu

Zwyczaj kładzenia pod choinkę prezentów jest całkiem świeżej daty. Raz, że świąteczne drzewka to młody wynalazek, dwa, że najpierw przyjął się w domach magnackich. Z okazji świąt obsypywali się możni kosztownymi drobiazgami: a to konik z sutym rzędem, a to bogata szata, a to klejnocik. Przodował, rzecz jasna, suweren, miłościwie panujący monarcha.

Polski opłatek

Wyłącznie polskim zwyczajem było i jest łamanie opłatek. Wprowadziła go w XVII w. szlachta. Cieniutki jak mgielka plasterzek praśnego ciasta pszennego wlewano do specjalnych żelaznych matryc zdobionych motywami religijnymi i wypiekano. Trudnili się tym przemysłem zakonnicy i księża przy kościołach i klasztorach. Niegdyś najsłynniejsze w Warszawie opłatki produkowano przy kościele Bernardynów. W wielu regionach Polski łamano się opłatkiem umoczoną w miodzie. Używano ich także do wróżb. Kolorowym opłatkiem, jak też resztkami potraw po wieczerzy wigilijnej obdzielano zwierzęta, szczególnie te, które obecne były w szopce betlejemskiej. ■

*Tradycję kulinarną fotografował
w restauracji „Pod Jemiołami” w Bielsku-Białej
Massimo Buffa - Eos Poland*

Świat Świąt

Tekst: Elżbieta Lisowska

Zdjęcia: Andrzej Lisowski



Z krakowskiego Rynku podążamy w świat odmiennych zwyczajów i świątecznych klimatów. Pizza w kształcie choinki i bombki z pomidorów u stóp wulkanu na Wyspach Kanaryjskich. Muszelki zdobiące świąteczne drzewka w domu towarowym w Lizbonie i choinka pod Rockefeller Center. Tysiące lampek na drzewach przy V Alei w Nowym Jorku i mantry rozbrzmiewające wokół Wielkiego Pałacu w Bangkoku, na które nakłada się śpiew kolęd...

Znieba leje się żar a do szklanki z sokiem spadają z drzewa pachnące kwiaty frandżipini. Pograżeni w błogim półśnie spędzamy bożonarodzeniowy poranek na hotelowym basenie w centrum Bangkoku. Z pobliskiej świątyni dochodzi dźwięk gongów, z hallu – śpiew kolędy – „Silent night, silent night”...

„Cicha noc” brzmi równie nierealnie, jak przebrane za Mikołaje dziewczyny na Patpongu – najpopularniejszej w mieście dzielnicy rozrywki. Pełno tu barów „go go”, domów uciech i salonów masażu. Patpong nie zasypia nigdy. Oglusza muzyką, oszalałami reklamami, zapachami i nagimi ciałami dziewcząt. Nawet o trzeciej nad ranem można tu kupić sukienki, tajske jedwabie i wybrać się na masaż.

Salony masażu bywają różne, tak jak różne bywają potrzeby klientów. Sporo jednak jest gabinetów tradycyjnych traktujących sztukę masażu jako zabieg uzdrawiający albo przynajmniej relaksujący. W świąteczne dni jest w nich bardziej uroczyście. Tajowie bowiem lubią i doceniają święta. Wraz z muzułmanami obchodzą id fitr, z Chińczykami – chiński Nowy Rok, a z chrześcijanami – Boże Narodzenie. ▶





► Msza kogucia czyli święta po kanaryjsku

Na długo przed Wigilią kościoły rozbrzmiewają melodyjnymi kolędami. W choinki zamieniają się palmy, a z fasad domów towarowych uśmiechają się św. Mikołaje. Kuszą stoiska z prezentami. Oferta bogata – od skarpet na prezenty (ofiarowuje się je nie w Wigilię, ale w czasie święta Trzech Króli), po słynne tutejsze haftowane ręcznie obrusy – w wersji wigilijnej najczęściej czerwone. Choć pastierki nie są tak popularne jak w Polsce, niektóre mają ciekawą oprawę. W jednej z wiosek na wyspie Lanzarote (słynącej z ze stu wulkanów i trzystu kraterów), w Tegise Misa de Gejro, jest odprowadzana, pełna egzotycznych akcentów, Msza Kogucia.

Kościoły prześcigają się w pomysłach szukając najlepszego wyrazu dla Bożonarodzeniowej szopki. Nad szopką w kościele św. Franciszka w Puerto de la Cruz (północna Teneryfa) w zeszłym roku górował udrapowany z tektury wulkan Teide – najwyższy szczyt Hiszpanii (ok. 3700 metrów n. p. m.), znajdujący się w bliskim sąsiedztwie miasteczka. Na pełnej nie tylko wulkanów, ale i dromaderów Lanzarocie, przykuwały uwagę ogrom-

nych rozmiarów przydrożne figury podróżujących na wielbłędach Trzech Króli...

Parki, podwórka pensjonatów, brzegi hotelowych basenów i restauracje pełne są charakterystycznych drzewek o czerwonych liściach – kwiatach. Pielęgnowane u nas w doniczkach Gwiazdy Betlejemskie gęsto porastają tutejsze wyspy osiągając rozmiary wielkich drzew lub przynajmniej krzewów. Za sprawą natury, krajobrazu, klimatu i spontanicznej radości ludzi, łatwiej niż w zimnej Europie wyobrazić sobie chyba to, co działo się przed dwoma tysiącami lat w Betlejem.

Świąteczny Empire State Building

Nowy Jork – rozwibrowany, pełen demonicznej, nakręcającej energii, wygląda przed świętami Bożego Narodzenia jak wielka choinka. Sto tysięcy światełek zdobiących palmy Zimowego Ogrodu World Trade Center, iluminowane figury aniołów, potężna choinka wokół Rockefeller Center (w zeszłym roku zabłysło na niej trzydzieści tysięcy lampek), zielono-czerwona iluminacja Empire State Building – wszystko przypomina o świętach. Nowojorczyków ogarnia szal prezentów i zakupów. Energia miasta ro-



śnie. Dla przybyszów ten szybki puls miasta ma urok szczególny. Nie przyjeżdża się tu przecież by odpoczywać, lecz by wmieszać się w pospiesznie idący tłum, zanurzyć w atmosferze klubów Greenwich Village, pobuszować po galeriach Soho czy Williamsburga, posłuchać jak na klawierze gra Woody Allen.

Wigilia mija niemal niezauważona, chociaż na Pasterkę do katedry św. Patryka ciągnie tłum, a w muzycznych klubach East i Greenwich Village zdarza się usłyszeć śpiewane wspólnie kolędy. Wyciszenie przychodzi dopiero w pierwszy dzień świąt. Do obowiązkowych przyjemności należy jazda na łyżwach pod Rockefeller Center, prze-

chadzka po Central Parku, spacer po Brooklińskim moście. Wieczorem miasto odzyskuje swój rytm. Znowu zamienia się w diabelski młyn. Różnorodność i możliwość wyborów jednych męczy, innych zachwyca. Ale jak napisała Saul Miller – „Gdzie poza Nowym Jorkiem zjadłbyś kosztowną pizzę, którą sprzedaje portorykańskiemu klientowi żydowski sklep w murzyńskiej dzielnicy?”

* * * * *

Wigilia w samolocie. Gdzieś zawieszeni między Warszawą a Bangkokiem, chyba nad Uralem, jemy karpia, popijając białym winem, patrząc na serwetki pełne gwiazdek i słuchając życzeń świątecznych Lot-owskiego kapitana... ■

Cicha noc, święta noc...

Tadeusz Wojciechowski

Zna ją cały Świat. Na Madagaskarze i kole polarnym, na Nowej Gwinei, w Waszyngtonie, Rzymie, Moskwie i na dalekiej Syberii. Jej słowa przetłumaczono na ponad sto języków, i chociaż brzmią one inaczej, łączy je melodia, którą rozpoznać łatwo na każdej szerokości geograficznej.

Wmroźny, wigilijny poranek 1818 roku, do zasypanej śniegiem organistówki w maleńkiej alpejskiej wiosce Oberndorf, zapukał wikary – Josef Mohr.

Organista – Franz Xaver Gruber, zaraz otworzył, mimo że Wigilia, to jedyny dzień w roku, kiedy mógł sobie pospać dłużej, bo pierwsza msza dopiero po południu.

Ksiądz przyniósł wiersz, balladę, którą napisał poprzedniego wieczora i prosił o dopisanie nut. Na kiedy? No, gdyby się dało, to na północ, na pasterkę... Nie zwlekając ruszyli do kościółka i Gruber zasiadł do organów.

Jak na złość pękły wtedy miechy w instrumencie. Niby nic wielkiego – kawałek skórki, trochę kłajstru, zacisnąć na parę godzin i po wszystkim.

Ale czas nagle! Wrócili do izby i Gruber wziął gitarę. Jeden akord, drugi, parę nut, rzut oka na tekst ballady, znowu parę akordów... Przed południem kolęda była gotowa, tak że dwie młode chórzystki jeszcze przed północą wyuczyły się na pamięć i melodii, i słów. A zanim zapadł zmierzch, organista z wikarym zdążyli nawet pokleić miechy, więc prawykonanie kolędy odbyło się „na dwa głosy dziewczęce i gitarę, przy cichym akompaniamencie organów” – jak zapisał proboszcz w kronice parafialnej. Ale tamtej Wigilii 1818 roku ani wikary Mohr, ani organista Gruber, nie mieli pojęcia, że w ciągu tych paru godzin, jakie zabrało im wygładzenie ballady, weszli do historii.

Z alpejskiej wioski kolęda wydostała się przypad-

kiem. Następnego roku w kościółku w Oberndorfie wymieniano organy. Niemieccy mistrzowie z Norymbergii skończyli robotę na tydzień przed Bożym Narodzeniem, więc Franz Xaver Gruber, zasiadając na próbę do nowego instrumentu, zupełnie odruchowo ustawił rejestry na „piano” i zaczął „Cichą noc”.

- O! Jakie to ładne – stwierdził budowniczy organów – pewnie znowu Haydna?

- Nie! To moje! – powiedział Gruber.

- No, to dajże mi człowieku nuty, niechże i u nas ludzie tego posłuchają.

I tak kolęda trafiła do Niemiec, gdzie zrobiła furorę. A ponieważ słowa napisane były po niemiecku, z niemiecka brzmiały też nazwiska organisty-kompozytora i wikarego-poety, wielu Niemców do dziś przyznaje się do kolędy jak do swojej, co bardzo gniewa Austriaków.

Dziś nikt już nie dojdzie, kto w połowie zeszłego stulecia wywiózł „Cichą noc” do portów Nowego Świata. Nie wiadomo też, kto przełożył na angielski słowa ballady. Faktem jest, że w ciągu zaledwie paru lat opanowała amerykański kontynent, docierając na zachodzie nad Pacyfik, a na północy – do Kanady.

Jednym z najpiękniejszych wykonań „Cichej nocy” jest interpretacja Mahalii Jackson, a zapewne na najbardziej oryginalny pomysł jej wykonania wpadli Simon i Garfunkel, którzy śpiewali „Cichą noc”, podczas gdy w tle, na drugim planie dźwiękowym, spiker stacji radiowej czytał wiadomości. Ta interpretacja to jakby esencja ludzkich losów: oto płynie wigilijna kolęda, a radio niesie wieści ze świata, na którym co chwila ktoś



się rodzi, ktoś umiera, gdzie panuje radość i pokój, ale gdzie w czasie tej cichej i świętej nocy, trwa również wojna, zdarzają się epidemie i nieszczęścia...

Wreszcie nadeszły lata, kiedy w Wigilie Bożego Narodzenia „Cicha noc” bez przeszkód wędruje przez świat jak gwiazda betlejemska. Kiedy u nas budzi się dopiero wigilijny dzień, w dalekiej Australii i na Kamczatce wstaje pierwsza gwiazda. Potem gwiazda, a z nią kolęda, wędruje przez świat, ciągle na zachód. Poprzez lasy bezkresnej Syberii, przez Rosję, Białoruś, Ukrainę i Litwę, wigilijna noc dociera do nas. Lecz kiedy my siadamy już do stołu, to tam, na zachodzie, za Atlantykiem, dopiero południe i nawet choinki nie wszystkie jeszcze ubrane. Więc nie spiesząc się, kolęda płynie nad oceanem, samotnym marynarzom łzy tęsknoty za domem wyciska i dopiero za parę godzin dotrze na amerykański kontynent, aby i tam rozjarzyć światła na choinkach. Aż wreszcie cały glob otoczy ta jedyną w roku noc – cicha i święta.

W Oberndorfie pod Salzburgiem, nie ma już tamtego kościółka. Przed stu laty porwała go ze sobą wezbrana górská rzeka. Na jego miejscu postawiono potem „Stille Nacht Kapelle” – małą Kapliczkę Cichej No-

cy. Dziś postawiliby najchętniej – katedrę, ale nie bardzo wypada, a przed kilkudziesięciu laty ktoś mógł przewidzieć, co się tutaj dzieć będzie. Dostać w grudniu miejsce w zajeździe w Oberndorfie albo w promieniu 50 kilometrów – to byłby cud prawdziwy. Łóżko u bauera albo w Gasthausie, jeśli przypadkiem jest wolne, kosztuje teraz tyle, ile apartament w Wiedniu. Parę lat temu jakaś para Japończyków zameldowała się w Oberndorfie we wrześniu i w spokoju doczekała pasterki, nie pozwalając się ruszyć za skarby świata.

Prawdę mówiąc, trzeba mieć zdrowie, aby w dobrej kondycji i bez grypy zaliczyć pasterkę w Oberndorfie. Nabożeństwa, śpiewy i popisy orkiestr zaczynają się już o zmierzchu wraz z pierwszą gwiazdą i trwają bez przerwy do północy. Po pasterce jest jeszcze obowiązkowy kulig z pochodniami, a mroz pod koniec grudnia w Alpach bywa siarczysty. W dodatku stać trzeba pod gołym niebem. W kapliczce jest akurat tyle miejsca, że prócz księdza, ministrantów i dwóch aniołów z trąbami, mieszczą się tylko dwie najładniej śpiewające chórzystki i ów młodziak, który akompaniować im będzie na gitarze, kiedy o północy zaintonują „Cichą noc, świętą noc”.



Uroda nie musi kosztować

Nie trzeba godzin spędzonych przed lustrem, bajątkowych sum wydanych na kosmetyki, ani godzin spędzanych w salonach piękności. Wszystko można zrobić we własnym zakresie dbając o swój wygląd na co dzień i od święta.

Dobrze wiedzieć, jaką ma się cerę. Kosmetyczki wyróżniają: tłustą, suchą, mieszaną oraz cerę wrażliwą, która może dotyczyć wszystkich rodzajów. W domu najłatwiej rozpoznać cerę tłustą: błyszczy się, ma wyraźnie rozszerzone ujścia gruczołów łojowych, czasem zaskórniki, wypryski; kiedy przyłoży się twarz do lusterka, zostaje na nim tłusty ślad. Podobnie łatwo poznać cerę mieszaną: tak jak przy tłustej, zachowują się środkowe partie twarzy - czoło, nos, broda. Z kolei cera sucha ma skłonności do pieczenia, ściągania, zaczerwienienia. Również skóra wrażliwa bardzo łatwo reaguje na zmiany temperatur, szybko staje się czerwona, ma delikatny naskórek, który często się łuszczy.

Kiedy już wiemy, jaką mamy cerę, warto nauczyć się ją dobrze oczyszczać. I wcale nie musi to być woda i mydło (często wręcz nie wskazane!). Najlepiej mleczko i tonik, a te z kolei nie muszą być ze sklepu.

Można zrobić je z tego, co mamy w lodówce. Mleczko kosmetyczne z powodzeniem zastąpi jogurt naturalny albo chuda śmietana. Taką papkę rozprowadzić wacikiem na twarzy, odczekać chwilę i zetrzeć. Teraz kolej na tonik – może nim być wywar ziołowy (najlepiej z odkarzającego rumianku) albo najzwyczajniejsza przegotowana i wystudzona woda, a dla cer tłustych – woda z sokiem z cytryny. Co dziesięć dni dobrze jest robić peeling. W tym celu wystarczy zmieszać trochę płatków owsianych lub otręb z mlekiem, nałożyć na twarz i delikatnie masować. Następnie zmyć przegotowaną wodą i posmarować kremem – już ze sklepu. Zresztą po każdym oczyszczaniu należy użyć dobrego kremu: dla cery suchej – półtłustego, dla tłustej – nawilżającego.

Zimą skóra narażona jest na podrażnienia związane ze zmianami temperatur – w pomieszczeniach sucha i ciepło, na zewnątrz – zimno i wilgotno.

Podrażnionej skóry nie wolno traktować tonikami na alkoholu. Trzeba je odstawić podobnie jak mydło. W zamian wskazane jest używanie lekkich mleczek i łagodzących toników. Poza tym trzeba pić przy-

najmniej dwa litry wody mineralnej dziennie, żeby skórę dobrze nawilżyć od środka. Można też, a nawet trzeba, znaleźć chwilę czasu na odpoczynek i położenie maseczki odżywczo-nawilżającej przygotowanej z białego twarożku, jednego żółtka i utartego banana. Teraz wystarczy włączyć ulubioną płytę, miksturę położyć na twarz, wygodnie ułożyć się w fotelu i tak odpoczywać 15-20 minut. Po zmyciu skóra stanie się napięta, lekko różowa i wygładzona. Można też zrobić sobie maseczkę ogórkową, mieszając lekki nawilżający krem ze startym świeżym ogórkiem. Jeśli nie mamy takiego kremu można ogórek pokroić w plastry i po prostu poukładać je na twarzy. Po takim zabiegu skóra będzie nawilżona i pięknie rozjaśniona. Kiedy cera jest tłusta i ma rozszerzone pory, możemy zaaplikować jej maseczkę ściągająco-oczyszczającą z mąki kartoflanej, zielonej pietruszki i odrobiny przegotowanej wody. Zmęczonym oczom blasku dodadzą okłady z herbaty albo masaż skóry wokół oczu kostkami lodu. Na zmarszczki niestety nie ma dobrego domowego sposobu. Jedynie zmarszczki mimiczne na kilka godzin wygładzi okład z kurzego białka.



*Zdjęcia wykonano w firmie CLARINS w Bielsku-Białej
fotografował Massimo Buffa - EOS Poland*

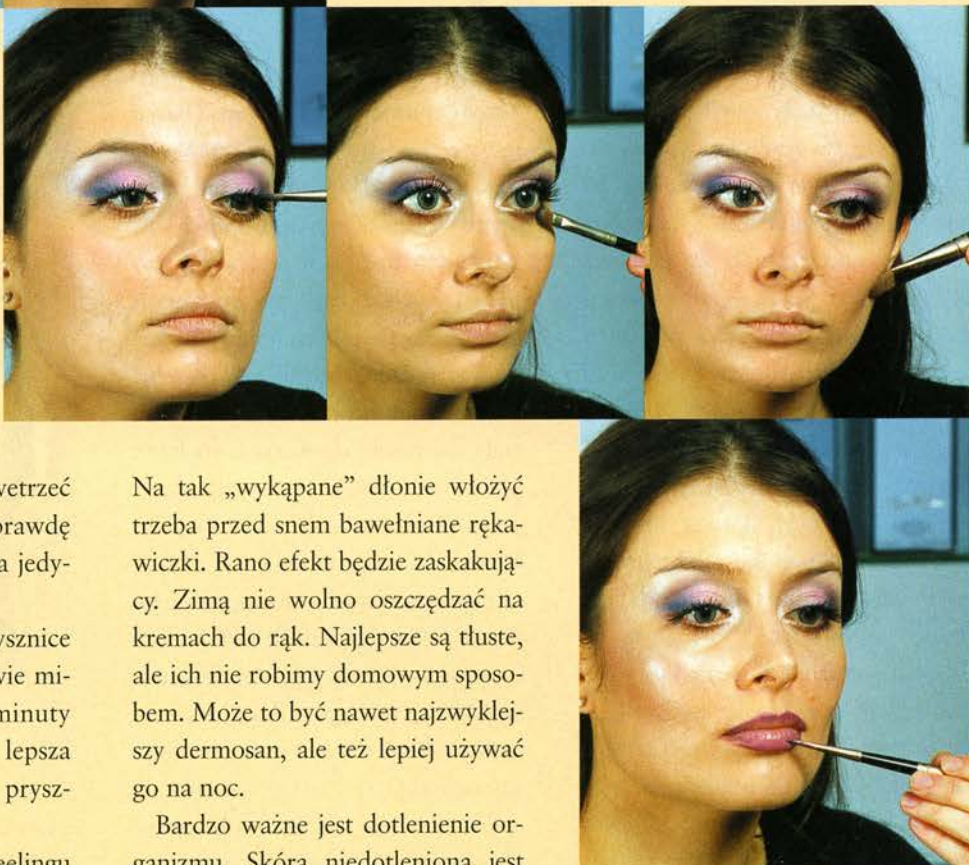
Kiedy systematycznie dbamy o siebie, wystarczy kilka pociągnięć pędzelkiem, albo szminką, żebyśmy wyglądały jak po wielogodzinnej katordze w gabinecie kosmetycznym.
I nie musimy na urodę wydawać ciężkich pieniędzy.

Zimą naszej opiece potrzebuje skóra całego ciała. Wysuszają ją centralne ogrzewanie, mróz, wiatr, rajstopy ze sztucznych tworzyw. Trzeba pić dużo płynów. Pomogą jej kąpiele – choćby z dodatkiem zwykłej oliwki z oliwek. Potem trzeba nasmarować się dobrym balsamem albo w wilgotną skórę wetrzeć oliwkę dla niemowląt (naprawdę skóra nie jest po niej tłusta, a jedynie nawilżona).

Doskonale pojeđniają prysznicze na zmianę ciepłe i zimne: dwie minuty ciepła woda, pół minuty chłodna. Efekt murowany i lepsza odporność organizmu (taki prysznic hartuje).

Nie wolno zapomnieć o peelingu (co dziesięć dni). Do ciała najlepsza jest zwykła sól kuchenna. Nacieramy nią wilgotną skórę bardzo dokładnie i powoli. Taki masaż świetnie poprawia krążenie i wygładza.

Zimą szczególnie uważamy na ręce. Przemrożone stają się czerwone i pieką. Wtedy pod żadnym pozorem nie wolno moczyć ich w gorącej wodzie. Zaczynamy od chłodnej, stopniowo zwiększając temperaturę. Spierzchniętym dłoniom bardzo dobrze zrobią kąpiele w ciepłej oliwce.



Na tak „wykąpane” dłonie włożyć trzeba przed snem bawełniane rękawiczki. Rano efekt będzie zaskakujący. Zimą nie wolno oszczędzać na kremach do rąk. Najlepsze są tłuste, ale ich nie robimy domowym sposobem. Może to być nawet najzwyklejszy dermosan, ale też lepiej używać go na noc.

Bardzo ważne jest dotlenienie organizmu. Skóra niedotleniona jest szara, trzeba dać jej odpowiednią dawkę tlenu. Można kupić krem z tlenem, ale lepiej i przyjemniej chodzić na spacer. Godzina dziennie to naprawdę niewiele czasu, a na efekty nie będzie trzeba długo czekać. Wieczorem filiżanka zielonej herbaty, która oczyszcza organizm i usuwa wolne rodniki.

Jeśli tylko w tej przedświątecznej bieganinie nie zapomnimy o sobie, znajdziemy chwilę na odpoczynek, w wigilię czy na Nowy Rok będzie-

my mogły bez obawy spojrzeć w lustro. Byle nie przesadzić z makijażem: wystarczy lekki fluid, delikatnie podkreślone rzęsy, powieki w kolorach naturalnych beży, a na ustach błyszczak. Do tego kropla ulubionych perfum. Warto pamiętać słowa Biernata z Lublina:

„Moc, uroda z wszystką krasą
Bez rozumu nikczemne są;
A co po czyjej wielkości,
Gdy nie ma w głowie mądrości.” ■



Metamorfoza portfela

Wypchany portfel był niegdyś symbolem bogactwa. Dzisiaj taki wygląda co najmniej nieelegancko. Niewielkie rozmiary portfela stały się możliwe dzięki dwóm, ściśle ze sobą powiązanym, rewolucjom. Pierwszą z nich jest szybki wzrost liczby posiadaczy bankowych kont osobistych, zwanych powszechnie RORami (pełna nazwa – rachunek oszczędnościowo-rozliczeniowy). Drugą zaś jest upowszechnienie się elektronicznych kart płatniczych, które służą do obsługi RORów.

Samo osobiste konto bankowe nie jest czymś nowym, w bankowości detalicznej, czyli nastawionej na obsługę indywidualnych klientów, znane jest od dawna. Nowość RORów polega na tym, że powiązane są z nimi różne, łatwe w posługiwaniu się, usługi. Jest zatem najprostszą usługą bankową.

ROR założyć może każdy posiadający stałe miejsce zatrudnienia bez względu na wysokość swoich zarobków. Banki domagają się tylko, aby wynagrodzenie to trafiało najpierw na założony rachunek.

Kiedyś ludzi żyjących ze skromnych dochodów, odstraszać mógł długi, nawet tygodniowy czas przepływu pieniędzy pomiędzy kontem

przedsiębiorstwa a RORem. Dzisiaj jest to kwestia jednego, najwyżej dwóch dni. O ile przedsiębiorstwo wypłaca całość wynagrodzenia jednorazowo (lub w niektórych przypadkach dwa razy w miesiącu), z pieniędzy przesłanych na ROR korzystać możemy w miarę potrzeby. I choć niewykorzystane kwoty są stale do naszej dyspozycji, to bank płaci nam odsetki za każdy dzień pozostawienia ich na koncie. Wprawdzie odsetki te sięgają zazwyczaj połowy wysokości oprocentowania lokat składanych na 1, 3 czy 6 miesięcy, lecz te z pozoru bagatelne kwoty, w ciągu roku złożyć się mogą nawet na jedno tankowanie samochodu.

Posiadaczom ROR banki przychodzą w sukurs wtedy, gdy z jakichś powodów potrzebują wydać w danym miesiącu więcej niż wynosi stan konta. Stwarzają im bowiem możliwość zaciągania nisko oprocentowanych kredytów do wysokości ustalonej wcześniej sumy, bez osobistego pojawiania się w banku. Wielkość tego kredytu zależy od „historii konta” – rośnie w miarę jak bank przekonuje się o solidności swojego klienta.

Coraz więcej osób korzysta z możliwości dokonywania stałych płatno-



ści za pośrednictwem banku. Za niewielką (na ogół do 2 złotych) opłatą bank może wykonywać naszą polecenia zapłatę za usługi telefoniczne, gaz, energię czy zaciągnięty w innym banku lub sklepie kredyt konsumpcyjny. Wystarczy pozostawienie w banku odpowiedniej dyspozycji. Oczywiście jest oszczędność czasu, sum za opłaty pocztowe i ewentualne kary za spóźnienie.

Wizyty w banku obsługującym nasz ROR do minimum ogranicza – udostępniana przez coraz więcej działających w Polsce banków –

bankolinia, czyli zaliczane jako lokalne, połączenie z telefonicznym punktem obsługi klientów banku. Posiadaczom RORów umożliwia ona sprawdzenie salda własnego konta, dokonanie przelewu, utwo-

wyplatę pieniędzy w około 10 tysiącach bankomatów oraz dokonywanie bezgotówkowych płatności w ponad 70 tysiącach punktów sprzedaży. Karty płatnicze są powiązane z kontami ROR. Większość

Można się obawiać, że pieniądź, którego nie widzimy, znika równie szybko, jak się pojawia. Jednakże wbrew sensacyjnym tytułom prasowym, straszącym konsekwencjami utraty kart i oszustwami dokonywanymi przy ich wykorzystaniu, wartość takich oszukańczych transakcji stanowi w Polsce zaledwie 0,11% wartości transakcji dokonywanych przy pomocy kart. Jest to więc ilość znacznie mniejsza niż wartość gotówki w skradzionych portfelach.

Nowoczesne bankomaty to prawdziwe minicentra obsługi bankowej. Niektóre karty płatnicze umożliwiają bowiem nie tylko wypłaty gotówki, ale i dokonanie wpłaty na własne konto, dokonanie przelewu pieniędzy, założenie lokaty terminowej, zrobienie wydruku operacji na koncie i sprawdzenie jego stanu.

Wzrost wykorzystania transferów elektronicznych niesie ze sobą znaczące konsekwencje dla samych banków, które znacznie zmniejszają zatrudnienie. Zamiast okazałych siedzib dla swych oddziałów, współczesne banki budują i aranżują małe, funkcjonalne pomieszczenia, w których klienci prowadzeni są przez system elektronicznej obsługi konta. Tak powstały macbanki – bankowe odpowiedniki szybkich posiłków w McDonaldsach.

Dla nas, klientów banków, RORy i karty płatnicze są znacznymi udogodnieniami. Za wszystkie czynności banki każą sobie w ten czy owy sposób płacić (każdy klient banku ma prawo domagać się udostępnienia informacji o opłatach za czynności bankowe – warto z tego prawa korzystać), jednakże sumy te są ничym w porównaniu z oszczędnością czasu i nerwów, którą przynosi nam powiązana z ROREm nowoczesna, elektroniczna bankowość. ■



wienie lokaty terminowej lub zastrzeżenie numeru utraconej karty. Każdy z banków tworzy własne procedury upewniania się, że dyspozycje wydaje właściciel konta. Wystrzegający się jakiegokolwiek pośrednictwa innych osób skorzystać mogą z możliwości obsługi własnego ROR-u za pośrednictwem internetu, co oferuje już 17 działających w Polsce banków.

Posiadaczom RORów od kilku lat banki wydają karty płatnicze, czyli plastikowe karty z kodem magnetycznym, umożliwiające m. in. dokonywanie wypłat gotówki z dostępnych całą dobę bankomatów. Banki w Polsce wydały już 10 milionów kart płatniczych, co pozwala na

z nich umożliwia wypłatę gotówki do wysokości stanu konta. Weryfikacja stanu konta jest możliwa dzięki nowoczesnym bankomatom działającym w trybie online, czyli podłączonych siecią kablową do centrum informacji bankowej.

Każda karta płatnicza posiada swój czterocyfrowy kod zabezpieczający – tak zwany PIN (osobisty numer identyfikacyjny), który chroni właściciela karty przed użyciem jej przez niepowołaną osobę. PIN zwany jest także elektronicznym podpisem i w przyszłości, po uchwaleniu przez Sejm odpowiedniej ustawy, stanie się również podpisem posiadającym ważność prawną.



Programowanie umysłu

Wyobraźmy sobie przez chwilę, że nasz mózg i umysł stanowią coś w rodzaju systemu biokomputerowego. Mózg niech będzie twardym dyskiem, czyli właściwym komputerem, a umysł programem, który się do tego komputera wkłada. Każdy komputer wykonuje tylko te polecenia, które ma w programie.

W języku angielskim popularny jest skrót: „G. I. G. O” od słów: „Garbage In – Garbage Out”, co w wolnym tłumaczeniu oznacza: „Wkładając śmiecie – wyjmiesz śmiecie”. Jeżeli do komputera włożymy śmiecie, czyli niewłaściwy program, to spowoduje on niewłaściwe jego funkcjonowanie.

W naszym biokomputerze znajdują się programy zawierające indywidualny system przekonań, nasze nastawienie do życia, pojęcia, samoocenę i nasze poglądy na świat. Pochodzą one z pozytywnych lub negatywnych interpretacji naszych przeżyć. Psychologowie twierdzą, że większość najgłębszych i najważniejszych programów pochodzi z okresu między poczęciem i wiekiem czterech do pięciu lat. W okresie wczesnego dzieciństwa mózg dziecka nie jest jeszcze w pełni dojrzały i operuje w niższych

zakresach częstotliwości, mając – w porównaniu z dorosłymi – zwiększoną liczbę niezwykle korzystnych częstotliwości alfa. Jest to, być może, jedna z przyczyn powodujących, że dzieci uczą się wszystkiego szybko i bez wysiłku oraz, że mają tak wspólną wyobraźnię.

W wieku dziecięcym nasze myślenie, logiczne i analityczne, nie jest jeszcze rozwinięte. Dlatego też małe dzieci interpretują wszystko dosłownie.

Weźmy sytuację, w której półtoraroczny Adaś, po przypadkowym rozlaniu szklanki mleka, ucieszony widokiem ogromnej, białej kałuży, zaczyna wodzić rączką po rozlanej powierzchni – rysując paluszkami w mleku różne esy-floresy. W tym wieku taki przypadek może być dla niego czymś w rodzaju przeżycia artystycznego, tworzeniem czegoś nowego.

Do pokoju wchodzi jednak mama, która ma przed oczami podłogę zalaną mlekiem i usmarowane dziecko, babrzące rączką w tej kałuży. Rozgniewana podnosi Adasia i daje mu mocnego klapsa mówiąc:

„Niedobry, głupi chłopiec!”. W wieku półtora roku, Adaś nie ma jeszcze zdolności analizowania tej

emocjonalnej wypowiedzi matki, wzmocnionej jeszcze bólem w pedagogicznej części ciała. Nie potrafi więc pomyśleć:

„Tak naprawdę mama nie uważa, że jestem zupełnie głupi i zły, po prostu nie pochwała tego, że rozlałem mleko po podłodze i ubrudziłem przy tym ubranko, buzię i rączki...”. Interpretacja takiego faktu przez małego Adasia jest prawdopodobnie taka: „Mama uważa, że jestem głupi i niedobry...” lub „Tworzenie nowych, ciekawych obrazów jest głupie i niedobre...”.

Nie oznacza to oczywiście, że każ-





„Po jakimś czasie doszłam do siebie, a wtedy zobaczyłam, że wokół mnie siedzi zgraja dziesięciu szarych wilków” – oświadczyła później w wywiadzie dla prasy. „Przywódca stada przytulił się do moich pleców, podczas gdy pozostałe wilki utworzyły ze swych ciał żywą kołdrę wokół mojego roztrzęsionego ciała. Po półgodzinie dostałam ponownie silnych bólów porodowych i urodziło się dziecko. Te wilki były moimi akuszerkami! Przegryzły pępowinę, oblizwały do czysta i do sucha moje dziecko, po czym delikatnie przysunęły mi je nosami, abym mogła je nakarmić. Gdyby nie było przy mnie tych dzikich zwierząt, straciłabym swoje dziecko i sama zamarzłabym na kość. Chroniły mnie dotąd, aż przyszła pomoc”.

W 1663 roku w Polsce na obszarze Puszczy Mereckiej, myśliwi odebrali niedźwiedziom 8-letniego chłopca. Najpierw przebywał w Wilnie, następnie zabrała go do Warszawy królowa Maria Ludwika. Nie potrafił mówić, poruszał się na czworakach, jadł surowe mięso i był tak agresywny, że przez pewien czas trzymano go w kajdanach. Z czasem Jan Kazimierz podarował go Piotrowi Adamowi Opalińskiemu, który zatrudnił go w kuchni do noszenia drewna i wody. Nigdy nie wyzbył się swojej dzikości, a zmarł mając około 25 lat.

W Indiach w 1875 roku mieszkańcy małej wioski zauważyli tygrysyce z dwojgiem młodych i dziwnym stworzeniem, które okazało się chłopcem. Schwytali go i zaprowa-

dzili do wioski. Z czasem chłopiec przyswoił sobie ludzkie zwyczaje i nauczył się mówić. Nadal jednak mógł bez broni chodzić po dżungli i zadawać się z leśnymi drapieżcami.

W 1989 roku w dżungli Ugandy znaleziono 7-letniego chłopca, który nie potrafił mówić – wydawał jedynie małpie okrzyki. W wyniku prowadzonego trybu życia i poruszania się wyłącznie na czworaka, miał krótki tułów oraz nadmierne wydłużone kończyny o chwytnych palcach. Jego ręce wraz z dłońmi ukształtowały się w charakterystyczny dla małp łuk, co ułatwiał mu poruszanie się w koronach drzew. Z wyraźną niechęcią chodził w pozycji pionowej. Odżywał się owocami, trawą i korą drzew. Małemu człowiekowi-malpie nadano imię Robert i przekazano do sierocińca w Kampalii. Chłopiec nie nauczył się mówić i zachował do końca życia zwyczaje wyniesione z dżungli.

W sierpniu 1996 roku w ogrodzie zoologicznym w Maywood w USA, 8-letnia samica goryla o wadze 68 kg, podniosła nieprzytomnego trzyletniego malca, który z wysokości 5,5 metra spadł na betonowe podłogę. W ramionach przeniosła go do wyjścia, gdzie pracownicy zoo mogli zająć się chłopcem. Godnym uwagi jest fakt, że zwierzę to niegdyś zostało odrzucone przez matkę i tym wówczas maleńkim, bezbronnym gorylątkiem zaopiekowali się ludzie.

Wszystkie te przypadki rodzą pytania: Co skłania zwierzęta do takich zachowań? Dlaczego opiekują się młodymi swych odwiecznych wrogów? Czy w człowieku więcej jest zwierzęcia, czy też w zwierzęciu tzw. cech ludzkich?

Na odpowiedzi przyjdzie nam jeszcze poczekać...



Złap okazję w sieci

Gdyby ktoś mnie spytał, czy podam w sieci numer karty kredytowej, odpowiem: nie. Bałabym się hackera, który na moje konto sprawi sobie np. wycieczkę zagraniczną. Ale na pytanie, czy kupuję w sieci – odpowiem, że tak.

W sieci jest wiele możliwości kupowania i nie są to tylko wirtualne sklepy. Najpierw były ogłoszenia SPRZEDAM, KUPIĘ. Pojawiały się niemal na wszystkich serwerach i korzystało z nich mnóstwo ludzi. Moja córka w tych pionierskich latach kupiła prawie nowy tapczan za bezcen, a jej przyjaciółka pianino dla dziecka. Ogłoszenia istnieją nadal, na wszystkich serwerach i portalach, ale już w specjalnych działach.

Wśród wirtualnych sklepów pierwsze były księgarnie – na wzór amerykańskiego „amazona” – m. in. Feniks i Nepo. Dziś jest ich mnóstwo i rywalizują o klientów. Bodajże największy jest www.merlin.com. Prawie każde wydawnictwo ma już oferty handlowe, a nawet daje 30 procent upustu (patrz Wydawnictwo Literackie – www.wl.interkom.pl). Po przejrzaniu księgozbioru, klikamy w wybrany tytuł, wpisujemy swój adres, telefon, e-mail. Po paru dniach listonosz przynosi płatną przesyłkę.

Po księgarniach do sieci weszły

sklepy komputerowe – a już dziś są w nich niemal wszystkie branże, a w dodatku sieć nie zna granic. Jedna z moich zamożnych znajomych wchodzi na zachodni serwer www.gap.com – znanej na zachodzie firmy odzieżowej – wybiera ciuchy z kolorowego katalogu, zamawia przez sieć i ryzykuje zapłatę kartą kredytową.

Ilość wirtualnych sklepów jest już tak wielka – że powstał serwer, ułatwiający poruszanie się: <http://www.aleja.pl/>. Aleja nie tylko prezentuje linki do sklepów, ale – gdy masz kłopoty z wyborem – poddaje propozy-



<http://www.wl.net.pl/>

ul. Długa 1
31 147 Kraków
tel (012) 422 5413
fax (012) 422 5423
www.wl.net.pl
promocja@wl.net.pl

WYDAWNICTWO LITERACKIE

w sieci 10% taniej

NOWOŚĆ

szukaj **Szukaj**

według **autor**

KSIĘGARNIA Zapoznaj się z kompletną ofertą Wydawnictwa Literackiego i skorzystaj z możliwości zakupu książki przez Internet z **10% zniżką**. Możesz przeglądać nasz katalog według działów i serii.

NOWOŚCI Potrzebujesz więcej informacji o najważniejszych nowościach ostatnich miesięcy? Przeglądaj dział **Nowości**.

ZAPOWIEDZI Zobacz, czy znajdziesz coś interesującego dla siebie wśród naszych zapowiedzi wydawniczych.

PROMOCJE Jeśli masz ochotę spotkać się ze znakomitymi autorami i zdobyć ich podpis zobacz nasze **Promocje**.

NASI AUTORZY Chcesz dowiedzieć się czegoś więcej o autorze Twojej ulubionej książki? Poczytaj o nim w dziale **Nasi autorzy!**

OFERTA SPECJALNA Lubisz prezenty i niezwykłe okazje. Zobacz co przygotowaliśmy specjalnie z myślą o Tobie.

Jesteś naszym

nasze bestsellery

nowa książka Lema

Wielka księga kucharska

Kuchnia azjatycka to niezrównany przewodnik. Dziesięć lat temu zaliśmy zaledwie kuchnię jadalospisów potrawy małajskie, wietnamskie przybliżył smaki i zapachy Wschodu. Pokazujemy kupowania i stosowania azjatyckich składników.

Władysław Szpilman Pianista



cje prezentów, oferuje też wielką liczbę ogłoszeń – i miejsce na nowe, oczywiście za darmo.

Aleja pragnie stać się dla nas niezastąpionym narzędziem: „Znajdźmy razem! Zamiast wędrować po internetowych sklepach, możesz ANONIMOWO zapytać o poszukiwany produkt, podając jego opis i akceptowalną cenę. Zadane pytanie trafi do właściwych sklepów a następnie wszystkie odpowiedzi – do Twojej skrzynki email!”

Aleja usiłuje rozwiązać nasz strach przed wirtualnymi zakupami: „Poradnik. Obawiasz się kupować w internecie? Zajrzyj na stronę „Porady”. Unikniesz przykrych niespodzianek i poznasz swoje prawa”.

Jeśli jesteś maniakiem kupowania, to Aleja znów daje ci szansę: „Chcesz dostawać informacje o nowych promocjach pocztą email? Zamów nasz biuletyn „Zakupy Online”.

I wreszcie Aleja kusi tych, którzy mają wirtualne sklepy – ale ich firmowych logo jeszcze nie ma w Alei: „Zgłoś sklep! Twojego sklepu nie ma w katalogu? Powiedz nam o tym!”. A może zaryzykujesz coś nowego? „Załącz sklep! Chciałbyś mieć swój własny sklep? Za kilka minut może być gotowy. Za darmo! Jeśli ci się spodoba (masz miesiąc czasu, aby sprawdzić możliwości sklepu) zapłacisz tylko za utrzymanie sklepu.”

Aleja to znakomita ilustracja do czego służy sieć – do omotania nas. Czytając krótkie, sugestywne propozycje Alei, byłam gotowa, kupić, sprzedać, „złapać okazję”, założyć sklep...

Aleja jest niewątpliwie użyteczna, bylebyśmy nie kupili czegoś, co doskonale prezentuje się na fotce – np. zamiast fantastycznej bluzy sportowej dla ukochanego, po rozpakowaniu paczki wyleci nam szmata, którą

można przetrzeć podłogę. Bowiem niektóre rzeczy, między innymi odzież, wciąż lepiej kupować osobiście – chyba, że pochodzą z markowych firm.

Dla amatorów tzw. okazji najlepsze jest jednak www.allegro.pl – czyli serwer aukcyjny. Moja przyjaciółka ze łzami w oczach dowiedziała się, że „okazyjnie” kupiła na giełdzie używane narty Rossignol za 300 zł – a w Allegro mogła kupić podobne za 150. W Allegro rzeczy nie kupujemy – lecz licytujemy, co daje dodatkową przyjemność. Sprzedaje się tu dosłownie wszystko, co istnieje – od samochodu za 500 tysięcy, do komiksu za 2 złote i 1500 opakowań perfum po 90 zł za sztukę (marka niepewna). Można tu nabyć „podróbę” – ale też wpaść na trop cennego oryginału. Gdy wylicytujemy wymarzoną rzecz – umawiamy się ze sprzedawcą. Allegro to – jeszcze wciąż darmowy – doskonały pośrednik między nami a sprzedawcą. Możemy też sami sprzedawać, nie ruszając się z fotela.

Ktoś nieufny spyta: czemu to wszystko jest za darmo? Pośrednictwo, ogłoszenia, oferty, pomoc, itp. Dlatego, bowiem im częściej portal, serwer czy strona są odwiedzane – tym więcej otrzymują reklam. A reklama to nie tylko dźwignia handlu – to pieniądze „na życie” i na dalszą rozbudowę serwerów. W sieci codziennie przybywa ich mnóstwo. Przybywa też ludzi, którzy zaczynają spędzać w niej większość życia. Może dlatego ktoś przytomny napisał na liście dyskusyjnej Allegro: „Ludzie, czy wyście zwariowali?! Ktoś tu wylicytował towar za cenę wyższą niż w normalnym życiu...!”

Ale gdzie jest to normalne życie...? <http://terakowska.art.pl>

CENNIK SAMOCHODÓW

PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A.
obowiązujący od 01 września 2000 r.

Ceny z upustami dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce

Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku

Poniższe ceny dotyczą modeli w wykonaniu standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty wg cennika opcji.

FIAT 126

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
FIAT 126 650 elx TOWN /STD/	126.026.6 650 ccm; 2-drzwiowy	12.150,00
FIAT 126 650 elx TOWN /SX/	126.626.6 650 ccm; 2-drzwiowy	13.680,00
FIAT 126 650 elx TOWN /STD/ dla niepełnosprawnych	126.027.6 650 ccm; 2-drzwiowy	13.095,00
FIAT 126 650 elx TOWN /SX/ dla niepełnosprawnych	126.627.6 650 ccm; 2-drzwiowy	14.490,00

LISTA DOPLAT

FIAT 126

029 - Szyba tylna ogrzewana zł 44,10 • 174 - Szyby tylne boczne uchylne zamiast stałych zł 52,20 • 191 - Pasy bezpieczeństwa siedzeń przednich bezwładnościowe zamontowane zamiast pasów statycznych (kpl=2 szt.) zł 236,70 • 187/748 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich i tylnych (kpl.) zł 29,70 • 653 - Zagłówki siedzeń przednich + fotele przed. rozkładane zł 259,20

FIAT 126 - dla osób niepełnosprawnych

029 - Szyba tylna ogrzewana zł 40,50 • 174 - Szyby tylne boczne uchylne zamiast stałych zł 47,70 • 191 - Pasy bezpieczeństwa siedzeń przednich bezwładnościowe zamontowane zamiast pasów statycznych (kpl=2 szt.) zł 208,80 • 187/748 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich i tylnych (kpl.) zł 27,00 • 653 - Zagłówki siedzeń przednich + fotele przed. rozkładane zł 224,10

SEICENTO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SEICENTO 1108 S	187.050.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	24.030,00
SEICENTO 899 YOUNG	187.180.0 899 ccm; 3-drzwiowy	21.510,00
SEICENTO 899 FUN	187.180.0 899 ccm; 3-drzwiowy	21.960,00
SEICENTO 1108 SUITE	187.350.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	29.070,00
SEICENTO 1108 SPORTING	187.450.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	29.250,00
SEICENTO 899 CITYMATIC	187.530.0 899 ccm; 3-drzwiowy	26.640,00
SEICENTO 1108 HOBBY	187.750.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	26.640,00

* cena podana łącznie z pakietem Fun - opcja 879

LISTA DOPLAT

SEICENTO

003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi dla wers. 180 zł 3.276,00* • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi dla wers. 180 zł 3.996,00* • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg dla wersji 180 zł 6.930,00* • 634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 3.654,00** • 636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 720,00** • 009 - ABS zł 2.691,00 • 025 - Klimatyzacja zł 3.276,00 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb zł 360,00 • 030 - Szyby atermiczne zł 198,00 • 082 Przyst. pod radio zł 234,00 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 171,00 • 108 - Felgi aluminiowe zł 990,00 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy zł 1.350,00 • 123 - Klucz elektroniczny dla wers. 030 zł 243,00 • 141 - Opony poszerzone zł 45,00 • 174 - Szyby boczne odchylane zł 144,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 234,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 630,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.511,00 • 213 - Autoalarm zł 1.161,00 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 405,00 • 264 - Bezwładnościowe tylne pasy bezpieczeństwa zł 126,00 • 313 - Autoradio zł 1.062,00 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 774,00 • 399 - Dach otwierany elektrycznie - długi zł 1.737,00 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.197,00 • 457 - Zderzaki w kolorze nadwozia zł 450,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.161,00 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.161,00 • 751 - Pakiet Linia ABARTH zł 2.205,00 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 243,00 • 879 - Pakiet Fun zł 450,00***

* cena dotyczy wersji 187.180.0, ** cena dotyczy wersji 187.530.0, *** cena dotyczy Seicento Young 187.180.0,

PUNTO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
PUNTO 1.2	188.030.0 1242 ccm; 3-drzwiowy	29.970,00
PUNTO 1.2	188.050.0 1242 ccm; 5-drzwiowy	31.140,00
PUNTO 1,9 D	188.031.0 1910 ccm; 3-drzwiowy	34.110,00
PUNTO 1,9 D	188.051.0 1910 ccm; 5-drzwiowy	35.280,00
PUNTO 1,2 SX	188.130.0 1242 ccm; 3-drzwiowy	32.220,00
PUNTO 1,2 SX	188.150.0 1242 ccm; 5-drzwiowy	33.390,00
PUNTO 1,2 ELX	188.230.0 1242 ccm; 3-drzwiowy	33.210,00
PUNTO 1,9 JTD	188.237.0 1910 ccm; 3-drzwiowy	41.940,00
PUNTO 1,9 JTD	188.257.0 1910 ccm; 5-drzwiowy	43.110,00
PUNTO 1,2 ELX	188.250.0 1242 ccm; 5-drzwiowy	34.380,00
PUNTO 1,2 16V ELX	188.233.0 1242 ccm; 3-drzwiowy	37.080,00
PUNTO 1,2 16V ELX	188.253.0 1242 ccm; 5-drzwiowy	38.250,00
PUNTO 1,2 16V HLX	188.333.0 1242 ccm; 3-drzwiowy	40.320,00
PUNTO 1,2 16V HLX	188.353.0 1242 ccm; 5-drzwiowy	41.490,00
PUNTO SPORTING	188.639.0 1242 ccm; 3-drzwiowy	41.940,00
PUNTO HGT	188.738.0 1747 ccm; 3-drzwiowy	51.750,00

LISTA DOPLAT

PUNTO 188

008 - Sterowanie zdalne otwieraniem/zamykaniem zł 360,00* • 009 - ABS zł 2.250,00 • 025 - Klimatyzacja zł 2.970,00 • 063 - Regulowany układ kierowniczy + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 405,00 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 450,00 • 112 - Wspomaganie elektryczne kierownicy zł 1.350,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 990,00 • 213 - Autoalarm zł 1.350,00* • 313 - Autoradio Blaupunkt HiFi zł 1.350,00* • 386 - Wbudowany nawigator zł 5.220,00* • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 1.800,00* • 414 - Autoradio Blaupunkt zł 810,00 • 428 - Elektryczne podnoszenie szyb bocznych drzwi przednich + zamek centralny zł 900,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.350,00* • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 990,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 990,00 • 565 - Zmieniarka CD zł 1.080,00* • 724 - Pack Sporting zł 1.800,00* • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 315,00* • 923 - Spoiler zł 450,00* • 927 - Listwy ochronne drzwi zł 225,00

* opcje te nie będą dostępne w Punto montowanym w Polsce

MAREA

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
MAREA 100 16V SX	185.122.1 1581 ccm; 4-drzwiowy	52.380,00
MAREA 115 16V ELX	185.133.1 1747 ccm; 4-drzwiowy	57.150,00
MAREA Berlina 155 20V HLX	185.144.1 1996 ccm; 4-drzwiowy	63.180,00
MAREA Berlina JTD 105 SX	185.328.1 1910 ccm; 4-drzwiowy	53.100,00
MAREA WEEKEND 100 16V SX	185.621.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	54.720,00
MAREA WEEKEND 115 16V ELX	185.633.1 1747 ccm; 5-drzwiowy	59.400,00
MAREA WEEKEND 155 20 V HLX	185.644.1 1998 ccm; 5-drzwiowy	65.880,00
MAREA WEEKEND JTD 105 SX	185.828.1 1910 ccm; 5-drzwiowy	56.790,00

LISTA DOPLAT

MAREA

008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 387,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 639,00 • 038 - Sterowanie otwieraniem szyb z miejsca kierowcy zł 558,00 • 097 - Reflektory przeciwmgielne zł 621,00 • 125 - Światła przeciwmgielne + spryskiwacz reflektorów zł 1.053,00 • 140 - Klimatyzacja automatyczna zł 1.980,00* • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 900,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.215,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 6.300,00 • 213 - Autoalarm zł 1.422,00 • 386 - Nawigacja satelitarna zł 8.190,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.430,00 • 414 - Autoradio extra serie zł 1.341,00 • 431 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony zł 1.485,00 • 452 - Ogrzewane siedzenia przednie zł 540,00 • 656 - Pakiet dla niepalących zł 0,00 • 833 Przystosowanie do montażu telefonu zł 315,00

* cena specjalna dla samochodu Marea JTD 105 SX

SIENA, PALIO WEEKEND

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SIENA 75 1,2 EL	178.673.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	28.980,00
SIENA 75 1,2 HL	178.658.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	32.220,00
SIENA 100 1,6 HL	178.636.1 1580 ccm; 4-drzwiowy	36.180,00
SIENA 75 1,2 EL	178.674.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	28.980,00
SIENA 75 1,2 HL	178.694.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	32.220,00
SIENA 100 1,6 HL	178.656.1 1580 ccm; 4-drzwiowy	36.180,00
PALIO WEEKEND 75 1,2 EL	178.953.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	32.940,00
PALIO WEEKEND 75 1,2 HL	178.958.2 1243 ccm; 5-drzwiowy	36.270,00
PALIO WEEKEND 1,6 HL	178.936.1 1600 ccm; 5-drzwiowy	40.320,00
PALIO WEEKEND 75 1,2 EL	178.974.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	32.940,00
PALIO WEEKEND 75 1,2 HL	178.994.2 1243 ccm; 5-drzwiowy	36.270,00
PALIO WEEKEND 1,6 HL	178.956.1 1600 ccm; 5-drzwiowy	40.320,00

LISTA DOPLAT

SIENA, PALIO WEEKEND 1,4

003 - Urządź. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.276,00 • 003/636 - Urządź. dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 3.996,00 • 003/634/635 - Urządź. dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 6.930,00 • 009 - ABS zł 3.096,00 • 011 - Kierownica regulowana zł 288,00 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.269,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.032,00 • 082 - Przystos. pod radio zł 558,00 • 097 - Światła p.mgielne zł 576,00 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 288,00 • 108 - Koła ze stopu zł 792,00 • 117 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 333,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 531,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Sieny zł 810,00 • 210 - Lakier metalizowany dla Palio zł 990,00 • 218 - Elektr. lusterka boczne zł 576,00 • 334 - Elem. deski rozdziel. z imitacji drzewa zł 486,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centr. zamek zł 936,00 • 500 - Poduszka pow. kierowcy + napinacze pasów bezp. zł 1.269,00 • 502 - Poduszka pow. pasażera zł 1.269,00 • 507 - Wbudowane radio (6 głośników) zł 1.359,00 • 626 - Siedzenie kierowcy regul. mech. zł 108,00

BRAVO, BRAVA

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
BRAVO 80 16V SX	182.613.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	39.870,00
BRAVO 100 16V GT	182.626.1 1581 ccm; 3-drzwiowy	43.020,00
BRAVO 115 16V GT	182.628.1 1747 ccm; 3-drzwiowy	48.690,00
BRAVO JTD 105 SX	182.619.1 1910 ccm; 3-drzwiowy	46.710,00
BRAVA 80 16V SX	182.713.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	39.510,00
BRAVA 100 16V SX	182.716.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	42.390,00
BRAVA 100 16V HSX	182.756.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	45.720,00
BRAVA 115 16V ELX	182.768.1 1747 ccm; 5-drzwiowy	48.330,00
BRAVA JTD 105 SX	182.719.1 1910 ccm; 5-drzwiowy	46.710,00

* cena podana łącznie z pakietem - OPT 367, 195 + opony zimowe

LISTA DOPLAT

BRAVO, BRAVA

008 - Sterowanie zdalne otwier./zam. drzwi zł 387,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.131,00 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 603,00 • 108 - Felgi aluminiowe zł 900,00 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 666,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 900,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.215,00 • 211 - Tapcerka ze skóry zł 6.300,00 • 213 - Autoalarm zł 1.422,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 495,00 • 367 - Lustrka elektr. sterow. i podgrzew., światła p. mgienne, sprysk. reflekt. i siedzenia przed. pogrzew. zł 1.899,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.277,00 • 414 - Autoradio „High” zł 927,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.485,00 • 505 - Air Bag boczny zł 1.008,00 • 696 - Podwójne lusterka elektr. regulowane + światła przeciwmgielne zł 954,00 • 705 - Wycieraczka refl. + siedz. przed. ogrzew. zł 945,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu zł 315,00

UNO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
UNO 1,0 ie S SUPER FIRE USA	158.905.2 1000 ccm; 5-drzwiowy	23.400,00
UNO 899	158.930.2 899 ccm; 3-drzwiowy	20.250,00
UNO 899	158.950.2 899 ccm; 3-drzwiowy	21.600,00

LISTA DOPLAT

UNO

003 - Urząd. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.276,00 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 162,00* • 210 - Lakier metal. zł 585,00 • 428 - Elektr. podn. szyb bocznych + elektr. blokada drzwi zł 909,00 • 003/636 - Urząd. dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 3.996,00 • 003/634/635 - Urząd. dla osób z dysfun. obu nóg zł 6.930,00 • 808 - Wypos. inwalidzkie zł 3.519,00

*dotyczy Uno 158.930.2 i 158.950.2

MULTIPLA

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
MULTIPLA	186.210.0 1581 ccm; 5-drzwiowy	58.410,00
MULTIPLA JTD 105 SX	186.230.0 1910 ccm; 5-drzwiowy	64.080,00

LISTA DOPLAT

MULTIPLA

125 - Światła p. mgielne + sprysk. reflekt. zł 918,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto zł 2.700,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.215,00 • 213 - Autoalarm zł 1.278,00 • 313 - Radio + Pakiet Radio zł 1.458,00 • 413 - Pakiet Audio (6 głośników + przyst. pod tel. kom.) zł 693,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony zł 1.485,00 • 441 - Lusterka boczne składane elektrycznie i podgrzewane zł 333,00 • 465 - Lodówka zł 360,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.008,00 • 508 - Czujnik odległości biegu wstecznego zł 459,00 • 564 - Radio ze zmieniaczem CD - Pakit audio zł 3.555,00 • 576 - Podwójny otwierany dach zł 3.780,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (schowek pod siedzeniem przedn. prawym + kieszenie w oparciach siedz. + siedz. przesuwane) zł 333,00 • 673 - Pakiet bagażnika (półka tylna + wtyczka 12V) zł 270,00

ULYSSE

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
ULYSSE 2,0 E	121.291.0 1998 ccm; 5-drzwiowy	89.100,00
ULYSSE 2,0 JTD EL	121.298.0 1997 ccm; 5-drzwiowy	94.770,00

LISTA DOPLAT

ULYSSE

102 - Sprysk. reflektorów zł 990,00 • 130 - Zasłona oddziel. przestrzeń bagaż. zł 810,00 • 134 - Przednie siedzenia podgrzew. zł 1.800 • 210 Lakier metalizowany zł 1.980,00 • 211 Tapicerka skórzana zł 6.300,00 • 214 Przystos. do montażu tel. kom. zł 540,00 • 221 Szyby tylne elektr. podnoszone i uchylne zł 810,00 • 224 Alarm z blokadą zł 1.440,00 • 416 Cruise Control zł 900,00 • 451 Autoradio zł 1.440,00 • 459 Komputer pokładowy zł 540,00 • 565 Zmieniarz CD zł 1.800,00 • 576 Podwójny otwierany dach zł 4.500,00 • 717 Autoradio „High” z CD zł 1.800,00 • 762 Siatka przytrzymująca bagaże zł 90,00

SAMOCCHODY DOSTAWCZE

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SEICENTO 1100 VAN	287.940.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	21.780,00

SCUDO

MODEL/WERSJA

KOD

CENA W ZŁOTYCH
Z PODATKIEM (PLN)

SCUDO FURGONE 1,9 D EL

222.230.0 1868 ccm; d 10q furgone

58.950,00

LISTA DOPLAT

SCUDO

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 378,00 • 009 - ABS zł 4.941,00 • 025 - Klimatyzacja zł 4.455,00
• 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 630,00 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 450,00 • 030 - Szyby
atermiczne zł 594,00 • 041 - Elektryczny podnośnik szyb + lusterka boczne elektryczne i podnoszone zł 1.125,00
• 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 495,00 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 405,00 • 199 - Wyjmowana
ścianka dzieląca zł 495,00 • 210 - Lakier metalizowany zł 594,00 • 428 - Elektr. podnośnik szyb + centralny
zamek zł 1.215,00 • 452 - Przednie siedzenia podgrzewane zł 360,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy
zł 1.440,00 • 522 - Para bocznych drzwi przesuwanych i oszklonych zł 1.260,00 • 950 - Regulowane pojedyn-
cze siedzenie pasażera zł 180,00

DUCATO

MODEL/WERSJA

KOD

CENA W ZŁOTYCH
Z PODATKIEM (PLN)

DUCATO 10 q. 1,9 DS Furgone

230.109.1 1905 ccm d

60.750,00

DUCATO 10 q. 1,9 DS Furgone

230.149.1 1905 ccm d

69.750,00

DUCATO 10 q. 1,9 DS Kabina

230.409.1 1905 ccm d

52.830,00

DUCATO 10 q. 1,9 TD Kabina

230.449.1 1905 ccm td

57.780,00

DUCATO 10 q. 1,9 TD Panorama

230.539.1 1900 ccm td

74.340,00

DUCATO 10 q. 2,8 TDI Panorama

230.560.1 2800 ccm td

81.270,00

DUCATO 10 q. 2,8 TD Furgone

230.610.1 2800 ccm td

69.210,00

DUCATO 14 q. 2,0 B2 Ambulans

231.193.1 2000 ccm bz

69.210,00

DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone

231.610.1 2800 ccm d

73.080,00

DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone

231.620.1 2800 ccm d

75.870,00

DUCATO 14 q. 2,8 TDS Furgone

231.640.1 2800 ccm td

79.560,00

DUCATO 14 q. 2,8 TDS Furgone

231.650.1 2800 ccm td

82.440,00

DUCATO 14 q. 2,8 DS Kombi

231.702.1 2801 ccm d

74.160,00

DUCATO 14 q. 2,8 TD Kombi

231.703.1 2802 ccm d

81.540,00

DUCATO 14 q. 2,8 DS Kombi

231.704.1 2803 ccm d

76.770,00

DUCATO Maxi 2,8 TD Cabinato

232.450.1 2800 ccm td

72.900,00

DUCATO Maxi 2,8 TD Minibus

232.550.1 2801 ccm td

100.440,00

DUCATO Maxi 2,8 DS Furgone

232.610.1 2800 ccm d

76.770,00

DUCATO Maxi 2,8 DS Furgone

232.620.1 2800 ccm d

79.740,00

DUCATO Maxi 2,8 TDS Furgone

232.650.1 2800 ccm td

85.410,00

DUCATO Maxi 2,8 TD Cabinato

232.850.1 2800 ccm td

76.140,00

DUCATO Maxi 2,8 TD Cabinato

232.930.1 2800 ccm td

81.810,00

LISTA DOPLAT

DUCATO

016 - Antyskid zł 5.679,00 • 025 - Klimatyzacja zł 5.130,00 • 028 - Elektr. podn. szyb drzwi przed. zł 630,00 •
029 - Szyba tylna ogrzew. zł 477,00 • 030 Szyby atermiczne zł 594,00 • 036 - Zwiększone ramie lusterek zewn.
zł 162,00 • 041 - Dwa lusterka elektr. regul. z podgrzew. zł 747,00 • 044 - Obrotomierz zł 162,00
• 057 - Zawieszenie camping car zł 675,00 • 097 Światła p. mgielne zł 549,00 • 102 - Wycieraczki reflektorów zł
594,00 • 141 - Opony zwiększone zł 342,00 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 576,00 • 197 - Fartuchy p.
błotne kół tylnych zł 85,50 • 200 - Dodatkowy ogrzewacz zł 657,00 • 205 - Ogrzewacz Webasto
3.870,00 • 210 - Lakier metaliz. zł 1.008,00 • 281 - Specjalna blokada pasów bezp. zł 729,00 • 306 - Lusterko
elektr. regulow. z ogrzew. i zwiększonym ramieniem zł 747,00 • 313 - Autoradio Blaupunkt 4x40 Watt, RDS zł
990,00 • 403 - ABS zł 5.679,00 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centralny zamek zł 1.395,00 • 453
- Siedzenie kierowcy ogrzewane zł 198,00 • 513 - Podwójne drzwi rozsuwane zł 1.377,00 • 519 - Tyłne podwójne drzwi
oszkłone zł 135,00 • 619 - Drzwi tylne otwierane pod kątem 270 st. zł 990,00 • 627 - Siedzenie kierowcy z regulacją
wysokości + wspornik zł 495,00 • 650 - Tachometr zł 2.340,00 • 728 - Tapicerka welurowa zł 423,00 • 742 - Belka
tylna, kosz na koło zapas. zł 225,00 • 747 - Fartuchy p. błotne kół przednich zł 153,00 • 800 Skrzynia ładunk.
zł 6.210,00 • 940 - Tłumik z katalizat. utleniającym zł 1.287,00 • 985 - Urząd. do ograniczenia głośności zł
396,00 • 997 - Podwyższony dach zł 3.204,00

“Nieważne,
ile dróg przebyłeś,
ważne jak.”



www.lancia.lybra.com

Modele Lancia Lybra: 1,6 LS / 1,6; 1,8; 2,0 LX / SW 1,6 LS / SW 1,6; 1,8; 2,0 LX (SW - wersja kombi)

Lancia Lybra. Siądź wygodnie i zrelaksuj się. Wybierz najlepszy klimat dla Ciebie i Twoich pasażerów. Automatyczny, dwustrefowy system klimatyzacji, pozwoli Ci na utrzymanie dwóch różnych stref temperaturowych. Zewsząd otoczy Cię dźwięk z siedmiu głośników systemu firmy Bose. Wszystko, czego potrzebujesz znajdziesz w zasięgu ręki, także telefon GSM czy system nawigacji satelitarnej. Nowy układ zawieszenia BLG samochodu Lancia Lybra, uzmysłowi Ci prawdziwą przyjemność bezstresowej jazdy. Teraz sprawdź z jaką prędkością jedziesz. Prawdopodobnie szybciej niż myślisz. W końcu jesteś wewnątrz samochodu Lybra. Pozwól się oczarować.

Dostępna u autoryzowanych dealerów.

FIAT AUTO POLAND, ul. Katowicka 24, 43-300 Bielsko Biala, tel. (033) 813 44 42

PM POL-CAR, ul. Gorzysława 9, 61-057 Poznań, tel. (061) 873 21 12

AUTO-RES, ul. Rejtana 65, 35-959 Rzeszów, tel. (017) 852 44 44

AUTO-HIT, ul. Oświęcimska 323, 43-100 Tychy, tel. (032) 216 95 16

AUTO-L, ul. Łopuszańska 36, 02-220 Warszawa, tel. (022) 868 22 37

Infolinia Lancia 0 801 118 118

ADF AUTO, ul. Karkonoska 45, 53-015 Wrocław, tel. (071) 33 99 365

VIAMOT LTD., ul. Zakopiańska 288, 30-435 Kraków, tel. (012) 269 22 60

BILEX, ul. Milionowa 2K, 93-034 Łódź, tel. (042) 640 37 05

PLH AUTO-MOBIL, ul. Gdańska 17, 84-200 Wejherowo, (058) 672 39 96



Il Granturismo



NOWY FIAT PUNTO. WIĘCEJ MIEJSCA.
TWORZYMY Z PASJĄ. **FIAT**