

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 5 - NUMER 27 - LIPIEC 2000

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
GRUPY FIAT W POLSCE



New Holland Bizon:
dla rolnictwa
przyszłości

**W LECIE
OFERTY
FIATA
CZAJĄ
SIĘ NA
KAŻDYM
KROKU.**

FIAT SEICENTO YOUNG

już od **19.900 zł**

FIAT PUNTO

z bezpłatnymi opejami
wyposażenia do **3.000 zł**

FIAT BRAVO

FIAT BRAVA

klimatyzacja gratis

Tego lata nie prześp tego, co najlepsze.



Infolinia: **0 801 19 19 19** www.fiat.com.pl

**JASNY
UKŁAD**

**JASNY
UKŁAD
SERVICE**

**24h
ASISTENCJA**

**TOP
SERWIS**

**FIAT
BANK**

→ Fiat Bank Polska S.A.

TWORZYMYS Z PASJĄ. FIAT



w numerze

numer 27 – lipiec 2000

fiat wokół nas
rok 5 – numer 27 – lipiec 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

Reklama: Publikompass

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,
Mirosława Malich,
Jerzy Piekarczyk

Sekretariat: Gabriela Kolonko

- 4** O tym się mówi
- 6** Ze świata Fiata
- 8** Chwila refleksji:
Bohdan Tomaszewski
- 10** Nagrody za naukę
- 14** FAP: Quality Tracking
- 20** New Holland:
wywiad z prezesem spółki
- 22** Magneti Marelli:
Światowe normy



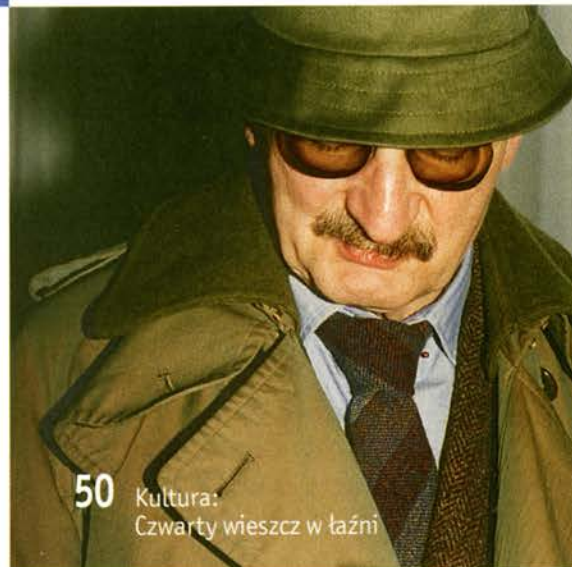
17 Teksid: Produkcja
głowicy dla Opla



28 Prezentacje: Lancia Lybra

- 23** W Sieci z Fiat Auto
- 32** Wakacje z fantazją
- 38** Dzień rodzinny
- 42** Bieg Fiata
- 43** Ludzie:
Aneta Ryncarz
- 44** Wynalazek tysiąclecia
- 46** Jak odczytywać wyniki
przedsiębiorstwa

- 48** Ekonomia:
Dar, który nie jest darem
- 52** Muzyka:
Led Zeppelin
- 54** Internet:
Żeglowanie po ekranie
- 56** Podróże:
W cieniu olbrzymów
- 58** Zdrowie:
Wakacje bez malarii
- 60** Osobliwości:
Szwajcarski łącznik
- 62** Lista cen



50 Kultura:
Czwarty wieszcz w łaźni

O tym się mówi

Nowy prezes Magneti Marelli

W Magneti Marelli Poland nastąpiła zmiana na stanowisku prezesa spółki.

Funkcję tę po Johnie Mac-ku objął Adriano Fontana.

Nowy prezes urodził się 14 lipca 1945 roku. Pracę w Grupie Fiat rozpoczął w 1968 roku, po ukończeniu studiów na wydziale mechanicznym. W 1975



roku związał się z Grupą Comind.

W 1988 roku został dyrektorem produkcji Gilardini Italia, a cztery lata później – odpowiedzialnym za uruchomienie zakładu spółki w Polsce. W 1992 roku objął stanowisko dyrektora generalnego Magneti Marelli France, w 1999 roku – Automotive Lighting, a od czerwca tego roku – prezesa Magneti Marelli Poland.

Paolo Cantarella w Polsce

5 lipca w Tychach odbyło się spotkanie kierownictwa polskich spółek Grupy Fiat z dyrektorem Paolo Cantarellą.

Tematem dorocznego spotkania były wyniki osiągnięte przez Fiata w 1999 roku, pierwszym kwartale br., oraz strategia Grupy na najbliższe lata, w kontekście m. in. sojuszu z General Motors, przejścia przez New Holland amerykańskiej firmy Case i powstania CNH Global.

W spotkaniu, obok dyr. Paolo Cantarelli, uczestniczył Pier Luigi Fattori – dyrektor ds. personalnych Fiat SpA oraz Mauro Pasquero – dyrektor ds. strategii międzynarodowej Fiat SpA.

Fiat Auto Poland z olimpijczykami

We wrześniu rozpoczyna się Olimpiada Sydney 2000. Fiat Auto Poland od 1994 roku jest oficjalnym sponsorem polskiej reprezentacji olimpijskiej. W tym roku dla sześciu złotych medalistów ufundował samochody Seicento Sporting.

O Olimpiadzie także na str. 8 i 9.

Teksid Poland z „Beskidem Skoczów”

W czerwcu br. zakończyły się rozgrywki IV ligi Śląskiej w piłce nożnej.

W jej składzie występuje zaliczany do czołówki „Beskid” Skoczów. Sponsorowana przez Teksid Poland drużyna, zaimponowała swoim kibicom i sponsorowi serią ośmiu kolejnych zwycięstw. O możliwościach tej drużyny świadczy fakt, że mistrz tej ligi, obecnie już III ligowiec, Ceramed Bielsko, poniósł jedyną porażkę i to właśnie w Skoczowie.

Młodzi piłkarze: Olszar, Sikora, Kamionka, Krupa i Rozmus, mogą być postrachem dla najlepszych drużyn. Drużyna sponsorowana przez Teksid Poland zapowiada walkę o awans do III ligi.



Puchar Alfego w Brnie

W czerwcu, na „Masarykuv Okruh” w Brnie – jednym z najnowocześniejszych torów w Europie, odbyła się trzecia runda Pucharu Alfego Romeo 156. Zawodnicy stoczyli walkę na dystansie 92 km. Po trzech eliminacjach liderem jest Artur Czyż, zwycięzca czterech z pięciu rozegranych dotąd wyścigów (wliczając w to poznańskie sprinty). Po zawodach w Brnie zwiększył przewagę nad następnym w klasyfikacji, Robertem Kisielem, do 57 punktów.

Delfo Polska SA

Gdyby na planie Zakładu Karoserii Fiat Auto Poland w Tychach umieścić proporczyki z nazwami działających tam obecnie firm, przypominałby on strategiczną grę planszową.

Nowe spółki, którymi tak w ostatnich latach obrodziło wokół Fiat Auto Poland, powstały w wyniku tercjalizacji, będącej jednym ze strategicznych kierunków działalności dużych koncernów. Tak powstały m. in. Comau Poland, Fenice Poland, SE. d. AP, Ges. CO, a ostatnio Delfo Polska SA. Nowa spółka wchodzi w skład międzynarodowej grupy Magneto (nie mylić z Magneti Marelli), specjalizującej się w operacjach tłoczenia i spawania dla przemysłu motoryzacyjnego.

Tworzenie Delfo Polska następowało w sposób ewolucyjny. Pierwszym krokiem było przejęcie jednostki Obróbek Różnych w Tychach oraz Spawalni Fiata 126. Następnie Delfo przejęło operacje zgrzewania niektórych podzespołów z jednostki produkcyjnej Spawalni również w Tychach, a w trzecim etapie w nowej spółce znalazła się cała tyska Tłocznia oraz jednostka produkcyjna Spawalnia Siena/Palio Weekend w Bielsku-Białej. Proces ten trwał kilka lat. Od 1 maja tego roku Delfo Polska SA funkcjonuje już w pełnym zakresie obejmując trzy jednostki produkcyjne: dwie w Tychach (tłocznię i spawalnię) oraz jedną w Bielsku-Białej, (spawalnię Siena/PalioWeekend i Fiata 126). Obecnie zatrudnia ponad 1400 osób, do niedawna zatrudnionych w FAP.



Dla Mirosława Malinowskiego, Dyrektora Produkcji Delfo Polska SA, praca na nowym stanowisku w sensie zawodowym nie jest niczym nowym. Swoją karierę jako młody inżynier po AGH, zaczynał w Zakładzie Tłoczni FSM, gdzie poznał tajniki technologii obróbki i organizację pracy. Jako szef jakości tyskiej karoserii, a następnie odpowiedzialny za produkcję Compensorio Karoserii w Fiat Auto Poland w Tychach miał doskonałą możliwość wszechstronnego zaznajomienia się z funkcjonowaniem całego zakładu i to z niezłymi wynikami. Pracując z ludźmi, których doskonale znam i którzy znają mnie. Wiemy czego możemy od siebie nawzajem oczekiwać, bo przez tych ładnych parę lat przeszliśmy już niejedną milę w tych samych mokasynach. To ogromny atut kiedy razem rozpoczyna się nowy etap w życiu zawodowym – mówi z przekonaniem.

96.215 fiatów made in Poland

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy roku Fiat Auto Poland wyeksportował 96.215 samochodów. Przebojem eksportowym jest Fiat Seicento. Wśród sprzedanych za granicę samochodów znalazły się również modele Uno, Siena i Palio Weekend.

Całkowita produkcja Fiat Auto Poland wyniosła w tym samym okresie 171.727 samochodów.

Porozumienie Fiat – General Motors

W ramach realizacji zawartego w marcu sojuszu między Fiat Auto a General Motors, 1 października br. powstanie we Włoszech nowa spółka F.A. Purchasing Italia, która przejmie dotychczasowych pracowników i działalność Dyrekcji Zakupów Fiata Auto. Działalność i pracowników dotychczasowej Dyrekcji Mechaniki Fiata Auto przejmie od 1 grudnia br. spółka F.A. Powertrain Italia. Obie nowo powstałe firmy w terminie późniejszym wejdą w skład dwóch spółek joint venture przewidzianych porozumieniem z General Motors.

Ze świata Fiata



1



2



3

1. WIEŚCI Z BAZY KOSMICZNEJ

Pozytywny wynik prób technicznych przyspieszaczy rakiety nośnej Ariane 5. Dwie minuty i piętnaście sekund to czas zapłonu przyspieszaczy rakiety nośnej Ariane 5. Tyle trwała przeprowadzona w bazie kosmicznej w Kourou (Gujana Francuska) pierwsza próba wzmocnionej wersji zespołów napędowych skonstruowanych w FiatAvio i przeznaczonych do nowych modeli europejskiej rakiety. Udana próba techniczna, potwierdziła zwiększenie siły ciągu, co wraz z innymi ulepszeniami, pozwoli do 2005 roku podwoić obciążenie użytkowe rakiety.

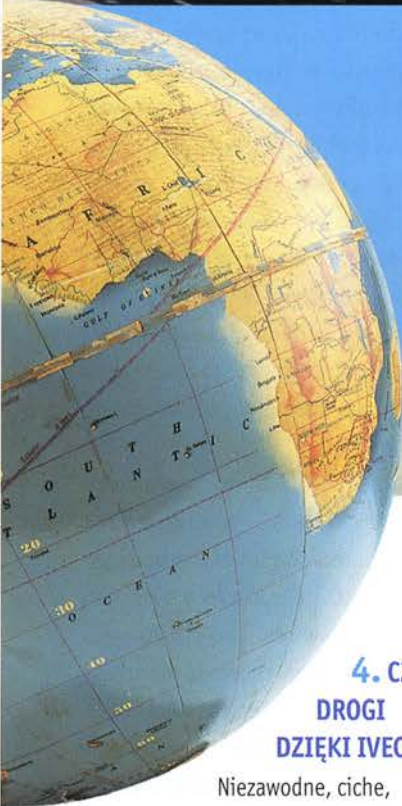
2. RAJD SOLIDARNOŚCI Z LONDYNU DO SYDNEY

Dziewięćdziesiąt pięć pojazdów pochodzących z wszystkich stron świata wyruszyło w czerwcu ze stolicy Anglii na trzecią edycję rajdu Londyn-Sydney. Trasę wynoszącą 18 tysięcy kilometrów, zastrzeżono wyłącznie dla pojazdów wyprodukowanych przed 1970 rokiem. Alfa ze stajnią w Portello uczestniczy w tej przygodzie w charakterze obsługi technicznej z dwoma modelami Giulii II Super (na zdjęciu autorstwa Alessio Pontiego) i jednym modelem 156 Sportwagon. Klub z Arese przystąpił do tej niełatwej próby dla poparcia idei solidarności. W Rumunii Stowarzyszeniu Wolontariuszy Służby Międzynarodowej (Associazione Volontari

per il Servizio Internazionale - Avsi) przekazano fundusze na remont dwóch domów dla 87 dzieci zarażonych wirusem HIV.

3. MIASTA CZYSTE DZIĘKI IVECO

W Argentynie nadal dużym powodzeniem cieszą się pojazdy spółki Iveco przystosowane do zbiórki stałych odpadów miejskich. Potwierdzeniem jest ostatnia dostawa 25 sztuk modelu 160E23RSU do spółki Transur w Buenos Aires, która wygrała przetarg na oczyszczanie miasta



4. CZYSTE DROGI DZIĘKI IVECO

Niezawodne, ciche, o wygodnej kabinie – te właśnie cechy zachęciły firmę Kent Sweepers Limited, lidera w Wielkiej Brytanii w wynajmie maszyn do czyszczenia ulic, do zakupu 30 nowych zamiatarek na podwoziu Iveco Ford Cargo 130E15K. Pojazdy dołączą do 200 Cargo będących już w użyciu. Będą pracować 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu i zostaną zastąpione za około pięć lat.

5. MULTIPLA WYGRYWA W ANGLII

„Stworzył nowe pojęcie „samochodu rodzinnego”, dostosowując je do wymagań trzeciego tysiąclecia” – tak uzasadniono przyznanie modelowi Multipla Fiat, w Anglii, tytułu Najlepszego Samochodu Rodzinnego i Samochodu Roku. Te dwa prestiżowe „Oskary” zostały przyznane przez czasopismo Top Gear, producenta programu telewizyjnego o takiej samej nazwie transmitowanego przez sieć ogólnokrajową BBC. Zadaniem jury – złożonego z przedstawicieli miesięcznika i redakcji telewizyjnej – było wybrać, spośród modeli aktualnie sprzedawanych na rynku brytyjskim, 10 najlepszych samochodów w swojej kategorii. Sześciuosobowa nowość Fiata okazała się bezkonkurencyjna.

6. W TRANSPORCIE „CIĘŻKIM” WYGRYWA IVECO CURSOR

Spółka Iveco odnotowała podwójne wyrazy uznania za „ciężkie” modele gamy Cursor. W Hiszpanii model ten zdobył nagrodę „Najlepszej ciężarówki Roku 2000”, przyznaną przez jury złożone z przedsiębiorców branży motoryzacyjnej, przedstawicieli szkół technicznych i środków masowego przekazu. Natomiast w Szkocji, nowoczesny model Cursor10 Iveco Ford uznany został „Najlepszą Ciężarówką Roku 2000” przez Transport News – największe czasopismo motoryzacyjne w kraju.



Chwila
refleksji

Nadzieje i z wątpienia

Bohdan Tomaszewski

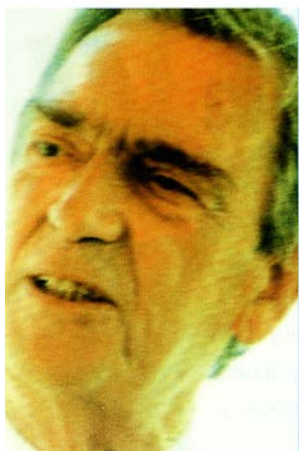
Idea olimpijska jest za piękna dla współczesnego człowieka. Żyjemy w epoce, w której liczy się przede wszystkim pieniądź, i to musiało się odbić również na sporcie.



Pierwszą swoją olimpiadę komentowałem z Melbourne. To był 1956 rok. Okres gwałtownych przemian w Polsce i nadziei, które się potem nie spełniły. To był okres bardzo gorący pod względem politycznym: polski Październik, krwawe powstanie w Budapeszcie, w Suezie ogromny konflikt. Lecieliśmy do Australii z radością, ale także z duszą na ramieniu, niepewni, co się wydarzy w kraju. To była zupełnie inna olimpiada. Taka anglosaska, bez tych niesłychanych zadęć, jeśli chodzi o otwarcie i zamknięcie. Defilada, zapalenie znicza, przysięga i koniec zabawy. Nam się tam nieźle powiodło, bo Krzysińska zdobyła złoty medal w skoku w dal, a Sidło stoczył ten słynny pojedynek o złoty medal z Norwegiem Danielsenem. Sidło był wtedy najlepszy na świecie, prowadził, ale wiatr powiał i oszczep Norwega poleciał dalej a Sidło zdobył srebrny medal. Dał jednak przedtem swój oszczep rywalowi – taki dyskretny, wielki gest polskiego zawodnika – i potem tym oszczepem Danielsen go zwyciężył. To była

olimpiada należąca jeszcze do poprzedniej epoki, do której można zaliczyć także igrzyska w Rzymie. Przemiany następowały stopniowo. Idea olimpijska, ponadczasowa, idealistyczna, jest piękna, za piękna dla współczesnego człowieka. Teraz żyjemy w epoce, w której przede wszystkim liczą się pieniądze i to we wszystkich dziedzinach. To musiało się odbić również na sporcie i na olimpiadach. Kiedyś, z powodu jakichś drobnych pieniędzy, dyskwalifikowano Nurmiego, wielkiego przedwojennego biegacza. Dzisiaj jest normalne to, że zawodnikom płaci się na olimpiadzie. De Coubertain przewraca się w grobie, ale takie są czasy.

Olimpiady dość często odbywały się w dramatycznych okolicznościach. Berlińska, wiadomo: organizowana przez Hitlera, musiała być zdominowana przez propagandę. Monachijską organizowały już inne Niemcy. Oni wychodzili z siebie, żeby pokazać się światu jako gołąbki pokoju, aż zrobili taki liberalizm, również w dostępie do wioski olimpijskiej, że dostali się tam terroryści i zabili sportowców izraelskich. W przeddzień tego mordu centrum dziennikarskie odwiedził ówczesny kanclerz RFN, Willy Brandt. Zainteresował się, że jestem Polakiem i zapytał, jak mi się podoba olimpiada. Powiedziałem, że wspaniale zorganizowana. On na to: mamy pełny sukces. Był taki szczęśliwy, a na drugi dzień dokonano tego mordu... Jak to w życiu, nie można się cieszyć za wcześnie. To był najbardziej dramatyczny przypadek w historii igrzysk, ale były też rozmaite bojkoty. W Montrealu w 1976 roku nie dopuszczono zawodników z RPA z uwagi na apartheid, panujący w ich kraju. W 1980 roku Zachód postanowił zbojkotować igrzyska w Moskwie. Z tym, że niektóre federacje zachodnie, przyłączając się do bojkotu,



Legenda polskiego dziennikarstwa sportowego. Wzór sprawozdawcy epoki radia, kiedy wyobraźnia musiała zastępować obraz. Przekazywał relacje z 12 igrzysk olimpijskich. Nadal współpracuje z radiem, czasem z telewizją. Jest na pewno jednym z ostatnich świadków epoki, która w sporcie minęła.



pozostawiły zawodnikom wolny wybór. Moskiewska olimpiada była taka, jaka musiała być za czasów Breżniewa: niesłuchanie strzeżona, kontrolowana, publiczność dopingowała przede wszystkim swoich, rywali traktowała niechętnie. Wszyscy pamiętamy jak przeszkadzała Kozakiewiczowi, kiedy walczył z Rosjaninem. Ostatecznie nasz zawodnik wygrał i wykonał ten, znany wszystkim, gest. Może to nie był gest zbyt elegancki, ale on w jakimś sensie pozostał znakiem protestu przeciwko szowinizmowi.

Teraz zbliża się olimpiada w Sydney. Znów Australia. Po Melbourne zapamiętałem, i to się potwierdza, że Australijczycy, tak oddaleni od centrów światowych, szalenie lubią sport, uprawiają go, i zachowali ducha sportowego. Wydaje mi się, że zrobią przepiękną olimpiadę. Poza tym chcą zrobić ekologiczną olimpiadę. Trudno mi właściwie wytłumaczyć, co to znaczy, ale to jest jakby dodatkowy czynnik tej idei olimpijskiej, która miała kształtować człowieka. Australijczycy dodają jeszcze do tego ratowanie środowiska, w którym ten człowiek żyje. W tym strasznym, dziwnym, niewesołym świecie, obserwujemy więc jakieś szlachetne, pozytywne próby. Dobro i zło, odwieczny problem ludzkości, ścierają się ze sobą, walczą nieustannie i to się również uzewnętrznia podczas igrzysk olimpijskich. Z jednej strony wspaniałe gesty zawodników, a z drugiej – zakulisowe rozgrywki tych działaczy olimpijskich, którzy załatwiają swoje interesy z sędziami. Nie wszystko jest czyste. Najlepiej zachowują się na olimpiadzie zawodnicy; oni też są żądni sławy i pieniędzy, ale start na igrzyskach, uszlachetnia ich trochę.

Takie są przynajmniej moje obserwacje. Ostatnio olimpiady oglądałem w telewizji, oglądałem niesłuchanie bacznie, a doświadczenia, które zebrałem w ciągu lat, pomagają mi w wyciąganiu wniosków.

Słyszałem o sobie taką opinię, że bliżsi mi byli przegrani niż wygrani. To brzmi bardzo pochwlebnie i naiwnie, ale coś w tym jest. Może to paradoks, że w pewnym sensie zwyciężać było łatwiej niż przegrać, bo zwycięstwo jest szczęściem, olśnieniem, a porażka dla dobrego zawodnika jest prawdziwym dramatem, a dramat jest rzeczą ciekawszą.

Mówi się o 20 medalach, jakie możemy zdobyć w nadchodzących igrzyskach w Sydney, ale większość tych medali, jeśli je zdobędziemy, to w konkurencjach mniej widowiskowych. Ceniśmy jednak sobie każdy zdobyty medal, bo polski sport znajduje się w trudnej sytuacji, co też jest konsekwencją przemian ustrojowych i ekonomicznych. W PRL przeznaczano duże pieniądze na sport i to pomagało osiągać sukcesy. Teraz nie ma deszczu pieniędzy, również sport musi szukać sponsorów. Pod koniec wieku nabrał przyspieszenia nie tylko rozwój techniki, medycyny. Dopingowani pieniędzmi sportowcy wychodzą ze skóry, aby bić rekordy. Przedtem tego nie było. Ale z drugiej strony kusząca jest perspektywa bogatego życia, które mogą zapewnić sukcesy sportowe. Ludzie chcą żyć w dobrych warunkach i trudno się temu dziwić. Mam jednak nadzieję, że Australijczycy będą starali się przypomnieć o tym, co było i jest istotą igrzysk olimpijskich. ■

NAGRODY FIATa
DLA DZIECI PRACOWNIKÓW
ZA OSIĄGNIĘCIA W NAUCE
W 1999 ROKU
TYCHY 05.07.2000 r.



Dzieckiem w kolebce...

Jacek Albiński
fot. EOS Poland

Głód wiedzy, konsekwencja, silna wola osiągnięcia sukcesu – tak określa się cechy potrzebne młodemu człowiekowi, który w dzisiejszych czasach chce zrobić karierę. W Tychach przekonaliśmy się, że to tylko jedna strona medalu.

Gratulacjom i podziękowaniom nie było końca. Najpierw dyrektor generalny Grupy Fiat, Paolo Cantarella pogratulował 192 młodym ludziom bardzo dobrych wyników w nauce, a ich rodzicom, udanych pociech. Następnie przedstawiciel MEN, dyrektor Dep. Kształcenia i Wychowania Edward Janiszewski, pogratulował Fiatowi kontynuowania inicjatywy nagradzania dzieci pracowników. Na końcu bohaterowie uroczystości w Teatrze Małym w Tychach 5 lipca, podziękowali Paolo Cantarelli za nagrody Fiata.

Komitet Nagród i Stypendiów już po raz czwarty przyznał nagrody za wyniki w nauce dzieciom pracowników spółek Fiata na całym świecie. W tym roku przyznano 886 nagród w Argentynie, Belgii, Brazylii, Francji, Hiszpanii, Meksyku, Niemczech, Polsce, Stanach Zjednoczonych, we Włoszech i w Wielkiej Brytanii. Polska grupa była trzecia pod względem liczności, a łączna wartość przyznanych nagród wyniosła w Polsce w tym roku 671 tys. złotych. Razem we wszystkich czterech edycjach konkursu od roku 1997, nagrodzono 581 młodych ludzi

z naszego kraju. Czeka na sumy 2.200 zł, 3.100 zł i 4.400 zł otrzymało 41 osób z bardzo dobrymi dyplomami maturalnymi, 87 absolwentów wyższych uczelni z tytułami magistrów i lekarzy oraz 64 inżynierów i licencjatów. Inaczej niż w latach ubiegłych, kiedy przeważali maturzyści, w tym roku najliczniejsza była grupa magistrów i lekarzy.



Paolo Cantarella najwyraźniej bardzo dobrze czuł się w otoczeniu młodych Polaków. Po zakończeniu oficjalnej części uroczystości, jeszcze długo rozdawał autografy, znikając wśród tłumnie gromadzącej się wokół niego młodzieży. Atmosfera przypominała rodzinne spotkanie.

– Należą się wam bardzo ciepłe słowa i serdeczne gratulacje – zaczął Paolo Cantarella. – W zeszłym roku powiedziałem waszym młodszym kolegom, że im zazdroszczę. To samo mówię dzisiaj wam. Macie przed sobą tak wiele czasu i tak wiele różnych możliwości. W młodości nie zawsze zdajemy sobie sprawę z tego, jak w życiu ważny jest czas. Świat stoi przed wami otworem i pamiętajcie, że tę szansę trzeba wykorzystać za wszelką cenę. Podobnie jak musicie być przygotowani na naukę przez całe życie. To warunek powodzenia. Na takich młodych ludzi, jak wy stawiają dzisiaj wszystkie liczące się w świecie firmy. Życzę wam co najmniej takich dalszych osiągnięć,



jakie już macie na swoim koncie. Wspólnie podziękujmy waszym rodzicom, którzy już pomogli wam wiele osiągnąć – zakończył szef Fiata. Blisko dwustu młodych ludzi w sali teatralnej dobrze zrozumiało jego intencje. Niektórzy mieli konkretne plany, jak spożytkować pieniądze z nagród. Ubiegłoroczny maturzysta, obecnie student drugiego roku Wydziału Zarządzania i Marketingu Uniwersytetu Jagiellońskiego Grzegorz Przybylski nagrodę zamierza przeznaczyć na sprzęt komputerowy. Katarzyna Pytlowany, która po studiach na kierunku zarządzania i informatyki postanowiła poświęcić się pracy naukowej i dydaktycznej na uczelni uważa, że dobrą inwestycją w siebie jest sfinansowanie wyjazdu zagranicznego, najlepiej na coś w rodzaju stażu naukowego. Zdaniem Kasi międzynarodowe kontakty przydadzą się każdemu młodemu człowiekowi z cenzusem, poważnie myślącemu o karierze.



◀ Katarzyna Pytlowany



◀ Grzegorz Przybylski

▶ Marcin Malinowski

Wszyscy bez wyjątku uznali, że jeżeli pomysłodawcom nagród chodziło o pobudzenie motywacji do nauki i uświadomienie młodym, że patrzą na nich inni, nie tylko rodzina i najbliższe otoczenie, to pomysł udał się w pełni.

Mamy oto ludzi, którzy mimo młodego wieku i korzystania z jego przywilejów, bardzo poważnie myślą o przyszłym zawodzie. Marcin Malinowski, student drugiego roku medycyny uważa, że lekarz, to nie tylko bardzo dobry fachowiec. – „Jego podstawowym zadaniem i obowiązkiem jest służenie ludziom, a do tego trzeba być i bardzo dobrym rzemieślnikiem w swoim zawodzie, po trosze artystą i bardzo dobrym psychologiem” – mówi z przekonaniem. – „Lekarz, który cały czas się nie uczy, bardzo szybko zostaje outsiderem w tym zawodzie. ▶

► Zresztą dotyczy to chyba każdego zajęcia. W moim przypadku chodzi o to, żeby nieść ludziom ulgę i budzić zaufanie swoją osobą. Dla mnie pacjent nigdy nie będzie przypadkiem medycznym” – kończy Marcin.

Mariusz Jaworski, absolwent Akademii Ekonomicznej nie jest odosobniony w opinii, że studia zmieniają człowieka, dodając mu pewności i wiary w siebie. W życiu ważny jest realizm – podkreśla, ale na pytanie co jest ważniejsze – być czy mieć, odpowiada, że oczywiście łatwiej jest być kiedy się ma, ale samo posiadanie prędzej czy później powoduje pustkę duchową. Trzeba uczyć się również wrażliwości – jak na ekono-



▲ Małgorzata Łakomy
◀ Mariusz Jaworski

mistę-informatyka zabrzmiało to bardzo budująco. Marcin nie jest wyjątkiem.

Filigranowa postać Małgosi Łakomy zupełnie nie odpowiada potocznym wyobrażeniom o pracy związanej z zarządzaniem i inżynierią produkcji. Jako absolwentka średniej szkoły ekonomicznej, postanowiła dalej kształcić się w zawodzie, do którego się wcześniej przygotowywała i teraz jest studentką politechniki. – „Nie ma co czekać, – mówi – przyszłość trzeba sobie przygotowywać już dzisiaj, a to oznacza ciągły wysiłek, który jest opłacalny nie tylko dlatego, że dostaje się wspianą nagrodę. Nieustanna praca nad sobą jest warunkiem powodzenia w życiu, a w nim najważniejsze jest, aby nie martwić się o jutro” – Małgosia bardzo silnie podkreśla potrzebę bezpieczeństwa, jako podstawową dla każdego człowieka.

O potrzebie ciągłego budowania jutra mówi też Aleksander Drabczyk, absolwent Transportu i Eksploatacji Pojazdów Samochodowych Politechniki Śląskiej. – „Jestem w tej dobrej sytuacji, że przemysł motoryzacyjny nie tylko ma przed sobą bardzo rozległe perspektywy, ale jest gałęzią przemysłu, która stanowi siłę napędową całych

gospodarek narodowych. Ale nie tylko to jest ważne” – mówi Aleksander. Pomyślność materialna jest zasadniczym warunkiem sukcesu w życiu, lecz nie może przesłaniać innych wartości. Należy rozwijać się harmonijnie i nie tracić z pola widzenia drugiego człowieka” – czułem, że Olek był autentyczny.

Kariera, pieniądze, sukces – to dla każdego z tych młodych ludzi rzeczy bardzo ważne w przyszłym życiu. Ale z równą determinacją, co o materialnej stronie powodzenia mówią o potrzebie humanizmu i uczuciowej solidarności z innymi.



▲ Ewa Janicka
◀ Aleksander Drabczyk

Ewa Janicka, absolwentka Wydziału Zarządzania i Marketingu w Przemysle Samochodowym mówi, że chociaż zainteresowanie motoryzacją wśród młodych kobiet nie jest może zjawiskiem powszechnym, ale przecież – zwłaszcza ostatnio – dość często spotykanym. Dlatego nie traktuje siebie jako wyjątek. Podobnie jak jej rówieśnicy, ciąglą naukę traktuje jako rzecz konieczną. – Dzisiaj potencjał intelektualny poważnych przedsięwzięć jest dla nich najcenniejszym kapitałem. Ewa słusznie zauważa, że nie można biernie czekać, aż przykre doświadczenia nauczą nas tzw. „życia”. – „Trzeba z własnej woli sięgać po każdy dostępny zasób wiedzy, nie tylko po to, żeby uchronić się przed bolesnymi upadkami, ale przede wszystkim, aby harmonijnie i wszechstronnie się rozwijać – i dodaje – ofensywny styl bycia nie oznacza agresji, rozpychania się łokciami i dochodzenia do celu „po trupach”, chociaż żeby utrzymać się na powierzchni konieczna jest stanowczość. Jest taki ładny fragment Desiderata, Rolando Carbonelli: (...) wierny sobie na tyle, na ile możesz, żyj dobrze ze wszystkimi ludźmi, głoś swoją prawdę spokojnie i jasno, i słuchaj innych (...).

Z Teatru Małego w Tychach wyszedłem w bardzo dobrym nastroju.

Nagrody przyznane dzieciom pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce za dobre wyniki w nauce w 1999-2000 roku:

Świadectwo dojrzałości:

Fiat Auto Poland: Adrian Bialoń, Marta Dziedzia, Maria Gentile, Grzegorz Grela, Anna Hajdas, Anna Kalinowska, Anna Kęsoń, Bernadetta Kuś, Anna Lulek, Marcin Malinowski, Marta Marzenta, Sławomir Mikuła, Agnieszka Mojżyszek, Sebastian Muzyczka, Marek Nadrowski, Łukasz Nycz, Adriana Pieczonka, Ewa Pluta, Grzegorz Przybylski, Piotr Rabczuk, Marcin Redosz, Michał Sewera, Piotr Skowroński, Michał Szykiewicz, Sonia Tomczyk, Krzysztof Wiatr, Anna Wójcik, Anna Wójcik,

Comau: Katarzyna Bubel, Małgorzata Łakomy

Magneti Marelli: Aleksandra Frączkiewicz, Marcin Owsiany, Marta Szpala,

Fiat Polska: Maja Boruta, Agnieszka Usidus,

Teksid Poland: Magdalena Glac, Krystian Koziara, Paweł Piętko,

Petrus SA: Agnieszka Hałas,

Fenice Poland: Karina Kata, Marek Rogalewicz,

Dyplom licencjata lub inżyniera:

Fiat Auto Poland: Edyta Banasiewicz, Jacek Bazak, Dariusz Bochen, Magdalena Ciombor, Beata Czuwała, Jerzy Dąbrowski, Piotr Gielmuda, Dorota Gluza, Sebastian Handzlik, Agnieszka Kałamaja, Tomasz Kamela, Katarzyna Knapik, Agnieszka Kowalewska, Magdalena Kubica, Izabela Kulej, Dorota Malecka, Marzena Mirochna, Dariusz Moćko, Anna Moskała, Marcin Nowicki, Anna Pawlak, Rafał Piskorski, Maciej Pytlarz, Katarzyna Pytlowany, Grzegorz Stojanowski, Izabela Ślózowska, Tomasz Świstak, Wojciech Świstak, Nikola Wajda, Katarzyna Warcholińska, Magdalena Wilk, Monika Wilusz, Ewa Zajac, Piotr Żuk,

New Holland Bizon: Agnieszka Majchrzak, Ilona Świtalska, Joanna Ziółkowska, Izabela Reńda,

Fiat Polska: Magdalena Janowska, Jarosław Juraszek, Tomasz Micek, Łukasz Puskarczyk, Bogumiła Sadlik

Fenice: Sylwia Lorańczyk, Barbara Klenczar, Joanna Kucz, Dominik Matuszyk, Beata Martyka

Teksid Poland: Damian Czermak, Katarzyna Dej, Mariusz Kuboszek, Jolanta Laszczak, Anna Tomala, Dariusz Wołowicz, Agnieszka Żak, Joanna Żuraw

Magneti Marelli Poland: Sebastian Szymkowiak, Małgorzata Zommer

Comau: Beata Adamik, Dorota Cyman, Anna Filenko, Piotr Haraf, Mikołaj Kałużny, Mariusz Liszka

Dyplom magistra lub lekarza:

Fiat Auto Poland: Marcin Bilski, Ewa Brodek, Lucyna Cichowska, Patrycja Czauderna-Kuder, Joanna Ćwik, Ewa Drag, Katarzyna Drewniak, Robert Fender, Marta Gil, Agnieszka Gońka, Maciej Grochowski, Agnieszka Homa, Marcin Jakubiec, Katarzyna Janik, Agnieszka Janik, Bartłomiej Janusz, Mariusz Jaworski, Monika Kaczkowska, Mariusz Kadewski, Mirosława Kasperska, Michał Koral, Katarzyna Kowalczevska, Klaudia Kozakiewicz, Edyta Krosman, Ewa Kubieniec, Monika Kulej, Monika Kwaśniewicz, Agnieszka Kwiecień, Lidia Foltyn, Monika Matyszkowicz, Monika Palonek, Marcin Początek, Rafał Radzio, Katarzyna Rogóż, Mirosław Rożek, Anna Satława, Daria Staszowska, Monika Stopka, Ewa Własińska, Dorota Wojtak, Anna Wołczuk, Witold Zawada, Sławomir Małota, Monika Piasecka, Magdalena Sterecka, Patryk Świrski, Dawid Zagrabski, Małgorzata Zborowska, Iwona Żelichowska,

Automotive Lighting: Magdalena Sikorska, Wojciech Włodarczyk, Piotr Woszczyk,

Fenice: Patrycja Pawelek, Tomasz Żelechowski

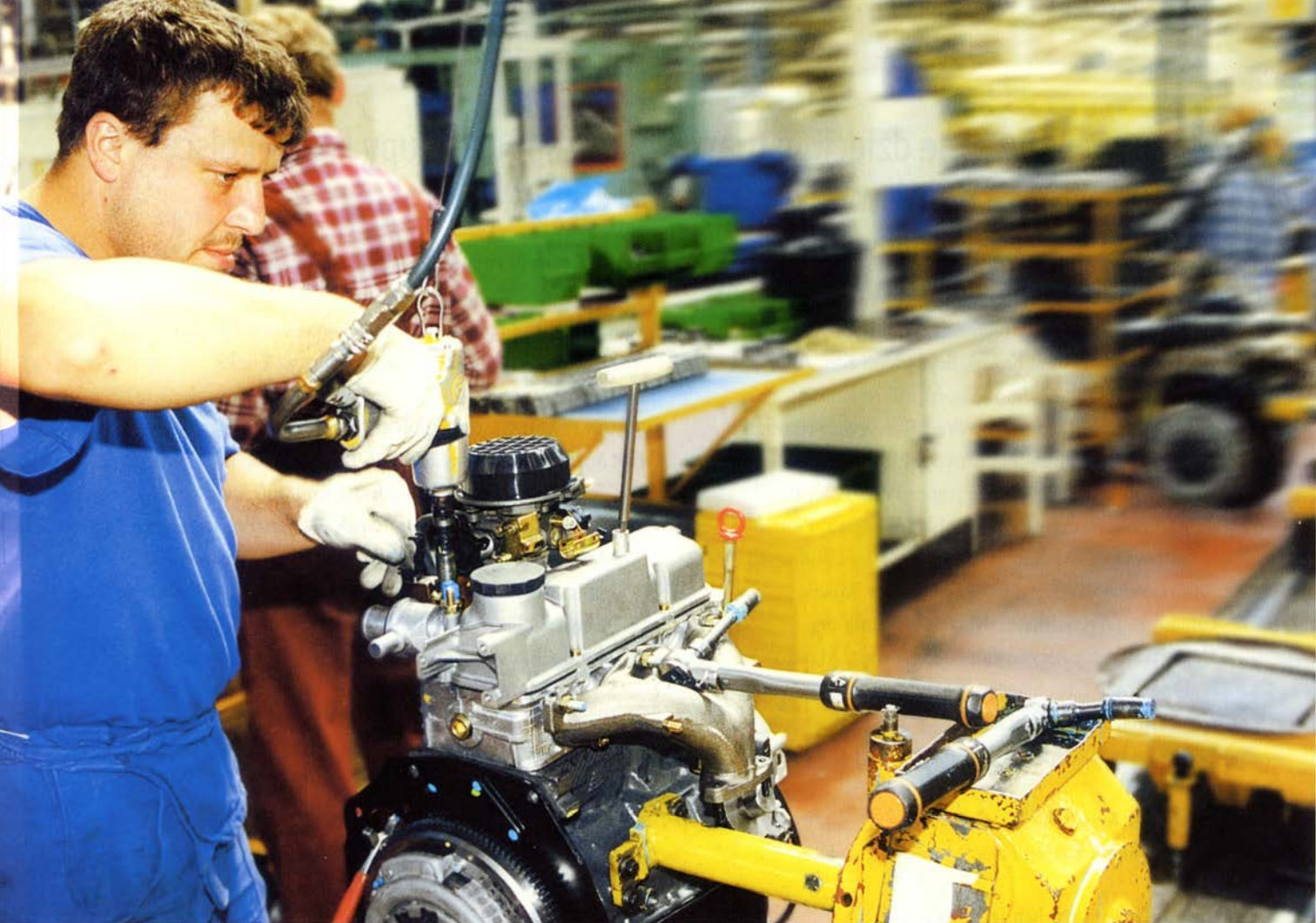
Fiat Polska: Sonia Hawrylkiewicz, Agata Meinicke, Agnieszka Gieda, Paweł Marcinkiewicz, Agnieszka Warzecha

New Holland Bizon: Andrzej Dąbkowski, Paweł Głuszczyk, Piotr Ostrowicki, Ilona Joanna Frymark

Comau: Radosław Ćwikliński, Tomasz Hrynyszyn, Ewa Janicka, Joanna Jarzyńska, Aleksander Drabczyk, Katarzyna Gabryś, Agata Margasińska,

Teksid Poland: Bogusław Cichy, Katarzyna Gruszka, Piotr Kasperek, Jacek Krzempek, Hanna Lasota, Edyta Molęda, Andrzej Ogórek, Tomasz Salamon, Sylwia Szajter-Ziółek, Bogusława Tulecka, Magdalena Zemanek, Edyta Żyrek,

Magneti Marelli Poland: Marzena Bąbska, Tomasz Marzec, Krzysztof Domagała, Aneta Michalska, Marta Musiał.



Drzewo prawdę ci powie

Jacek Albiński
fot. EOS Poland

Jak trudno być sędzią we własnej sprawie, można się przekonać wysłuchując opinii klientów o swoich wyrobach. Czasem jesteśmy przekonani, że zrobiliśmy wszystko zgodnie z normami i regułami oraz przewidzieliśmy co było do przewidzenia, a klient i tak powie, że coś mu się nie podoba.

Od kilku lat w Fiat Auto zbiera się krytyczne opinie klientów o samochodach, analizuje, i na tej podstawie stale poprawia jakość. Amerykanie już dawno zrezygnowali z wyłącznego stosowania wewnętrznych wskaźników, jako jedynych, które decydują o jakości wyrobu. Dla nich opinie konsumentów, nawet najbardziej dziwaczne, są wyrocznią.

Model teoretyczny Quality Tracking (bo tak nazywa się

ta metoda), to statystyka w czystej postaci, połączona z socjologiczną metodologią zbierania i przetwarzania danych. Fiat Auto korzysta w tym zakresie z pośrednictwa niezależnego ośrodka badań konsumenckich. Nabywcy samochodów odpowiadają tam na pytania, które po obróbce statystycznej przekazuje się zakładom produkcyjnym. Niezależność instytucji badawczej gwarantuje pełną swobodę wyrażania opinii, wolną od jakichkolwiek

wpływów, czy nacisków zewnętrznych. Daje to pewność, że odpowiedzi klientów będą wolne od prób interpretacji na korzyść producenta, chroniąc go przed szkodliwym chowaniem głowy w piasek. Co więcej – pytania są tak konstruowane, że pozwalają uzyskać w odpowiedziach poziom krytycyzmu znacznie wyższy, niż pierwotnie odczuwany przez respondentów. W rozmowach z klientami mogą uczestniczyć przedstawiciele fabryk, ale jedynie w sposób bierny. Można słuchać, ale nie wolno zadawać żadnych pytań. Dla fabryki osoby odpowiadające na pytania są zupełnie anonimowe.

Quality Tracking w Fiat Auto Poland obejmuje funkcjonowanie Seicento, Sieny i Palio Weekend na trzech rynkach – włoskim, polskim i francuskim. Opinie klientów polskich i francuskich zbiera telefonicznie centrum badawcze spod Mediolanu. Uwagi krytyczne przypisywane są poszczególnym tzw. charakterystykom, czyli konkretnym miejscom i operacjom produkcyjnym. „Co miesiąc otrzymujemy wykaz zanotowanych usterek uszeregowanych przez klientów według czterostopniowej skali uciążliwości” – mówi szef jakości bielskiej Mechaniki, Andrzej Wiatr (patrz ramka).

Jedynką oznaczają się usterki zauważone, lecz mało istotne dla oceniającego. Dwójka, to dla klienta usterka „dość ważna”, ale nie wywołuje jeszcze w firmie trzęsienia ziemi. Dopiero ocena „4” to żółty alarm. Oznacza że użytkownik naszego samochodu przywiązuje do wady duże znaczenie (ocena usterki – „bardzo ważna”) i wtedy natychmiast uruchamia się procedury awaryjno-diagnostyczne, angażując do tego cały potrzebny potencjał. Najpoważniejsza jest sytuacja, kiedy usterka otrzymuje ocenę „8”. Wtedy zapala się alarm czerwony, ponieważ oznacza to, że klient uważa krytykowany przez siebie element funkcjonowania samochodu za „nieznośny”. Jak wynika z badań, osoby które doświadczyły takiej uciążliwości, w 80 procentach nie zdecydują się w przyszłości na ponowny zakup samochodu marki Fiat. Na szczęście dwie ostatnie oceny to w realiach Fiat Auto Poland możliwość tylko teoretyczna.

Ocena w ramach Quality Tracking dotyczy całego samochodu, a jej wyniki w Fiat Auto Poland trafiają bądź do Karoserii, bądź do Mechaniki, w zależności od rodzaju usterki sygnalizowanej przez klienta. Jeżeli na przykład użytkownik ma krytyczne uwagi do wykończenia wnętrza i wskaże konkretny defekt wyposażenia, sprawa jest jasna i zajmuje się tym odpowiednia jednostka produkcyjna karoserii. – „Tak jak wtedy, kiedy sporo uwag dotyczyło zbyt wolnego zwijania się pasów bezpieczeństwa, przez co ▶

zbliżenie

Quality Tracking jest najważniejszym wskaźnikiem jakości w Fiat Auto. Bada satysfakcję klienta po 3, 7, 12, i 24 miesiącach od daty zakupu samochodu. Badanie odnosi się do jednego modelu pojazdu. Badanie odbywa się za pośrednictwem sondaży telefonicznych przeprowadzanych przez wyspecjalizowaną firmę nie należącą do grupy. Sondaż nie może być prowadzony wśród pracowników Fiata i członków ich rodzin. Quality Tracking wyraża się w liczbie nazwanej wskaźnikiem krytyczności IC. Im niższy jest ten wskaźnik, tym lepiej.

Jak otrzymuje się wskaźnik krytyczności:

Telefonicznie zadaje się klientowi pytanie czy zauważył jakąkolwiek wadę w samochodzie. Jeżeli tak, proszony jest o ocenę według określonej skali:

1 – usterka mało znacząca, 2 – usterka dość ważna, 3 – usterka bardzo ważna, 4 – usterka nieznośna (w 80% taki klient nie kupi powtórnie Fiata)

$IC = \text{częstotliwość występowania} \times \text{średnia ważność}$
(częstotliwość zanotowanych usterek to ilość przypadków na 100 pojazdów, np. 10 usterek na 100 pojazdów daje częstotliwość 10; średnia ważność to suma ocen dzielona przez ilość klientów, którzy zgłosili wadę, np. 10 klientów zgłasza wadę ocenioną średnio jako 2, co daje 10: 10 G2 , $IC = 10 \times 2 = 20$)

Działania zmierzające do poprawy jakości

Wskaźnik Quality Tracking poprawia się m. in. poprzez: **PROCES** – Audyt procesów wewnętrznych (metodologiczny i wymiarowy), **PRODUKT** – Audyt produktu (ICP, TF, TOC*), **Test z punktu widzenia klienta**, **DOSTAWCY** – Audyt dostaw zewnętrznych (detale krytyczne, wskaźnik performance dostawców), **ROLE**, **STRUKTURY, PRZEWIDYWANE** – Zarządzający modelem/wyrobem; grupy poprawy/prezydium diagnoz

- Przeprowadza się wzrokową kontrolę dostarczanych materiałów i zwraca uwagę na ich montowalność.
- Natychmiast powiadamia się brygadzystów i odpowiedzialnych za Zespoły Technologiczne o nieprawidłowościach materiałowych oraz nieprawidłowościach występujących w maszynach i urządzeniach kontrolnych.
- Potwierdza się prawidłowość własnej pracy i proponuje nowe rozwiązania mające przynieść poprawę.
- Ścisłe przestrzega się zaleceń w zakresie wytypowanych problemów jakościowych – bieżących i do stałego nadzoru (zarządzanie na tablicach ZT).
- ICP – Initial Customer Perception (Wstępna Ocena Klienta); TF – Test Funkcjonowania; TOC – Test w Optyce Klienta.



► tworzyła się pętla, utrudniająca zamykanie drzwi” – przypomina Antoni Greń odpowiedzialny za jakość w Compensorio Karoserii Fiat Auto Poland. – „Interwencja była natychmiastowa. Pasy zaczęto mocować w górnym punkcie słupka przedniego i wezwano dostawcę. Po przeprowadzeniu diagnozy wprowadzono działania doraźne, a następnie zmieniono konstrukcję mechanizmu zwijacza. Wczesne wykrycie usterki zapobiegło jej masowemu wystąpieniu na rynku. Kiedyś z Włoch otrzymaliśmy niepokojący sygnał o hamulcach reagujących z opóźnieniem – ciągnie Antoni Greń. Sprawdziliśmy układ hamulcowy, działał bez zarzutu; droga hamowania – prawidłowa. Okazało się, że po wciśnięciu pedału hamulca niektórzy kierowcy nie odczuwali natychmiastowego oporu i wpadali w panikę. Przeprowadziliśmy regulację mechanizmu wspomagającego i zaczęliśmy dostawać informacje, że hamulce działają... zbyt szybko. Reagować musimy niezależnie od tego jak oceniamy spostrzeżenia użytkowników naszych samochodów. To oni ostatecznie decydują jaki samochód ma być najlepszy, głosując nogami i rękami”.

Nie zawsze jednak łatwo zlokalizować usterkę. Kiedy klient powie: „głośno pracuje skrzynia biegów i w dodatku się zacina”, natychmiast do pracy przystępują specjaliści Zakładu Mechaniki. – „Ale naszymi samochodami oprócz inżynierów, jeżdżą polonistki, gospodynie



◀ Do jakich klientów trafiają te silniki?

domowe, artyści i urzędnicy” – mówi Andrzej Wiatr. A jeżeli pani profesor powie, że kiedy jedzie, to jej coś zgrzyta i nic więcej, wtedy my musimy odpowiedzieć na pytanie, „dlaczego?”. Nie wiemy przecież skąd wydobywa się ten niezwykle hałas, irytujący właścicielkę, ani tym bardziej nie znamy jego przyczyny. Wtedy sprawą zajmuje się tzw. prezydium diagnoz, czyli grupa analityków, krok po kroku, metodą kolejnych przybliżeń, dochodzących prawdy o denerwującej klientkę wadzie. Ta



ka procedura przypomina wchodzenie na drzewo, począwszy od grubego pnia poprzez konary na coraz cieńsze gałęzie. Na końcu jednej z nich zawsze znajdzie się to, czego szukamy, na przykład przyczyna hałasu w Seicento naszej polonistki”.

Trawestując znaną zasadę Murphy’ego można powie-

▲ Andrzej Wiatr: Codziennie wchodzimy na drzewo i zawsze na nim coś znajdziemy.

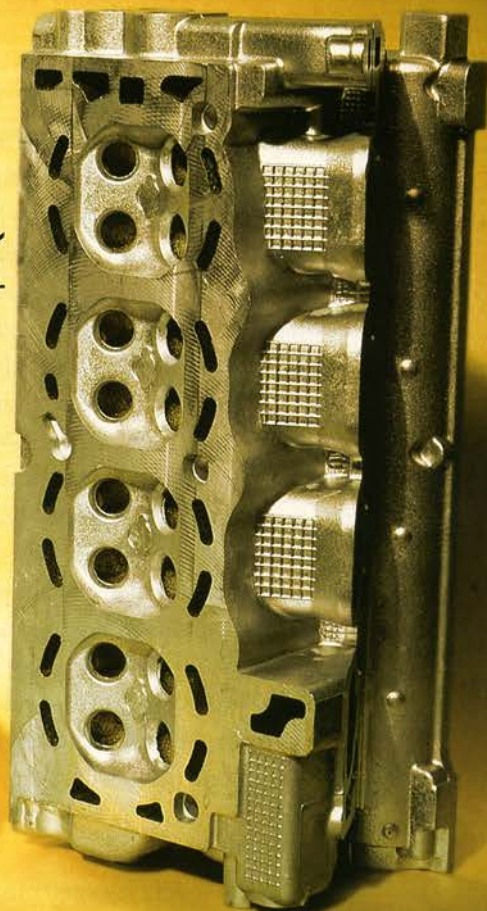
◀ Leszek Wygaś: Byliśmy prekursorami szkoleń Quality Tracking.

dzieć, że kiedy ludzie mają okazję ponarzekać, na pewno to zrobią. Albo nagle przypomną sobie, że zmienia im się ciężko biegi, drzwiami trzeba mocno trzasnąć, żeby się zamknęły, albo silnik głośno pracuje. A już na pewno każdy samochód spala za dużo benzyny, co przy lawinowo rosnących cenach paliwa jest narzekaniem powszechnym. Tutaj nie ma różnicy pomiędzy Włochami, Polakami i Francuzami. Nowa generacja silników z wielopunktowym wtryskiem w dużym stopniu rozwiąże ten problem – mają nadzieję szefowie jakości zakładów Fiat Auto Poland, Andrzej Wiatr i Antoni Greń. Ale, na przykład, kiedy zmiana poziomu wolnych obrotów w silnikach MPI korzystnie wpłynie na konsumpcję paliwa, to z kolei trzeba będzie wprowadzić zmiany w konstrukcji zawieszenia, bo inaczej klienci zaczną skarżyć się na wibracje. Ale kto powiedział, że utrzymywanie stałego, wysokiego poziomu jakości jest zajęciem łatwym?

Począwszy od grudnia 2000 w Fiat Auto Poland wprowadzony zostanie system premiowania związany z wynikami Quality Tracking. ■

Wspólny udział w sukcesie

Jacek Albiński



Kto mógł przewidzieć, że Teksid rozpoczynając produkcję głowic dla konkurencyjnej firmy motoryzacyjnej, za parę lat znajdzie się wraz z całą grupą Fiat w strategicznym sojuszu właśnie z General Motors?

Wwęgerskim miasteczku Szentgotthard tuż przy granicy z Austrią, ważny zakład General Motors Węgry produkuje najnowszej generacji silniki Ecotec 1,8 do modeli Opla – Omegi, Astry, Vectry i Tigry. Pracę nad tym silnikiem kilka lat temu rozpoczęło doborowe międzynarodowe towarzystwo: Lotus, Odlewnia VAW w Linzu, GM i Teksid. Nie było łatwo tam się dostać. Ostatecznie jednak odlewni aluminium Teksid Poland przypadła ważna rola producenta głowicy cylindra do tego silnika. Dyrektor Dariusz Kaźmierczak nie chce wyliczać atutów, jakie zadecydowały o wyborze bielskiej firmy, chociaż wiadomo, że Teksid należy do światowych potentatów w branży. Do tak skomplikowanego przedsięwzięcia, jakim była produkcja głowicy o niespotykanej dotychczas konstrukcji, nie wystarczyła konkurencyjna cena. Trzeba było zagwarantować precyzję, doskonałą organizację pracy, jakość i fachowość pod każdym względem oraz terminowość. Pod wszystkimi tymi względami oferta Teksid Poland okazała się najlepsza.

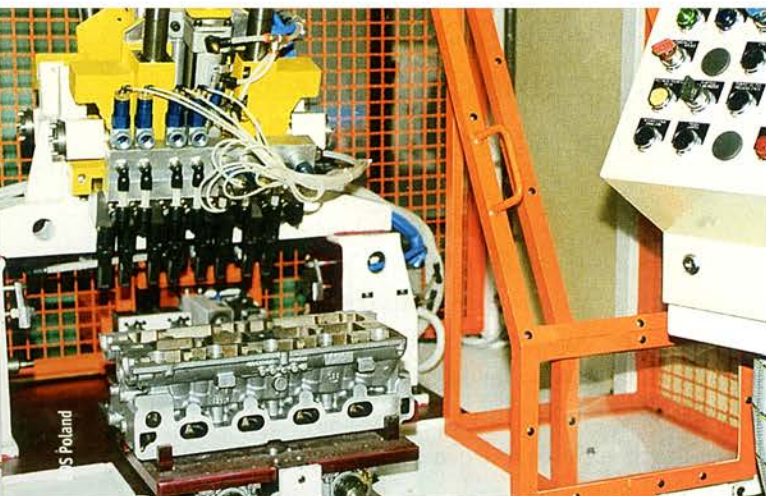
Co ciekawe, austriacka firma VAW, która wykonała prototyp głowicy na podstawie projektu Lotusa, nie otrzymała zlecenia na produkcję. Otrzymał je jeden z jej największych konkurentów – Teksid. W dodatku postanowił ją produkować gdzieś w Polsce. To był jednak dopiero początek drogi. Głowica to jeden z najważniejszych elementów silnika. Opel chciał zaskoczyć konkurencję jednostką napędową nowej generacji, znacznie lżejszą od poprzednich, ekologiczną i oszczędną. Zainstalowano zrobotyzowane urządzenie do automatycznego zakładania rdzeni, dwie obrabiarki numeryczne do obróbki wstępnej, oraz zmodernizowano karuzelę do odlewania. Pierwszym efektem pracy grona specjalistów z różnych dziedzin było wykonanie doświadczalnych odlewów, najpierw we Włoszech, potem w Polsce. Jak rygorystyczne były wymagania GM-owskiego klienta, przekonano się w podczas weryfikacji przez Opla procesu produkcyjnego w Bielsku, systemów jakości, pracy urządzeń. Wreszcie przyszła pora na produkcję seryjną. „Ten etap, zwłaszcza kiedy robi się ►

► coś nowego, jest pełen niespodzianek i pułapek. Uczyliśmy się wszyscy” – wspomina Krzysztof Grzywa, szef kontroli jakości. „Po raz pierwszy spotkaliśmy się z tak bezwzględnym egzekwowaniem jakości naszego wyrobu. Sytuację pogarszał fakt, że oto mieliśmy do czynienia z niesamowicie wyrafinowanym odlewem, poza tym nie zawsze wiedzieliśmy, o co chodzi klientowi wytykającemu nam niedociągnięcia” – kończy Krzysztof.

Początkowo partnerzy z Opel GM odnosili się do Polaków z rezerwą. Widać było, że są nieufni. „Po przystąpieniu do seryjnej produkcji głowicy w Bielsku, silnie odczuwaliśmy istniejące w samym Oplu różnice zdań na temat decyzji powierzenia produkcji tak skomplikowanego odlewu Polakom” – mówi Andrzej Grajek, szef Projektu. Najbardziej sceptyczni byli niemieccy i austriaccy technicy Opla. Dawali to poznać. Odczuwało się duże napięcie we wzajemnych stosunkach. „Zobaczmy co jesteście warcie, kiedy przykręcimy wam śrubę – czytaliśmy w ich spojrze-

Andrzej Sordyl:

Pojawienie się klienta wewnętrznego stworzyło w Teksid Poland sytuację, niezwykle korzystnie wpływającą na jakość.



niach. Oni chcieli nam coś udowadniać, my zaciskaliśmy zęby i robiliśmy wszystko, żeby nie dawać pretekstu do najmniejszej krytyki” – wspomina. Na sukces liczyli natomiast handlowcy GM, którzy od początku upierali się przy Teksidzie i ostatecznie przeforsowali ulokowanie tej produkcji w Bielsku-Białej. Bardzo liczyli na sukces. I nie przeliczyli się.

Od pierwszych dostaw głowic do zakładu Opla w Szentgotthard, pracował tam rezydent Teksid Poland. „Bardzo dobrze zapamiętałem Alfreda Jurigę, Austriaka, szefa jakości. Już na samym wstępie przetestował mój angielski, a zaraz potem zapewnił, że jego osobistą ambicją jest uczynie-

nie z Teksidu najlepszego dostawcy General Motors Hungary i że on mi to załatwi” – mówi pierwszy rezydent, Tomasz Wiltosiński. Dla młodego polskiego inżyniera oznaczało to bezustanną czujność, gotowość do błyskawicznej reakcji na krytykę i niesamowitą odporność na stres, bo Juriga ma zwyczaj dotrzymywania słowa. Bardzo ważna rola Tomasza polegała jednak głównie na właściwej ocenie parametrów jakościowych przychodzących głowic, analizowania przyczyn ewentualnych braków oraz wsłuchiwanie się w wymagania klienta. Andrzej Sordyl, kierownik zakładu kokilowego odlewni aluminium, dobrze wie, jak ważna jest precyzyjna i trafna diagnoza braku w wyrobie. „W odlewach mogą wystąpić wady, które ktoś zakwalifikuje jako porowatość, a kto inny powie, że to są skurcze



materiału. Dla fachowca to dwie zupełnie różne sprawy i w każdej z nich przeciwdziała się inaczej” – mówi szef bielskiej kokilowni. Rezydent w Szentgotthard i jego węgierscy koledzy z austriackim szefem od jakości na czele nie mogą popełnić błędu w ocenie. „Gdyby się pomylili, a my zaczęlibyśmy coś poprawiać, mogłoby to przypominać leczenie złamanej nogi tabletkami od bólu głowy” – śmieje się Andrzej Sordyl.

Dyrektor Kaźmierczak mocno podkreślał interdyscyplinarny charakter całego przedsięwzięcia. „To nie była i nie jest praca dla samotnie działających indywidualistów” – mówi z naciskiem. Udział w sukcesie mieli wszyscy.

Krzysztof Grzywa: „Teksid przyzwyczaił nas do wysokich standardów jakościowych Fiata. Ale klienci mają różne wymagania. Dla Opla nowy silnik był oczkiem w głowie, dlatego z taką drobiazgowością sprawdzano dosłownie wszystko. Cały czas musieliśmy się intensywnie uczyć, na stanowiskach pracy i specjalnych szkoleniach, chociaż nie wszystkim przychodziło to łatwo. Początkowe zniechęcenie nową, trudną sytuacją, szybko ustępowało. W miarę pokonywania kolejnych przeszkód, ludzie nabierali pewności siebie. Sami zaczęli się zastanawiać, czy gotowy odlew nie ma przypadkiem jakiejś usterki i nadaje się do wysyłki. Ewolucja sposobu myślenia wśród pracujących tutaj ludzi przychodziła bardzo szybko” – stwierdza z głębokim przekonaniem. Tę obserwację potwierdza Andrzej Grajek. „Podczas Dni otwartych Opla, jeden z naszych ślusarzy przyszedł tam specjalnie, żeby zobaczyć „swoją” głowicę. Rozpoznał ją i powiedział: popatrzcie, ta wyszła z czwórki, z mojej kokili”.

Obecny kierownik zakładu kokilowego jest narzędziow-



Od kilku lat wskaźnik braków w Teksid Poland nie przekracza 1,5%

ni z Bielska, przy ogromnym zaangażowaniu włoskiego kolegi, Leonardo Bosio, zdobywało doświadczenie w Odlowni Teksid Carmagnola. To było źródło późniejszego sukcesu. Andrzej Sordyl zwraca przy okazji uwagę na jeszcze jedną, niezwykle istotną sprawę. „Kiedy już mieliśmy świadomość wymagań klienta zewnętrznego, jakim był Opel, pojawiło się pojęcie klienta wewnętrznego. Starano się pracować tak, żeby koledze na następnym stanowisku przekazać odlew wykonany z maksymalną starannością. To bardzo pomogło”.

W pewnym momencie Opel zażyczył sobie zwiększenia produkcji silników ze 150 tysięcy rocznie, do 250 tysięcy. Był to co efekt ogromnego popytu na nowe jednostki napędowe. Teksid jako pierwszy zareagował na ten sygnał precyzyjnie oceniając własne możliwości.

Kto by dwa lata temu pomyślał, że rozpoczynając produkcję dla konkurencyjnej firmy motoryzacyjnej, za parę lat Teksid znajdzie się wraz z całą grupą Fiat w strategicznym sojuszu z General Motors.

„Ale takie jest życie” – mówi z uśmiechem Dariusz Kaźmierczak.

cem z ponad dwudziestoletnim stażem. „Z narzędziowni wyniosłem zamiłowanie do dokładności i staranności. Ale również przekonałem się, że jeżeli w pracy można liczyć na pomoc kolegów i samemu jest się gotowym do pomocy, wtedy można osiągnąć naprawdę dużo. Kiedy Andrzej (Grajek – red.) pokazał mi prototyp nowej głowicy i powiedział, że będziemy ją produkować, na chwilę zamarłem. Ale zaraz potem uśmiechnąłem się i pomyślałem – czemu nie?”

Zanim Teksid rozpoczął produkcję na skalę przemysłową, około dwudziestu pracowników, w tym dozór odlew-



Rozmawiał: Jacek Albinski

Wykonać co niewykonalne

Rozmowa z Januszem Majchrzakiem,
prezesem zarządu New Holland Bizon w Płocku

W Polsce obserwuje się od kilku lat wyraźny spadek popytu na nowy sprzęt rolniczy. W roku 1998 polscy rolnicy kupili blisko 40% mniej maszyn i urządzeń. Jak wygląda obecnie rynek zbytu New Holland?

W ostatnich latach rzeczywiście nastąpił znaczny spadek popytu na nowy sprzęt. W 1998 polscy rolnicy kupili około 40% mniej nowych maszyn i ciągników niż rok wcześniej. Tendencja ta utrzymywała się również w roku 1999. W przypadku głównych produktów New Holland, traktorów i kombajnów zbożowych, ta negatywna tendencja jest jeszcze bardziej wyraźna. W latach 1996 – 2000 popyt na traktory zmniejszył się trzykrotnie, z 18130 do około 5600 traktorów wszystkich typów w roku bieżącym. W kombajnach zbożowych analogicznie: z 1198 w roku

1997, do przewidywanych około 300 sztuk w roku bieżącym. Jednak w kombajnach New Holland Bizon nadal utrzymuje dominującą pozycję. Mówiąc najogólniej, już trzeci rok na rynku trwa sytuacja kryzysowa i to, co najbardziej niepokoi, to brak wyraźnych sygnałów poprawy.

Co zmieniło się w Bizonie od czasu utworzenia spółki?

W okresie zaledwie dwóch lat Bizon całkowicie zintegrował się ze strukturą organizacyjną New Holland, pracuje zgodnie z jego standardami. Zmiany pozwalają nam uczestniczyć w tworzeniu globalnej, unikalnej struktury Case New Holland, na równych prawach ze wszystkimi podmiotami CNH na świecie.

New Holland Bizon, poza własną produkcją, oferuje również





wyroby innych fabryk Grupy. Czy kurczący się rynek krajowy, nie uczyni ze spółki importera i pośrednika zamiast producenta?

Rola New Holland Bizon wynika z ogólnej strategii Fiata. Pozwolę sobie w tym miejscu przywołać wypowiedź w tej kwestii dyrektora generalnego Fiata, Paolo Cantarelli, którą mogliśmy usłyszeć podczas zeszłorocznego spotkania z polskim kierownictwem w Tychach. Strategia ta wyznacza zadanie bycia liderem na tych perspektywicznych rynkach. Nie da się tego osiągnąć tylko z pozycji importera i pośrednika. Trzeba się w Polsce dobrze zakotwiczyć w wielu strukturach. Przejściowe trudności na rynku polskim staramy się neutralizować aktywnością handlową na niektórych rynkach byłego Związku Radzieckiego. Robimy to z sukcesem. W tym roku, ze sprzedażą około 400 kombajnów, staliśmy się liderem na rynku białoruskim. Było to możliwe dzięki, m. in. wsparciu, jakiego krajowym eksporterom udzielił rząd polski. Takiego wsparcia na pewno nie uzyska firma, w dodatku zagraniczna, pośrednicząca tylko w handlu wyrobami ze swoich fabryk na świecie. Mamy ambicje i możliwości bycia centrum działalności produkcyjnej i handlowej CNH w Europie Centralnej i Wschodniej. I chcemy to robić poprzez fakty dokonane. Stajemy się firmą, która po okresie strat, zaczyna przynosić zyski. Potwierdzą to wyniki pierwszego półroczu. Nie widzę więc podstaw do zmiany statusu działania New Holland Bizon.

Jak Pan ocenia efekty marketingowe dwóch edycji Demo – Touru. Zainteresowanie było duże, a kontrakty?

Ten rodzaj promocji jest nową formą działalności marketingowej w Polsce. Pozwala potencjalnym klientom zapo-

znać się z walorami produktów bezpośrednio w warunkach polowych. New Holland, jako pierwszy w Polsce, wyjechał ze swoimi maszynami w pole. Za nami poszli inni. Tak jak pan powiedział, zainteresowanie jest ogromne, nie da się tego jednak przełożyć wprost na ilość zawieranych kontraktów. Nasza działalność handlowa w Polsce opiera się o sieć dealerską, i Demo – Tour jest jednym z naszych elementów mających ją wspierać i rozwijać. W wyniku ostatniego Demo, w którym punkt ciężkości położyliśmy na prezentację oferty ciągnikowej, sprzedaż naszych traktorów w Polsce podwoiła się w stosunku do roku ubiegłego. **Czy New Holland nie obawia się połączenia Polski z Unią Europejską?**

Nie, wręcz przeciwnie. Z punktu widzenia działalności handlowej nie będzie zasadniczych zmian. Generalnie, warunki dostępu do rynku niewiele się zmieniają, a jeśli już, to na naszą korzyść, np. w dostępie do rynku traktorów, który jest w tej chwili ograniczany ze względu na sytuację największego do tej pory polskiego producenta traktorów – Ursusa. Najbardziej istotna zmiana, jaka jest oczekiwana w związku z przystąpieniem Polski do UE, dotyczy polityki rolnej państwa. Polska, chcąc stać się członkiem Unii, będzie musiała dostosować rolnictwo do jej standardów. Najogólniej mówiąc, pozwoli to przewidywać, a tym samym planować, działalność na rynku.

Jak dochodzi się do tytułu Agrobiznesmena Roku?

Odpowiedź jest być może stereotypowa. Potrzeba wytrwałej pracy, wykonywanej z pasją, którą się zaraża innych i wiary, która pozwala podejmować się rzeczy pozornie niewykonalnych. ■



Magneti Marelli Poland by zwiększyć konkurencyjność ciągle doskonalili system zapewnienia jakości, czego dowodem są kolejne certyfikaty.

Wielcy producenci samochodów wymagają od swoich dostawców certyfikacji systemów jakości, oceniających organizację, metodologię i działania decydujące o jakości wyrobów. Wymagania określone są odpowiednimi normami. Rynek ogólnoswiatowy, na przykład, wymaga normy ISO 9001/9002, włoski przemysł motoryzacyjny – AVSQ 94, rynek niemiecki, w tym Volkswagen, Audi i Škoda – VDA 6.1, General Motors, Ford i Chrysler – QS 9000, Renault, Citroën i rynek francuski – EAQF 94.

Magneti Marelli Poland, będący dostawcą dla różnych klientów, musi spełnić ich wymagania w zakresie zapewnienia jakości. W zakładach spółki certyfikację systemu jakości przeprowadziło jedno z najbardziej renomowanych towarzystw, TÜV Berlin-Brandenburg i TÜV Rheinland.

Proces rozpoczęto w 1994 roku poprzez certyfikację systemu jakości zakładu w Sosnowcu na zgodność z normą ISO 9002. Następnie w 1995 roku objęto nim zakład Gilardini Poland w Dąbrowie Górniczej, a potem zakłady w Sosnowcu i Dąbrowie Górniczej – na zgodność z wymaganiami nor-

my QS 9000. Uruchamiając produkcję na potrzeby rynku niemieckiego, poddano certyfikacji system jakości na zgodność z normą VDA 6.1. Po utworzeniu spółki Automotive Lighting zaszła potrzeba certyfikacji także tego zakładu. W chwili obecnej zakłady posiadają certyfikaty:

- Magneti Marelli Poland Zakład w Sosnowcu: ISO 9002/QS 9000, VDA 6.1
- Magneti Marelli Poland Zakład w Bielsku-Białej: ISO 9002/QS 9000
- Magneti Marelli Poland Zakład w Tychach: ISO 9002/QS 9000
- Gilardini Poland (od 26.06.2000 zmieniło nazwę na Magneti Marelli Exhaust Systems) w Dąbrowie Górniczej: ISO 9002/QS 9000

ISO 9002/QS 9000

- Automotive Lighting w Sosnowcu: ISO 9002/QS 9000, VDA 6.1

Obecnie w zakładach Magneti Marelli trwają przygotowania do certyfikacji systemu

zarządzania środowiskiem na zgodność z normą ISO 14001 oraz systemem jakości z normą ISO/TS 16949, wymaganą przez ogólnoswiatowy przemysł motoryzacyjny, która spełnia wymagania wszystkich producentów.



w Sieci z Fiatem Auto

Franco Daria



Internet jest jak rzeka, która wtargnęła gwałtownie w życie ludzi i przedsiębiorstw, zmieniając całkowicie ich zwyczaje.

„Nie chcemy podążać za falą zmian, chcemy być na jej czele” – powiedział Roberto Testore podczas otwarcia 68 Międzynarodowego Salonu Samochodowego w Turynie.

Dyrektor generalny Fiata Auto zwrócił uwagę w jak ogromnym stopniu nowe narzędzia informatyczne i komunikacyjne wpłyną na samochody. Oto dlaczego Testore wyraził chęć „naciśnięcia do deski informatycznego pedału gazu”, aby wykorzystać wszystkie możliwości oferowane przez e-biznes.

Mówiąc o rewolucji elektronicznej myślimy o teleinformatyce stosowanej w działalności przemysłowej (projektowanie, zakup od dostawców, itp.); sprzedaży on-line wyrobów i usług, oraz teleinformatyce stosowanej w samochodach. Fiat Auto, który od pięciu lat obecny jest w sieci, dla każdego z wymienionych obszarów przedstawił na Salonie w Turynie zupełnie nowe zastosowania. Jednym z nich jest Buy@Fiat – usługa dostępna obecnie we Włoszech i w Wielkiej Brytanii, która za pośrednictwem Internetu pozwala wybrać samochód (model, kolor, akcesoria) oraz ustalić spotkanie z najbliższym koncesjonariuszem w celu dokonania zakupu. A wszystko o dowolnej porze dnia i roku, bez konieczności wychodzenia z domu.

Inne, nowe zastosowanie, dotyczy świata teleinformatyki w samochodzie: „Nasz wybór – powiedział Testore – polega na zaoferowaniu pełnego wyposażenia we wszystkich naszych modelach. Za parę lat klient będzie miał możliwość wożenia ze sobą wszystkich narzędzi, które normalnie trzyma w domu lub biurze”. Pierwszym i znaczącym krokiem w tym kierunku jest Zintegrowany System Sterowania (ICS) w modelu Alfa Romeo 147.

Od ponad roku działa program służący optymalizacji komunikacji pomiędzy Fiatem Auto i ponad 6000 jego dostawcami. Natomiast w skali całej grupy powstała niedawno spółka Fast Buyer, która również przedsiębiorstwu spoza grupy, udostępnia portal Fiat e-procurement, umożliwiający zakupy w sieci.

Oglądam, wybieram, zamawiam

Jedno kliknięcie i na ekranie pojawia się samochód. Po wybraniu modelu, można podjąć decyzję o kolorze, opcji, cenie, i ustalić spotkanie z najbliższym koncesjonariuszem w celu sfinalizowania zakupu. Wszystko bez wychodzenia z domu, przez cały rok, 24 godziny na dobę.

To właśnie jest Buy@Fiat, nowa usługa OnLine Buying Service (OBS), oferowana przez Fiata Auto we Wło-

szech i Wielkiej Brytanii, która wkrótce dostępna będzie na wszystkich, najważniejszych rynkach Europy. W Stanach Zjednoczonych 50 proc. kierowców, zanim uda się do koncesjonariusza, żegluguje po Internecie, żeby zebrać szczegółowe informacje. Jest to tendencja rozpowszechniająca się również w Europie. Dlatego Fiat Auto postawił na to, co najlepsze, współpracując z Microsoftem, światowym liderem w sektorze informatycznym oraz korzystając z Carpoint, jednej z najbardziej zaawansowanych i docenianych w USA platform informatycznych.

Zobaczmy więc jak działa nowa usługa, która obecnie obejmuje tylko modele Fiata, ale w niedalekiej przyszłości będzie dostępna również dla samochodów Lancia i Alfa Romeo.

W pierwszej kolejności należy wpisać adres www.buyatfiat.com i wejść w ten sposób do home page. Znajdują się tutaj dwa ogromne obszary: „Czy wybrałeś już swojego Fiata” oraz „Znajdź Fiata najodpowiedniejszego dla siebie”. Pierwszy z nich przeznaczony jest dla tych, którzy wiedzą już o co im chodzi i chcą uzyskać informacje dotyczące wybranego modelu. Drugi skierowany jest do klientów, pragnących przeanalizować wszystkie oferty producenta. Można zawęzić pole poszukiwań za pomocą listy po lewej stronie: samochody sportowe, małe, itp. Jednak niezależnie od wybranego



obszaru, Buy@Fiat doprowadzi do modelu, który nas interesuje. Teraz wystarczy skonfigurować samochód pod względem żądanych opcji, a po paru sekundach pojawi się kompletny kosztorys. Można wejść także do usług ubezpieczeniowych, finansowych, produktów Targa Service i Samochodów Używanych.

Po wybraniu samochodu należy wysłać e-mail do najbliższego koncesjonariusza Fiata, bowiem to właśnie dealerzy mają odgrywać pierwszoplanową rolę w tym systemie. Nawet jeśli stosunki pomiędzy klientem i producentem mają coraz bardziej bezpośredni charakter (między innymi dzięki rosnącej roli call center), to koncesjonariusz jest punktem odniesienia pomiędzy użytkownikiem Internetu a światem samochodów. Stąd wybór polegający na polepszeniu procesu sprzedaży, aby zawsze punktualnie i dokładnie odpowiadać coraz bardziej wymagającym klientom, opierając się również na usługach pomocniczych takich jak Internet Marketing i Direct Marketing.

Dla dyrektora generalnego Fiata Auto scenariusz, który mamy przed sobą, zaczyna rysować się z coraz większą ostrością. „My, producenci, razem z dealerami, musimy postrzegać Internet jako coś, co stymuluje zmiany w całym systemie. Będziemy bowiem musieli zmierzyć się z nowym modelem konsumpcyjnym, nowymi sposobami realizacji marketingu i dystrybucji wyrobów oraz

z nowymi operatorami na rynku”.

Pamiętajmy, że Buy@Fiat jest tylko jedną z wielu inicjatyw Fiata Auto w zakresie „business to consumer”. Poza nią istnieją obszary poświęcone marce, nowym modelom, koncesjonariuszom, systemowi sprzedaży ratalnej Sava, a samo przedsiębiorstwo jest obecne w wielu portalach, poczynawszy od Ciaoweb. W ciągu roku będzie też możliwy dostęp do usług związanych z używanymi samochodami, a w 2001r. z usługami po sprzedaży (na swoim komputerze można będzie otrzymać zawiadomienie o upływie terminu ważności polisy ubezpieczeniowej lub kalendarz działań w zakresie planowych przeglądów). Jest to w sumie olbrzymi biznes, w który Fiat Auto zainwestuje ponad sto miliardów lirów w ciągu następnych pięciu lat.

Przyszłość w komputerach pokładowych

Paolo wsiada do samochodu, włącza silnik i naciska przycisk na desce rozdzielczej: „Zadzwoń do biura, a potem podaj mi najkrótszą drogę na plac Carducci” – mówi pewnym głosem. Mija parę sekund, i na monitorze pojawia się mapa Mediolanu z drogą prowadzącą dożądanego celu. Rusza. W międzyczasie nadchodzi odpowiedź z biura: „Jesteś spóźniony! Już od pół godziny czeka klient”. ►



Auto podąża ulicami miasta, kontrolowane stale przez centralę, za pośrednictwem sieci satelitarnej GPS: „Uwaga, skręć w najbliższą ulicę po prawej stronie, a potem znowu w prawo” – mówi operator, który ostrzega o korku w odległości około kilometra.

W międzyczasie Paolo żąda od komputera wyświetlenia na monitorze internetowych stron dotyczących jego banku oraz o sprawdzenie jego bieżącego konta: świeci się czerwona lampka sygnalizująca brak paliwa. „Gdzie

jest najbliższa stacja benzynowa?” – pyta komputera. Na mapie pojawia się żądana informacja. Niewielka zmiana kierunku i jest stacja.

Kiedy ponownie rusza w drogę przychodzi mu do głowy taka oto myśl: „Kto wie, czy włączyłem dziś rano zmywarkę?” Za pomocą klawiatury wpisuje adres i łączy się z kamerą zainstalowaną w kuchni: zmywarka jest wyłączona, ale wystarczy połączyć się z domowym komputerem, żeby urządzenie uruchomić.

Jeszcze kilka świateł i Paolo dociera do placu Carducci. Spóźnił się godzinę i klienta już nie ma. Ważny interes nie doszedł do skutku. Nie pozostaje nic innego, jak polecić komputerowi pokładowemu: „Połącz się z Internetem i poszukaj mi wszystkich stron z ofertami pracy”.

Powyższe opowiadanie pokazuje niektóre rodzaje zastosowań tele-informatycznych, które wkrótce będą dostępne w samochodach.

Na tym polu Fiat Auto chce odgrywać pierwszoplanową rolę, zapewniając w przyszłych modelach możliwość posiadania kompletnego wyposażenia.

Alfa 147 w najbogatszej wersji, będzie wyposażona w Zintegrowany System Sterowania (ICS) z pięciocalowym, kolorowym ekranem, sterujący radioodbiornikiem samochodowym, odtwarzaczem CD, telefonem GSM, nawigatorem z mapami, funkcją Service Call do wezwania pomocy. System posiada moduł z poleceniami głosowymi i funkcją nagrywania. To ostatnie urządzenie zastosowane zostało w nowych modelach grupy po raz pierwszy. Umożliwia ono z jednej strony wybranie dowolnej stacji radiowej, czy numeru telefonu za pomocą komend głosowych, z drugiej zaś – zapamiętanie i odtwarzanie krótkich wiadomości, nie przekraczających trzydziestu sekund.

Istotą systemu zastosowanego obecnie w Alfie 147 oraz w przyszłych samochodach Grupy Fiat, jest podstawowa jednostka teleinformatyczna, składająca się z telefonu GSM i nawigatora satelitarnego GPS. Zestaw ten umożliwia korzystanie z pierwszej gamy usług realizowanych przez Targa Service: informacji dotyczących hoteli, stacji benzynowych i restauracji, awaryjnych zgłoszeń (poprzez naciśnięcie klawisza), żądania pomocy drogowej, nawigacji zarówno off-board, czyli kierowanej głosowo za pośrednictwem telefonu, jak i on-board, przy użyciu zainstalowanego w samochodzie nawigatora.



EKRAN CIEKŁOKRYSTALICZNY

PANEL INTERNETOWY

KLAWIATURA KOMPUTERA POKŁADOWEGO

PRZYCISKI TELEFONU AWARYJNEGO



zbliżenie

Skróty ważne na najbliższe lata

Wielka rewolucja w zakresie teleinformatyki pokładowej polega na dostępie do Internetu oraz wszystkich usług z nim związanych. Już dzisiaj, wraz z nadejściem telefonów nowej generacji WAP, poczyniono pierwszy krok: można bowiem „pobierać” dane tekstowe i odwiedzać odpowiednie strony. Ale prawdziwa nawigacja po Sieci nadejdzie dopiero wraz z technologią GPRS (patrz obok), która umożliwi już za parę miesięcy, szybką transmisję danych. W roku 2002 dzięki UMTS, w samochodzie będzie możliwy pełny dostęp do Internetu, czyli do Sieci, tak jak dzisiaj w komputerze domowym lub biurowym. Wtedy żeglowanie po Internecie stanie się w samochodzie bardzo proste: będzie można wysłać i odbierać pocztę elektroniczną, słuchać muzyki odtwarzając zbiory MP3, pracować, przysyłając dane z systemu pokładowego do nowych palmtopów (nowa generacja miniaturowych komputerów osobistych) i na odwrót. A wszystkim będzie zarządzać komputer z „przyjaznym” interfejsem łatwym w obsłudze i aktualizacji. Tę ostatnią cechę Fiat Auto uważa za podstawową.

W komputerach jedna generacja zastępuje drugą średnio co pół roku, a życie samochodu trwa zwykle wiele lat. Należy więc projektować moduły kompatybilne z tymi, których w przyszłości wymagać będzie klient, aby za każdym razem, kiedy zechce dodać ostatnią nowość w dziedzinie telefonów komórkowych czy nawigatorów satelitarnych, mógł to zrobić szybko w dowolnej konfiguracji.

WAP – funkcja dostępna w telefonach komórkowych najnowszej generacji, umożliwia wyświetlanie stron Web zbudowanych za pomocą odpowiedniego języka (VMI); dostęp do informacji sportowych, meteorologicznych i finansowych; wysyłanie i odbieranie poczty elektronicznej.

GPRS – system przesyłający dane w „pakietach”, co zwiększa prędkość transmisji i wydajność sieci GSM.

UMTS – technologia, która po roku 2002 zmieni oblicze komunikacji. Określenie jej mianem telefonu komórkowego to za mało. Należy mówić o module teleinformatycznym, od chwili, kiedy będzie umożliwiał dostęp i nawigację z dużą prędkością po Internecie oraz przenoszenie obrazów wysokiej jakości.

Bluetooth – system oparty na podczerwieni, umożliwiający przysyłanie danych z telefonu komórkowego do drukarki, lub z palmtopu na PC.

MP3 – stworzony w laboratoriach CSELT w Turynie, pozwala na odtwarzanie zbiorów muzycznych. Na rynku dostępne są już odtwarzacze Mp3 do noszenia przy sobie, lub zamontowania w samochodzie.

DVD – nowa generacja CD o olbrzymiej pamięci, idealny do nagrywania filmów wraz z informacjami dodatkowymi (zdjęcia backstage, ujęcia pod różnymi kątami tej samej sceny, itp.).

Palmtop – wygodny jak telefon komórkowy, o mocy największych komputerów. Istnieją już różne modele, a wszystkie gwarantują połączenie z Internetem. Nawigator satelitarny za pomocą sieci 24 satelitów (GPS/Navstar) umożliwia zlokalizowanie obiektu przy wykorzystaniu map zapamiętanych na CD-ROM.



Piękna, wyrafinowana, bezpieczna i komfortowa.
Odziedziczyła po legendarnych poprzedniczkach dyskretną elegancję, wysoką jakość i wygodę, nawiązujące do najlepszych tradycji firmy.

Lancia Lybra

- spotkanie tradycji i nowoczesności

Lancia Dialogos, pomimo swego futurystycznego charakteru, nie była jedynie ćwiczeniem teoretycznym. Lybra powstała jako rezultat pragmatyzmu projektantów Dialogos. Jak każdy samochód tej marki nowa Lancia jest bezpieczna i komfortowa.

Na polskim rynku Lancia Lybra występuje jako limuzyna i station wagon w trzech wersjach silnikowych: 1.6, 1.8 i 2.0. W zamyśle projektantów samochód ten ma do

spełnienia ważną rolę nie tylko ze względu na przynależność do segmentu, w którym na równi liczą się prestiż i korzystny stosunek wartości do ceny, lecz również dlatego, że poziomem nasycenia nowoczesną technologią dorównuje najbardziej wyrafinowanym samochodom flagowym innych marek.

Wybór modelu spod znaku błękitnej tarczy Lancii zawsze oznaczał podjęcie niekonwencjonalnej decyzji o zakupie samochodu wyróżniającego się wśród innych. Lan-

cia Lybra, jest doskonała w formie i ma niezakłóconą wewnętrzną harmonię. Obca jest jej przesada i pretensjonalność. To tak, jak z garderobą wychodzącą spod ręki wytrawnych krawców, gdzie szczegóły pozornie bez znaczenia, wykończone są z drobiazgową starannością decydującą o ekskluzywności wyrobu.

Dwie wersje, jeden styl. Obłe formy przodu samochodu, zaokrąglona obudowa atrapy wkomponowana w nadwozie pomiędzy przetłoczeniami pokrywy silnika, okrągłe reflektory, to elementy odwołujące się do kształtów Aurelii. W bocznym profilu charakterystyczne są –

symetryczne wobec siebie – przednie i tylne szyby osadzone w szerokich metalowych ramach, które pogłębiają wrażenie solidności i bezpieczeństwa samochodu. Tylne nadwozie, zwęża się do kształtu litery V podobnie jak łódź w części rufowej (zapoczątkowana modelem Aprilia). Bagażnik o pojemności 420 litrów.

Wiele elementów wnętrza wykończono drewnem hebanowym. Dwukolorowa obudowa deski rozdzielczej dodaje wnętrzu światła i przestrzeni; wygodne siedzenia wykończono wysokiej jakości tkaniną, ałcantarą (rodzaj irchy) lub skórą; obicia są delikatne i przyjemne w dotyku. ■

Technologia i komfort

W nowym modelu Lancii stylizacja nadwozia i najnowsze rozwiązania technologiczne uzupełniają się nawzajem.

W Lybrze znajdziemy nowy typ wzdłużnych wahaczy prowadzących (BLG) w zawieszeniu tylnym, znacznie zwiększających wygodę prowadzenia i przyczepność oraz zapewniających znakomite panowanie nad pojazdem, m. in. dzięki niezwykle efektywnemu systemowi tłumienia wstrząsów. Cały mechanizm jest niewielki, przez co można było zaprojektować większy bagażnik.

Nowy model posiada w opcji automatyczną skrzynię biegów Comfortronic oraz hydrauliczny układ hamulcowy z dużymi tarczami na wszystkich czterech kołach, wyposażony standardowo w ABS i elektroniczny rozdział siły hamowania EBD.

Wnętrze Lancii Lybra to wyjątkowe nagromadzenie technologicznej perfekcji. Już choćby dwustrefowy system klimatyzacji i stereofoniczne nagłośnienie firmy Bose o tym świadczą. Nowa Lancia ma jeszcze wiele innych urządzeń mających zapewnić jak najwyższy komfort.

Reflektory

Reflektory z dwuogniskowymi lustrami i halogenowymi żarówkami emitującymi silne białe światło, posiadają doskonale własności fotometryczne. Ich zasięg jest jednym z największych w tej kategorii samochodów: światła mi-

jania mają zasięg 40 metrów, natomiast drogowe gwarantują widoczność na odległość 100 metrów.

Poduszki powietrzne

Dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzącego i podróżujących z nim pasażerów, seryjnie zamontowano cztery poduszki powietrzne: dwie przednie i dwie boczne.

Wnętrze

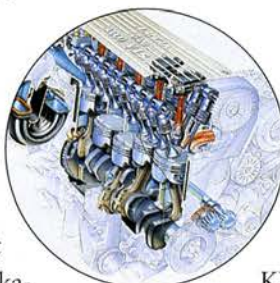
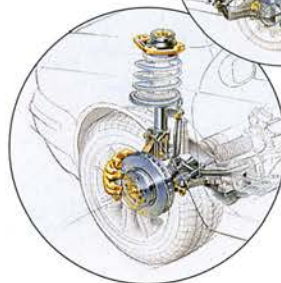
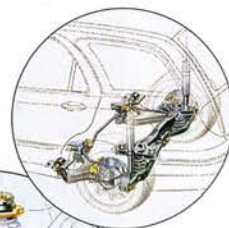
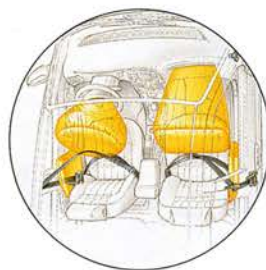
Oświetlenie wewnętrzne wyposażone jest w wyłączniki czasowe.

Zawieszenia

Zawieszenie przednie wyposażone jest w układ McPherson, o udoskonalonej konstrukcji i nowoczesnej geometrii.

Silniki

Lancia Lybra ma pięć wersji silnikowych. Trzy benzynowe: 1.6 16v o mocy 103 KM; 1.8 16v o mocy 131 KM i pięciocylindrowy 154-konny 2.0 20v oraz dwa wysokoprężne z turbosprężarkami: 1.9 JTD o mocy 105 KM i 2.4 JTD o mocy 134 KM. Wszystkie znakomicie przyspieszają, pozwalają osiągać duże prędkości, są elastycz- ▶



ne i zrywne. W Polsce można kupić samochody na razie tylko z silnikami benzynowymi.

Pasy bezpieczeństwa

posiadają podwójne mocowania na siedzeniach, napinacze i ograniczniki ciężaru.

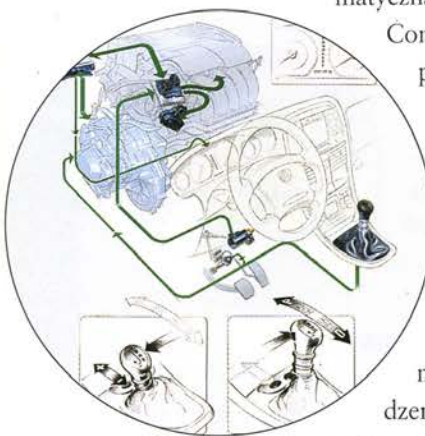
Zagłówki

Wszystkie zagłówki mają regulowaną wysokość, a tylny środkowy jest chowany.

Skrzynie biegów

Dla wersji 2.0 20v dostępna jest automatyczna skrzynia biegów

Comfortonic, (na razie nie przewidziano jej na rynek polski). Dźwignia sterująca tej przekładni porusza się w dwóch płaszczyznach. Ustawiona w prawym sektorze, uruchamia automatyczny tryb pracy przekładni gwarantując kierowcy maksymalny komfort prowadzenia. Po przesunięciu dźwigni w lewo, przechodzi się na ręczną zmia-



nę biegów. Przesunięcie dźwigni do przodu, powoduje wybranie wyższego biegu, do tyłu – niższego.

Układ hamulcowy

Układ ABS, seryjnie montowany we wszystkich wersjach, posiada elektroniczny rozdzielacz siły hamowania EBD.

Zawieszenie

Wygoda, łatwość prowadzenia i doskonała przyczepność – to atuty wynikające z zastosowania nowatorskiego zawieszenia tylnego z układem wzdłużnych wahaczy prowadzących (BLG). Jest to wielodrożkowy system zawieszeń Multilink, pozwalający na efektywniejsze kontrolowanie pionowych i poziomych ruchów kół, umożliwiając optymalny kontakt opon z drogą.

Elektroniczny przyjaciel

Zintegrowany System Sterowania ICS stanowi prawdziwe elektroniczne serce pojazdu. Ten wyrafinowany technologicznie system pozwala kierowcy na kontrolowanie radia, komputera pokładowego, układu kontroli funkcjonowania pojazdu, zegara oraz telefonu i nawigacji satelitarnej. Posiada pięciocałowy, wielofunkcyjny moni-





tor z ekranem ciekłokrystalicznym używanym dziś powszechnie w najnowocześniejszych komputerach przenośnych (absolutna nowość w samochodach tego segmentu). Monitor umieszczony został w górnej części środkowej konsoli, co ułatwia prowadzącemu odczytywanie informacji bez konieczności odrywania wzroku od drogi; jego centralna pozycja na desce rozdzielczej sprawia, że jest dobrze widoczny również dla wszystkich pasażerów z tylnych siedzeń.

Symfonie na żywo

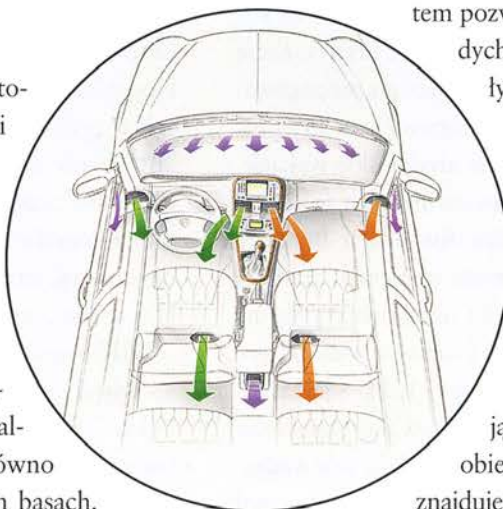
System nagłaśniający został zaprojektowany i wykonany specjalnie dla Lancii Lybra (różne parametry regulacji dla obu wersji: limuzyny i station wagon) przez renomowaną firmę amerykańską Bose, produkującą sprzęt Hi Fi. Jest to 300 watowy system z pięciokanałowym wzmacniaczem analogowym oraz scalonym układem obwodów i automatyczną regulacją, gwarantujący idealną jakość odtwarzania: czyste tony zarówno w górnych rejestrach, jak i w głębokich basach. Wyposażony jest w siedem głośników: dwa niskotonowe, dwa wysokotonowe, dwa średnionowe i jeden ba-

sowy. Przekaz muzyczny w nowej Lancii dorównuje jakością wykonania sali koncertowej.

Pogoda na życzenie

Lancia Lybra wyposażona została w dwustrefowy system ogrzewania i klimatyzacji. Pozwala na jednoczesne ustawienie innej temperatury po prawej i lewej stronie wnętrza. Kierowca i pasażer mają oddzielną regulację ogrzewania i klimatyzacji. To nie wszystko. Sys-

tem pozwala pasażerom Lancii Lybra oddychać czystym powietrzem przez cały czas podróży, dzięki dwuwarstwowym filtrom wychytującym cząsteczki zanieczyszczeń i pyłki (ważne dla alergików), oraz pochłaniającym nieprzyjemne zapachy. Wszystkie Lanie Lybra wyposażone są w czujniki jakości powietrza Air Quality Sensors, uruchamiające automatycznie wewnętrzny obieg powietrza, kiedy samochód znajduje się w tunelu, korku lub jeździ po mieście. Układ ten jest w stanie zredukować zanieczyszczenie w 40-70%.



Wakacje z fantazją

Mirostawa Malich, Jacek Albiński

Czas przeznaczony na wypoczynek może być czasem wspaniałych przeżyć. Wszystko zależy nie tyle od pieniędzy, co od wyobraźni, fantazji i własnego sposobu na życie. Potwierdzają to osoby, które zapytaliśmy o ich niezapomniane przeżycia wakacyjne oraz plany, na tegoroczne wakacje.

Nie obraża się pasterzy

„Moja przygoda z Afryką zaczęła się już we Włoszech, gdzie przebywałam od kilku lat” – zaczyna swą opowieść Ewa Drabina z Teksid Poland. Tam spotkała studentów afrykańskich studiujących w Rzymie.

Do Włoch wyjechała tylko na wakacje, została – na kilka lat. Zaprzyjaźniła się z ludźmi z Etiopii, Erytrei, Kenii i Ugandy. Studenci afrykańscy bardzo mocno propagowali swoją kulturę. Kiedy jeden z nich zaprosił ją w 1994 roku do swojej rodziny, zrobiła sobie afrykańskie wakacje. Miała na nie dwa tygodnie. Okres nie był zbyt fortunny, ponieważ trwała wojna pomiędzy Rwandą a Burundi, Uganda, do której się między innymi wybierała, graniczy z tymi krajami. „Bałam się, że taka okazja więcej się nie powtórzy, a ponieważ jestem osobą ciekawą wszystkiego, zdecydowałam się przyjąć zaproszenie”. Jedną z jej znajomych, pół-Włoszka, pół-Etiopka, sugerowała rozpoczęcie podróży od Addis-Abeby, i pomogła znaleźć przewodników. Hotel w stolicy Etiopii w niczym nie przypominał obiektów znanych z Europy. W ogóle całe miasto to parterowe i piętrowe domki, chaotycznie porozrzucane na

dość dużej przestrzeni. Zobaczyła Addis Abebę taką, jakiej nie pokazuje się turystom. „Kiedy moi przewodnicy zaprowadzili mnie na peryferie, powiało trochę grozą, bo przedmieścia rzadko bywają bezpieczne. Panuje tam bieda, o której nie mamy wyobrażenia. Widok białego turysty z aparatem fotograficznym gromadzi tłum, domagający się wsparcia, prezentów, jedzenia, dosłownie wszystkiego. Dzięki moim towarzyszom uniknęłam poważniejszych kłopotów, chociaż byłam porządnie wystraszona”.

Następny etap afrykańskiej podróży to Kenia i safari. „Byłam tak zauroczone afrykańską przyrodą, że dopiero po jakimś czasie zorientowałam się, że zapomniałam aparatu fotograficznego. To było tak, jakby myśliwy zapomniiał wziąć strzelbę na polowanie”. Tym bardziej chłoneła wszystko, co widziała.

Wiadomość o Polce w Nairobi rozeszła się bardzo szybko wśród nowych kenijskich przyjaciół. „Afrykańczycy są ludźmi, którzy lubią spotykać się całymi rodzinami i ucztować. Ludzie w Afryce mają zupełnie inne niż my poczucie czasu. Im się nigdzie nie spieszy”.

W Afryce wszechobecna jest nędza i wszelakie nieszczęścia. „Widziałam trędowatych i ludzi pokąsanych przez

różne jadowite owady, potwornie okaleczonych”. Widziała murzyńskie wioski z trzciniowymi i glinianymi lepiankami, gdzie czas stanął w miejscu. Widziała codzienne życie.

Wyjechała z Nairobi dwa dni wcześniej niż planowała. Podróż do Kampali trwała 14 godzin. Tam zatrzymała się w domu rodzinnym znajomego z Rzymu. Nie była to jednak typowa rodzina afrykańska. Dwaj bracia studiowali w Stanach Zjednoczonych, posesji pilnowało czterech uzbrojonych po zęby strażników. Pewnego dnia z tej strzeżonej rezydencji pojechała do wiosek, w których jeszcze nigdy nie widziano białego człowieka, a ich mieszkańcy chodzili prawie nago. „Nie chcąc naruszyć ich intymności, schowałam aparat fotograficzny i dobrze zrobiłam, gdyż oni obawiali się, że robiąc zdjęcie, zabiorę im duszę”. W tym kraju, mimo okresowego wygasania walk, ciągle istnieją liczne i dobrze uzbrojone grupy partyzantów. Dlatego w czasie wędrówek po ugandyjskim interiorze zawsze towarzyszyło jej dwóch uzbrojonych członków służby z rezydencji w Kampali.

W Ugandzie od pasterzy zależy w dużym stopniu pomyślność nie tylko hodowców, ale całych rzesz ludzi. Cały rok spędzają ze zwierzętami, które ich słuchają i na dany przez pasterza sygnał idą za nim wszędzie. Obrażony pasterz jest w stanie cicho i bez śladu zniknąć z wielotysięcznym stadem bydła w ciągu jednej nocy, albo narazić na zdziesiątkowanie przez dzikie zwierzęta. Dlatego w Afryce nie obraża się pasterzy.

„Dwa lata temu, kiedy wróciłam z urlopu na Słowacji zastałam w domu list z informacją, że wygrałam wycieczkę do Maroka. Wróciłam pełna wrażeń, ale zupełnie innych niż za pierwszym razem. Niedawno chciałam pojechać do Turcji z zamiarem zwiedzenia Kapadocji. Biuro turystyczne, które organizowało ten wyjazd, przez pomyłkę nie wpisało mnie na listę uczestników. Przepraszając, zaproponowali wyjazd do Tunezji. Oczywiście pojechałam. Afryka po raz trzeci pokazała mi się z zupełnie nowej strony.”

Przygody to moja specjalność

Pływać zaczęła w szkole średniej, w jeleniogórskim klubie żeglarskim. Jeździć konno nauczyła się dopiero w Bielsku. Przed dwudziestu laty wybrała się z mężem na wczasy do Krynicy Morskiej. „To było coś okropnego. Powiedzieliśmy sobie: nigdy więcej” – mówi **Jadwiga Lipecka**, szefowa spółki Sed. AP w Fiat Polska.

„Co roku mamy z mężem mieszane uczucia co zrobić z wakacjami, bo czasu na konie i żeglowanie nie starczy. Dlatego zazwyczaj wybieramy albo jedno, albo drugie. W latach 70. z przyjaciółmi snuliśmy marzenia, które w naszym gronie funkcjonują pod hasłem „Kilimandżaro”. Wymyśliliśmy sobie wakacje w Afryce, z takim programem: po śniadaniu wyjazd na górę Kilimandżaro i jazda na nartach, potem przejazd konno nad jezioro, żeglowanie, a wieczorem – ognisko, kielbaski, śpiewy... Ale po takich wakacjach, każdy musiałby zafundować sobie pewnie pobyt w sanatorium. Mając na uwadze te marzenia, zorganizowaliśmy – chyba w 1979 roku – wakacje nad jeziorem, w Szymbarku, koło Ławy, w pobliżu ruin zamku. W programie, jak zwykle konie, ale wynajęliśmy również żaglówkę”. Mieszkali pod namiotami na podzamczu, korzystając z pomieszczeń miejscowego klubu jeździeckiego.

Któregoś dnia dostali propozycję, aby z tym klubem pojechać na zawody konne. Załadowali konie do ciężarówki, a sami pojechali Fiatem combi. W drodze, w pewnym



► momencie kierowca zatrzymał ciężarówkę, bo w jednym z kół urwały się „szpilki” i lada moment tego koła mogło już nie być. Zapanowała totalna panika, bo gdyby samochód z kołami się przewrócił, byłaby rzeźnia. Na dodatek rozpętała się burza. W pobliskim PGR udało się dostać zapasowe „szpilki”, i jakoś dojechali na zawody. W powrotnej drodze przez cały czas lało. Wrócili do obozu gruntową, rozmiękłą od deszczu drogą. Auto utknęło w błocie i zaczęło się zsuwać do jeziora. Zatrzymało się tuż, tuż nad brzegiem. „W tym momencie doszli do nas, taplających się w błocie, ludzie z obozu powiadamiając, że żaglówka na skutek awarii, uległa niemal zatopieniu, a załoga siedzi na brzegu i czeka na pomoc. Okazało się również, że pozostałym w obozie osobom zachciało się przejażdżki bryczką i sforsowali konia. Jakie były nasze nastroje, można sobie wyobrazić. Po ulewie wszystkie namioty podmoknięte, na środku obozu ogromna kałuża. Niektórym zaczęły puszczać nerwy... I w tym właśnie momencie, jeden z kolegów wyszedł z namiotu w płaszczu przeciwdeszczowym, z pletwami na nogach i z parasolem. Wszedł w tę kałużę i błoto go zassało. Wszyscy zaczęli się śmiać. To było takie przesilenie. W chwilę później poprawiła się nawet pogoda”.

„Na Mazurach jest wiele miejsc, gdzie można pojeździć konno, ale konie mamy przez cały rok, więc postanowiliśmy wakacje spędzić na żaglówce. Łódkę wynajmujemy na miejscu, w niej mieszkamy, gotujemy i pływamy. Ponieważ na Mazury jeździmy już od lat 70., mamy swoje ulubione miejsca, spotykamy różnych znajomych, również konie, bo gdy jesteśmy nad jeziorem Beldany, odwiedzamy stację PAN, gdzie hodują tarpány, które podchodzą do łódek cumujących przy brzegu. Kiedyś przyszło do nas całe stadko i zaczęło nam wyjadać nasze zakupy, które rozłożyliśmy na brzegu. Jemy kiedy chcemy, wstajemy, kiedy mamy ochotę, i kładziemy się spać, kiedy jesteśmy zmęczeni. Płyniemy, gdzie wola, ptaki śpiewają, nie ma wyznaczonych pór na posiłki, wieczorków zapoznawczych i największego problemu dnia: co będzie na obiad?”

Lecieć jak najdłużej

Bogusław Damek, operator obrabiarek w Zakładzie Mechaniki FAP w Bielsku-Białej, przygodę z lotnictwem rozpoczął jako 10-letni chłopiec. Ojciec, wielki pasjonat lotnictwa, zapisał go do modelarni przy aeroklubie. Kiedy miał 18 lat, zdobył w Krośnie tytułu Mistrza Polski w modelach zdalnie sterowanych szybowców. W 1991 roku kupił swą pierwszą paralotnię, i wtedy zaczęło się



prawdziwe, nieskrępowane niczym latanie, któremu poświęca każdy wolny czas.

Paralotnia to typ lotni o dużych skrzydłach, na której, w odróżnieniu od spadochronu, można szybować. Paralotniarzy spotykał na górze Żar, w okolicach Międzybrodzia. Zaczął ich podpatrywać i pytać, jakie wymagania należy spełnić, aby latać. Okazało się, że wystarczy kurs obsługi. Jest to sport dla wszystkich, czynny wypoczynek. Od otrzymania licencji pilota paralotniowego, każdy wolny czas, każdy weekend, czy wakacje, spędzał w górach: na Skrzyczem, Ochodziej koło Koniakowa, na Żarze.

Cały sprzęt waży 12-17 kg. „To jest naprawdę wspaniała odskocznia od codzienności. Największe napięcie jest w czasie startu. Po oderwaniu się od ziemi i usadowieniu w uprzęży, następuje całkowite wyluzowanie i uczucie ogromnej swobody. Nie czujesz już nikogo nad sobą, czujesz się największy, niczym nieskrępowany, zapomina się o troskach dnia codziennego, o gonitwie, o pracy, człowiek oddaje się całkowicie przyjemności latania”.

Najdłuższy lot trwał 2,15 minut. To było w maju 92 roku podczas drugiego lotu ze Skrzyczego. „Pamiętam opalających się na dole ludzi, gdy ja, w górze, niesamowicie marzłem. Mimo, że miałem kombinezon, rękawiczki i kask, po wylądowaniu nie mogłem zdjąć z siebie ubrania, tak byłem zmarznięty. Ale w duszy czułem lekkość i dumę z tego dokonania”. Wykonał kilkadziesiąt godzin lotów i nie zdarzyło mu się wylądować na drzewie. Raz tylko rozdarła się czasza przy starcie ze Skrzyczego. Właśnie dlatego, że sprzęt się tak szybko zużywa, bo czasza jest z tkaniny, pomyślał o motolotni. „Fotografowałem, podpatrywałem innych pilotów, po to, by samemu zbudować motolotnię. Na kupno nie było mnie stać – te-

raz kosztuje ok. 40 tys. zł.” Półtora roku zbierał materiały, dokumentację. Dwa lata później rozpoczął budowę. Pomieszczenia i obrabiarki udostępniła mu firma produkująca ultralekkie samoloty w Bielsku-Białej, w Wapienicy. „Moja motolotnia powstała po dwóch latach dzięki pomocy przyjaciół i wyrozumiałości mojej żony, Sabiny, która z moim dwuletnim synem Dawidem, pomogła mi zrealizować marzenia. Większość zabawek Dawida, to nie klocki czy samochody, ale właśnie samoloty, śmigłowce. Często kiedy budowałem motolotnię, siedział przy mnie i tak budowaliśmy ją razem”.

„Teraz mogę dolecieć dalej, praktycznie w każdych warunkach, o każdej porze dnia. Moja motolotnia, napędzana silnikiem trabanta, ma zasięg ok. 200 km. Lot trwa do 3 godzin przy prędkości ok. 70 km/h. Moim celem jest zrobienie w tym roku licencji turystycznej, aby w przyszłym roku wylecieć na trasę. Marzy mi się lot dookoła Polski i myślę, że to się kiedyś spełni. W tym roku wakacje spędzę na lotnisku w Aleksandrowicach, a prawdę mówiąc – nad nim, właśnie po to, aby w przyszłym roku spędzić wakacje nad morzem z rodziną i motolotnią. Jest taka możliwość. Jest wiele nadmorskich lotnisk. Rodzina się opala, a ja – latam”.

Różne, ciekawe strony...

Tomasz Pernak z Comau Poland Tychy, uważa, że jeżeli ma się do dyspozycji trochę wolnego czasu, którego w roku nie jest w końcu tak wiele, trzeba go optymalnie wykorzystać.

Kiedyś spędzał wakacje we Władysławowie. Nie siedział cały czas na miejscu, ale robił wypadki do różnych miejscowości w okolicy. Kiedyś w księgarni w Pucku, na jednym z dużych stoisk, natknął się na publikację w języku, który nie przypominał ani polskiego, ani niemieckiego, ani żadnego innego, który znał. Był to język kaszubski, wywodzący się z narzecza Słowian. Rodowici Kaszubi bardzo silnie przywiązani są do swojej odrębności narodowościowej, podkreślając jednak zdecydowanie przynależność do Polski. Przez stulecia opierali się skutecznie germanizacji, w PRL władze odnosiły się do nich z dużą nieufnością, obawiając się powstania na tych ziemiach autonomii. Teraz, w ramach kampanii antynikotynowej toczy się dyskusja, czy utrzymać na Kaszubach zakaz sprzedaży tabaki. Dla rodowitego Kaszuba jest ona częścią tradycji, zabrać mu tabakę, znaczy pozbawić go tożsamości.

„Zaimponowała mi wytrwałość rdzennych mieszkańców tej ziemi w kulturowaniu tradycji przodków.” To-

masz jest przewodnikiem beskidzkim i terenowym na obszar województwa śląskiego, oraz posiada tytuł Przewodnika Turystyki Górskiej. „Wszędzie, dokąd docieram w swoich eskapadach, staram się poznawać ludzi i miejsca. Nie wyobrażam sobie życia bez wędrówki po górach i bez nich byłbym bardzo nieszczęśliwy”. Ważne, że pasję tę podziela jego żona. Oboje zdobywają kolejne stopnie Górskiej Odznaki Turystycznej. On jest w trakcie zdobywania tzw. Korony Gór Polskich – 28 najwyższych szczytów we wszystkich pasmach górskich. Do tej pory koronę tę zdobyło w kraju 20 osób. Jeżeli może być Korona Świata, czy Korona Europy, dlaczego nie może być polskiej...

Podczas wędrówek górskich unika wyczynowych szaleństw. „Największą przyjemność przynosi obcowanie z przyrodą, a nie ma na to czasu, kiedy z wchodzenia na szczyt robi się wyścigi. Góry uczą pokory wobec przyrody. Kiedy okazuje się im szacunek, odwzajemniają się łagodnym traktowaniem, a przeceniających własne siły, potrafią surowo ukarać. W górach zaciera się granice statusu i nieważne, kto jest kim na dole”.



Teraz chce się wybrać w Bieszczady, żeby pojeździć na słynnych huculskich konikach. Będzie to zupełnie nowe doświadczenie. „Ale kiedy ktoś mnie pyta, czy umiem jeździć konno, odpowiadam, że nie wiem. Bo naprawdę nie wiem, dopóki nie spróbuję. Jeżeli spadnę z hucula, wtedy powiem, że nie umiem na nim jeździć”.

Atmosfera niegdyśszych wędrówek jest w dużych fragmentach już nie do odtworzenia. Prawie zupełnie zniknęły malownicze grupy z gitarami śpiewające piękne rajdowe piosenki. „Dzisiaj, owszem też grają i śpiewają, chociaż nieporównanie rzadziej, ale potrafią w kółko wykonywać jeden utwór Dżemu (do żelaznego repertuaru ►

► należy „Whisky, moja żono” i „Czerwony jak cegła”), albo całą płytę, kawałek po kawałku. To już nie jest to. Kiedyś w chatkach studenckich, każda nowa grupa witana była spontanicznie przez obecnych, natychmiast zawiązywały się znajomości, niekiedy dosyć zażyłe, razem przygotowywano posiłki i bawiono się. Teraz tworzą się małe grupki, zamknięte w sobie. W tych młodych ludziach nie ma radości życia, chyba, że któryś się upije”.

Ważne jest, żeby w czasie wędrówek znaleźć czas na po-

chylenie się nad pięknie kwitnącym kwiatem czy krzewem lub przyjrzenie się przydrożnej kapliczce, postawionej zapewne dla upamiętnienia jakiegoś ważnego wydarzenia sprzed lat. Takie ulotne chwile składają się w dużym stopniu na sens wędrowania.

„Wykorzystujmy urlopy na wyciszenie naszego wnętrza. Pomyślmy o tych, którzy przed nami stąpali po tych samych, co my kamieniach. A las? Był przed nami i będzie po nas, o ile jakiś szaleniec go nie podpali”.

Szukanie raju na ziemi

Sposób korzystania z wakacji najlepiej ilustruje skalę przemian, jakie nastąpiły w Polsce w ciągu minionych dziesięciu lat. Dawniej Polacy bardzo podobnie spędzali urlopy, przeważnie w ramach Funduszu Wczasów Pracowniczych: w jednym domu wczasowym spotykali się często dyrektorzy, inżynierowie i robotnicy z tej samej fabryki. Bo na wczasy stać było każdego. Dziś wiele uboższych rodzin – z przyczyn finansowych – nigdzie nie wyjeżdża, zaś ludzie zamożni spędzają wakacje za granicą.

W ubiegłym roku tylko w rejon Półwyspu Iberyjskiego, Balearów i Karaibów wyjechało ponad pół miliona Polaków. Wielu jednak twierdzi, że np. do Tunezji – zbyt „pospolitej” – jeździć już nie wypada. Obecnie modne są wyspy Polinezji, Seszele, Malediwy – to miejsca wręcz kultowe. Ale wśród ludzi zamożnych popularnością cieszy się także Patagonia, Chile, Argentyna. Ekskluzywność wakacji polega przede wszystkim na położeniu geograficznym miejsca, w którym pragniemy odpocząć.

Świadomość, że bogaci spędzają wakacje na „rajskich” wyspach, zaś biedni coraz częściej – we własnym domu, dodatkowo dezintegruje Polaków. Sprzyja to frustracji osób, które nigdzie nie wyjeżdżają, oraz kompleksom i poczuciu niesprawiedliwości, a także nastrojom populistycznym. Z tego powodu rośnie też agresja społeczna. Szczególnie niebezpieczne może być poczucie krzywdy u dzieci – rodzi ono pogardę dla rodziców, że nie są w stanie zapracować na ich wakacje. I oczywiście może powodować trwałe urazy. Np. młody człowiek odkrywa, że pieniądze jest przepustką do wspaniałych wakacji – a więc jest w życiu najważniejszy.

W sferze turystyki i wypoczynku podziały społeczne są szczególnie widoczne, zwłaszcza że robotnik nie może nawet marzyć o urlopie w jednym hotelu z dyrektorem czy prezesem firmy. Różnice klasowe są dziś w Polsce mierzone sposobem spędzania wakacji.

Andrzej Mirski



Nasze obecne wojaże powodują korzystną zmianę wizerunku Polski i Polaków w świecie. W latach 70. i 80. wyjeżdżali oni na Zachód jako tania i niezbyt szanowana siła robocza, zwłaszcza, że zdarzały się przypadki kradzieży i nielegalnego handlu. Jeździli, by sprzątać hotele, dziś jadą, by w nich mieszkać. Polak nie jest więc już kojarzony z *gastarbeiterem*, lecz z człowiekiem wykształconym, bogatym, znającym język obcy. Mit Polaka, który w hotelu korzysta z własnej grzałki – powodując zwarcia prądu i inne komplikacje – na szczęście już nie istnieje. Jeśli Polacy pojawiają się na Seszelach obok Anglików i Amerykanów, oznacza to, że zbliżają się do nich cywilizacyjnie.

Jednak atrakcyjne wakacje długo jeszcze będą niedostępne dla przeciętnego Polaka. Na wyjazd do Tunezji stać go będzie być może za 10-20 lat. Tymczasem bogaty Niemiec spotyka się już dziś z uboższym Niemcem na plaży w Casablance czy w Acapulco – wśród Niemców podziały społeczne nie są tak widoczne jak w Polsce, gdzie dochód narodowy na głowę jednego mieszkańca wciąż jest o wiele niższy niż w Niemczech. Ale dochód ten na szczęście szybko rośnie i trzeba wierzyć, że egzotyczne wakacje przestaną być nieosiągalnym dla każdego luksusem. Lecz zawsze znajdą się osoby, dla których najpiękniejszym miejscem pozostanie Bałtyk lub Mazury czy Tatry, osoby, które kochają ten właśnie klimat i czar. Trzeba te upodobania szanować, tak jak rozmiłowanie w podróżach nad ciepłe morza i entuzjazm dla tropiku.

notowała Izabella Bodnar

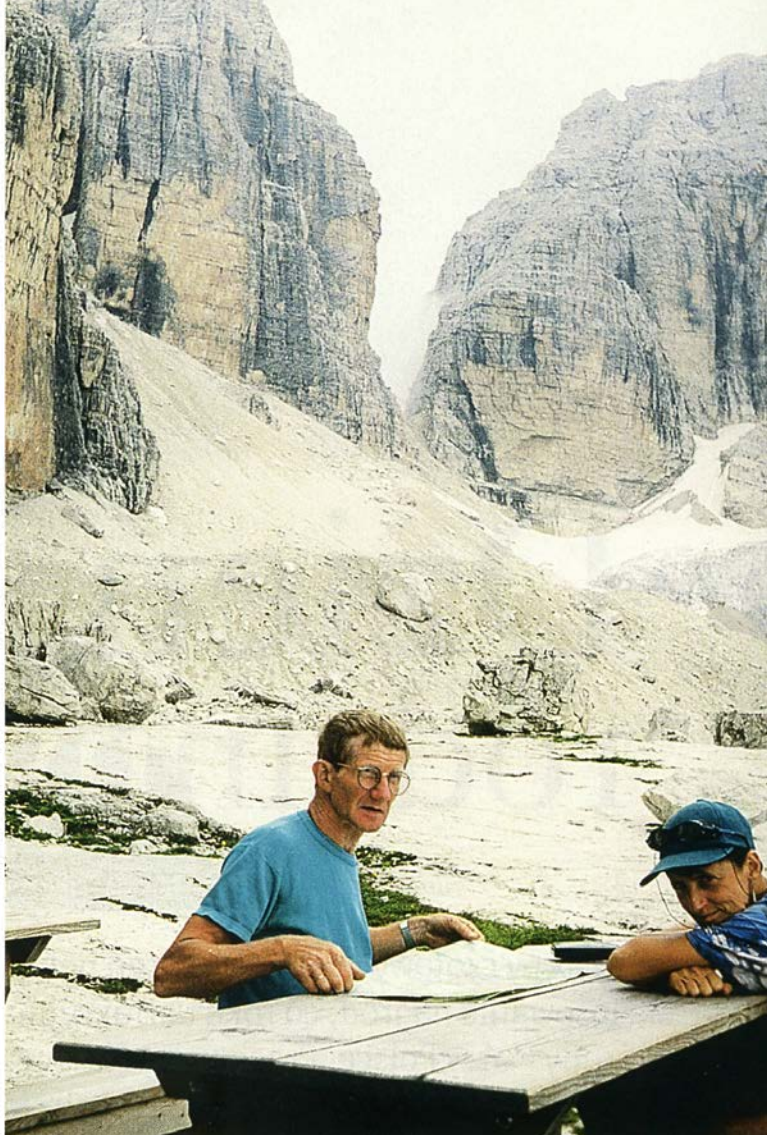
Dr Andrzej Mirski, psycholog, absolwent UJ i Uniwersytetu w Oxfordzie, jest pracownikiem naukowym Instytutu Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Góry i rower

Krystian Krzykała z FAP czynnego spędzania wakacji nauczył się w klubie wysokogórskim. To było na przełomie lat 60-70. Najpierw jako turysta chodził po górach, później chciał zdobywać wysokie szczyty.

Początkowo jeździł rowerem tylko do pracy, później, na początku lat 80., zaczął na rowerze spędzać wakacje. Najpierw w kraju, potem za granicą. Do Austrii pojechał dwukrotnie w 1991 roku i dwa lata później. Z Tychów cały czas rowerem, z własnym ekwipunkiem. Przy okazji takich wycieczek starał się chodzić po górach. „W górach nigdy się nie bałem, a na trasie strach, że coś się może stać, zawsze istnieje. Rower zostawiałem zawsze gdzieś u ludzi i siedłem na 2-3 dni w góry. Austria to jest przepiękny kraj dla turystyki rowerowej, są ścieżki, trasy i mapy rowerowe”. Dziennie przejeżdżał 150 km. Taką normę sobie ustalał (osiem godzin jazdy dziennie). W 3 tygodnie wakacji przejechał około 1500 km. Głównie interesowały go jednak góry. To właśnie one stały się celem podróży do Norwegii w 1995 roku. Góry w środkowej Norwegii, Jotunheimen, najwyższe góry Skandynawii, w okolicach Lillehammer, w krainie troli. Fiordy, parki narodowe. „To była podróż, którą sobie wymarzyłem dawno temu i marzenia nie odbiegały od tego, co zobaczyłem”. Początkowo chciał przejechać cały półwysep, Finlandię, Szwecję i Norwegię, ale trzy tygodnie urlopu to trochę za mało. Dlatego pojechał pociągiem do Świnoujścia, stamtąd promem do Kopenhagi, rowerem przez całą Danię, i znowu promem do Szwecji. „To też jest przepiękny kraj, nie ma tam wprawdzie takich wysokich gór, ale jest dużo jezior, które warto zobaczyć. Szwecja to kraj dużych odległości. Jedzie się i jedzie. Mam swój namiot – waży 1 kg i stawia się go na rowerze, jeszcze śpiwór i już można spokojnie spać”.

Zatrzymywał się gdzie popadło. W swej podróży kierował się ciągle na północ, w stronę gór, które sobie wymarzył. Potem zostawił rower i ruszył w te góry – jeden wielki park narodowy. „Przyroda jest wspaniała. Jeziora i góry. Nie ma tam wprawdzie takich zabytków jak u nas, ale jest za to dużo starych, choć małych kościółków. Ale nade wszystko ta jedyna w swoim rodzaju przyroda. Skandynawia, to była to dla mnie przede wszystkim przystanek rowerowa, chciałem sprawdzić, czy poradzę sobie w takim kraju. Gdy się jedzie do Austrii, to nie ma problemu, bo jeśli coś się stanie, można wsiąść w pociąg i wrócić do domu. W Norwegii nikt roweru nie naprawi, bo jest zbyt drogo, dlatego trzeba to umieć samemu zro-



bić. W tych krajach prawie wszyscy jeżdżą na rowerach. Tam rowerzysta to jest taka „święta krowa”, każdy kierowca na niego uważa”.

Wakacje na rowerze, nie są kosztowne. Człowiek zabiera jedzenie, spać można wszędzie, i można dużo zobaczyć. „Jeżdżę sam, bo nie mam dobrego towarzystwa. Większość ludzi woli nie tak forsowne i długie trasy”.

„Plany na ten rok? Wybieramy się grupą, w Alpy. W ubiegłym roku byliśmy w Dolomitach. Najbardziej lubię Dolomity, bo są przepiękne, choć niższe od Alp. Dolomity mają inny charakter niż Alpy, szlaki turystyczne przypominają szlaki tatrzańskie. Tam jest dużo zabezpieczeń, trzeba do nich mieć uprząż, ale to są duże emocje. W tym roku zaplanowaliśmy pogranicze Alp i Dolomitów. Chcemy wejść na Mont Blanc od strony włoskiej, jest ciekawiej, bo trudniej. Do wspinaczki potrzebne są raki, czekan i kawałek liny. I odpowiednie buty oraz odzież. Trzeba mieć dobry sprzęt, bo to wysoka góra. I trzeba wiedzieć, na czym polega chodzenie po lodowcu. To będzie nasza największa góra, jaką zdobędziemy”.

Dzień rodzinny

zdjęcia: EOS Poland

Występy czołowych artystów scen polskich, konkursy, wystawy, karuzele i losowanie nagród, co roku uatrakcyjniają program Dnia Rodzinnego w spółkach Grupy Fiat w Polsce. Pracownicy Fiat Auto Poland w Bielsku-Białej i Tychach oraz powstałych tam spółek, spotkali się wraz z rodzinami na terenie zakładów 18 czerwca, gdzie zwłaszcza dzieci, poza doskonałą zabawą, mogły zapoznać się z miejscem pracy rodziców.

Tereny basenu w Bielsku-Białej oraz stadion w Skoczowie, zgromadziły na wspólnej zabawie pracowników Teksid Poland w pochmurną niedzielę 9 lipca.

Dzień Rodzinny w Fiat Auto Poland to...

... wystawy samochodów

... zwiedzanie zakładów





... zabawy dla dzieci





Także w Teksid Poland nie brakowało zabaw dla dzieci

... występy artystów





... wystawy hobbystów



Bieg po zdrowie



W tropikalnej temperaturze ponad pół tysiąca zawodników i zawodniczek wzięło udział w biegu, który nie tylko jest biegiem po rekordy.

„Jeżeli w tym roku nie będzie skwaru, możemy być pewni rekordu” – mówił dyrektor Biegu Fiata, Andrzej Filipiak, przed rozpoczęciem imprezy, odbywającej się już ósmy raz i cieszącej się coraz większą popularnością. Ostatni rekord na dziesięciokilometrowej trasie padł pięć lat temu. W 1996 i 97 roku, mimo znakomitej obsady, wysoka temperatura nie sprzyjała biciu rekordów. Również w tym roku upał dał im się mocno we znaki, mimo to na starcie stanęło ponad pół tysiąca osób. Organizowany co roku Bieg z jednej strony służy upowszechnianiu wśród młodzieży biegania, jako najłatwiej osiągalnej formy utrzymania kondycji fizycznej, z drugiej zaś pozwala zobaczyć na starcie zawodników, którzy swych sił próbowali także w igrzyskach olimpijskich. Bieg rozgrywany jest tradycyjnie w ramach Dni Bielska-Białej, reprezentuje sport na najwyższym poziomie i jest jedną z naj-



ważniejszych w kraju imprez tego typu. Zajmuje się również promocją nie tylko sportowego wyczynu, ale przede wszystkim zdrowia, któremu ruch na świeżym powietrzu jest niezbędny. Ma to szczególne znaczenie dla tych uczestników Biegu, którzy biorą w nim udział nie dla rywalizacji i rekordów.

Tym razem zawodnikiem nr 1 miał być zwycięzca tegorocznego maratonu w Hamburgu, Piotr Gładki z Lechii Gdańsk, który ostatecznie zajął III miejsce (II miejsce przypadło Piotrowi Drwalowi ze słupskiego Gryfa). Najlepszym okazał się Jan Białk z Wejherowa, który dobiegł do mety po 29 minutach i 58 sekundach zajmując pierwsze miejsce, za które w tym roku biegacz otrzymał nagrodę w wysokości 4 tys. zł. W sierpniu, na Mistrzostwach Polski, zwycięzca Biegu Fiata będzie próbował zakwalifikować się do igrzysk olimpijskich w biegu na 10 km. Białk, chcąc się znaleźć w Sydney, musi jednak przebiegnąć ten dystans w czasie nie dłuższym niż 25 minut, gdy tymczasem jego życiowy rekord jest o 33 sekundy gorszy od tej granicy.

Śpiewam od zawsze

Marek Kowalski

„Uważam, że jestem lepszą tekściarką niż kompozytorką, obecnie mam więcej tekstów niż kompozycji, ale na pewno przyjdzie taki czas, że napiszę do tych tekstów muzykę” – mówi z przekonaniem Aneta Ryncarz.

Na pytanie od kiedy śpiewa, odpowiada, że od zawsze. Dowodem tego jest zdjęcie, na którym widać, jak śpiewa w łóżeczku. „Mama i tata mają dobry słuch” – twierdzi Aneta, i zastanawia się, czy zainteresowanie śpiewaniem, grą na gitarze, pisanem tekstów i komponowaniem muzyki, nie jest może wpływem rodziców, chociaż nigdy nie śpiewali. Brat zajmuje się też muzyką i jest w tym dobry. Początki gry na gitarze to nauka bardzo żmudna i uciążliwa. Dopiero po dwóch latach nauki w ognisku muzycznym w Bielsku-Białej Aneta zaczęła grać na gitarze. „Uważam, że jestem lepszą tekściarką niż kompozytorką, obecnie mam więcej tekstów niż kompozycji, ale na pewno przyjdzie taki czas, że napiszę do tych tekstów muzykę”.

Debiutowała na przeglądach w Bielsku-Białej, następne kroki stawiała już w Krakowie. Konkurs „Śpiewać każdy może” wygrała dwukrotnie. Występowała na Olsztyńskich Spotkaniach Zamkowych i studenckim festiwalu FAMA w Świnoujściu. Podczas 34 Studenckiego Festiwalu Piosenki otrzymała drugą nagrodę i nagrodę dziennikarzy. Studentka pedagogiki opiekuńczo-wychowawczej w krakowskiej Akademii Pedagogicznej, pokonana została wtedy przez Entuzjastyczny Teatr Muzyczny z Zabrze.

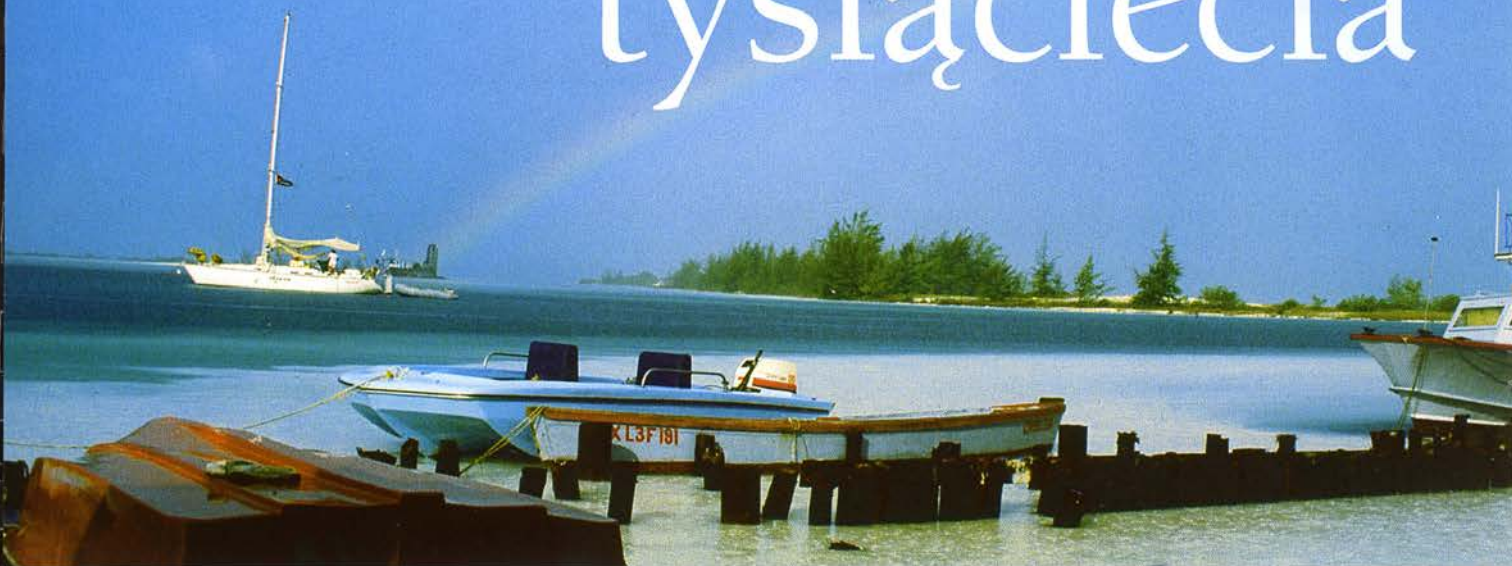
Czy będzie pracować w swoim wyuczonym kierunku? Odpowiada: „Zamierzam dalej śpiewać. Myślę, że – jak do tej pory – dalej będę współpracować z telewizją krakowską. Rodzice wspierają mnie, podchodzą do tego bardzo emocjonalnie i jest chyba dla nich ważne to, co robię”. Ojciec zbiera wszystkie wycinki prasowe i dba o promocję swojej córki. Grono współpracowników Janusza Ryncarza w Fiat Auto Poland wie, że Aneta znakomicie śpiewa. Cztery lata temu, w Bielsku-Białej, współ-

nie z artystami Piwnicy pod Baranami, wystąpiła na deskach Teatru Polskiego. Czy przyjdzie do rodzinnego miasta z koncertem? – czas pokaże. ■



Wynalazek tysiąclecia

EOS Poland



Człowiek wynalazł wiele skomplikowanych urządzeń, ale czy one są najważniejsze? Dzięki wynalazkom stara się poznać i zrozumieć świat, ale czy uda mu się poznać jego tajemnice? Zgodnie z zapowiedzią, prezentujemy teksty laureatów naszego konkursu „wynalazek tysiąclecia” zachęcając czytelników do opisywania otaczającego nas świata.

Nagroda specjalna

Tęcze z dzieciństwa

Człowiek w swej ciekawości, czy też zachłanności, posunął się do opanowania wód i przestworzy, do których natura go nie stworzyła. Wynalazł mnóstwo skomplikowanych urządzeń, ale czy one są najważniejsze?

Olga Świdarska

Czy wykradanie ptakom i rybom domu zasługuje na miano najlepszego? Lub też, czy wolno nam zestawiać obok siebie takie nazwiska jak Edison czy Pasteur? Pytania te mają odpowiedzi, lecz nie dla mnie. Jak ma się żarówka do szczepionki przeciwko wściekliznie? Nijak. Dlatego pójdę w inną stronę. Interesuje mnie mianowicie to, czego jeszcze nie wynaleziono. Z góry jednak zaświadczam, iż będzie to wywód dość dziecinny, a pamiętajmy, że dzieci świat widzą w czerni i bieli odkładając szarości na „za parę lat”...

Wśród ogólnej pogoni za najnowszym odkryciem, zastrzeżonymi prawami i patentami, zgubiliśmy pierwszą część naszego człowieczeństwa. Potem przyszły słowa i obłuda, które zabrały drugą. Pieniądze pojawiły się jako następne, i zabrały część trzecią. Nie wiem ile części jeszcze zostało, ale wiem, że piękna idea wynalazku wypaliła się już dawno temu. Dlaczego nikt nie wymyślił maszyny zamieniającej łańcuchy i kije na białe róże? Znamy skład chemiczny powłoki Marsa, a takiego drobiazgu nie potrafimy zrobić... Tak, tak, to chyba jednak nie takie łatwe, lecz czy ktokolwiek w ogóle o tym pomyślał? Nie pojawił się do tej pory pomysł na wynalazek, który utrzymałby w nas te ostatnie części człowieczeństwa. Nie znamy maszyny zamieniającej proste, tak znane „daj!” na „masz!”.

Jak dobrze byloby, aby czołgi na powrót były tylko po-
mnikami... Nauczono mnie kiedyś piosenki o refrenie:

„Zostawcie nam czysty kawałek plaży
Zostawcie morza czystość pośród fal



Pozwólcie nam o życiu pięknie marzyć...”

i teraz chciałabym, aby ktoś mnie wysłuchał. Aby wołanie o pomoc, dobiegające z każdej strony świata, spotkało odzew. Aby dzieci nigdy nie pamiętały wojen...

Niech ktoś wymyśli przyrządek do oczyszczania umysłu ze złości! Dlaczego

realia, które na tyle zezwalają, jednocześnie tak mało powstrzymują...

A więc jaki jest mój wynalazek?

Wynalazłam, wynalazłam tęczę,

która ponad głową

Stoi mostem, barwną drogą

I prowadzi i prowadzi

Do szalonej wyobraźni...

Mój wynalazek to tęcze z dzieciństwa, białe róże i odrobina wyobraźni...

I nagroda, grupa A

Źródło naszej wiedzy

Jako czternastolatek uświadomilem sobie, jaki wielki postęp towarzyszy tysiącleciu, w którym dokonano tak wielu znaczących odkryć. Człowiek, dzięki daleko posuniętej technologii, ma szansę lepiej poznać i zrozumieć świat, który kryje tak wiele tajemnic.

Piotr Osmęda

Analizując dobiegające końca tysiąclecie, doszedłem do wniosku, że najważniejszym wynalazkiem był komputer. W roku 1832 angielski matematyk Charles Babbage, skonstruował maszynę, którą nazwał „silnikiem analitycznym”. Od tego wydarzenia minęło 167 lat. Jednak w dalszym ciągu komputer jest głównym przedmiotem badań naukowców, jest urządzeniem służącym edukacji i rozrywce. W tym „elektronicznym mózgu” zawarte są informacje, które możemy wykorzystać do pogłębiania wiedzy. Szeroka gama programów umożliwia w szybki i prosty sposób sięgnąć po informacje, których szukanie tradycyjną metodą zajęłoby nam dużo czasu. Dzięki specjalnym programom możemy malować, grać lub np. konstruować nowe modele wielu urządzeń.

Jedną z największych sieci komputerowych na świecie jest Internet. Prace nad Internetem rozpoczęły się w 1995 roku. W 1996 szacowana liczba ludzi korzystających z tej

sieci wyniosła ponad 35 milionów ze 135 krajów. Możemy znaleźć tam różne ciekawostki na temat techniki, wynalazków, przyrody, sztuki, literatury czy wydarzeń z życia codziennego. Przede wszystkim Internet umożliwia przekazywanie informacji dzięki czemu osoby z niego korzystające, mogą swobodnie przekazać lub odebrać dowolną informację z każdego miejsca na ziemi.

Myślę, że zalety komputeryzacji są bezdyskusyjne. Jednak z całą pewnością muszę powiedzieć, że komputer nie może być jedynym źródłem naszej wiedzy. Uważam, że obcowanie z książką daje wiedzę równie efektywną. Ponadto czytanie literatury pięknej czy popularnonaukowej również poszerza naszą wiedzę i wzbogaca wyobraźnię. Daje możliwość przeżywania emocjonalnego tych treści, które czytamy. Wspaniale wzbogaca nasze słownictwo i pozytywnie wpływa na stan naszej pisowni. Przekonałem się o tym sam.



Beskidzka Drukarnia Flexograficzna
"BeDeF" Sp. z o.o.

43-316 Bielsko-Biała, ul. Kustronia 63, tel./fax: (33) 812 36 52

BESKIDZKA DRUKARNIA FLEXOGRAFICZNA OFERUJE:

**- WSZELKIE DRUKI
NA MATERIAŁACH
CHŁONNYCH
I NIECHŁONNYCH
DYSPONUJĄC
NOWOCZESNYMI,
WŁOSKIMI LINIAMI
PRODUKCYJNYMI,**

- WYSOKĄ JAKOŚĆ,

**- KRÓTKIE TERMINY
REALIZACJI
I STABILNOŚĆ DOSTAW**

- KONKURENCYJNE CENY

**- OPRACOWANIE
NOWYCH WZORÓW
PLASTYCZNYCH
WE WŁASNYM STUDIU
GRAFIKI KOMPUTEROWEJ**



Jak odczytywać wyniki przedsiębiorstwa

Część II

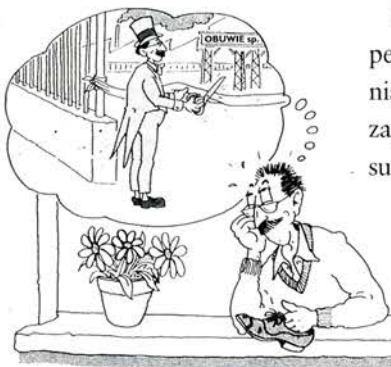
Od teorii do praktyki. Za pomocą wymyślnego przykładu prześledzimy tworzenie bilansu w odniesieniu do całorocznej działalności przedsiębiorstwa „Obuwie” założonego przez – powiedzmy – Marka Podeszwę.

Jest pierwszego stycznia roku „x”. Pan Marek Podeszwa decyduje się założyć spółkę Obuwie w celu produkcji i sprzedaży butów. Pan Podeszwa przeprowadzając analizę ekonomiczną przedsięwzięcia, pragnie dowiedzieć się przede wszystkim trzech podstawowych rzeczy: jakich inwestycji będzie wymagało uruchomienie produkcji? jak sfinansować te inwestycje? jaki zarobek przyniesie mu nowa działalność?

Do uruchomienia działalności nowej spółki potrzebny będzie kapitał początkowy, który zostanie wniesiony przez pana Podeszwę i jego współników: będzie to kapitał spółki.

W razie gdyby wniesiony kapitał nie był wystarczający do rozpoczęcia działalności, przedsiębiorstwo może starać się o pożyczkę bankową.

Po zdobyciu kapitału, pan Podeszwa będzie musiał zakupić, zbudować lub wynająć halę przemysłową wyposażoną w maszyny i urządzenia potrzebne do produkcji butów.



Będzie musiał zatrudnić kilku pracowników i zakupić pewną ilość surowców, które posłużą mu do uruchomienia produkcji. Te początkowe zapasy, dopóki nie zostaną zapłacone, będą stanowiły zobowiązanie handlowe w stosunku do dostawców.

Później, w trakcie prowadzenia działalności, będą miały miejsca różne wydarzenia, które trzeba dokładnie odnotować w bilansie.

Wraz z uruchomieniem produkcji, będą powstawać i wygasać zobowiązania i należności, tworząc przychody i rozchody.

Będą wypłacane pensje pracownikom oraz opłacane inne



pozycje kosztów pracy (składki ubezpieczeniowe, podatki).

Będą kupowane surowce i półprodukty do prowadzenia produkcji, będą spłacane raty pożyczki bankowej wraz z należnymi odsetkami.

Będą ponoszone koszty ogólne prowadzenia biur i warsztatów (prąd, telefon, ksero, fax, polisy ubezpieczeniowe, sprzętanie i utrzymanie ruchu...). Z jednej strony





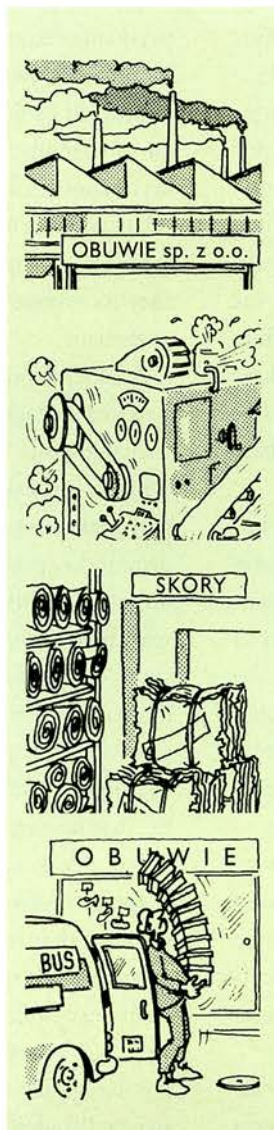
przedsiębiorstwo będzie miało wydatki, z drugiej – przychód wynikający ze sprzedaży swoich wyrobów.

Po zakończeniu pierwszego roku działalności przedsiębiorstwa pan Podeszwa sporządzi jego bilans.



W tym celu wyżej opisane operacje księgowe zostaną uzupełnione o fakty pozwalające na bardziej szczegółowe przedstawienie sytuacji z ciągu roku. Trzeba będzie wziąć pod uwagę zapasy materiałów przechowywanych w magazynie (półprodukty w oczekiwaniu na obróbkę i wyroby gotowe, jeszcze nie sprzedane), amortyzację budynków, maszyn, urządzeń zakupionych przez przedsiębiorstwo (koszt dóbr trwałych zostaje wprowadzony do bilansu w całości w roku dokonania zakupu, ale zostaje podzielony na tyle lat, ile przypuszczalnie będą mogły być one wykorzystane w produkcji) i na koniec podatki dochodowe do zapłacenia państwu.

Synteza tych wszystkich elementów zawiera się w pozycjach bilansu: stanie majątkowym („fotografia” przedsiębiorstwa zrobiona 31 grudnia danego roku) i rachunku ekonomicznym („film” z życia przedsiębiorstwa na przestrzeni roku).





Dar, który nie jest darem

Niedawno dowiedzieliśmy się, że w rankingu Transparency International – organizacji zajmującej się obserwowaniem natężenia korupcji, Polska zajmuje stosunkowo wysokie miejsce na liście krajów najbardziej dotkniętych korupcją. Informacja ta oraz równoczesne „doniesienie” raportu Banku Światowego, jakoby zmiana ustawy w Polsce kosztowała 3 miliony dolarów, wywołały lekki wstrząs publicznego sumienia. Korupcja znalazła się na czele listy najważniejszych problemów kraju, a także stała się ulubionym słowem we wzajemnych oskarżeniach polityków.

Osoby bagatelizujące problem korupcji powiadają, że jest ona odmianą kultury daru szeroko rozpowszechnionej w Polsce. Ich zdaniem łapówki są formą odwdzięczania się, która od daru różni się tylko wysokością przekazywanej korzyści. Wręczenie kwiatów byłoby formą wyrazu wdzięczności, drogi prezent stawałby się łapówką.

Rozumowanie takie uznaje korupcję za trwałą kulturową cechę społeczeństwa i uniemożliwia prowadzenie skutecznych działań antykorupcyjnych myląc różne wymiary zjawiska korupcji.

Łapówkę od daru odróżnimy tylko wtedy, gdy uznamy, że: a) korupcja

jest wykorzystywaniem stanowisk do osiągania nieuprawnionych osobistych korzyści oraz, że b) motywem wręczenia korzyści jest oczekiwanie uzyskania czegoś w zamian. Warunek a) pozwala nam dostrzec sytuacje, w których osoba rozdzielająca dobra lub podejmująca decyzje manipuluje kryteriami rozdziału tak, aby wymusić uzyskanie korzyści. Warunek b) sprawia, że z łapówką musi być związane oczekiwanie uzyskania czegoś w zamian.

Z takiej definicji wynika, że zasięg zjawiska korupcji zależy od zakresu „uznaniowości” decyzji administracyjnych; im zakres ten jest większy, tym większe są możliwości naginania decyzji do „podkupionej” woli decydującego. Walka z korupcją musi więc polegać na reformowaniu państwa: od zasad rekrutacji i wynagradzania pracowników, przez reguły prowadzenia przetargów publicznych, po sposoby finansowania partii. Równocześnie jednak zasięg korupcji zależy od rozpowszechnienia w społeczeństwie przekonania, że inni biorą (lub inni dają). Im częściej spotykana jest taka opinia, tym większa pokusa, ażeby samemu przyłączyć się do grona „rozsądnych” ludzi, którzy wiedzą jak toczyć sprawy tego świata. Paradoksalnie więc społeczeń-

stwo mało skorumpowane, może staczać się w kierunku stanu wielkiej korupcji pod wpływem rozpowszechniających się, a przecież początkowo fałszywych przekonań. Walka z korupcją to zdecydowane, wiarygodne i publiczne (czasem przez kampanie typu akcji „czystych rąk”) okazywanie woli przerwania korupcyjnej spirali przez przywódców politycznych.

Pamiętając o konieczności unikania skrajności sądów tych, którzy korupcję widzą wszędzie i tych, którzy wcale jej nie dostrzegają, warto wprowadzić rozróżnienie pomiędzy korupcją polityczną, gospodarczą a korupcją administracyjną.

Korupcja polityczna to korupcja na szczytach władzy, wyrażająca się uzależnianiem decyzji dotyczących spraw państwa od otrzymywania korzyści osobistych lub partyjnych. Prowadzenie działalności politycznej, a szczególnie kampanii wyborczych jest działalnością kosztowną. Pojawia się więc pokusa skorzystania z pieniędzy hojnego sponsora, który nie zawsze wspiera polityka (partię) funduszami, gdyż podziela jego poglądy. Często czyni tak w oczekiwaniu na korzystne dla siebie decyzje, gdy już dany polityk (partia) będzie znajdować się u władzy. W Polsce partie polityczne finansowane są ze składek członkow-

skich i darowizn (cegiełek) sponso-
rów (sympatyków). Wydatki na kam-
panie wyborcze refundowane są w za-
leżności do wyników wyborczych (im
dana partia uzyska więcej miejsc
w parlamencie, tym większa suma
zwrotu wydatków). Trzeba więc naj-
pierw fundusze mieć, aby potem móc
uzyskać część wyłożonych środków.
Może to być źródłem z jednej strony
wymuszania „darowizn”, z drugiej zaś
interesownego wspierania polityków
(partii). W ramach reform wzmacnia-

waniem oraz kontrole obrotów z za-
granicą (w tym kontrole celne). Pań-
stwa nie da się całkowicie wyelimi-
nować z wpływu na gospodarkę. Na-
wet wtedy, gdy państwo przestanie
być właścicielem dóbr produkcyj-
nych (pełna prywatyzacja), wciąż bę-
dzie dokonywać zakupów, regulowa-
wać przebieg procesów produkcyj-
nych (ustanawiając i egzekwując
standardy ochrony środowiska i bez-
pieczeństwa pracy) oraz nadzorować
rozstrzyganie sporów (poprzez sys-



jących przejrzystość finansowania
partii proponuje się całkowite finan-
sowanie partii z budżetu państwa lub
wprowadzenie odpisów podatko-
wych dla wspierania partii – odpisów,
których wysokość i przeznaczenie
wskazywane byłyby w deklaracjach
podatkowych, czyli możliwe byłyby
do kontrolowania.

Korupcja gospodarcza to korupcja
będąca pochodną stopnia kontroli
państwa nad gospodarką. Stopień tej
kontroli jest wyznaczany przez zasięg
własności państwowej (w tym pań-
stwowe monopole), liczbę dziedzin
działalności gospodarczej objętych
koncesjonowaniem lub licencjono-

tem prawnym i organy sądownictwa).
Reformy zmniejszające podatność na
korupcję to nie tylko prywatyzacja
(paradoksalnie przebieg procesu pry-
watyzacji może rodzić korupcję,
choć prywatna gospodarka zazwy-
czaj ją zmniejsza), lecz także jakość
procedur dotyczących zakupów
przez instytucje publiczne (owych za-
mówień publicznych) oraz, co w Pol-
sce dostrzegamy z rosnącą ostrością,
jakość systemu sądownictwa. Nawet
jeśli sądy w Polsce są ponad podej-
rzeniami o korupcję, to fakt, że na
rozpatrzenie przez nie spraw trzeba
czekać dwa, a nawet więcej lat, jest
sytuacją korupcjogenną.

Korupcja administracyjna dotyczy
zwykłego obywatela, gdy staje on
przed koniecznością uzyskania wpisu
czy wypisu, potwierdzenia prawa do
czegoś lub uzyskania decyzji admini-
stracyjnej. W tym przypadku warto
rozdzielić pomiędzy sytuacją, w której
obywatel może zasadnie oczekiwać
korzystnej dla siebie decyzji, nie wie
tylko kiedy ta decyzja zapadnie. Ła-
pówka staje się wtedy „opłatą” za
przyspieszenie procesu decyzyjnego,
nie zmienia ona jednak sytuacji
uprawnionego. Inaczej jest w sytuacji,
gdy łapówka ma zmienić ocenę za-
sadności wniosku obywatela, gdy sta-
je się ona „opłatą” za uzyskanie decy-
zji (świadczona), która formalnie nie
powinna być dla niego korzystna.
Koszty takiej korupcji ponoszą inni
obywatele, gdyż albo są podejmowa-
ne społecznie niekorzystne decyzje,
albo wzrastają całkowite koszty po-
datnika. Reformy zmniejszające ko-
rupcję administracyjną polegają na
usprawnieniu pracy administracji,
i na precyzyjnym określaniu kryte-
riów decyzyjnych i warunków uzyski-
wania świadczeń.

Ekonomiści patrzą na korupcję ja-
ko zjawisko regulowane przez niby-
rynkowe mechanizmy. Walka z ko-
rupcją musi więc polegać na działa-
niach, wskutek których maleje zarów-
no podaż korzyści (czytaj, zakres decy-
zji publicznych, które mogą dostar-
czać pożądaną korzyść), jak i sto-
sunek korzyści do kosztów dla obu
stron korupcji (na przykład wskutek
wyższej wykrywalności i skuteczniej-
szego karania korupcji). Oba te pozy-
tywne skutki można osiągnąć jedynie
przez dobrze przemyślane reformy
funkcjonowania instytucji publicz-
nych wszystkich szczebli. Moralizowa-
nie ma małe szanse, gdy istniejące
bodźce nie wynagradzają uczciwości
i nie karzą naruszania reguł. ■



Czwarty w Łaźni

Niby zwykła piwnica, stara kotłownia kamienicy na krakowskim Kazimierzu, a jednak inny, tajemniczy świat. Kiedyś była tu prawdziwa łaźnia – żydowska mykwa, w czasie wojny – montownia granatów, potem jakaś wytwórnia kafelków, wreszcie kotłownia... Ale „Łaźnia” to coś jeszcze...

W połowie czerwca w Krakowie pojawiły się ogłoszenia:

„W obronie dobra publicznego wzywamy wszystkich do akcji „IV wieszcz dla Krakowa”. Nie wolno nam milczeć! Dzwoncie do prasy, radia, telewizji!” Ogłoszenie jak list gończy. Na nim – wizerunki trzech wieszczów i pusta ramka z pytajnikiem o czwartego. Kto nim będzie? W wyniku głosowania i całej akcji – Sławomir Mrożek. I jak ogłaszano – 27 czerwca stanął na krakowskim rynku pomnik kolejnego wieszca. Na tę doniosłą chwilę czekał tłum mieszkańców i zaproszeni goście: Bolesław Wstydlivy, Leszek Biały, Król Duch, Czwórka Chelmońskiego, Anioł Stróż, Matka Polka, Jan-ko Muzykant, Wernyhora, i wielu innych. Była muzyka, mowy, toasty i okolicznościowa akademia. A wszystko z powodu siedemdziesiątych urodzin autora „Tanga”. Ju-

bileusze obchodzi się w Krakowie hucznie, ten jednak był inny. Dlatego, że zorganizował go Teatr Łaźnia.

– Mieszkam tu na górze. Kiedyś zajrzałem do piwnicy... Ciemności, mrok, zapach zgnilizny. Kiedy tak brodziłem w wodzie po kostki, od razu poczułem, że to miejsce musi ożyć. „Tak powstała Łaźnia – opowiada Bartosz Szydlowski. – Sądzieliśmy, że nazwa będzie najbardziej odpowiednia”.

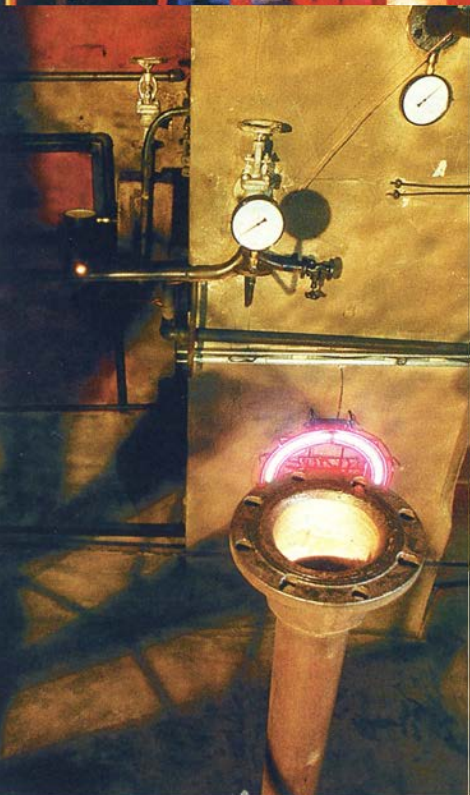
W łaźni prozaicznej, zwyczajnej po prostu można się umyć. Ale na ulicy Paulińskiej jest inaczej... Ta Łaźnia to pub, gdzie króluje teatralna atmosfera, gdzie można napić się piwa, podyskutować z przyjaciółmi albo (jeśli ktoś chce) z aktorami. Przede wszystkim to teatr – niezależny, eksperymentalny, otwarty na nowe pomysły i nowych ludzi. Bartosz Szydlowski mówi, że nie mógł wymyśleć nic innego, lepszego dla siebie. Sam niedawno skończył reżyserię i nie bardzo mógł pogodzić się z układami panującymi w teatrach... Łaźnia jest realizacją jego marzeń. Razem ze znajomymi wyremontowali piwnicę, przygotowali salę teatralną...

„Problem polegał na tym, że nie było pieniędzy i nikt nie chciał ich



dać” – wspomina Główny Łaziebny.

Były tu egzaminy szkoły aktorskiej, odbywały się koncerty i happeningi. Pierwsza w Łaźni premiera – „Ryszard III” Szekspira – odbyła się w lutym, w temperaturze poniżej zera. Publiczność siedziała w płaszczach. Aktorzy przez trzy godziny grali boso, a wypowiadając swoje kwestie – „parowali”. Czasem tylko uciekali do garderoby, gdzie stał jedyny piec... Zachwycają się miejscem twórcy teatralni z Eu-



ropy, turyści z całego świata. Był tu Andrzej Seweryn ze swoimi paryskimi przyjaciółmi. Francuzi nie rozumieli polskich słów piosenek Kurta Weilla, ale – jak mówili – emocje były tak silne, że czuli dresz-

cze. Każdego miesiąca odbywa się w Łaźni około 12 spektakli. Po którymś przedstawieniu podszedł do Bartosza Szydłowskiego Sławomir Mrożek i oznajmił, że chce, by w czerwcu Łaźnia zorganizowała jego urodziny. Nie było dyskusji, choć niektórym w mieście pomysł się nie podobał...

Na kilka czerwcowych dni (15 – 29) Kraków – Europejskie Miasto Kultury 2000 – zamienił się w sto-

licę absurdu, ale na najwyższym kulturalnym poziomie. Otwarto wystawy: ilustracji Daniela Mroza do mrozkowych opowiadań (w Łaźni), książek jubilata wydanych przez Oficynę Literacką Noir sur Blanc (w Instytucie Francuskim), a przede wszystkim – rysunków Sławomira Mrożka (muzeum w Krzysztoforach). Skoro urodziny w teatrze, to nie mogło się obyć bez premiery nowej sztuki. Bartosz Szydłowski wyreżyserował „Zabawę” – rzecz wcale nie zabawną.

Dla niektórych Łaźnia to klub muzyczny, miejsce, gdzie można potańczyć, to pub – mający swoje, inne od teatru, życie. Dlatego są tu dwie niezależne części: kotłownia i sala „czerwona”. Teatr to nie wszystko. Najważniejsze jest miejsce, które przecież tworzą ludzie.

Coraz częściej ci, co przychodzą na piwo, zostają także na spektaklu. Bo tak naprawdę to pub podtrzymuje wymianę emocji, bez których Teatr Łaźnia nie mógłby istnieć. ■



Led Zeppelin schodami do nieba ku sławie

Motto:

„Byli abstrakcją

Byli jak Boże Narodzenie

może to były słowa: LED ZEPPELIN

wciąż przecież magiczne

Na dźwięk których cichły rozmowy

i ludzie zamieniali się w słuch

Wciąż mnie to zastanawia

LED ZEPPELIN – te twarze

ten czas, ta muzyka”

Oniewielu wykonawcach można powiedzieć, że ich twórczość stanowi kamień milowy w historii muzyki: Bob Dylan, The Beatles, Pink Floyd, Dire Straits, Nirvana...

Ale tylko o jednym zespole można powiedzieć, że odmienił oblicze muzyki rozrywkowej (?) i był wzorcem dla kilku pokoleń muzyków rockowych (i nie tylko).

Tym zespołem jest LED ZEPPELIN. Założony został w Londynie w roku 1968, i aż do rozwiązania w roku 1980 grał w składzie: Robert Plant – vocal, harmonijka ustna; Jimmy Page – gitara, vocal; John Paul Jones – gitara basowa, instrumenty klawiszowe, vocal; John „Bonzo” Bonham – perkusja, vocal.

Założycielem grupy był Jimmy Page, który debiutował w showbiznesie jako muzyk sesyjny, by w roku 1966

dołączyć do The Yardbirds. Po rozpadzie tej formacji, w lipcu 1968 powstała grupa The New Yardbirds, która później zmieniła nazwę właśnie na Led Zeppelin. Pomysłodawcą był – jak się uważa – perkusista grupy The Who – Keith Moon*.

17 stycznia 1969 roku ukazała się płyta Led Zeppelin i muzyczny świat zastął w zdumieniu – takich dźwięków nie grał przedtem nikt! Materiał muzyczny był kombinacją ciężkiego bluesa, (znalazły się tam dwa standardy bluesowe Willie Dixona – I Can’t Quit You Baby i You Shook Me) oraz czegoś, co jeszcze nie miało nazwy: niesłychanie dynamicznych, ostro zagranych i zaśpiewanych kawałków dających początek nowej epoce w muzyce: epoce rocka oraz nowemu stylowi, hard rockowi (niektórzy krytycy utrzymują, że pierwszym utworem hard-rockowym jest stworzona przez grupę Steppenwolf kompozycja Born To Be Wild, która znalazła się na ścieżce dźwiękowej filmu Easy Rider Dennisa Hoppera w 1968 r.) Tak mocnego wejścia debiutanta świat nie oglądał aż do czerwca 1978 r., kiedy to ukazała się pierwsza płyta zespołu Dire Straits.

Idąc za ciosem, w październiku tego samego roku Led Zeppelin wydał



następny krążek z otwierającym go utworem Whole Lotta Love będącym samym w sobie zjawiskiem historycznym. Znalazł się na nim najsłynniejszy riff gitarowy jaki kiedykolwiek został stworzony za sprawą ludzkiego geniuszu. Był on przez długie lata wykorzystywany jako sygnał audycji radiowej Mini-Max Piotra Kaczkowskiego. Ten wspaniały fragment zawsze jednakowo elektryzuje słuchacza, bez względu na to, czy wysłuchany został po raz pierwszy, czy tysięczny – dwadzieścia lat po jego nagraniu. To wręcz nieprawdopodobne, że jest dziełem Page’a, który – tak sam przyznaje – słabo czyta nuty.

Oprócz Whole Lotta Love płyta zawiera jeszcze kilka znakomitych kompozycji, między innymi Bring It

On Home, Moby Dick, Heartbreaker, utrzymanych w konwencji ostrego rocka.

Płyta III zespołu wydana w październiku 1970 była nie tylko świadectwem rozwoju talentu muzyków, ale również zmiany ich stylu. Kompozycje utrzymane w klimacie balladowym, zawierające łagodne, akustyczne brzmienia gitarowe, przeplatają się z motywami, w których widać wyraźne wpływy folka. Płyta stanowiła głęboki oddech przed wydaniem przez zespół 12 listopada 1971 roku opus magnum – IV płyty z najsłynniejszym w historii rocka utworem Stairway To Heaven. Krążek zawiera osiem utworów, z których przynajmniej pięć zasługuje na najwyższe uznanie (Black Dog, Rock and Roll, The Battle of Evermore, Stairway To Heaven, When The Levee Breaks).

Lubujący się w różnego rodzaju statystykach Amerykanie obliczyli, że Schody do Nieba doczekały się do dziś tylu odtworzeń w amerykańskich stacjach radiowych, że gdyby jedna z nich chciała emitować utwór bez przerwy, musiałaby rozpocząć w 1944 roku (!).

Istnieje powiedzenie, że każdemu człowiekowi raz w życiu dane jest usłyszeć szelest szat przechodzącego mimo Pana Boga. Jeśli mu się uda – zdoła je schwycić i wtedy ma swoje

przysłowiowe pięć minut w życiu. Muzykom z Led Zeppelin powiodło się, wykorzystali daną im szansę.

Niestety, oznaczało to również, że już nigdy nie wzniosą się tak wysoko. Kolejne płyty były coraz bledszymi replikami wcześniejszych dokonań, co jednak nie wpłynęło zupełnie na popularność zespołu.

Najkrótsza recenzja ich późniejszych płyt mogłaby brzmieć: Jest w tym wiele nowego i wiele dobrego. Szkoda tylko, że to, co dobre, nie jest nowe, a to, co nowe, nie jest dobre.

Brak spektakularnych sukcesów nie zmącił w niczym dobrego samopoczucia muzyków. Robert Plant z właściwą sobie skromnością zauważył po ukazaniu się w 1974 płyty „Physical Graffiti” (ponad 10 mln sprzedanych egzemplarzy i miano platynowej na etapie przedsprzedaży!):

„Nie sądzę, że jesteśmy najlepsi na świecie, ale z pewnością lepsi niż ktokolwiek na drugim miejscu.”

Cztery płyty Led Zeppelin (II, IV, Houses of the Holy i wspomniana Physical Graffiti) uzyskały tytuły diamentowych, co oznacza, że nakład każdej z nich przekroczył 10 mln sprzedanych egzemplarzy. Tylko The Beatles i Garth Brooks mogą się poszczycić podobnym osiągnięciem.

Inny rekord Led Zeppelin to 234 tygodnie figurowania ich IV płyty na

liście przebojów tygodnika Billboard (pobity dopiero przez płytę Dark Side of the Moon grupy Pink Floyd). W przypadku Led Zeppelin pozornie zdumiewające jest jeszcze jedno: ich debiutanckiej płycie nigdy nie udało się znaleźć na pierwszym miejscu listy przebojów (w USA szóste, w Wielkiej Brytanii dziesiąte) mimo, że sukces ten osiągnęły wszystkie następne, oprócz ostatniej – Cody, będącej zbiorem outtake’ów z wszystkich poprzednich sesji nagraniowych. Wytłumaczeniem jest tzw. „ZJAWISKO ECHA”: niewielu ludzi słucha i słyszy – stanowią oni tak zwaną „wczesną mniejszość”, pozostali kierują się instynktem stadnym i reagują z opóźnieniem, przy okazji wynosząc na wyżyny „towar” obiektywnie gorszy.

Led Zeppelin zawiesiło działalność w 1980 roku po spowodowanej przedawkowaniem alkoholu, śmierci perkusisty Johna Bonhama. Ostatni publiczny występ grupy odbył się 7 lipca 1980r. w Berlin Eisssportshalle.... Pomimo upływu dwudziestu lat, muzyka zespołu wcale się nie zestarzała, a komuś kto usłyszałby ją po raz pierwszy, ze względu na świeżość i piękno nie do podrobienia, z trudnością przyszłoby umieszczenie jej na osi czasowej. Kompozycje Led Zeppelin mieli w swym repertuarze min. Tina Turner. Frank Zappa, C. C. S., Def Leppard, Heart. W swych usiłowaniach wykonawcy ci ani na jotę nie zbliżyli się do majstersztyku, jaki stanowi niewątpliwie muzyka Zeppelinów. Po prostu Planta i Page’a nie sposób skopiować. Takich trzech jak ich dwóch, to nie ma ani jednego!

* Moon miał powiedzieć: – „i nazwiemy go Led Zeppelin, bo pieprznie kiedyś w górę, jak jakiś ołowiany balon”). Led Zeppelin to gra słów – „lead” (ołów) wymawia się jak „led” – prowadzony, kierowany, ■





Żeglrowanie po ekranie

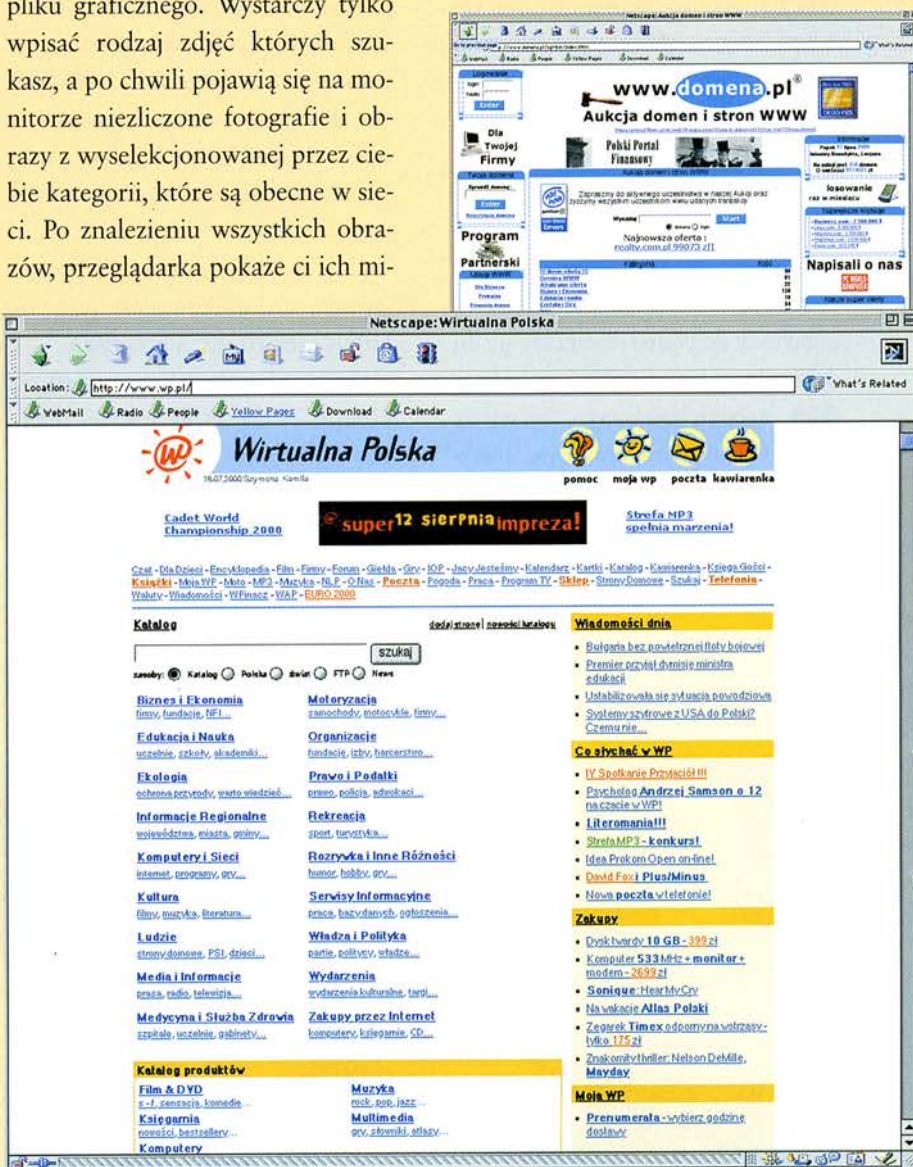
Podróżowanie po Internecie nie jest wcale trudne. Dzięki znajomości kilku prostych sposobów możemy zwiększyć skuteczność naszych wojaży i znajdować wiele interesujących nas rzeczy. Możliwa jest także nawigacja bez stałego połączenia z siecią.

Istnieją już przeglądarki, dzięki którym możesz skopiować całą zawartość strony internetowej na twardego dysku, a później, bez połączenia z siecią, przeglądać całą interesującą nas stronę. Do dyspozycji masz np. takie przeglądarki, jak (ang. viewer): Microsoft Internet Explorer, Netscape Navigator oraz iCab. Dzięki Microsoft Internet Explorer możesz przeglądać stronę internetową bez połączenia telefonicznego. W tym celu wybraną stronę dołączasz do listy Ulubione i wybierasz opcję offline. Podobnie jest przy korzystaniu z przeglądarki Netscape Navigator. Wtedy trzeba użyć programu o nazwie Netcaster, który jest częścią pełnej wersji programu Netscape Communicator, pozwalającego także na skopiowanie całej strony do twojego komputera.

Jeżeli szukasz zdjęć o dokładnie znanej ci tematyce, nic łatwiejszego jak uruchomić program (www.altavista.com) i znaleźć funkcję

<<images>>, która daje ci możliwość wybrania konkretnej kategorii pliku graficznego. Wystarczy tylko wpisać rodzaj zdjęć których szukasz, a po chwili pojawią się na monitorze niezliczone fotografie i obrazy z wyselekcjonowanej przez ciebie kategorii, które są obecne w sieci. Po znalezieniu wszystkich obrazów, przeglądarka pokaże ci ich mi-

niatury. Klikając myszką możesz je powiększyć na cały ekran.



Czy strony są bezpieczne?

Żeby zabezpieczyć się przed hakerami (to tacy faceci, którzy czasem potrafią włamać się nawet do bazy danych Pentagonu), należy unikać kopiowania drogą internetową numeru karty kredytowej, lub innych



zwie SSL (Secure Socket Layer), chroniącym dane dotyczące użytkownika. System ten, w trakcie dokonywania zakupów, ma uniemożliwić przechwycenie przez osoby niepowołane numeru karty, lub innych zastrzeżonych informacji. Aby mieć pewność, że takie zabezpieczenie istnieje, wystarczy w trakcie zakupu sprawdzić, czy u dołu ekranu widnieje mała, zamknięta kłódka, (w przeglądarce Netscape Navigator kłódka znajduje się po le-

lary (www.extrasalary.com). Jeżeli podczas podróżowania po Internecie widzisz na monitorze aktywny banner reklamowy oznacza to, że część należności za połączenie będzie przelewana co miesiąc na twoje konto.

Jeżeli szukasz informacji na interesujący cię temat – na przykład koncert grupy U2 w Red Rock, musisz spełnić jednocześnie oba wybrane przez siebie kryteria (tj. U2 i Red Rock), żeby odpowiedź była zgodna z twoimi oczekiwaniami. W tym przypadku hasłem jest <<AND>>. Wtedy, w wyszukiwarce należy wpisać U2 AND Red Rock. Jeżeli natomiast szukasz informacji na temat koncertu grupy U2 lub grupy Rolling Stones w Red Rock hasło <<AND>> będziesz musiał zastąpić hasłem <<OR>>.

Ulubione strony w zasięgu ręki

Jeżeli używamy ostatniej wersji przeglądarki Microsoft Internet Explorer, możemy umieścić adresy ulubionych lub najczęściej używanych przez nas stron na pasku o nazwie „Łąca”. Można tego dokonać w bardzo prosty sposób. Po pierwsze wpisujemy interesujący nas adres, a następnie gdy otworzy się nam wybrana strona, najeżdżamy wskaźnikiem myszki na adres, przyciskamy lewy klawisz i przenosimy adres na wspomniany wyżej pasek „Łąca”. Następnie puszcza klawisz, i w ten sposób adres używanej przez nas strony, będzie zawsze widniał jako ikona na pasku.

Aby skasować z paska adresy, które utworzyliśmy w ten sposób wystarczy zaznaczyć wskaźnikiem myszy adres, nacisnąć prawy klawisz i wybrać opcję „Usuń”. Innym sposobem jest przeniesienie adresu do kosza za pomocą lewego klawisza.



wej stronie, natomiast w Internet Explorer po prawej).

Darmowa sieć

Dzisiaj Internet nie musi już oznaczać wydawania fortuny na rachunki telefoniczne. Niektóre serwisy sieciowe refundują część lub nawet całość kosztów związanych z połączeniami w zamian za umieszczenie na ekranie, banneru (czegoś w rodzaju logo reklamowego), podczas pracy w sieci. Usługę taką oferuje na przykład Extra Sa-



poufnych i osobistych danych. Najprościej jest zaufać programom zabezpieczającym. I tak, na przykład, sklepy internetowe powinny dysponować systemem ochronnym o na-



W cieniu olbrzymów

Wiele z nich wyrasta na wysokość powyżej stu metrów. Może się z nimi równać jedynie rosnąca w Australii odmiana eukaliptusa oraz niektóre egzemplarze występującej na północnym zachodzie Ameryki, tzw. jodły Douglasa. Są to jednak przypadki wyjątkowe, podczas gdy tysiące sekwoi przerasta największe drzewa tych dwóch odmian.

Pomiar wysokości nawet najwyższych drzew jest prostym zabiegiem geodezyjnym. Trudność polega na ich odnalezieniu. Jak bowiem wskazać najwyższą sekwoję w lesie, gdzie pośród tysięcy drzew rośnie tysiące sekwoi? Tysiące z nich osiąga 80 m wysokości i 9 m średnicy i nigdy nie przestaje rosnąć. W dalszym ciągu rośnie 1800-letni Generał Grant, znany jako Narodowa Choinka drugie największe w świecie i wśród Wielkich Drzew z Parku Narodowego Kings Canyon w Sierra Nevada. Najstarszy, wycięty w roku 1934 „modrzew nadbrzeżny”, liczył 2200 lat. Jednak niewiele drzew dożywa tak sędziwego wieku. Przeciętny wiek wynosi 500-700 lat. Najstarsze „wielkie drzewo” ścięte w Sierra Nevada liczyło 3200 lat. Słynny Grizzly Giant z Parku Yosemite ma 2700 lat.



Przeciętnie jednak big trees dożywają 1500-2000 lat. Wielkie sekwoje w Sierra Nevada należą do najstarszych żywych organizmów Ziemi, ale najstarszym jest odmiana sosny zwana Bristlecone, żyjąca od 4600 lat w Białych Górach we Wschodniej Kalifornii. Porasta Telescope Peak najwyższy ze szczytów otaczających Dolinę Śmierci. Drzewa te nie wyróżniają się jednak rozmiarami. Przeciwnie, zaskakiwać może ich karłowaty, wobec tamtych olbrzymów i wzrost, wynikający z su-

rowych warunków klimatycznych.

Sekwoje były jednym z głównych materiałów budowlanych w Kalifornii z okresu „gorączki złota”. Był tani i w nadmiarze. Redwood używali pierwsi osadnicy do budowy domów już w latach 20. ubiegłego stulecia. Osadnictwo, szczególnie w San Francisco, sprzyjało powstawaniu fortun nowej klasy bogaczy zwanych „baronami tartaczynymi”. Olbrzymie pnie dostarczały doskonałego budulca; lekkie drewno, niemal pozbawione sęków, było doskonałe w ob-



róbce. Ilość wysokogatunkowego drewna uzyskiwana z pojedynczych pni gigantycznego modrzewia, umożliwiała zbudowanie 146 domów. Popyt zwiększyła jeszcze bardziej przesadna opinia, że jest to drewno, którego nie ima się ogień.

Ścięcie takiego drzewa było trudnym przedsięwzięciem. Podcięcie (2 x 4 m) siekierami, mające za-

pewnić pożądany kierunek upadku, wymagało pracy dwóch ludzi przez tydzień. Niekiedy podcięcie powiększano tak, aby mógł się w nim zmieścić koń z jeźdźcem (ulubiony temat pamiątkowych fotografii). W ubiegłym wieku dokonywano tego wyczynu bez pił i nowoczesnej technologii. Drwale polegać mogli tylko na własnych siłach i materiałach wybuchowych. Przecięcie drzewa zajmowało 6-7 dni. Zbyt wielkie do transportu, rozłupywano, już leżące, materiałami wybuchowymi. Drewno olbrzymów jest kruche, stąd przy ścięciu, olbrzymie pnie pękały uderzając o ziemię i często mniej niż połowa docierała do tartaku.

W Kalifornii z sekwoi budowano wszystko: od kołysek i koni na biegunach, po słupy telegraficzne, meble i mosty. Niektóre, najbardziej okazałe drzewa, ścinano po prostu na pokaz. Według ocen służb leśnych Stanów Zjednoczonych, w 1850 roku sekwoje porastały ok. 2 mln. akrów. Obecnie pozostało ich mniej niż 300 tysięcy.

Poeta John Mansfield pisał o nich: „Są nie jak drzewa, są jak duchy. Trwają z godnością, potęgą i majestatem, jak gdyby były tu zawsze, i na zawsze”. Największe giganty

wśród nich zdobywały sławę, a wraz z nią, dumne nazwy: Droga Generałów między parkami Sequoia i Kings Canyon, Aleja Gigantów ciągnąca się wzdłuż sekwojowych lasów na północ od San Francisco, Stary Adam i rosnące nieopodal Drzewo Ewy... Wydrążony pień Upadłego Władcy służył niegdyś jako stajnia dla koni. W Drzewie Herkulesa, drążonym przez pięć lat (1897-1902) przez ambitnego drwala, który chciał w nim zamieszkać, w 1933 roku znalazło schronienie przed śnieżycą 31 turystów.

Nawet pnie ściętych drzew mają swoje nazwy. Pień Stulecia jest pozostałością po gigancie ściętym w 1876 roku na wystawę w Filadelfii, gdzie oglądany był z niedowierzaniem, gdyż mieszkańcy Wschodniego Wybrzeża nie chcieli wierzyć, że drzewo może urosnąć do takich rozmiarów. Mark Twain był jednym z największych w świecie okazów do 1891 roku, kiedy zajął miejsce w stałej ekspozycji nowojorskiego Muzeum Historii Naturalnej. Pomimo rekordowej wysokości drzewo liczyło sobie zaledwie 1800 lat, ale pozostały po nim pniak ośmiometrowej średnicy, zachował imię pisarza.

Jedna z najsłynniejszych sekwoi rośnie pośrodku Krzemowej Doliny i nazywa się El Palo Alto. Przed przybyciem białych osadników, miejsce to uważano za święte i zamieszkałe przez Wielkiego Ducha.

John Muir rozmówany w przyrodzie pisarz i założyciel klubu Sierra, amerykańskiego odpowiednika polskiej Ligi Ochrony Przyrody, pisał: „Jest w tym królewskim drzewie entuzjizm życia; jego kształt pozwala mu dominować nad każdym otoczeniem. Kiedy zaś osiąga pełnię rozwoju na jakiejś górskiej percy, wygląda jak sam bóg puszczący”. ■



Wakacje bez malarii

W ostatnich kilku latach, w związku z większymi możliwościami finansowymi rodaków jak i powszechnością i dostępnością wycieczek zagranicznych, coraz łatwiej możemy dotrzeć i zwiedzić różne, często bardzo egzotyczne kraje. Musimy jednak zdawać sobie sprawę, że oprócz doznań estetycznych, pięknych widoków, wspaniałych krajobrazów, istnieją niebezpieczeństwa dla zdrowia. Po powrocie do kraju, prócz wspaniałych wspomnień i pięknych zdjęć, mogą pozostać także niemiłe pamiątki w postaci chorób tropikalnych, choć nie tylko w tropikach grożą niebezpieczne drobnoustroje. Część z nich może długo pozostać nie wykryta – w końcu są to dla polskiej medycyny naprawdę egzotyczne schorzenia, „zarezerwowane” do tej pory właściwie tylko dla marynarzy zawijających do portów na całym świecie.

Przez wiele lat schorzeniami importowanymi zajmował się w Polsce tylko Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni. Z powodu ogromnego doświadczenia lekarzy, pozostaje on nadal wiodącą placówką w tej dziedzinie. Wiele chorób, na które tubylcy są odporni, m. in. dzięki nabytej tolerancji, groźnych jest tylko dla



EDS Poland

przybyszów. Co gorsze, wiele z tych schorzeń nawet dla współczesnej medycyny pozostaje zagadką. Co pewien czas jesteśmy szokowani przez media informacjami o zgonach Europejczyków przebywających przez pewien czas np. w Afryce równikowej, która jest miejscem endemicznego występowania między innymi wirusa ebola. Na pewno wielu z nas pamięta dramatyczne apele do pasażerów podróżujących wraz z zarażoną pasażerką jednym samolotem. Wszyscy oni musieli być poddani kwarantannie, by zaobserwować, czy nie wystąpią także i u nich niepokojące objawy. Ale nie tylko egzotyczne i nie zbadane choroby stanowią zagrożenie dla zdrowia podróżujących. Dobrze znane i opisywane od wieków: cholera czy żółta gorączka, mogą sta-

nowić duże niebezpieczeństwo dla zdrowia i życia ludzkiego.

Pamiętajmy więc:

- wyjazdy do krajów położonych w gorącej strefie klimatycznej łączą się często ze zwiększonym ryzykiem zachorowania,
- szczepienie ochronne to najlepszy sposób zabezpieczenia się przed szeregiem niebezpiecznych chorób zakaźnych,
- dobór szczepień powinien nastąpić na 4-6 tygodni przed planowanym wyjazdem i powinien być uzależniony od:
 1. rejonu i czasu przewidywanego pobytu z uwzględnieniem aktualnej sytuacji epidemiologicznej (miasto, wieś, tereny leśne itp.),
 2. charakteru wyjazdu (grupowy, indywidualny, rodzaj wykonywanych

kraj	Żółta gorączka	Błonica, tężec, polio	Dur brzuszny	WZW A	WZW B	wścieklizna	cholera	Szczep. Meningo-kokowa	Szczep. p/gruźli.
Australia		●							
Austria		●							
Belgia		●							
Białoruś		●			●				
Brazylia	●	●	●	●	●	●	●		●
Bułgaria		●							
Chiny		●	●	●	●	●			●
Chorwacja		●	●	●					
Cypr		●							
Dania		●							
Egipt		●	●	●	●	●			●
Grecja		●	●	●	●				
Hiszpania		●				●			
Indie		●	●	●	●	●	●	●	●
Izrael		●	●	●	●				
Kenia	●	●	●	●	●	○		●	●
Kuba		●	●	●	●				●
Litwa		●							
Maroko		●	●	●	●	●		●	●
Meksyk		●	●	●	●	●			●
RPA		●	●	●	●	●			●
Tajlandia		●	●	●	●	●			●
Tunezja		●	●	●	●	●			
Turcja		●	●	●	●	●			
Ukraina		●			●				

● – zalecane ○ – obowiązkowe przed wjazdem do danego kraju

zając, kontakt z ludnością tubylczą),
3. stanu odporności organizmu i ewentualnych przeciwwskazań do wyjazdu.

Rozsądnie jest planować podróż wcześniej. Jeżeli wyjazd planowany jest do krajów, w których higiena nie jest mocną stroną, warto umówić się na wizytę u swojego lekarza, w celu uzyskania przydatnych informacji i ostrzeżeń mogących zapewnić bezpieczniejszą podróż. Jest to istotne tym bardziej, gdy cierpimy już na przewlekłe schorzenia, na przykład cukrzycę. W takim wypadku wizyta u lekarza jest nieodzowna.

Przedstawiam tutaj wykaz krajów coraz częściej i chętniej odwiedza-

nych przez naszych rodaków. Przed ewentualnym wyjazdem, warto zapoznać się z listą zalecanych i obowiązujących szczepień. Chciałbym także zwrócić uwagę, że w wielu wypadkach szczepienia, które znalazły się w rubryce: zalecane, powinny być bezwzględnie przeprowadzone. Obecność w tej rubryce oznacza bowiem, że bez tych szczepień nie zostaniemy wpuszczeni do danego kraju; nie świadczy zaś o niskim ryzyku zagrożenia daną chorobą.

Przed wieloma schorzeniami powszechnie występującymi w krajach o gorącym klimacie, nie możemy obronić się przy pomocy szczepionki, gdyż nie została ona jeszcze stworzo-

na. Pamiętajmy więc o szczególnych warunkach reżimu higienicznego – nie tylko należy się wystrzegać picia wody nie przegotowanej, bowiem nawet przegotowana nie chroni przed zakażeniem, na przykład, amebą. Należy spożywać tylko wodę ze szczelnych, fabrycznie zamykanych opakowań. Inną niezbędną ochroną staje się czasem moskitiera – zanotowano przypadki malarii przywleczonej nawet z Egiptu. W razie jakichkolwiek wątpliwości należy porozumieć się z lekarzem.

Życząc przyjemnej podróży przypominam, że biura turystyczne zobowiązane są do powiadamiania podróżnych o zagrożeniach zdrowotnych. ■



Szwajcarski łącznik

Szwajcar Eduard Billy Meier, mieszkaniec małej podalpejskiej wioski Hinterschmidruti, ponad dwadzieścia lat temu przedstawił światu swoje pierwsze materiały fotograficzne, ukazujące niezidentyfikowane obiekty latające (UFO).

Było to osiem krótkich filmów nakręconych amatorską kamerą filmową oraz ponad tysiąc kolorowych zdjęć przedstawiających różnego typu statki kosmiczne. Nagrał również dźwięk wydawany przez jeden z nich. Ten najobszerniejszy i najlepszy na świecie materiał fotograficzny, wzbudził wśród naukowców i ufologów ogromne zainteresowanie, ale też i liczne kontrowersje.

28 stycznia 1975 roku rozpoczął się zupełnie nowy etap w życiu Eduarda Billy Meiera. Tego dnia Plejadanka, mieszkanka planety Erra – Semjase, nawiązała z nim pierwszy spośród wielu kontaktów, które trwały potem przez 11 lat. Nie był to jednak pierwszy jego kontakt z obcymi. W przeszłości kontaktował się z nim sędziwy rodowity Erranin imieniem Sfaath, a po jego śmierci kobieta o imieniu Asket – pochodząca jednak nie z Erry, lecz z sąsiedniego wszechświata DAL. Plejadanin oraz cywilizacja do której należy Asket, mają wspólnych przodków,

którzy wywodzą się z systemu Węgi w gwiazdozbiornie Liry. W czasie milionów lat starożytni Weganie – Lirianie rozprzestrzenili się po Kosmosie. Nie ominęli też Ziemi, gdzie część z nich osiedliła się przed dziesiątkami tysięcy lat, a ich potomkowie żyją wśród nas po dziś dzień. Plejadanin nie są istotami nadprzyrodzonymi, lecz takimi samymi ludźmi z krwi i kości jak my. Ich rodzinna planeta Erra znajduje się w układzie planetarnym gwiazdy Taygeta, wewnątrz gromady gwiazd zwanej Plejadami i oddalona jest od Ziemi

o około 500 lat świetlnych. Gwiazda Taygeta posiada w swoim układzie 10 planet, spośród których 4 są zamieszkałe, a jedną z nich jest właśnie Erra. Znajduje się ona w innej czasoprzestrzeni, przesuniętej w stosunku do tej, w której istnieje nasz system słoneczny o ułamek sekundy w przyszłość. Średnia długość życia Plejadanina wynosi ok. 1000 ziemskich lat. Erranie wyprzedzają nas pod względem technologicznym o ok. 3.500 lat, zaś pod względem rozwoju duchowego o ok. 30 milionów lat. Dzięki swojemu niezwykle wysokie-



Rys. Janusz Stefanik

mu rozwojowi ewolucyjnemu w sposób perfekcyjny opanowali podróżowanie w czasoprzestrzeni. Posiadają kilkanaście punktów wypadowych w całym Wszechświecie. Trzy z nich znajdują się na Ziemi – jeden w Ameryce, drugi w Azji, a trzeci w Europie. Jak sami twierdzą, funkcjonują we Wszechświecie jako strażnicy kosmicznego porządku oraz przewodnicy wspomagający duchowy rozwój wszystkich potrzebujących pomocy istot. Ich technologia podróży jest

odległość w czasie zerowym. Bez znajomości tej techniki, ich wizyty na Ziemi byłyby niemożliwe. Jak twierdzą, pojazdy obcych cywilizacji odwiedzają Ziemię nie częściej niż 2 do 3 razy w ciągu miesiąca, przy czym nie wszystkie obserwowane dyski są pochodzenia pozaziemskiego. Niektóre wywodzą się jak najbardziej z naszej planety!

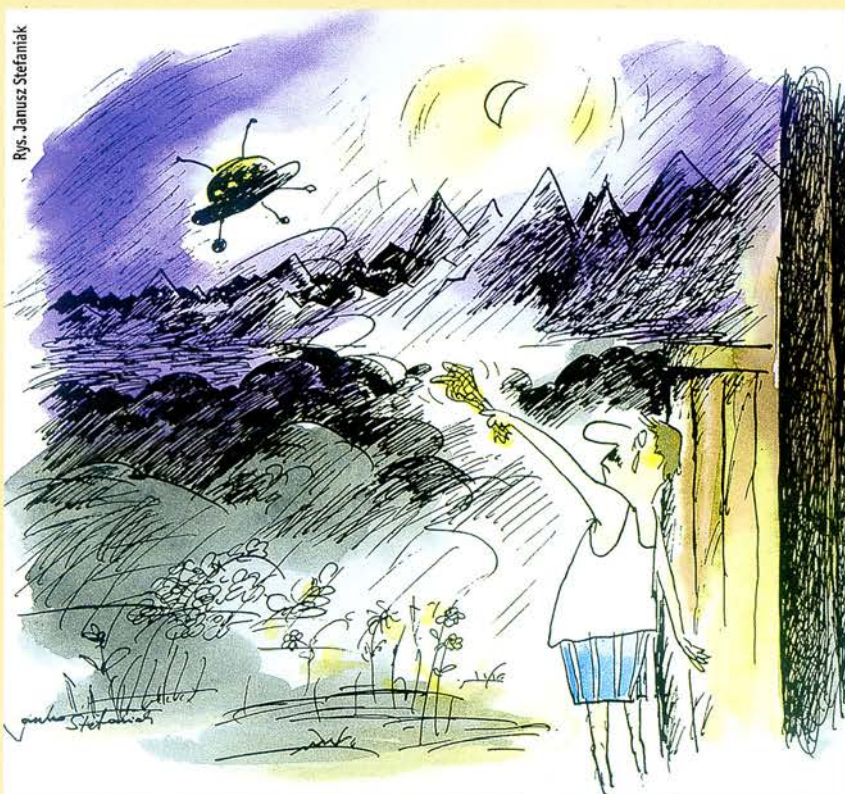
Wiosną 1979 roku w przestrzeni okołozemskiej zatrzymały się na kilka miesięcy dwa tzw. statki energe-

zywają się Nabulanerami i pochodzą z Mgławicy Andromedy położonej w odległości ponad 2 milionów lat świetlnych od Ziemi.

Przypadek Meiera był szczegółowo badany przez badaczy amerykańskich i japońskich, którzy przez kilka tygodni bez przerwy obserwowali jego poczynania – mając cichą nadzieję odkrycia mistyfikacji. Billy'ego oraz kilku naocznych świadków, poddano też testowi na wykrywacz kłamstw, jednak ich wypowiedzi, okazały się ze sobą wyjątkowo zgodne. Część materiału dowodowego będącego w posiadaniu Meiera została zabrana do USA i zbadana przez wybitnych specjalistów i naukowców przy użyciu najnowocześniejszego sprzętu badawczego. Badaniu poddano zdjęcia i fragmenty filmów, nagrania dźwięków wydawanych przez statki oraz cztery niewielkie próbki metalu, z którego wykonane są powłoki statków Plejadan. Nie wykazały one jakichkolwiek oznak fałszerstwa.

Billy Meier twierdzi, że był wielokrotnie zabierany na pokłady statków kosmicznych Plejadan i odbywał z nimi podróże w odległe miejsca Kosmosu. W czasie jednej z nich, przez kilka dni gościł też na ich rodzinnej planecie Erra. Oficjalne kontakty Billy'ego z Plejadanami zostały przerwane w 1995 roku, gdy zakończyli oni swą, trwającą wiele lat, misję na Ziemi. Obecne jego kontakty są już o wiele rzadsze i mają charakter czysto prywatny.

Eduard Billy Meier twierdzi, że od przybyszów z dalekiego Kosmosu, otrzymał spisane na tysiącach stron, nauki duchowe mające służyć ludzkości w jej rozwoju. Ponieważ na razie szczegółów porad kosmitów nie ujawnił, ludzkość nadal nie wie, czy rozwija się we właściwym kierunku. ■



tak wspaniale rozwinięta, że mogą dosłownie przeskakiwać z jednego systemu gwiazdnego do drugiego, co dla nas długo jeszcze pozostanie w sferze marzeń. Statki Plejadan potrafią latać całkowicie bezgłośnie i niewidocznie oraz lądować w dowolnym miejscu. To, co je jednak odróżnia od innych, to zdolność przeskakiwania w tzw. hiperprzestrzeni, gdzie nie istnieje przestrzeń i czas. Dzięki temu mogą przebyć dowolną

tyczne. Mogły one, w zależności od woli załogi, przybierać dowolne kształty, a emitowane przez nie intensywne światło nie było normalne. Billy poinformowany o ich przybyciu, obserwował je i sfotografował. Wyjaśniono mu też, że pojazdy te należą do wysoko rozwiniętej rasy karłów-półzjaw, których ciała tylko częściowo składają się ze stałych elementów, przez co wyglądają jak mglisty, półprzezroczysty twór. Na-

CENNIK SAMOCHODÓW

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

Ceny z upustami dla pracowników spółek Grupy Fiat w Polsce

Ważne w chwili oddania dwumiesięcznika do druku

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	20.970,00
SEICENTO 899 FUN	187.180.0 899 ccm; 3-drzwiowy	21.870,00
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 900,00*

* 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

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	22.950,00
UNO 899	158.930.2 899 ccm; 3-drzwiowy	19.800,00
UNO 899	158.950.2 899 ccm; 3-drzwiowy	21.150,00

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

SIENA, PALIO WEEKEND

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SIENA 75 1,2 EL	178.674.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	28.530,00
SIENA 75 1,2 HL	178.694.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	31.770,00
SIENA 100 1,6 HL	178.656.1 1580 ccm; 4-drzwiowy	35.730,00
PALIO WEEKEND 75 1,2 EL	178.974.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	32.490,00
PALIO WEEKEND 75 1,2 HL	178.994.2 1243 ccm; 5-drzwiowy	35.820,00
PALIO WEEKEND 1,6 HL	178.956.1 1600 ccm; 5-drzwiowy	39.870,00

LISTA DOPLAT

SIENA, PALIO WEEKEND 1,4

003 - Urząd. dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.276,00 • 003/636 - Urząd. dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 3.996,00 • 003/634/635 - Urząd. 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 STD	182.613.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	39.870,00
BRAVO 80 16V SX Winter Pack	182.613.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	41.670,00
BRAVO 100 16V HSX	182.626.1 1581 ccm; 3-drzwiowy	43.020,00
BRAVO 115 16V ELX	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	39.420,00
BRAVA 80 16V SX Winter Pack	182.713.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	41.310,00
BRAVA 100 16V SX	182.716.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	42.390,00
BRAVA 100 16V SX Winter Pack	182.716.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	44.190,00
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 - Tapczanka ze skóry zł 6.300,00 • 213 - Autoalarm zł 1.422,00 • 320 - Kierownica pokryta skórą zł 495,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.277,00*** • 414 - Autoradio „Hight” 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

*** cena dotyczy samochodu Brava

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 z 387,00 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne z 639,00 • 038 - Sterowanie otwieraniem szyb z miejsca kierowcy z 558,00 • 097 - Reflektory przeciwmgielne z 621,00 • 125 - Światła przeciwmgielne + spryskiwacz reflektorów z 1.053,00 • 140 - Klimatyzacja automatyczna z 1.980,00* • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto z 900,00 • 210 - Lakier metalizowany z 1.215,00 • 211 - Tapicerka ze skóry z 6.300,00 • 213 - Autoalarm z 1.422,00 • 386 - Nawigacja satelitarna z 8.190,00 • 400 - Dach otwierany elektrycznie z 2.430,00 • 414 - Autoradio extra serie z 1.341,00 • 431 - Felgi aluminiowe i poszerzone opony z 1.485,00 • 452 - Ogrzewane siedzenia przednie z 540,00 • 656 - Pakiet dla niepalących z 0,00 • 833 - Przystosowanie do montażu telefonu z 310,00 • 906 - Ogrzewanie automatyczne z 1.035,00

* cena specjalna dla samochodu Marea JTD 105 SX

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. z 918,00 • 205 - Autonomiczny ogrzewacz Webesto z 2.700,00 • 210 - Lakier metalizowany z 1.215,00 • 213 - Autoalarm z 1.278,00 • 313 - Radio + Pakiet Radio z 1.458,00 • 386 - Wbudowany nawigator z 8.190,00 • 413 - Pakiet audio (6 głośników + przystos. pod telefon komórk.) z 693,00 • 431 - Felgi aluminiowe + poszerzone opony z 1.485,00 • 441 - Lusterka boczne składane elektrycznie i podgrzewane z 333,00 • 465 - Lodówka z 360,00 • 505 - Poduszka powietrzna boczna z 1.008,00 • 508 - Czujnik odległości biegu wstecznego z 459,00 • 564 - Radio ze zmieniaczem CD - Pakiet audio z 3.555,00 • 576 - Podwójny otwierany dach z 3.780,00 • 671 - Pakiet wielofunkc. (schówek pod siedzeniem przedn. prawym + kieszenie w oparciach siedz. + siedz. przesuwane) z 333,00 • 673 - Pakiet bagażnika (półka tylna + wtyczka 12V) z 270,00

SAMOCCHODY DOSTAWCZE

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SCUDO FURGONE 1,9 D EL	222.230.0 1868 ccm; d 10q furgone	57.780,00
SCUDO COMBI 1,6 Bz EL	222.562.0 1580 ccm; 5 d combi	63.990,00

LISTA DOPLAT

SCUDO

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

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 ramię 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 p.
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 - Tylne 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

Sam wybiera właściciela.



FIAT BRAVO GT

Myślisz, że to Ty wybierasz samochód? Może zawsze tak było, ale ta reguła nie sprawdza się dla Fiata Bravo. To on swoim magicznym urlokiem przyciąga Cię jak magnes i powoduje, że nie możesz oderwać od niego wzroku. No cóż, w końcu taka jego natura. Oryginalny styl w zaczarowany sposób łączy piękno z drapieżnością i sprawia, że Fiat Bravo kuszy swoimi kształtami. Na tym przyjemność podziwiania nie

kończy się, także pod maską jest na co popatrzeć. Dynamiczny silnik GT 100 16v jest w stanie wyzwolić moc 103 KM i zapewnić przyjemność z prowadzenia samochodu. Komfort i bezpieczeństwo podróżowania gwarantuje także bogate wyposażenie standardowe, w którym znajdują się między innymi: ABS, poduszki powietrzne dla kierowcy i pasażera, światła przeciwmieglne oraz elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka.

INFOLINIA: 0 801 19 19 19 www.fiat.com.pl



TWORZYMYSZ Z PASJĄ.





NOWY FIAT PUNTO. BEZPIECZNIEJSZY.

TWORZYMY Z PASIĄ.

FIAT