

fiat wokół nas

DWUMIESIĘCZNIK
ROK 4 - NUMER 22 - PAŹDZIERNIK 1999

CZASOPISMO BEZPŁATNE
PRACOWNIKÓW
KONCERNU FIAT W POLSCE

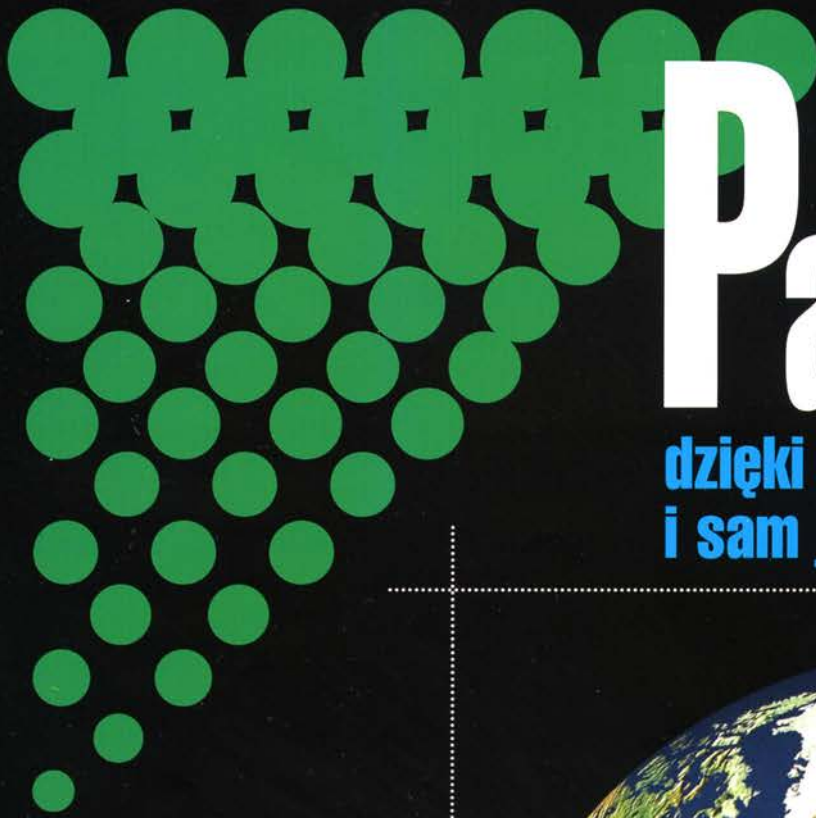


wielki konkurs dla młodych
czytelników Fiata Wokół Nas



Rok na miarę stulecia

Jubileusz na miarę czasów



P Twój Partner

**dzięki niemu widzisz innych
i sam jesteś widoczny**



Wydawnictwa Tradycyjne i Multimedialne

Przygotowanie do Druku

Edycje Techniczne

Fotografika Reklamowa i Przemysłowa

**SATIZ
Poland**

ul. 11 Listopada 60/62, PL 43-300 Bielsko-Biała
Tel. +48 033/813 27 61, 813 27 75 - Fax +48 033/813 41 76

SPIIS TREŚCI

Okladka



Reklama nowego Punto

fiat wokół nas
rok 4 - numer 22 - październik 1999

Redaktor Naczelny:
Jerzy Kisielewski
Z-ca Redaktora Naczelnego:
Francesco Novo
Koordynacja:
Vincenzo Maddaloni

Wydawca:
Fiat Auto Poland
43-300 Bielsko-Biała
Ul. Grażyńskiego 141
Tel. 033/132775
Fax 033/134176

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

Odpowiedzialny za edycję
w koncernie Fiat-a:
Simone Migliarino

Reklama:
Publikompass

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

Dyrektor artystyczny:
Massimo Buffa

Druk:
Dial Poland

Redakcja:
Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała
Giuseppe Balbi, Jacek Albiński,
Mirosława Malich, Jerzy Piekarczyk
Sekretariat:
Gabriela Kolonko
Fotografie:
Agencja Fotograficzna Forum (str. 7,44-48),
Adam Bartecki (14-17), EOS Poland (str. 10-17,
21-23), Ireneusz Kaźmierczak (14-17),
Tomasz Wierzejski (2)

10 UCZYMY SIĘ NIE DLA SZKOŁY, LECZ DLA ŻYCIA



24 OLBRZYM ZSZEDŁ Z PLATFORMY



44 ROK, KTÓRY PORUSZYŁ ŚWIATEM

Listy

- Refleksje: Andrzej Krzeczunowicz
- Fiat Bank: Bez kredytu w Polsce nie ruszysz
- Fiat Polska: Polska globalna
- Rodzinne stulecie
- Konkurs: Mój wynalazek
- World Car: Nasz człowiek w RPA
- Teksid Poland: Kuracja odmładza
- Fiat Punto - nowy gatunek
- Polski akcent w nowym Punto
- Sztuka, która jednoczy
- Ludzie i losy: Ojcowskie marzenia
- Tour de Pologne
- Ekonomia: Wiedza jak posag
- Kuchnia
- Kwiaty
- Zdrowie: Dieta z głową
- Mój samochód
- Cennik samochodów

4

6

8

9

14

18

20

21

29

37

38

40

49

52

54

55

58

60

62

MOJE MIEJSCE 56 JEST WŚRÓD ŻYWYCH



Seicento do wojska!

„Seicento prawie pancerne”, „Powołanie dla fiata” „Seicento gotowy do służby w polskim wojsku” - takimi tytułami czołowe polskie dzienniki opatrzywały relacje z siódmego Międzynarodowego Salonu Przemysłu Obronnego w Kielcach (2-5 września) podczas którego po raz pierwszy Fiat Auto Poland we współpracy z Wojskowym Instytutem Techniki Pancernej i Samochodowej zaprezentował wojskową wersję Seicento.

Fiat Seicento – Van – W, tak brzmi nazwa nowej wersji najpopularniejszego polskiego samochodu, wzbudził duże zainteresowanie zwiedzających. Wkrótce po oficjalnym otwarciu Salonu stoisko Fiata odwiedził Minister Obrony Narodowej Janusz Onyszkiewicz oraz liczne grono wysokich rangą wojskowych.

Szef stoiska Fiat Auto Poland Wojciech Ponicki z działu sprze-

daży specjalnej Dyrekcji Handlowej w rozmowach z licznie przybywającymi gośćmi podkreślał zalety samochodu przeznaczonego m. in. do patrolowania i kontroli służby wartowniczej, przewożenia sprzętu technicznego, żywności, zaopatry-



Wojciech Ponicki prezentuje min. Onyszkiewiczowi wojskowe Seicento

wania placów ćwiczeń i strzelnic oraz pilotowania transportów wojskowych. Testy poprzedzające prezentację wykazały, że wojskowe Seicento jest blisko 4-krotnie tańsze w eksploatacji od samochodów używanych dotychczas do tych samych zadań.



Wśród najlepiej zarabiających pracowników można znaleźć już prawie wyłącznie ludzi z wyższym wykształceniem. Prawidłowość ta jest znana w najbardziej rozwiniętych gospodarkach krajach. Pojawia się również w Polsce, o czym piszemy w tym numerze. Jest to zjawisko, które określa miejsce każdego kraju na cywilizacyjnej mapie świata. Wiedza, bez której nie do pomyślenia byłby rozwój w każdej dziedzinie, staje się dziś najlepszym posagiem, jaki rodzice mogą ofiarować swoim dzieciom przed ich wejściem w dorosłe życie. Jest to więcej warte niż odkładane do późnochochy oszczędności, gdyż wiedza, rozumnie pomnażana, tworzy kapitał, który się nigdy nie dewaluje. Przyszłość należy do ludzi, którzy nie czują organicznego wstrętu do wiedzy i jeśli ta wiedza będzie nagradzana, może z potocznych wyobrażeń o sukcesie znikną bohaterowie masowej wyobraźni osiągający sukcesy materialne poprzez balansowanie na granicy prawa.

W świecie, w którym żyjemy, obowiązuje kult siły, ale nie mówimy tu o upowszechnianym w kinie i telewizji kulcie bicepsów i pięści, lecz o kulcie siły umysłu, która chroni przed życiowymi niepowodzeniami. Wspomina o tym jedna z laureatek Nagród Fiata tradycyjnie przyznawanych, które są przykładem inwestowania w przyszłość, nie widzianą jednak poprzez interes fundatora. Jest to raczej inwestowanie w przyszłość społeczeństwa z pełną świadomością, że z ludźmi wykształconymi łatwiej się porozumieć i łatwiej osiągać cele, które w efekcie świadczą o tym, że nie zmarnowało się życia. Przeświadczenie, że to może się udać, jest motorem sukcesu — mówi nam himalaista, który postanowił zdobyć najwyższe szczyty świata. Inny rodzaj wyczynu, ale ambicja podobna do tej, z którą spogląda się ku szczytom wiedzy.

Zmiana na stanowisku Dyrektora Handlowego Fiat Auto Poland

Z dniem 1 października 1999 roku stanowisko Dyrektora Handlowego Fiat Auto Poland S. A. objął inż. Dario Fabbro. Pełniący dotychczas tę funkcję Carlo Poggi obejmie nowe stanowisko w centrali Fiat Auto w Turynie.

Inżynier Dario Fabbro urodził się w 1949 roku w Turynie. Ukończył studia na Politechnice Turyńskiej. Pracę w koncernie Fiat rozpoczął w wieku 27 lat. W 1983 roku, po doświadczeniach zawodowych w dziale logistyki, został specjalistą ds. planowania w Dyrekcji Regionalnej w Bolonii. Od



1984 roku pełnił funkcję Dyrektora Wyrobu dla segmentów A, B i C w zakładzie Mirafiori. W 1986 roku objął stanowisko Dyrektora Marketingu na rynku francuskim w Fiat Auto France. Po trzech latach został oddelegowany na podobne stanowisko w Fiat Auto Deutschland. Od 1991 roku odpowiadał za wyroby z segmentu B w Dyrekcji Produktu w Turynie, gdzie pracował do 1994 roku. Został następnie mianowany Szefem Fiat Auto w Danii, a w maju 1997 roku w Holandii.

O nowym Punto napisali:

Gazeta Wyborcza, dodatek Moje Auto

/... / Nowy Fiat Punto to samochód kompaktowy, którego niewielkie rozmiary z pewnością ułatwiają poruszanie się po zatłoczonych ulicach miast i znalezienie miejsca do parkowania. /... / W tym samochodzie jest spora ilość schowków umieszczonych bardzo racjonalnie na desce rozdzielczej, na środkowej konsoli, w drzwiach, fotelach. Auto jest ciche, nawet gdy jedzie się nim ze znaczną prędkością.

Echa Dnia, Kielce

/... / Sukces dotychczas produkowanego modelu nie ułatwiał pracy projektantom nowego. Musieli stworzyć samochód, którego cechy pozwolą natychmiast rozpoznać go jako punto, a jednocześnie zadowolą klientów poszukujących nowszego designu i bardziej współczesnej linii.

Słowo Ludu, Kielce

/... / Nowe „punto” kryje w sobie również wiele nowinek technicznych i technologicznych. Układ kierowniczy wykonany został z materiałów magnezowych, przez co ograniczono wagę, a zwiększono wytrzymałość układu. Zupełnie nowe zawieszenie daje możliwość szybkiej jazdy,

przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego komfortu. Na uwagę zasługuje niezwykle sprawny układ hamulcowy.

Auto Świat, nr 31

/... / Pierwsze, co rzuca się w oczy: kropka zmieniła się w trójkąt. Można powiedzieć, że nowe Punto wchodzi na rynek pod kątem ostrym. O ile poprzedni model był kwintesencją opływowych kształtów i linii, o tyle obecny odzwierciedla modę na trójkąty.

Auto Moto nr 8, sierpień 1999

/... / W porównaniu z Cinquecento, które po 6 latach przekształciło się w Seicento, zmiany w Punto, mimo że auto pozostało przy dotychczasowej nazwie, są znacznie głębsze. Objęły bowiem również niektóre mechanizmy, a nie tylko wnętrze i nadwozie. Zresztą i sama karoseria uległa dużo większej transformacji.

Auto nr 8'99

/... / Nie jest łatwo poprawiać samochód cieszący się tak dużym powodzeniem, ale Fiatowi się udało. Podobieństwo nowego Punto do starego jest na tyle duże, by przyciągać zwolenników tego modelu. Zmiany są zaś tak znaczne, że mogą zadowolić tych, których poprzedni model nie satysfakcjonował.

REFLEKSJE Z KOŃCA TYSIĄCLECIA



Andrzej Krzeczunowicz

Historyk. Od roku 1954 do 1988 redaktor, a później zastępca dyrektora Rozgłośni Polskiej Radia Wolna Europa. W latach 1992-97 pełnił funkcję ambasadora RP przy NATO i Unii Zachodnioeuropejskiej. Autor m. in. książki „Krok po kroku. Polska droga do NATO”, opisującej przyjmowanie Polski do Paktu Północnoatlantyckiego.

Jeśli patrzymy na tysiąc lat polskiej historii, zawsze zajmowaliśmy miejsce na peryferiach Europy lub nie istnieliśmy w ogóle. Czy będziemy bezpieczni w nowym układzie, zależy również od nas.

Jeśli patrzymy na tysiąc lat polskiej historii, zawsze zajmowaliśmy miejsce na peryferiach Europy lub nie istnieliśmy w ogóle. Czy będziemy bezpieczni w nowym układzie, zależy również od nas.

Dziś jesteśmy członkiem sojuszu składającego się z 19 państw i superpotęgi militarnej, jaką są Stany Zjednoczone. To nadzwyczajna rzecz mimo wielu zastrzeżeń, jakie pojawiły się chociażby w związku z wojną w Kosowie.

Ktoś mógłby zapytać: czy nie pilniejsze, bardziej korzystne dla gospo-

telitę. Kto wie, czy kiedyś dalsze pokolenia Rosjan nie będą zabiegać o wejście do znacznie szerszego Paktu.

Po wprowadzeniu stanu wojennego w grudniu 1981 roku, minister spraw zagranicznych Francji, Claude Cheysson powiedział: „Jasne, że nic nie robimy”. Kanclerz Schmidt w rozmowie z Honeckerem skwitował sytuację krótko: „To był najwyższy czas, aby przywrócić w Polsce porządek”. Trzeba jednak pamiętać, że politycy zawsze kierują się realiami. W 1945 roku gen. de Gaulle, nasz wielki przy-

Pod parasole

darki, byłoby wynegocjowanie przyjęcia nas do Unii Europejskiej? Taka sama kolejność obowiązywała w historii zjednoczenia Europy. Dzięki powstaniu w 1949 roku NATO; zapewnieniu bezpieczeństwa militarnego państwu członkowskiemu, można było w 1957 roku myśleć o stworzeniu wspólnego rynku, a w rezultacie Unii Europejskiej. Dziś stanowi ona równoległe rozwijający się do Paktu system bezpieczeństwa na kontynencie. Unia daje bezpieczeństwo finansowe, ekonomiczne i polityczne, tam, gdzie NATO zapewnia bezpieczeństwo fizyczne.

W 1939 roku Anglia i Francja zapewniały nam gwarancje bezpieczeństwa, ale dzieliła nas odległość i superpotęga niemiecka. Dziś graniczymy z krajami sojuszu: Niemcami, Czechami, w przyszłości ze Słowacją. Upadek Imperium Rosyjskiego, chociaż nie jest jeszcze na sto procent nieodwracalny, stwarza szansę rozszerzenia procesu pojednania na wschód. Jako członek NATO, Polska może być dla Rosji partnerem, a nie Krajem Nadwiślańskim lub byłym sa-

jaciem, orędownik granicy na Odrze i Nysie był pierwszym zachodnim mężem stanu, który uznał marionetkowy rząd lubelski. Liczenie się z sentymentami i emocjami to wielki mankament polskiego myślenia o polityce.

Gdy słyszę głosy, że Polska jest zbyt uległa w negocjacjach z NATO czy szczególnie teraz z Unią Europejską, mogę jedynie przypomnieć: aby sięść do pokera, trzeba mieć atuty w ręku. Wybujałe ambicje przesłaniają realia.

Politycy boją się nieprzewidywalności. Do tej pory wszyscy byli przyzwyczajeni do sytuacji czarno-białej, jak w filmie kowbojskim: jasne kapełuszki to nasi chłopcy, czarne — to ci niegrzeczni, do których trzeba będzie strzelać. Po roku 1989 i 1991, gdy upadł Związek Radziecki, ogromną przestrzeń Europy Środkowej zajęła szara strefa, gdzie trudno było określić sojuszników i wrogów. Ideę, by Polska pozostała w tej „szarej strefie” od początku uznano za najgorsze z możliwych rozwiązań. Polityka nienawidzi próżni i wcześniej

czy później coś musi ją zapłacić.

Obecnie znacznie poprawiła się sytuacja geopolityczna Polski i jej pozycja międzynarodowa. W pewnym sensie Polska odgrywa rolę modelową w Europie Środkowej. Wystrzegajmy się jednak terminologii niektórych polityków i gazet, które już zdążyły mianować nasz kraj „mocarstwem regionalnym”, życzymy sobie raczej normalności bezprzymiotnikowej. Kiedy nasza stopa życiowa, poziom wykształcenia ogółu społeczeństwa, poczucie praworządności i wyrobienie obywatelskie dogonią stracone la-

ta, wówczas będzie można myśleć o przymiotnikach.

Do poszerzenia NATO przyczyniła się nie bezsilność Wschodu, czy siła Zachodu, ale wizja przyszłości. Amerykanie chętnie podkreślają, że w ostatnim stuleciu wyszły z Europy dwie niszczycielskie, mordercze wojny, które oni musieli po kilku latach wygaszać. Ta wizja towarzyszyła Jeanowi Monnet, gdy wraz z Robertem Schumannem projektował Wspólnotę Węgla i Stali, prototyp Wspólnego Rynku, dzisiejszej Unii Europejskiej. Powiedział: „Wojny biorą się stąd, że

Francja i Niemcy, ale i inne kraje, przy pomocy węgla robiły armaty, by do siebie strzelać. Jeśli wspólnie zdecydujemy, co dana huta produkuje, problem zniknie. Prosty, genialny pomysł”.

W Brukseli dało się wyraźnie odczuć dwa przyspieszenia. Pierwsze nastąpiło po puczu Janajewa w 1991 roku, drugie po zamachu Jelcyna na parlament w 1993 roku. Oba uświadomiły politykom Zachodu, że zmiany w Rosji nie są nieodwracalne. Im bliżej integracji tym ostrzejsze stawały się jednak polemiki zwolenników i przeciwników rozszerzenia. Przeciwnicy sięgali w końcu po argumenty nieracjonalne, ba, historyczne. Publicysta „New York Timesa”, Thomas Friedman apelował: „Przyjmijmy Chile, bo to najdłuższy kraj na świecie”.

Wraz z naszym wstąpieniem do NATO przerwało się pasmo narodowych nieszczęść trwające niemal bez przerwy od blisko 300 lat. Teraz dostaliśmy dar od historii. Cena za to bezpieczeństwo będzie znacznie niższa, niż gdybyśmy chcieli sami, bez NATO, zapewnić sobie spokój. Skorzystamy z zachodnich doświadczeń, wypróbowanego uzbrojenia. Nastąpi transfer technologii, a z czasem niektóre elementy wyposażenia armii będą produkowane u nas. Zyskamy na całej linii.

Dajmy sobie spokój z wymachiwaniem szabelką, „przedmurzem chrześcijaństwa”. Budujmy dobrobyt. Zdobywajmy wiedzę o naszych sąsiadach. Nie o tym, co zdarzyło się w przeszłości, ale co robią dzisiaj, jakie mają ambicje. Uczmy dzieci, kim jest Czech, Niemiec, Żyd, Ukraińiec, nie w kontekście wiecznego płaczu, rozstrząsania krzywd, ale współczesności. Korzystajmy z komfortu, jaki daje ochronny parasol NATO. ■

Notował: Tomasz Zieja

m NATO



Polska odgrywa modelową rolę w Europie Środkowej. Wystrzegajmy się jednak nazywania naszego kraju „mocarstwem regionalnym”.

Sekretarz Stanu USA Madeline Albright wśród szefów dyplomacji państw przyjętych do NATO: Czech, Węgier i Polski.

Bez kredytu w Polsce nie ruszysz



Wśród około dwudziestu spółek Grupy Fiata obecnie działających w Polsce, Fiat Bank Polska jest jedną z najmłodszych.

Izabella Zawadzka

Pierwszy klient tego banku został obsłużony 15 czerwca 1998 roku. Dziś w całej Polsce jest ich już ponad 56 tysięcy.

„Nie mamy oddziałów terenowych. - mówi Prezes Zarządu Andrzej Bąk. Obsługujemy klientów w całej Polsce współpracując z 107 dealerami Fiata, którzy zarządzają 230 punktami sprzedaży. Początkowo przybywało nam około 500 klientów miesięcznie, teraz przybyło 4.500 nowych umów. Wyniki te odpowiadają założeniom przygotowanym na pierwszy rok działalności firmy”.

Bank kredytuje obecnie kupno około 25-30% samochodów grupy Fiata w Polsce. Szef Fiat Banku nie kryje trudności jakie musiał pokonać, aby firma zaistniała na bankowym rynku. „Mielśmy problemy z wdrożeniem i uruchomie-

niem systemu informatycznego. Takie banki jak nasz, są częścią serwisu dostarczanego klientowi konkretnego koncernu samochodowego” - mówi. Fiat Bank Polska wspiera nie tylko kupujących ale również sprzedających, czyli dealerów, oferując im różne usługi finansowe. Jednemu z nich zorganizował cały proces zarządzania pieniędzmi, łącznie z ich lokowaniem na otwartym rynku pieniężnym. Z kredytów korzystają zarówno nabywcy najliczniej sprzedawanych aut (od malucha poprzez Seicento, aż do Punto) jak i najbardziej luksusowych limuzyn, jak Alfa Romeo 166. Średnia

chodów kupowanych jest na kredyt (w Niemczech 80-90%). Fiat Bank często stosuje formy promocyjnej sprzedaży oferując tańsze kredyty.

Dyrektor Departamentu Marketingu i Rozwoju Produktu Grzegorz Jurczyk, poleca nowy produkt pod nazwą „Formuła”. „Jest to forma kredytu dla osób deklarujących wymianę samochodu na nowy co 2-3 lata. Miesięczne spłaty w tej ofercie są niższe od standardowych. Ten typ kredytu cieszy się powodzeniem w Wielkiej Brytanii, która ma najbardziej zaawansowany rynek finansowy w Europie, we Francji i Włoszech. Od

Fiat Bank Polska S.A.

wartość udzielanego kredytu to około 15.000 złotych.

Jeżeli ktoś nie płaci należnych rat lub zwleka z ich uregulowaniem, może być pewien, że bank się z nim skontaktuje. Dwie niezapłacone raty to narażenie się na wypowiedzenie umowy i odebranie samochodu. Jednak „złe kredyty” stanowią mniej niż 1 procent ogólnej liczby umów.

Walka o klienta trwa. Na naszym rynku jedynie około 50% samo-

pewnego czasu wprowadzany jest również w Niemczech”. Klienci Fiata wkrótce będą mogli wykupić pakiet ubezpieczeniowy przedłużający na drugi i trzeci rok gwarancję auta.

Oferta banku jest wzbogacana, chociaż - jak mówi prezes Bąk - „w Polsce ciągle jeszcze kredyt nie jest alternatywą przy zakupie samochodu. Często wręcz bywa jedynym środkiem umożliwiającym jego nabycie”.

Polska globalna

Niemożliwy jest dziś rozwój kraju bez powiązań międzynarodowych. Inwestycje zagraniczne pomnażają bogactwo narodu.

Nie sposób wyobrazić sobie dziś – pod koniec dwudziestego wieku – firmy, choćby największej – która działałaby na terytorium jednego tylko kraju. Więcej, nie sposób już dziś wyobrazić sobie kraju, którego gospodarka funkcjonowałaby w oderwaniu od międzynarodowego obiegu technologii, kapitału, handlu.

darczycy Unii Europejskiej i tygodnik Wprost pod hasłem „Polska globalna: w jaki sposób inwestycje zagraniczne pomnażają bogactwo narodu”.

W liście do uczestników konferencji premier Jerzy Buzek napisał między innymi (...) „zainteresowani jesteśmy szczególnie inwestycjami długoterminowy-

zenie nowych miejsc pracy nie może opierać się jedynie na rynku krajowym, którego możliwości nie są nieograniczone. Warunkiem rozwoju poszczególnych firm jak i całej gospodarki polskiej jest eksport, który swego czasu odbierany był jako zubożanie rynku wewnętrznego a dziś jest niezbędnym źródłem



Rzecz jednak w tym, aby przedsięwzięcia gospodarcze podejmowane przez firmy poza krajem macierzystym realizowane były w harmonii z gospodarką danego kraju, w zgodzie z jego regułami ekonomicznymi i aktualnym etapem rozwoju.

Temu właśnie, tej swoistej „transfuzji gospodarczej” poświęcona była niedawna konferencja zorganizowana w Warszawie przez Forum Izb Gospo-

mi i inwestorami, którzy przychodzą do nas na długo, nie na chwilę, nie po to by spekulować czyli faktycznie ogrywać nas, lecz po to by zarabiać tworząc trwałe wartości gospodarcze”.

Ze szczególnym uznaniem uczestników konferencji spotkało się wystąpienie prezesa Fiata Polska Enrico Pavoniego, który prezentując działalność spółek Grupy Fiat w Polsce podkreślił iż rozwój firmy, utrzymanie i two-

dochodów pozwalających firmom rozwijać się dynamiczniej prowadząc jednocześnie do koniecznego zrównoważenia bilansu handlowego kraju. Dlatego też produkty Made in Poland wychodzące z Fiat Auto Poland, Magneti Marelli Poland, Teksid Poland czy New Holland Bizon znajdują wciąż nowych odbiorców nie tylko na Starym Kontynencie.

99 **FIAT** 1999
NAGRODY
DLA DZIECI POLSKIEJ
ZA OSIĄGNIĘCIA
W 1999
TYCHY


Uczymy się nie dla s

Było ich 709, z jedenastu krajów świata. Dzisiaj mają za sobą ponad rok pracy lub studiów. Zdawali matury, zdobyli dyplomy licencjackie i uniwersyteckie. Łączą ich dwie rzeczy: rodzice są pracownikami firm Grupy Fiata, a swoje szkoły skończyli z bardzo dobrymi wynikami. Mieszkają w Argentynie, Belgii, Brazylii, Francji, Hiszpanii, Kanadzie, Niemczech, Polsce, USA, we Włoszech i Wielkiej Brytanii.

Nie ma znaczenia gdzie kto mieszka, jaki ma kolor skóry i jaką religię wyznaje. Liczą się wyłącznie wiedza, umiejętności, predyspozycje i kompetencje. W epoce globalizacji bez tych wartości sukces Fiata byłby niemożliwy.

Jacek Albiński

Już po raz trzeci Fiat ufundował dla nich nagrody pieniężne. Zdolna polska młodzież od początku tej inicjatywy jest beneficjentem nagród, liczba wyróżnionych młodych Polaków z roku na rok rośnie. W czerwcu tego roku, na scenie Teatru Małego w Tychach, gdzie Dyrektor Generalny Fiata Paolo Cantarella wręczał czeki, stało 175 osób. Była to druga pod względem liczebności grupa narodowościowa, po włoskiej. Na nagrody w Polsce Fiat przeznaczył w tym roku

BY FIATa
RACOWNIKÓW
CIA W NAUCE
3 ROKU
28.06.99r.



zkoły, lecz dla życia

528 tysięcy złotych. Byli przedstawiciele Ministerstwa Edukacji Narodowej oraz władz lokalnych z Bielska-Białej, Tych, Sosnowca i Skoczowa. W tym roku do nagrodzonych dołączyli młodzi ludzie z Płocka, których rodzice pracują w New Holland Bizon.

Spotkanie w Teatrze Małym zdominowało zdobywanie wiedzy. Paolo Cantarella krótkim wystąpieniem sprowokował młodzież. Kiedy mówił o kształceniu, miał na myśli również naukę wtedy, kiedy

nie ma nauczycieli, profesorów, ocen, dzienników i wywiadówek. Sztuką jest być uczniem, rodzicem i nauczycielem w jednej osobie.

„Bez względu na studenckie pokusy, naukę trzeba stawiać na pierwszym miejscu” – mówi Małgosia Łukawiecka, studentka drugiego roku Wydziału Organizacji Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Monika Andrycz jest absolwentką tej samej uczelni. „Ważne, że poza najbliższymi, ktoś nas zauważa i potrafi ocenić nasz wy-

siłek na studiach”. Monika boi się polityki, chociaż zdaje sobie sprawę, że nie można całkiem przed nią się schować. Dzisiaj ceni sobie pracę w międzynarodowej firmie. Jej zdaniem nie ma znaczenia gdzie kto mieszka, jaki ma kolor skóry i jaką religię wyznaje. Liczą się: wiedza, umiejętności, predyspozycje i kompetencje.

Atmosferę spotkania najlepszych uczniów i studentów, dzieci pracowników grupy Fiat w Polsce z Paolo Cantarellą, najlepiej po- ►

► znamy słuchając ich samych.

Dorota Binda jest absolwentką Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej, Kuba Sawicki skończył Akademię Sztuk Pięknych w Krakowie. Od roku pracują jako projektanci, Dorota na Śląsku, Kuba w Krakowie:

„Przeważnie pracujemy samotnie, każdy z nas sam odbiera dyplomy w dziekanatach bez żadnej asysty czy celebry. Dlatego sporym przeżyciem dla nas jest uczestniczenie w tak licznych zgromadzeniach i w tak uroczystej oprawie. Garnitury, krawaty, nieco sztywności – to nowe i miłe doświadczenie, nieobecne dotąd w naszym życiu, które polega w dużej mierze na unikaniu konwenansów. A może właśnie dlatego tak nam się to wszystko podoba, że nasz zawód to w dużym stopniu dbałość o formę? Niezwykle miło czuć się docenionym przez kogoś innego, niż własne środowisko, przy czym nie chodzi tutaj wyłącznie o pieniądze. To galowe wydarzenie musiało kosztować немало wysiłku i jest nam bardzo przyjemnie, że obsadzono nas w głównych rolach”.

Małgorzata Łukawiecka, studentka II roku Wydziału Organizacji i Zarządzania Politechniki Śląskiej w Katowicach:

„Naukę powinno stawiać się na pierwszym miejscu, bez względu jaki jej etap ma się za sobą. Nagrody Fiata są niewątpliwie mobilizujące dla przyszłych maturzystów i absolwentów uniwersytetów. To jednak nie wszystko. Całe życie trzeba mieć oczy i uszy otwarte. W tej kwestii pan Cantarella głośno powiedział coś, o czym myślałam po cichu. Nowe akademickie środowisko i doświadczenia każą nam inaczej niż do tej pory patrzeć



na świat. Test dojrzałości nie jest dany wraz ze świadectwem maturalnym. Weryfikują go – niekiedy dosyć boleśnie – studia, które są w istocie sprawdzianem rzeczywistej samodzielności i dojrzałości. Niestety, niekiedy tak zwane „życie” doświadcza ludzi jeszcze okrutniej. Kult siły w dzisiejszym świecie zbyt często jest rozumiany opacznie. Uważam, że właśnie wiedza to najbardziej skuteczny oręż, który daje poczucie bezpieczeństwa i chroni przed niepowodzeniami. Daje też moc przetrwania. Czy taki jest sens tej nagrody i do takich postaw zachęca?”

Monika Andrycz, absolwentka Akademii Ekonomicznej w Katowicach:

„Ważne jest, że ktoś inny – poza najbliższymi – patrzy na nas i ocenia wyniki naszej ciężkiej pracy na studiach. Bardzo interesująca jest formuła tej nagrody. Z reguły duże koncerty kojarzą się z zasadą „coś za coś”. Z własnego doświadczenia na studiach pamiętam, że różne firmy fundowały jedną lub dwie nagrody na całą uczelnię, ostro o nie konkurowano, a i tak w końcu okazywało się, że oczekuje się od nas pewnych zobowiązań. To były takie pułapki. W przypadku Fiata w ogóle się o tym nie wspomina. Jestem na początku



drogi zawodowej, ale takie nastawienie do życia – moim skromnym zdaniem – powinno towarzyszyć początkom pracy wszystkich młodych Europejczyków. Pracuję w firmie międzynarodowej, mam kontakty z ludźmi na całym świecie. Wymieniamy się informacjami, spostrzeżeniami, uwagami. To kształtuje zupełnie nową jakość, nie tylko ekonomiczną, ale także towarzysko-społeczną”.

Artur Jeżak, student II roku Międzywydziałowych Indywidualnych Studiów Humanistycznych Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach:



Jak spożytkują wiedzę, zależy od nich samych

nimy. Różnica pomiędzy wiedzą wyniesioną ze studiów a praktyką jest dosyć widoczna i mam nadzieję, że moje koleżanki i koledzy są tego samego zdania. Inna sprawa, jak spożytkujemy wiedzę i jak na tym wyjdziemy. Studia uczą odporności na trudy i przeciwności, których w dorosłym życiu z pewnością nam nie zabraknie. Po maturze byłam bardzo nieśmiała, a studia dały mi dużą pewność siebie. Wiedziałam, że chcąc je ukończyć muszę nawiązać kontakt z ludźmi, o których kiedyś myślałam, że są nieosiągalni. Teraz wiem, że takich osób właściwie nie ma. Z każdym można porozmawiać, ponieważ jest to ktoś taki sam jak my. Musimy być otwarci na świat i wierzyć, że świat też się na nas otworzy”.

Jadwiga Przybylska-Gmyrek, przedstawiciel Ministerstwa Edukacji Narodowej:

„Dyrektor Cantarella wyłożył właściwie całą filozofię współczesnego człowieka. Z dużym zainteresowaniem wysłuchałam bardzo humanistycznego widzenia świata, a było mi tym milej, że mówił to przedstawiciel świata techniki.

Jestem głęboko przekonana, że właśnie inwestowanie w jakość oraz uświadomienie sobie ile człowiek może w świecie bez granic, czyni z nas ludzi wyzwolonych. Chciałabym, aby Wasze możliwości i zdolności były wykorzystywane tylko ku dobremu i z myślą o tych, do których ta myśl wraca. Serdecznie Wam gratuluję i bardzo się cieszę, że lista nagrodzonych jest z roku na rok coraz dłuższa. Myślę, że Teatr Mały będzie wkrótce za mały, żeby pomieścić wszystkich nagrodzonych”.

„Inicjatywa Fiata jest bardzo sympatyczna. Gdyby kiedyś moje dzieci miały możliwość otrzymania takiej nagrody od jakiegoś wielkiego koncernu, cieszyłbym się, chociażby dlatego, że dobrze się uczą. Po skończeniu studiów chciałbym pracować jako psycholog. Oceniając pomysł wynagradzania za wyniki w nauce nie żądając nic w zamian, muszę powiedzieć, że rzadko dzisiaj spotyka się takie postawy ze strony firm zainteresowanych pozyskaniem zdolnych absolwentów. Byle kogo na to nie stać”.

Anna Mikotowicz, absolwentka Akademii Ekonomicznej w Krakowie:

„Najważniejsze jest że doceniono nasz wysiłek. Ważna jest też motywacja finansowa, ale nie tylko o nią chodzi. Jedynym kryterium

przyznania nagrody były wyniki w nauce. Fiat nie stawiał żadnych innych warunków, zwłaszcza dotyczących związania nas ze sobą. To naprawdę godna podziwu bezinteresowność. Dopatrywanie się w inicjatywie nagród ukrytych intencji i jakakolwiek podejrzliwość byłoby tutaj zupełnie nie na miejscu, a podobno pojawiały się dwuznaczne opinie na ten temat.

Ujęło mnie przemówienie dyrektora Cantarelli. Nie było to rutynowe wystąpienie pełne ogólników i frazesów. Oczywiście każdy wybierze sobie pracę. Ja akurat pracuję z ludźmi na wysokim poziomie intelektualnym i czuję potrzebę stałego dostosowywania się do wymagań sytuacji. Trzeba „równać w górę”. Dyplom do czegoś zobowiązuje i od nas samych zależy jak to zobowiązanie wypeł-

FIAT AUTO POLAND



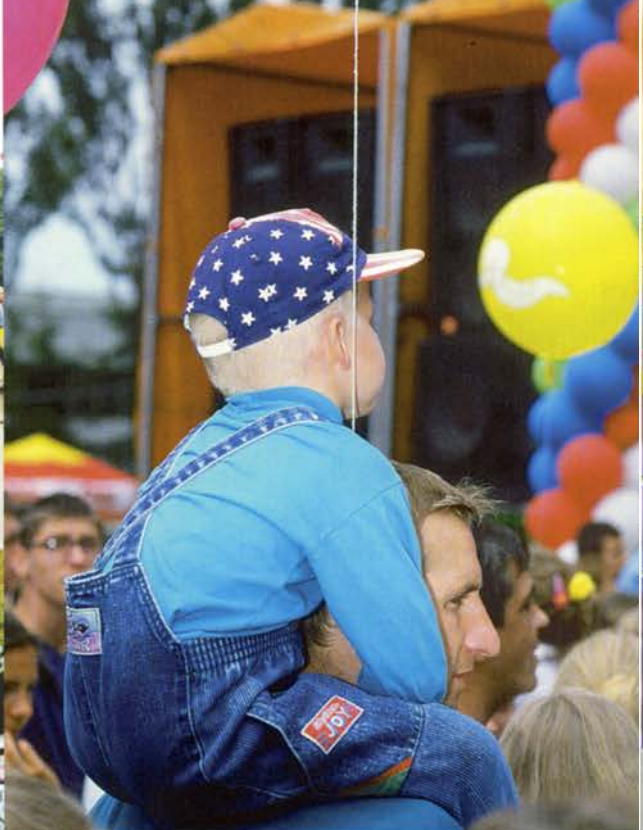


Rodzinne stulecie



Jedenastego lipca minęła setna rocznica powstania Fabbrica Italiana di Automobili Torino — FIAT. W polskich spółkach koncernu jubileuszowe uroczystości obchodzono w ramach odbywającego się co roku Dnia Rodzinnego. W Fiat Auto Poland, Magneti Marelli, Teksid Poland i New Holland Bizon pracownikom i ich rodzinom, a także zaproszonym gościom, w tym parlamentarzystom i przedstawicielom władz lokalnych, czas umilali czołowi artyści scen polskich, m. in. Andrzej „Piasek” Piaseczny, Ryszard Rynkowski, Elektryczne Gitary, Beata Kozidrak, Robert Janowski, Pan Japa, Babski Kabaret, Kabaret Klika, Bayer Full.

W Fiat Auto Poland, wśród uczestników Dnia Rodzinnego rozlosowano nagrody, m. in. komputery, telewizory, rowery górskie, wycieczkę do Rzymu. W tym roku nagrodą główną był Fiat Seicento, który wylosował długoletni pracownik Zakładu Karoserii w Tychach, Grzegorz Dzierżawa.





w rodzinnym mini-albumie fotograficznym





MÓJ WYNALEZEK

rodnych czytelników Fiata Wokół Nas **wielki konkurs**

Czym jest jedno tysiąclecie wobec bezmiar czasu? W naszym codziennym życiu tak doniosłe kwestie pozostawia się zazwyczaj fantazji pisarzy i poetów, ale czasem przychodzą nam na myśl w chwilach głębokiego skupienia. Kiedy myślimy o historii ludzkości w kończącym się tysiącleciu, stawiamy sobie pytania kim byli ludzie, którzy ją tworzyli? Dlaczego wraz z upływem stuleci, jedne nazwiska głębiej pozostają w pamięci niż inne? Co było najważniejszym odkryciem tego tysiąclecia? Teleskop Galileusza czy żarówka Edisona? Penicylina czy telefon? Samochód czy samolot? Ruchoma czcionka do druku czy komputer? Radio czy lodówka?

To tylko niektóre z nasuwających się pytań. Waszym zadaniem będzie wybranie – spośród

wynalazków tego tysiąclecia – tego jednego, który uważacie za najważniejszy. Umotywuście wybór wykorzystując miejsce na stronie obok. Tekst może być dłuższy.

Najlepsze prace zostaną nagrodzone.

Konkurs **MÓJ WYNALEZEK** jest przewidziany dla dwóch grup **dzieci pracowników spółek grupy Fiat w Polsce**: pierwsza obejmuje wiek od 8 do 14 lat, druga – od 15 do 18 lat.

Prace należy nadesłać na adres redakcji do dnia 12 grudnia 1999r.

Uroczystość wręczenia nagród odbędzie się w Bielsku-Białej w styczniu przyszłego roku podczas obchodów 5-lecia istnienia naszego pisma. Najlepsze prace publikowane będą na łamach Fiata Wokół Nas.

Wasze wypowiedzi oceniane będą przez jury, w skład którego wejdą: przedstawiciel Ministerstwa Edukacji Narodowej Jadwiga Przybylska-Gmyrek, pisarz Andrzej Szczypiorski, prezes zarządu Satiz Poland Jan Gawroński, redaktor naczelny Fiata Wokół Nas Jerzy Kisielewski. Sekretariat: Jerzy Piekarczyk i Mirosława Malich

A oto nagrody



Dla młodzieży od 8 – 14 lat:

I Komputer • II Rower górski • III Odtwarzacz CD

Dla młodzieży od 15 do 18 lat:

**I Skuter Vespa Piaggio • II Telefon komórkowy • III Odtwarzacz CD
Nagroda specjalna Satiz - za najbardziej oryginalną pracę: Komputer**

ALAZEK

dla młodych czytelników Fiata Wokół Nas wielki

KTÓRY?

DLACZEGO?

Który z wynalazków mijającego
tysiąclecia uważasz za najważniejszy?

Imię i Nazwisko

ulica

nr dom

kod

miejsowość

nazwa spółki z grupy Fiat w której pracuje jedno z rodziców



Nasz człowiek w RPA

Na południu Afryki powstają modele włoskiego Fiata we współpracy z japońskim koncernem samochodowym Nissan. W ten sposób realizuje się kolejny etap polityki globalnej Fiata Auto, w którym uczestniczy również inżynier z Bielska

Rosslyn leży niedaleko Pretorii – stolicy Republiki Południowej Afryki. Rosslyn nie można porównać z argentyńską Cordobą, gdzie przed trzema laty rozpoczęła się produkcja Fiata Siena. Rosslyn to coś zupełnie innego. Wytwarzanie samochodów odbywa się tutaj przy współpracy Fiata z japońską firmą Nissan. Konkretnie chodzi o modele Fiat Siena w wersji trzybryłowej i dwubryłowe Palio, a także jego wersję Palio S. W. Samochody są wyposażone w dwa rodzaje silników: 1,2 MPI-8V oraz 1.6 MPI-16 V. Cykl produkcyjny obejmuje wytwarzanie nadwozi, lakierowanie i montaż. Materiały do produkcji dostarczają zakłady Fiata wytwarzające modele Palio i Siena oraz miejscowi producenci z RPA. Tyle najogólniej o tym, co nas sprowadza na południe Afryki.

Uruchomienie nowej produkcji w tak odległym kraju było przedsięwzięciem organizacyjnym wymagającym zaangażowania doświadczonego personelu. W tym względzie Fiat Auto South Africa (FASA) musiał sięgnąć również po pomoc specjalistów z Włoch i innych krajów. Jednym z nich jest 49-letni Krzysztof Piekarski, kierownik montażu Fiata Siena w Bielsku-Białej, który w lipcu przybył do Rosslyn. Je-

mu właśnie powierzono zadanie upowszechniania metod sprawdzania zgodności procesu produkcyjnego z założeniami technicznymi. Kiedy przed dwoma laty rozpoczynał się w Polsce montaż Fiatów Siena, inż. Piekarski mówił nam: „Przeżywamy w Bielsku to, co zdarzyło się w Tychach przy uruchamianiu Cinquecento”. Obecnie dzieli się swoimi doświadczeniami

Giuseppe Boggiano – szefem jakości, którego znał jeszcze z pobytu w Polsce. Nie bez znaczenia była znajomość włoskiego i angielskiego.

Pierwsze dwa tygodnie po przyjeździe były trudne. Zupełnie nowe otoczenie, język angielski pomieszany z drugim, krajowym, używanym oficjalnie. Przez tydzień jako pasażer przyzwyczajał się do ruchu lewo-



w RPA. Do grudnia powadzić będzie szkolenie tamtejszego personelu technicznego w zakresie prowadzenia audytu.

Decyzja wyjazdu do Południowej Afryki nie była dla niego łatwa. Półroczna rozłąka z rodziną, zupełnie nowe otoczenie, odległy kraj. Takiej decyzji nie podejmuje się z dnia na dzień. Ostatecznie przekonały go rozmowy z Dyrektorem Karoserii, inż. Zdzisławem Arletem oraz

stronnego zanim zdecydował się usiąść za kierownicą.

Współpraca z personelem FASA i Nissana z dnia na dzień była coraz lepsza, zmniejszały się problemy językowe – szczególnie te związane ze specyficznym słownictwem. Oswajaniu się z nowym środowiskiem w miejscu pracy, towarzyszyło poznanie egzotycznego kraju, w którym się znalazł. To wszystko ma już za sobą.

Kuracja odmładza

O przyszłości można wiele mówić, ale można też wiele dla niej robić już teraz. Międzynarodowa grupa metalurgiczna Teksid, wchodząca w skład grupy Fiat, zatrudniła w ostatnich trzech latach w zakładach na całym świecie ponad 120 absolwentów szkół wyższych, głównie inżynierów. Oni także będą coraz silniej decydować o międzynarodowym znaczeniu firmy.

W Bielsku - Białej, 12 lipca odbyło się drugie z międzynarodowych spotkań ścisłego kierownictwa Grupy Teksid z polskimi absolwentami. Przybyła dwunastka młodzieży z Teksid Poland; pozostali pracują na zagranicznych stażach. Regułą w Teksidzie są wyjazdy nowoprzyjętych do włoskiej siedziby firmy w Carmagnola niedaleko Turynu. Przebywają tam około dwóch lat, poznając organizację przedsiębiorstwa, styl pracy i stosunek do niej w innych warunkach gospodarczych. Przyswajają sobie klimat jaki towarzyszy wysiłkowi ludzi pracujących w tempie narzucanym bezpośrednio przez silną międzynarodową konkurencję.

Pierwsze takie spotkanie z absolwentami przyjętymi do zakładów firmy we Włoszech odbyło się pod koniec maja w Teksid Italia. Po młodych Włochach i Polakach, z dyrekcją Teksid spotkali się w połowie lipca młodzi Brazylijczycy.

Spotkania poświęcone specjalnie młodym pracownikom zorganizowano Teksidzie po sondażu przeprowadzonym



w tym roku wśród absolwentów zatrudnionych począwszy od roku 1996. Spotkania miały na celu zebranie wrażeń z pierwszych lat pracy oraz propozycji na temat ułatwienia młodym pracownikom zaaklimatyzowania się w przedsiębiorstwie. Kierownictwo Teksidu uważnie przestudiowało wyniki sondażu. Młodzi przede wszystkim krytycznie ocenili brak pełnej informacji na temat wyznaczonych obowiązków i zakresów związanej z nimi odpowiedzialności. Podkreślając jednocześnie znaczenie

szkoleń i stażów dla rozwoju zawodowego.

Młodzież zjawiała się na bielskim spotkaniu dobrze przygotowana pod względem merytorycznym. Reprezentujący Teksid Paolo Filomeni, Dyrektor Generalny Grupy i Prezes Zarządu oraz kierujący Służbą Personalną i Organizacji Maurizio Scotti, przybyli bogatsi o doświadczenia ze spotkania z włoskimi rówieśnikami polskich inżynierów.

Krótkie wprowadzenie dyrektora Filomeni zawierało ważne dla słuchaczy informacje. Tek-▶



Według naukowców z London Business School, przemysł przechodził w swojej historii trzy fazy. W czasie trwania pierwszej, przedsiębiorstwa uzyskiwały korzyści przede wszystkim dzięki udanym inwestycjom kapitałowym. Druga faza charakteryzowała się intensywnym inwestowaniem w technologię. Trwająca obecnie trzecia faza, wyróżnia się przede wszystkim angażowaniem w rozwój firm zasobów wiedzy jaką dysponują. Zarządzanie kapitałem wiedzy jest znacznie trudniejsze aniżeli finansami czy technologią. Wymaga dużej staranności i uwagi. Doprowadzenie do sytuacji, w której wiedza indywidualna jednostek, przeniesiona zostanie na całe przedsiębiorstwo i zadecyduje o jakości jego zasobów intelektualnych, oznaczać będzie osiągnięcie ważnego punktu wyjścia do uzyskania przewagi nad konkurencją. Temu między innymi służy w grupie Fiat projekt Professional. Jego ważną częścią jest praca z młodzieżą.

► sid znajduje się w przededniu zasadniczych zmian strukturalnych, które przyniosą znaczną decentralizację uprawnień i kompetencji na poszczególnych rynkach. Nastąpi również reorganizacja, której efektem będzie osiągnięta satysfakcja klientów na całym świecie. 30 kwietnia br. przedsiębiorstwo zakończyło wszystkie czynności związane z niezwykle ważną dla dalszych losów firmy transakcją, jedną z największych w historii Grupy. Zakupiono zakłady odlewnicze Renault. Cztery z nich znajdują się we Francji, (odlewnia aluminium w Cléon, odlewnia Du Poitou, spółki Bretonne de Fonderie i de Mecanique oraz Métallurgique du Temple), a także Fundição Portuguesa w Portugalii. Dla młodych pracowników Teksidu fakt ten nie oznacza jedynie kolejnego manewru, mającego wzmocnić firmę i rozszerzyć jej rynki. To także sygnał dla wchodzących w świat Teksidu młodych ludzi, że ich szanse rozwoju stale się zwiększają. Paolo Filomeni wskazał na wszechstronną aktywność przedsiębiorstwa, umożliwiającą młodym ludziom zaspokajanie ambicji, stwarzającą sposobność ciągłego kształcenia i twórczego spożytkowania energii. Rzeczą niezwykle ważną jest wsłuchiwanie się w opinie pracowników, bo na tym przecież, między innymi, polega praktyczne stosowanie kluczowych wartości Grupy Fiat.

Młodzi Polacy w Teksidzie zorganizowali się w dwie grupy. Każda z nich prezentowała ten sam zestaw problemów, ale z nieco innego punktu widzenia.

Najczęściej dyskutowano o problemach adaptacji młodych pracowników i tutaj mówiono w zasadzie jednym głosem.

W Grupie istnieje instytucja opiekunów nowoprzyjętych, zwana z angielska tutorship. Zadaniem owych tutorów — pracowników starszych i doświadczonych — jest wprowadzanie młodych w świat pracy, dostarczanie im informacji o regułach obowiązujących w firmie i zasadach rządzących wewnętrznymi zależnościami.

Uczestnicy spotkania zwracali uwagę Paolo Filomeni, że znajomość własnej roli i miejsca w całości struktury firmy bardzo ułatwia pracę pracownikom z krótkim stażem. W tej dziedzinie młodzi również widzieli większą rolę opiekunów. Zgodzono się, że w kontaktach młodych pracowników z tutorami, musi mieć

miejsce obustronna komunikacja, której towarzyszyć powinno wzajemne zaufanie. Jednym z postulatów silnie akcentowanym przez naszych inżynierów, była potrzeba budowania podobnego klimatu zaufania pomiędzy przełożonymi i podwładnymi. Postulat ten P. Filomeni i M. Scottia uzupełnili o konieczność widocznego dla przełożonych zaangażowania w realizację nowych zadań ze strony młodych.

Innym problemem, jaki pojawił się w dyskusji, była dokładność określania programów stażowych. Kwestia ta ujawnia się dopiero podczas wymiany doświadczeń pomiędzy uczestnikami praktyk z różnych miejsc i w różnym czasie. Uwagi na ten temat wzbudziły szczególne zainteresowanie Paolo Filomeniego, podobnie jak wzmianka o tym, że profesjonalizm osób odpowiedzialnych za adaptację młodych pracowników nie polega jedynie na dużym doświadczeniu zawodowym. Ważne są również inne cechy, np. umiejętności pedagogiczne, zdolność przekazywania wiedzy i znajomość realiów przedsiębiorstwa. Wyniki sondażu poprzedzającego spotkania z młodzieżą Teksidu także wskazy-

wały na tę kwestię, jako ważną. Prezes Zarządu i Dyrektor Generalny zapowiedział, że wnioski, jakie wynikają z głosów młodej kadry, będą szczególnie wnikliwie analizowane i staną się podstawą doskonalenia systemu stażów i adaptacji. Ocena sytuacji w tej dziedzinie przeprowadzona przez Dyрекcję Teksidu i uwagi uczestników spotkania — jak powiedział P. Filomeni — „biegną równoległymi torami”. Takie podobieństwo jest niezbędnym elementem powodzenia w procesie usprawniania i wzbogacania metod codziennej pracy. To także jeden z ważnych składników dążenia do doskonałości. Globalizacja — nieunikniona przyszłość całego koncernu, oznacza dla wszystkich jego członków nowe wyzwania i nowe szanse. Świat gwałtownie się kurczy, głównie za sprawą nowych technik komunikacyjnych i szybkości, z jaką ludzie przemieszczają się między kontynentami. Przemysł dotrzymuje kroku tym przemianom. Pracujący w nim ludzie muszą być przygotowani do posługiwania się w pełni skomputeryzowanym instrumentarium wymiany informacji, ale również powinni być gotowi do zmiany miejsc pracy, nie tylko w obrębie jednego miasta czy kraju. Za rzecz bezdyskusyjną uznano biegłe opanowanie języków obcych, głównie włoskiego i angielskiego. Osoby chcące osiągnąć w przedsiębiorstwie pozycję odpowiadającą ich ambicjom, „skazane są” na wszechstronność. Uwzględniać to należy w szkoleniach młodych pracowników.

Mówiono także o innym rodzaju aspiracjach młodych pra-

cowników Teksidu. Dyskutowano o relacjach pomiędzy wynikami pracy, a wynagrodzeniem. Panowała zgoda, że regulować ją muszą jasno określone kryteria.

Paolo Filomeni z pewnym zaskoczeniem zauważył wśród

ru wśród dyplomantów z kierunków metaloznawczych. Faktem jest, że kobiety coraz częściej zdobywają zawody do tej pory tradycyjnie męskie, ale widocznie nie pociąga ich jeszcze tak bardzo praca przy płynnym żelwie, aluminium czy magnezie.



obecnych brak kobiet. Pytanie, czy to polska specyfika, że na kierunkach metalurgicznych jest niewiele studentek, pozostało bez jednoznacznej odpowiedzi. Teksid, jako firma globalna i wymagająca aktywności nie tylko produkcyjnej, na szczęście nie ogranicza się wyłącznie do nabo-

Teksid potrzebuje nie tylko inżynierów-metalurgów, ale — zdaniem Paolo Filomeniego — także absolwentów wyższych uczelni innych specjalności. Dlatego przyszłoroczne, letnie spotkanie Dyrekcji Teksid Group z polskimi absolwentami, może być bardziej kolorowe i pachnące. ■

Olbrzym zszedł z pl



Audyt kontrolny w pełni potwierdził zgodność systemu jakości New Holland Bizon w Płocku z normą ISO 9001. Po raz drugi w tym roku maszyny i ciągniki NHB ruszyły w Polskę, aby pokazać, jak pracują w warunkach polowych. Wielokrotnie zapowiadany, pojawił się polski TC 59, kombajn olbrzym, jako wyrób tak zwanej platformy.

Paweł Tomaszewski, Jerzy Wróbel

Projektowanie kombajnów, produkcja i serwis, czyli wszystkie rodzaje działalności przedsiębiorstwa, były dwa lata temu przedmiotem analizy zakończonej przyznaniem spółce znanej wówczas jako Bizon sp. z o.o. Certyfikatu ISO 9001. Audyt kontrolny, sprawdzający funkcjonowanie firmy zgodnie z normami Systemu Zapewnienia Jakości wykazał, że jest ona bez zarzutu. Niemiecka TÜV Management Services GmbH z Monachium wręczyła Pełnomocnikowi Dyrekcji d. s. Syste-

mu Zapewnienia Jakości, Zbigniewowi Piskorskiemu certyfikat z nową nazwą firmy – New Holland Bizon Sp. z o.o.

W związku z wejściem przedsiębiorstwa do grupy kapitałowej Fiata, zmieniono „Księgę Jakości” oraz wszystkie dotychczasowe procedury. Dostosowano je do standardów obowiązujących w New Holland.

Po dwumiesięcznych przygotowaniach, po raz drugi w tym roku, wyruszyła z New Holland Bizon kawalkada pojazdów. Na trasę wyjechały cztery kombajny i sześć ciągników, by podczas po-

lowych pokazów przybliżyć polskim rolnikom ofertę handlową płockiej spółki.

W ekipie znaleźli się doświadczeni pracownicy NHB. Józef Dębski i Henryk Jakubowski reprezentowali dział marketingu, a Wolfgang Clausen organizował pracę na polach. Dziewięciu operatorów - mechaników obsługiwało maszyny, sprzęt demonstrowali specjaliści z centrum szkoleniowego New Holland z Basildon w Anglii. W pokazach uczestniczyli również przedstawiciele Zarządu: Sławomir Sikora, Szef Marke-

atformy



tingu, Mirosław Tokaj, Szef Sprzedaży oraz Adam Sulak, specjalista d. s. marketingu.

Współorganizatorami pokazów byli dealerzy NHB, którzy wybierali miejsca pokazów, dbali o propagowanie imprezy wśród okolicznych mieszkańców oraz przygotowywali poczęstunek dla rolników. Tablice informacyjne ułatwiały dojazd, a nad wszystkim widoczne były bandery firmowe New Holland. Duże wrażenie robił wóz-pawilon recepcyjny, gdzie rozmawiano z potencjalnymi klientami oraz wyświetlano filmy o New

Holland i jej wyrobach. Do pokazów zaproszono polskie i zagraniczne firmy produkujące pługi i agregaty siewno-uprawowe, m. in. Unię Grudziądz, Lemken, Kverneland i Väderstad. Sprzęt tych firm pracował razem z ciągnikami New Holland.

Przed wyruszeniem na pola udzielano dodatkowych informacji i odpowiadano na liczne pytania. Tłoczno było przy stoiskach promocyjnych, gdzie pracownicy marketingu – Hanna Załęska i Dariusz Ciemiecki udostępniali zainteresowanym



foldery reklamowe oraz rozprawdzali ankiety, w których rolnicy odpowiadali na pytania dotyczące swoich gospodarstw, wyposażenia technicznego oraz planowanych zakupów i inwe- ►



stycji. Wśród osób, które wypełniły ankiety rozlosowano upominki. Pokazom towarzyszyło duże zainteresowanie dziennikarzy lokalnych i centralnych mediów.

Potem kombajny ruszyły na pola. Doskonale znany naszym rolnikom niebieski Bizon Rekord, a za nim produkowany już w Płocku New Holland Bizon TC 59 oraz modele TC 56 i TX 64, które przyjechały z belgijskiej fabryki w Zedelgem. Zbierały pszenicę, żyto i inne uprawy. Za nimi, na wykoszonych polach wyjeżdżało

sześć ciągników o mocy od 55 do 240 KM. W zależności od miejsc pokazów, ciągniki współpracowały z wieloskibowymi pługami tradycyjnymi, obracalnymi, agregatami ścierniskowymi i siewnymi. Wszystkie maszyny otoczone były przez grupki rolników, którzy mogli sami poprowadzić kombajny i traktory, siedząc wygodnie w nowoczesnych, często klimatyzowanych kabinach. Z dużą wnikliwością analizowali jakoś

pracy sprzętu i dopytywali się prawie o wszystko.

Pracownicy New Holland pozostawiali do dyspozycji gości jeszcze długo po zakończeniu pokazów. Informowali o możliwościach zakupu, warunkach kredytowych, udostępniali dodatkowe dane techniczne.

Polscy rolnicy bardzo chętnie wymieniliby swój nierzadko starszy i zużyty sprzęt na nowszy, bardziej ekonomiczny i zaawansowany technologicznie. Z drugiej strony, w rozmowach często powracał temat trudnej sytuacji finansowej naszego rolnictwa, która utrudnia dorównanie europejskim standardom.

Sprzęt produkowany przez New Hol-





land, mimo że dla wielu oglądających trudno osiągalny, spotkał się wszędzie z dużym zainteresowaniem i – co najważniejsze – zyskał jednoznacznie pozytywną ocenę ze strony polskich rolników.

Szerokość robocza 6,1 m, silnik o mocy 220 koni mechanicznych, powierzchnia sit 4,67 m², zbiornik siana 6,7 m³, wysoka

wydajność, komfortowa, klimatyzowana kabina i wyjątkowa łatwość obsługi, to najkrótsza wizytówka nowego 12-tonowego kombajnu hollandowskiego TC 59. Od dawna o nim pisano i mówiono. W Fiacie Wokół Nas gościł kilkakrotnie. Dotychczas produkowany wyłącznie przez New Holland Kurytyba w brazylijskim stanie Parana, zyskał opinię jednej z najlepszych tego typu maszyn na świecie.

W Polsce powstał dzięki platformie. Tym terminem w Grupie Fiata określa się nową formę pracy zespołowej w grupach problemowych. Tak pracowano przy Seicento, tak pracuje się przy opracowywaniu każdego nowego wyrobu we wszystkich spółkach koncernu na świecie.

Platformy nie są formalnym elementem statycznej struktury organizacyjnej. Grupy robocze w ramach platformy realizują zadania przekraczające istniejące podziały organizacyjne. W skład platform wchodzi specjaliści i kierownicy, którzy pracują tam stale lub okresowo w zależności

od bieżącej sytuacji. Członkowie grup ponoszą odpowiedzialność w ramach wyznaczonych celów. Uzupełniają strukturę organizacyjną, ale jej nie zastępują. Skład zespołów może zostać poszerzony o obecność osób spoza firmy. Istnieje też możliwość powoływania konsultantów i doradców. Platformy pracują także nad udoskonalaniem wyrobów.

W New Holland Bizon, w skład platformy zajmującej się kombajnem TC 59 weszły osoby reprezentujące cały profil organizacyjny firmy, od jakości, poprzez konstrukcję, produkcję, finanse, marketing, koszty i zasoby ludzkie. Wszyscy spotykają się nie rzadziej niż raz na dwa tygodnie. Platforma TC 59 jest pierwszą tego typu organizacją powołaną w NHB. Na razie polski zespół korzysta z pomocy brazylijskich kolegów, ale w roku 2000, udział płockiej spółki w produkcji TC 59 wyniesie już około 60 procent. ■

*Zdjęcia: Jerzy Wróbel
Współpraca: Zbigniew Pokorski*

NEW HOLLAND BIZON PŁOCK
zaprasza
na pokazy pracy kombajnów i ciągników
z narzędziami uprawowo-siewnymi

Miejsca pokazów na mapie przedstawione są w sposób przybliżony.
Dla i miejsca prezentacji podajemy na sąsiedniej stronie.
Dokładne informacje można uzyskać u współorganizatorów oraz w New Holland Bizon Plock

1 Piekosz - Brzezina tel. 056 483 40 21	2 Agroland - Legnica tel. 076 850 61 12
3 Agroma - Opole tel. 077 454 54 88	4 Agroland - Przytyk tel. 046 610 00 14
5 Fino - Chelm tel. 082 565 51 52	6 Polanowice - Plock tel. 024 262 94 83
7 Rellech - Brzozza tel. 052 381 04 15	10 ZNCMR - Zakrzewo Nowe tel. 086 271 36 84

New Holland Bizon Sp. z o.o.
09-407 Plock, ul. Odrobna 25
tel. 024 367 14 90, 262 95 26 fax 024 262 40 61

FIAT AUTO

FIAT PUNTO

- NOWY GATUNEK





Nie jest rzeczą łatwą odnieść sukces zaprojektowanemu samochodowi, jeżeli model ma zastąpić poprzedni, którego w ciągu pięciu lat sprzedano prawie cztery miliony. Strategia jaką obrał Fiat polega na odnowie uwzględniającej tradycję i przeszłość.

Zaprezentowane w lipcu Punto, jest samochodem nowym pod każdym względem, za wyjątkiem tych aspektów, które zadecydowały o sukcesie jego poprzednika: wygodne wnętrze, bezpieczeństwo, komfort, zachowanie na drodze i oszczędność w eksploatacji.

Odważny styl

Przód jest gładki, bez wlotu powietrza; wymiary nadwozia uwzględniają maksymalną wygodę wnętrza; światła tylne umieszczono pionowo na słupkach. Przy wyborze tego ostatniego rozwiązania przeważał aspekt funkcjonalny (widoczność, a zatem bezpieczeństwo) nad estetycznym. Cała reszta to nowość odmienna od rozwiązań zastosowanych we wcześniejszych modelach Fiata i tych, które pojawiły się ostatnio w segmencie „B”. Nadwozie Punto odbiega od kształtów kanciastych jak i zaokrąglonych, zainspirowanych „biodesignem”. Bryły są „pełne”, a wprowadzone przetłoczenia nadają zmienność formie i kształtują indywidualną charakterystykę wersji trzy i pięćdrzwiowej.

Według badań rynkowych, klientów modeli trzydrzwiowych i pięćdrzwiowych różni wiek, zwyczaje, preferencje

i wymagania. Centro Stile Fiata podjęło się więc realizacji dwóch wersji, których wygląd świadczy o ich odmiennym powołaniu.

Punto trzydrzwiowe jest, dynamiczne, agresywne. Punto pięćdrzwiowe – stateczniejsze, oddające walory samochodu przestronnego i przytulnego. Są to dwa samochody powstałe w wyniku dwóch odmiennych interpretacji jednego stylu. Przód samochodów charakteryzują przeźroczyste osłony świateł pozwalające wejrzeć do wnętrza reflektorów. Nowy znak firmowy odwołuje się do sławnych modeli Fiata z lat dwudziestych i stanowi idealną więź z tradycją firmy. Zderzak jest inny dla każdej wersji, lecz podstawowe różnice wersji trzydrzwiowej i pięćdrzwiowej widoczne są przede wszystkim w części tylnej samochodów. W pierwszej wersji tył samochodu jest „zanurzony”, wyobraźnia podsunęła stylistom Fiata możliwość spłaszczenia bryły od góry i z tyłu. W drugiej wersji, styliści podkreślili obecność bagażnika, czyniąc z niego charakterystyczny element.

Także przetłoczenia dzielące bok samochodu, kształtują się odmiennie w obu wersjach. Model trzydrzwiowy nabiera zwartego, muskularnego wyglądu, pięćdrzwiowy – wydaje się obszerniejszy i bardziej ►



►przeszkłony. Odmienne są także światła tylne: w trzydrzwiowym – o ostrych krawędziach, wysuwające się poza linię nadwozia, natomiast w wersji pięciodrzwiowej – wkompo-

realizowanie pomysłów na monitorze.

Jakość osiągnięta przez trójwymiarowe graficzne programy, pozwoliła, w przypadku modelu Punto, na dokonanie



nowano je w linię nadwozia.

To, czego nie można zauważyć gołym okiem, to udział technologii w kreowaniu wzornictwa. Już od kilku lat komputer wspiera rękę projektanta umożliwiając stylistom zmate-

właściwej selekcji rozwiązań. Obraz wirtualny jest bowiem tak bliski rzeczywistości, że czyni prawie zbędnym tworzenie modelu rzeczywistego. Także pod tym względem Punto jawi się jako samochód roku 2000.

Przyjazna technologia

Fiat od zawsze przewodzi w segmencie samochodów kompaktowych. Pozycję tę zawdzięcza modelom prezentującym nowatorskie i prekursorские rozwiązania w zakresie zespołów mechanicznych i technologii. Podobnie w przypadku Nowego Punto. Cztery są bowiem nowości, które model wprowadza do segmentu B: od elektrycznego wspomaganie układu kierowniczego, po silnik JTD; od dotychczas nieznanego rozwiązania w zakresie zawiesznień tylnych, po skrzynię biegów Speedgear. Na szczególną uwagę zasługuje system elektrycznego wspomaganie układu kierowniczego dualdrive. Urządzenie zintegrowane jest z kolumną kierownicy i wyróżnia się korzystnie od tradycyjnego, hydraulicznego wspomaganie: jest ciche (dzięki wyeliminowaniu pompy hydraulicznej), zużywa mniej energii i w konsekwencji jest bardziej (o 3%) oszczędny. Zmieniający się stopień wspomaganie w zależności od prędkości zwiększa precyzję prowadzenia. Zastosowany w Fiacie Punto system pozwala na wybranie jednego z dwóch programów wspomaganie. Pierwszy – umożliwia maksymalne dopasowanie prowadzącego do samochodu i sprawdza się doskonale na trasach mieszanych poza miastem; drugi – redukuje do minimum wysiłek kierowcy i jest świetny w parkowaniu i jeździe miejskiej. Do jego uruchomienia służy przycisk „city”, usytuowany centralnie





na desce rozdzielczej. Przy prędkości powyżej 70 km/h oba programy używają jednakową siłę wspomagania i gwarantują właściwe zachowanie kierownicy przy dużych prędkościach. W modelu Punto Sporting (ze skrzynią sześciobiegową) oba programy elektrycznego układu wspomagania kierownicy połączone są z funkcją pedału przyspieszania.

szczenia połączonego z silnikiem w systemie drive by wire. Inną nowością w Fiacie Punto jest rewolucyjna technologia systemu Common Rail w silniku 1.9 JTD turbodiesel o wtrysku bezpośrednim. Po raz pierwszy system ten został wprowadzony do modelu z segmentu B. Jak powszechnie wiadomo, w silnikach JTD ciśnienie wtrysku nie zależy od ilości obrotów silnika, lecz jest sterowane w sposób niezależny przez elektroniczne urządzenie. Ponadto, dzięki bar-

i zmniejszyć zużycie paliwa o 15% w stosunku do podobnego silnika ze wstępną komorą spalania. Przy pojemności 49 litrów oleju napędowego, Punto 1.9 JTD może przejechać 1000 kilometrów w cyklu mieszanym i nawet 1225 w cyklu pozamiejskim.

Trzecią technologiczną nowością Punto jest zawieszenie tylne. Podczas gdy w zawieszeniu przednim zastosowano klasyczny model McPherson, dopracowany według najnowszych doświadczeń zdobytych przez Fiat, w tyle zastosowano układ z „osią skrętną”, który powraca do łask dzięki nowej technologii konstrukcyjnej. Zawieszenia tylne składa się bowiem w Fiacie Punto z dwóch wahaczy wzdłużnych połączonych belką skrętną skonstruowaną w oparciu o nowatorską technologię odlewu. Wykonana została z bardzo wytrzymałej stali, jest zatem sztywna, solidna i lekka. Ponadto, w odróżnieniu od in-



Przy włączonej funkcji „city” przyspieszanie – zwykle szybkie i dynamiczne – staje się bardziej łagodne i stopniowe. Efekt taki jest możliwy dzięki „elektronicznemu” pedałowi przyspie-



dzo krótkiemu wtryskowi wstępnemu oleju napędowego, możliwe jest uzyskanie łagodniejszego spalania. Te właściwości pozwalają silnikowi poprawić osiągi średnio o 12%



nych modeli, element ten został umieszczony w Punto pod podłogą umożliwiając uzyskanie większej powierzchni ładunkowej; w wersji pięciodrzwiowej pojemność bagażnika jest ▶



► największa w segmencie.

Listę nowości technologicznych zamyka Speedgear, elektronicznie kontrolowana nowatorska przekładnia automatyczna bezstopniowa. W tego typu mechanizmach układ rozsuwanych kół pasowych z paskiem metalowym pozwala uzyskać bezstopniową zmianę przełożeń zapewniając o wiele większy zakres przełożeń niż w tradycyjnych przekładniach automatycznych. Ponadto urządzenie to daje możliwość dokonania wyboru pomiędzy całkowicie automatycznym prowadzeniem (w tym przypadku zachowując się jak normalna przekładnia automatyczna) a ręcznym, z sekwencyjnym włączaniem biegów. A zatem dwie przekładnie w jednej, ale to jeszcze nie wszystko. W sterowaniu automatycznym prowadzący ma do dyspozycji także dwa programy działania: jeden skierowany na osiągi, drugi na komfort. Kierowca ma zawsze do wyboru je-

przyspieszenia. Wersja Punto ELX posiada sześć biegów, Punto Sporting – siedem. Każda zmiana biegu jest wyświetlana. Po zatrzymaniu samochodu urządzenie ustawia się automatycznie na pierwszym biegu – gotowe do następnej podróży. ■



den z trzech trybów prowadzenia: dwóch automatycznych (D) i jednego ręcznego (TIP). W tym ostatnim przypadku do zmiany biegu nie jest konieczne zdejmowanie nogi z pedału



ŻYCIE JEST PIĘKNE... W SAMOCHODZIE

Przytulny i praktyczny nowy Fiat Punto jest kompaktowy z zewnątrz i przestronny we wnętrzu. 3,80 m długości oraz 1,66 m szerokości to idealne wymiary, aby zwinnie poruszać się po mieście i nie mieć kłopotu z parkowaniem. Wnętrze pojazdu o pojemności 3 m³. może pomieścić wygodnie pięć dorosłych osób co w tej kategorii jest rekordem.

FUNKCJA OPÓŹNIAJĄCA WYŁĄCZANIE REFLEKTORÓW

Po wyłączeniu silnika, odpowiednie urządzenie pozwala na pozostawienie włączonych świateł mijania na czas od 30 sekund do 5 minut co umożliwia oświetlenie bramy, garażu, bądź drzwi do domu. Oświetlenie wnętrza pojazdu gaśnie kilka sekund po zamknięciu lub otwarciu drzwi.

FOTELE

Fotel kierowcy można przesunąć do tyłu o 22 cm co umożliwia wysokim osobom zajęcie wygodnej pozycji za kierownicą. Szerokość wnętrza na wysokości ramion osób podróżujących z przodu pojazdu wynosi 135 cm w wersji trzydrzwiowej i 136 cm w wersji pięciodrzwiowej – prawdziwy rekord.

KLIMATYZACJA

Objętość powietrza poddanego działaniu klimatyzatora wynosi 380 m³. na godzinę; to tyle, ile mieści się w mieszkaniu o powierzchni 130 m². Najważniejszymi atutami systemu wentylacyjnego są: ciche działanie – 64 decybele wobec 68 stanowiących średnią w segmencie, oraz wysoka moc: przy temperaturze +35 stopni na zewnątrz, w 15 minut ochładza powietrze we wnętrzu do 24 stopni.

WYCISZENIE

W nowym modelu Punto hałas został zredukowany u źródła. Ponadto wnętrze pojazdu zostało wyciszone za pomocą specjalnych materiałów dźwiękochłonnych. Przy szybkości 120 km/h

wskaznik artykulacji, który określa możliwość prowadzenia rozmowy przy normalnej sile głosu, wynosi 58 – jedna z najlepszych wartości w segmencie.

SCHOWKI NA PRZEDMIOTY

Wśród 26 schowków na przedmioty, występujących w pięciodrzwiowej wersji ELX (niewiele mniej w innych wersjach wyposażenia) znajdują się również dwa uchwyty na szklanki (w centralnej pozycji na konsoli). Jest to przykład zaprojektowania przestrzeni wewnętrznej z myślą o każdym drobiazgu.

„INTELIGENTNE” PODNOŚNIKI SZYBY

Działają do dwóch minut po wyjęciu kluczyków ze stacyjki. Jeżeli po zatrzymaniu samochodu zapomnimy zamknąć szyby, można to uczynić bez konieczności przekręcania kluczyków w stacyjce. System ten, ze względów bezpieczeństwa, jest aktywny do momentu otwarcia drzwi.

SYSTEMY TELEKOMUNIKACJI CYFROWEJ

Do wyboru istnieją dwa rodzaje radioodtwarzaczy samochodowych zintegrowane (na życzenie) z deską rozdzielczą i wyposażone w zabezpieczenie przed kradzieżą. Również na życzenie można umieścić przystawkę do telefonu komórkowego, wielokrotny odtwarzacz płyt kompaktowych (na pięć płyt) i zamontować połączony z radioodtwarzaczem system nawigacji satelitarnej.

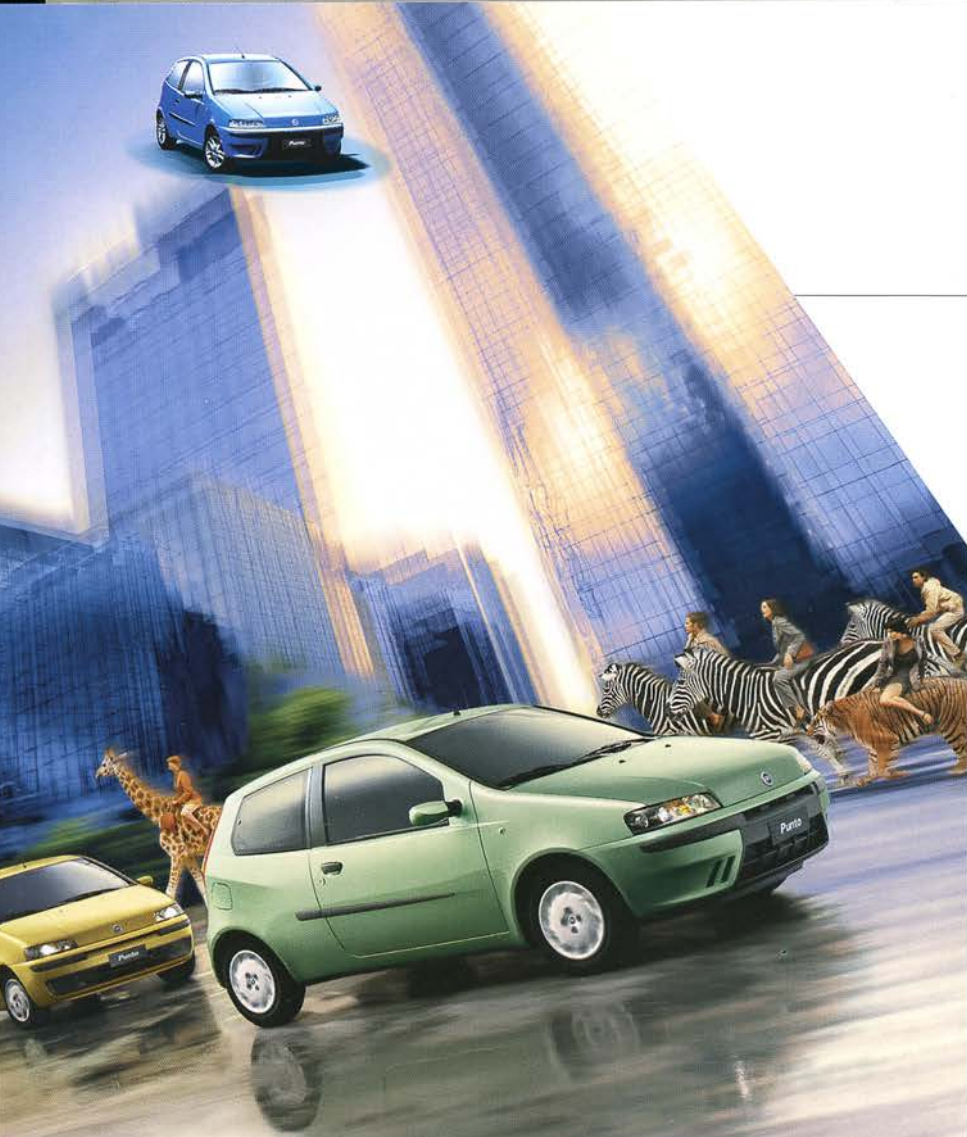
BAGAŻNIK

W wersji pięciodrzwiowej pojemność bagażnika wynosi 297 litrów i jest największa w tym segmencie. Regularny kształt i łatwy dostęp pozwalają na szybkie załadowanie walizek i toreb całej rodziny łącznie z zabawkami dzieci.



fiat wokół nas





Na planie filmowym wśród zwierząt

Wyobraźcie sobie Państwo miasto, którego mieszkańcy przesiadają się z samochodów na zwierzęta, podobnie jak auto, wyrażające charakter ich właścicieli. Nowy model Punto wśród słoni, tygrysów, żyraf i bawołów jako przedstawiciel „nowego gatunku”. Oto fantastyczny scenariusz filmu reklamującego nowy kompaktowy model Fiata. W sposób, bezpośredni, prosty lecz intrygujący, ma wyjaśnić nowości technologiczne i stylistyczne samochodu.

Kampania reklamowa zrywa z tradycyjnymi regułami. Nie rozwija żadnego wątku lecz pobudza wyobraźnię widza, aby skutecznie przekonać o niepowtarzalności

wyróżniającej nowy samochód. Jest to najbardziej trafny sposób, aby w kilku sekundach opowiedzieć o samochodzie nazwanym „Szokiem generacyjnym”, „Modelem trzeciego tysiąclecia”, „Zwycięskim cudem” przez prasę, która również użyła takich określeń jak: „Punto – punktem odniesienia”, „Jeden bieg więcej dla Punto”.

Slogan reklamowy wzmacnia i uzupełnia przekaz: „W dżungli codzienności lepiej poruszać się ze stylem. Nowe Punto. Nowy gatunek”.

Pierwszoplanową rolę odgrywa samochód, drugoplanową – tygrysy, lwy, żyrafy, zebry, słonie, bawoły, wielbłądy i hipopotamy.

Łącznie 95 zwierząt, które zebrano piętnaście dni przed rozpoczęciem zdjęć w studio filmowym Paramount Pictures w Hollywood. Pod czujnym okiem przyjaciół zwierząt z American Humane Association, czworonogi poznawały się nawzajem i przyzwyczajały do samochodów. Technicy ekipy filmowej mieli też czas, aby zaradzić małym (i niekiedy zabawnym) problemom jakie mogą powstać przy pracy z dużymi zwierzętami. Choćby takim jak konieczność zmniejszenia pasów na przejściu dla pieszych do wymiarów prostych kwadracików, gdyż tylko taki widok zatrzymywał żyrafy. Albo częste przerywanie zdjęć, gdyż słonica Tai szybko się męczyła. Albo konieczność przykrywania dróg na planie filmowym setkami metrów czarnego nakrycia, aby zwierząt nie płoszyło odbijające się światło.

Kiedy jednak ruszyła kamera filmowa, wszystko poszło gładko.

Duży zakres prac montażowych powierzono firmie Digital Do-main, która zrealizowała tak znane filmy jak: Titanic, Piąty element czy Terminator. Niektóre sceny wymagały nałożenia obrazu ludzi i tych zwierząt, których nie da się normalnie dosiąść oraz połączenia nakręconych scen w jedną całość jak przy tworzeniu collage'u.

Kampania reklamowa prowadzona będzie przez prasę, kino, telewizję we wszystkich krajach europejskich.

Film nakręcony został w trzech wersjach: jednonominutowej dla kina, oraz 45 i 30 sekundowych dla telewizji. Realizował go jeden z najlepszych reżyserów reklam na świecie – Eric Saarinen. ■

Polski akcent w nowym Punto

Mieli pomagać, a pracują na równi z włoskimi kolegami. Samochód, który nosił roboczą nazwę Punto 188, okazał się całkiem nowym modelem, nie tylko z wyglądu.

Owyjeździe do zakładu Fiata w Melfi, około 130 kilometrów na wschód od Neapolu, grupa polskich pracowników zakładów Fiat Auto Poland w Tydach i Bielsku-Białej, dowiedziała się już w kwietniu. 26 lipca cała jedenastka kierowana przez Marka Grudowskiego znalazła się we Włoszech. Wszyscy są doświadczonymi fachowcami, wieloletnimi pracownikami, dla których samochody nie mają praktycznie żadnych tajemnic. Marek mówi, że do pracy w nowoczesnym zakładzie Fiata w Melfi, pierwszym zbudowanym według koncepcji fabryki zintegrowanej, przystąpili bez żadnych kompleksów, niemal z marszu. W skład jednoosobowego zespołu weszło trzech bielszczan i ośmiu tyszan. W momencie wyjazdu nie do końca wiedzieli, czy będą pracować przy nowym samochodzie i czy rzeczywiście tak bardzo różni się on od poprzednika nie tylko wyglądem zewnętrznym, i wyposażeniem wnętrza. Jako fachowcy natychmiast ocenili, że prawdziwe różnice kryją się pod maską. Nowe Punto jest wprost nafaszerowane elektroniką. Polacy tak szybko poznali ten samochód, że dla swoich włoskich kolegów byli równorzędnymi partnerami. Często zdarzało się

nawet, że pytano ich i radzono się w bardziej skomplikowanych przypadkach.

Pracownicy Melfi przyjęli polski team bardzo życzliwie, choć początku dziwiono się, że przyjeżdżają ludzie, mający w przyszłości produkować nowy samochód Fiata gdzieś na północy Europy. Kolejne tygo-

Grudowski, Andrzej Bożek, Stanisław Baniak, Wiesław Frycz, Wojciech Kot, Ryszard Kubajewski, Leszek Malec, Grzegorz Mikołajek, Jarosław Piechota, Tomasz Szewczak, i Wiesław Szywacz pobyt w Melfi uważają za bardzo udany pod każdym względem. Szczególnie wysoko oceniają organizację pracy w su-



dnie były bardzo pracowite. Nie pozostawało zbyt wiele czasu na życie towarzyskie, ale i tak zawiązało się wiele sympatii i przyjaźni. W czasie weekendów organizowano wyjazdy po malowniczych okolicach Kampanii i nad morze. Ekipa „zaliczyła” ich trzy: Adriatyk, Morze Tyrreńskie i Jońskie. Oddano im do dyspozycji dwa samochody, w tym mikrobus Ulysse, dlatego mogli się swobodnie poruszać. Marek

pernowoczesnym zakładzie Fiata. Z dużym uznaniem mówią o panującej tam atmosferze i klimacie, nie tylko dlatego, że to południe Włoch, ale również ze względu na życzliwość włoskich kolegów.

Wymiany produkcyjno-szkoleniowe grup pracowników pomiędzy zakładami Grupy Fiata na całym świecie stały się codziennością. Bez tego trudno wyobrazić sobie globalizację. ■

Sztuka, która jednoczy

Wystawa „Renesans w Wenecji i malarstwo w Północnej Europie w czasach Belliniego, Dürera, Tycjana”, będzie czynna do 9 stycznia 2000 roku. Jest dwudziestą ekspozycją organizowaną w Wenecji w Palazzo Grassi. W myśl nauki jaka płynie z wystawy, sztuka nie jest własnością jednego narodu, lecz dobrodziejstwem wszystkich.

Po raz pierwszy Palazzo Grassi proponuje ekspozycję poświęconą wzajemnym wpływom sztuki północnej części Europy - przede wszystkim Flandrii i Niemiec oraz weneckiej drugiej połowy XV wieku aż do końca XVI wieku. Dotychczasowe badania naukowe poświęcone temu zagadnieniu zaowocowały analizami o dużej wartości historyczno-naukowej. Nie nadarzyła się jednak okazja, aby tak wartościowe pojęcia, refleksje i tematy opracowane dotychczas teoretycznie, przedstawić w formie ekspozycji.

Ów przegląd sztuki jest doskonałą okazją do lepszego poznania ważnego okresu w historii Polski i jej powiązań z pozostałą częścią Europy. Sztuka wkroczyła do Polski w okresie Renesansu, bogata w tradycje kulturowe jakich dostarczały kontakty z dwoma wielkimi średniowiecznymi ośrodkami artystycznymi: pierwszy obejmował środkową Europę z Czechami i Frankonią, drugi - kraje nadbałtyckie, w tym północne Niemcy. Nowe artystyczne tchnienie, jakie wniósł najpierw Renesans a potem Barok, docierały z odległych europejskich ośrodków sztuki. Przede wszystkim jednak z Wenecji, której sztuka - dzięki Tycjanowi i innym artystom - wywarła duży wpływ na największe europejskie szkoły artystyczne. Dlatego właśnie polscy królowie i mecenasi sztuki zapraszali zagranicznych artystów do kraju. Zygmunt I sprowadził do Krakowa włoskich artystów rzeźbiarzy, był wśród nich Bartolomeo Berrecci z Florencji i Gianmaria Mosca - zwany Il Padovano - z Wenecji. Zygmunt August natomiast, zamówił w XVI wieku w warsztatach najwybitniejszych brukselskich artystów całą serię fla-

mandzkich arrasów.

Zamiłowanie polskiej szlachty do sztuki ukształtowało się podczas licznych podróży zagranicznych i studiów przede wszystkim w Padwie, położonej niedaleko Wenecji. Konsekwencją było przejmowanie wzorców artystycznych z regionu Veneto i z Wenecji, nagminnie rozpowszechnione pod koniec XVI wieku i w wieku XVII. Studia bogatej polskiej młodzieży w Padwie i nieustanny podziw polskiej szlachty dla ustroju Republiki Weneckiej, znalazły się u podstaw tej artystycznej orientacji. Wielu weneckich artystów osiedliło się na ziemiach polskich. Od 1450 - do około 1600 roku Wenecja znajdowała się w centrum zainteresowania świata, co niezaprzeczalnie potwierdza aktualna ekspozycja w Palazzo Grassi. Wystawa podejmuje temat artystycznej wymiany między malarzami weneckim a malarzami z północnej Europy, którzy w tym okresie tworzyli w Wenecji i w regionie Veneto. Widoczna jest ona w dziełach takich artystów jak: Dürer i Tycjan, Jan van Scorel i Savoldo, Paolo Fiammingo i Tintoretto. Podczas gdy artyści z północy nadawali szczególnego sensu realistycznym wizerunkom z życia codziennego i przedstawianym pejza-

żom, weneccy artyści uczyli Flamandczyków i Niemców wrażliwości na kolory i klasyczne proporcje postaci. Wszystko to ku zadowoleniu wielkich europejskich dworów, na których zlecenie wykonywano obrazy.

„Renesans w Wenecji i malarstwo w Północnej Europie w czasach Belliniego, Dürera, Tycjana” jest jedną z najcenniejszych wystaw jakie zorganizowanych w Palazzo Grassi. Ogółem wystawiono ponad 200



Plakat wystawy



Andrea Mantegna, Pokłon Trzech Króli



Albrecht Dürer, Portret młodej Wenecjanki



Ludovico Toeput, o przydomku II Pozzoserrato, Koncert w willi



Maestro del Plinio di Londra, Święty Hieronim i alegoria cnoty

dział, które dokumentują prace dziewięćdziesięciu artystów. Obrazy, sprowadzone z piętnastu krajów całego świata, w tym z Polski, pochodzą z około stu zbiorów muzealnych, kolekcji państwowych i prywatnych. Wyjątkową częścią wystawy jest mieszczący się w pięciu salach „Gabinetto dei disegni” (Gabinet rysunków) - prawie sto dzieł, rysunki, ryciny, drzeworyty, manuskrypty, swego rodzaju narzędzia przekazu kultury w tym okresie. Rysunki, prezentowane w Palazzo Grassi, przyczyniały się również do wzrostu zainteresowania mityczną Wenecją, która w XVI wieku była znaczącym w Europie ośrodkiem wydawniczym. Ekspozycja pozwala nam zrozumieć znaczenie otwarcia Polski na światową kulturę. Jest również najlepszym potwierdzeniem tezy, że sztuka nie jest własnością jednego narodu, lecz bogactwem powszechnym.

Vincenzo Maddaloni

ŁUDZIE I LOSY

Ojcowskie *marzenia*



Ryszard Panyło uważa, że w 1941 roku urodził się w polskim Lwowie, choć miasto, dwa lata wcześniej włączone do Związku Radzieckiego, okupowali Niemcy. Opuścił je wraz z rodzicami w 1945 roku.

Powojenny transport, wówczas mówiono – repatriantów, przywiózł ich na Dolny Śląsk. Ciotkę, która została we Lwowie, wywieziono w głąb Rosji. W ostatnim liście, jaki dotarł do Polski, prosiła o oberki z ziemniaków, tłuszcz i grzebień. Potem wszelki śluch o niej zaginął.

W Świerkach pod Wałbrzychem czekało na nich poniemieckie gospodarstwo. Nie byli zachwyceni. Matka przed wojną prowadziła we Lwowie prywatny zakład krawiecki, ojciec był elektrykiem w Teatrze Wielkim. Praca na roli była ostatnią jakiej spodziewali się w nowej Polsce. Dotychczasowych właścicieli gospodarstwa w Świerkach nie zdążono jeszcze wysiedlić; Wagnerowie mieli nadal swój „Heimat” tam, gdzie Panyłowie otrzymali „małą ojczyznę” z przydziału. Dzięki nim, młodszy brat Ryszarda, Zbigniew, którego Wagnerowie traktowali jak syna, nauczył się mówić po niemiecku. Wzajemna zażyłość trwała jeszcze długo po tym, jak Wagnerów zmuszono do opuszczenia Polski. Kiedy również Zbyszek zdecydował się wyjechać na Zachód, Anna i Paul zaprosili go do Dortmundu i pomogli się urządzić.

Matka właściwie nigdy nie pogodziła się z życiem poza dużym miastem. Bardzo pragnęła, aby syn uczył się muzyki – w ten sposób chciała zachować przynajmniej namiastkę tamtego życia, które zabrała wojna. Ryszard mógł wybierać między akordeonem a pianinem. Gdyby zdecydował się wtedy na pianino, pewnie jego losy potoczyłby się inaczej. Ale wybrał akordeon. Dzisiaj w domu Panyłów można zobaczyć markowego Weltmeistersa i przekonać się, że nauka muzyki nie poszła w las...

W latach 60 cała rodzina przeniosła się do Wałbrzycha. Tam Ryszard poznał swoją przyszłą żonę. Rodzice Bogusławy, też pochodzili z kresów wschodnich, a w roku 1945 opuścili ukraiński już wtedy, Borysław. Bulbowie, podobnie jak Panyłowie mieli do wyboru – Ziemię Zachodnie albo Syberię. Nie trudno było wybrać.

Znali się z widzenia. Bogusława pracowała w pralni chemicznej i chcąc poznać przynajmniej imię młodego mężczyzny, który wpadł jej w oko, gdy oddawał bluzę do prania, wertowała setki kwitów poszukując charakterystycznego podpisu. Któregoś dnia wybierała się do kina z koleżanką, ale ta w ostatniej chwili zrezygnowała więc z biletu skorzystał Ryszard. Tak się zaczęło.

Mariusz miał 3 lata kiedy urodził się Wojtek. Wtedy matka zrezygnowała z pracy, aby zająć się domem. Powróciła do pracy dopiero w 1980 roku, w Fabryce Samochodów Małolitrażowych. Rok wcześniej zaczął tam pracować jej mąż. Dzisiaj rodzina Panyłów związana jest z Fiat Auto Poland w Tychach. gdzie z kolei Wojtek poznał swą żonę.



Wspomnienie dzieciństwa

Dlaczego przyjechali do Tych? – Ryszard Panyło ma prostą odpowiedź. Po jedenastu latach zarabiania jako taksówkarz w Wałbrzychu miał już dość. Zniechęciły go rozsypujące się Warszawy i ciągle poszukiwanie części zamiennych do Fiatów 125, bo głównie tych samochodów używali taksówkarze na przełomie lat 60/70. Zmienił zawód jeszcze z jednego powodu. W tamtych latach taksówkarzy uważano za elitę finansową, traktowano jak „prywatniarzy”, którzy śpią na pieniądzach. „Prywaciarza” odsyłano do prywatnych gabinetów le-

karskich, starał się o mieszkanie – mówiono: ma pieniądze, niech sobie zbuduje. Ale chcąc mieć pieniądze nie wystarczyło tylko siedzieć za kierownicą. Koledzy dorabiali handlując dewizami. Ryszard znał niemiecki, ale pójść śladem innych znaczyło balansować na granicy legalności. Na to nie miał ochoty, a o zrobieniu dużych pieniędzy uczciwą drogą, nie było mowy. Marzył o zdobyciu prawa jazdy I kategorii, a jeżdżąc taksówką nie miał szans, bo to nie było zajęcie uważane za zawód kierowcy. Z kształcenia jednak nie zrezygnował i tak dorobił się tytułu mistrzowskiego w zakresie mechaniki pojazdów samochodowych. ►

► Pod koniec lat 70, po kolejnej podwyżce cen benzyny, postanowił „zjechać” na dobre. Sprzedał Fiata, kupił Skodę, zapakował do niej rodzinę i razem przyjechali do Tych. Synowie mieli wtedy 10 i 13 lat.

Ryszard Panyło zawsze uważał, że tam gdzie pracuje, czuje się tak, jak u siebie. Po kilku latach w kontroli jakości FSM na wydziale montażu pomyślał, że prędzej czy później przyjdzie czas, żeby małego Fiata 126 p zastąpić innym modelem. Wydawało mu się, że idea nowego samochodu, jeśli dobra, zrealizuje się sama. Nie analizował ani kosztów, ani rynku. Nie był też pierwszym pomysłodawcą, na którego patrzono z – delikatnie mówiąc – pobłażaniem. Przyznaje – firma zachowała się przyzwoicie. Dzięki pomocy życzliwych osób z kierownictwa, zorganizowano mu wyjazd do Ośrodka Badawczo-Rozwojowego FSM, gdzie zobaczył prototyp Beskida – samochodu, który kiedyś wzbudzał sensację na ulicach Bielska. Potem doszło do spotkania ze specjalistami, którzy wzięli do rąk szkice i modele Ryszarda Panyła, kiwali głowami, pytali, ale w końcu nic z tego nie wynikło. Zdawał sobie sprawę, że do projektu zabiera się bez teoretycznego przygotowania, więc zaprosił do współpracy techników i inżynierów całej potężnej wówczas infra-

struktury technologicznej. Podziękowano mu, ale projektem nikt się więcej nie zajmował. Kiedy pojawiło się Cinquecento, zdążył zapomnieć już o swej przygodzie konstruktorskiej, ale pozostała jakaś wątpliwa satysfakcja, że na Beskidzie też osiadła gruba warstwa kurzu.

– Kiedy zobaczę na drodze zepsute samochód, nie mogę przejechać obojętnie. Pomoc w takiej sytuacji to przecież rzecz normalna – mówi Ryszard Panyło tłumacząc dlaczego poza pracą w fabryce zajmuje się „na pół etatu” pomocą drogową. W Tychach i okolicy wielu kierowców pewnie też nie ma pojęcia, że dzięki niemu uniknęli przebicia opon. Raz posprzątał szkło z jezdni po wypadku, drugi, trzeci. Potem zalegalizował „dobre uczynki”. Policji drogowej, kiedy powiedział, że będzie to robił stale, bardzo się pomysł spodobał. W urzędach patrzono podejrzliwie, ale dzisiaj już nikogo nie dziwi, że Panyło odciąża służby miejskie. Gdyby przestał, czegoś by pewnie zabrakło.

– Czy to źle zrobić coś pożytecznego dla innych? – zadaje so-



„Czy to źle zrobić coś pożytecznego dla innych? - na to pytanie Ryszard Panyło odpowiedział sobie już dawno. Nie żałuje niczego, ale pragnie, aby przynajmniej dzieciom i wnukom spełniły się marzenia”





Z bratem Zbigniewem - po prawej



Pani Bogusława pracuje tam, gdzie mąż

bie pytanie, na które już dawno dał sobie odpowiedź. Jego synowie mieszkają już z rodzinami osobno, ale on wie, że rodzina powinna nie zrywać więzi i wzajemnie się wspierać. Kupił trzy telefony komórkowe, po jednym dał Mariuszowi i Wojtkowi, sam płaci rachunki, ale dzięki temu czuje, że znowu są razem. To nie znaczy, żeby chciał się narzucać, czy doradzać jak mają iść przez życie, które wcześniej próbował im, może za bardzo, modelować według własnych wyobrażeń. Przyznaje, że często narzucał rodzinie własne zdanie, a wobec synów był bardzo apodyktyczny. Ale co w tym złego, że chciał najbliższym oszczędzić kłopotów? Czy to dobrze jest uszczęśliwiać innych na siłę? – zastanawia się nad tym pytaniem. Nie, to nie

jest dobrze, ale jeszcze gorzej się dzieje, gdy rozpada się rodzina, gdy bliscy ludzie stają się sobie obcy. Tak myśli Ryszard Panyło i pewnie chciałby, aby to myślenie synowie przekazali czwórce jego wnuków, a te wnuki kiedyś swoim dzieciom. Żeby im się spełniły marzenia, nie tak jak jemu, bo przecież chciał się kiedyś uczyć we wrocławskim technikum budowy silników lotniczych, ale życie pokrzyżowało plany. Niczego jednak nie żałuje. Tak samo, jak nie żał mu, że nie zrobił prawa jazdy pierwszej kategorii, że w szkole muzycznej nie uczył się na pianinie, bo przecież akordeon też ma klawisze, a ważne jest, że starszy syn, chociaż wybrał gitarę, odziedziczył po ojcu zamiłowanie do muzyki.

Kiedyś pojechał z zakładową wycieczką do Lwowa gdzie szukał miejsc, które pamiętał jak przez mgłę, ze swego wczesnego dzieciństwa. Teatr Wielki, przed nim taki okrągły klomb, przy którym bawiły się dzieci. Tego klombu szukał przede wszystkim. Znalazł to miejsce, ale nie było już ani klombu, ani otaczającego go murku, po którym biegł w dzieciństwie. Nie zmienił się tylko widok na teatr. – Pan nie uwierzy – mówi Ryszard Panyło – ale to była jedna z najważniejszych chwil mego życia. ■



Jacek Albiński

1989-1999
ROZCZNIKA

Rok, który poruszył światem

Rok 1989 obfitował w wydarzenia, które zmieniły historię nie tylko Europy. Świat obrał nowy kurs i konsekwentnie zmierzał ku nowej rzeczywistości. Po wydarzeniach sprzed dziesięciu lat nic już nie miało być tak, jak dawniej.

Izabella Zawadzka



Dziewiątego listopada przypada dziesiąta rocznica wydarzenia najbardziej chyba symbolicznego w swojej wymowie i widowiskowości – zburzenia najsłynniejszego, obok chińskiego, muru świata. Po ogłoszeniu w NRD, że obywatele mogą wyjeżdżać z kraju na podstawie wiz wyjazdowych wydawanych od ręki, po obu stronach muru – zachodniej i wschodniej – zaczęły się gromadzić tłumy. Volkspolizei szybko zaprzestała kontroli dokumentów pozwalając na swobodny przepływ ludzi. Ogromna radość znajdowała ujście w zaimprovizowanym przyjęciu ulicznym. Strzelały korki z butelek szampana, ludzie ściskali się i całowali na ulicy. W ferworze radości młodzież wspinała się na „ścianę pokoju” – jak nazywano mur berliński w NRD-owskiej propagandzie – i zaczęła ją rozbijać. Kanclerz Niemiec Helmut Kohl, przebywający wówczas w Polsce, przerwał swoją wizytę i wrócił do Berlina Zachodniego. Następnego dnia wojsko i straż graniczna NRD próbowały naprawić zniszczone fragmenty muru, ale na próżno. Nie dało się już powstrzymać ani tysięcy ludzi przyjeżdżających do zachodniej części miasta, ani niszczycieli muru, ani kolekcjonerów chcących zdobyć choćby kawałek tego symbolu epoki.

Niechciana „ściana pokoju”

Mur berliński został wzniesiony w sierpniu 1961 roku aby uniemożliwić ucieczki na Zachód obywateli NRD. Przy próbie pokonywania tej „najbardziej niehumanitarnej granicy w historii”, jak powiedział o murze Kohl, zginęło niemal sto osób.

Dwa lata przed wydarzeniami jesieni 1989 roku, Ronald Reagan, ówczesny prezydent USA, przemawiając przy Bramie Brandenburskiej wołał: „Panie Gorbaczow, niech pan otworzy tę bramę, niech pan zburzy ten mur”. Prawdopodobnie nie spodziewał się, że nastąpi to tak szybko. W gruncie rzeczy nikt nie był przygotowany na tak szybkie zjednoczenie Niemiec. Szef dyplomacji francuskiej Roland Dumas podkreślał, że otwarcie granicy między dwoma państwami niemieckimi i demokratyzacja w bloku państw Układu Warszawskiego były możliwe „dzięki działaniom Michaiła Gorbaczowa, dzięki jego polityce”. George Bush wyrażając zadowolenie, nie krył też zakłopotania z powodu nagłego przyspieszenia biegu wydarzeń. „Nie chcemy nikomu stwarzać

problemów” – powiedział. Sekretarz stanu James Baker również podkreślał – nawiązując do wydarzeń w NRD, Polsce i na Węgrzech – pragnienie „aby reformy były przeprowadzane w pokoju i wolności. Niestabilna sytuacja w Europie wschodniej czy w Związku Radzieckim nie leży w interesie Stanów Zjednoczonych”. W Polsce pierwszy niekomunistyczny rząd Tadeusza Mazowieckiego wyraził zadowolenie z otwarcia granicy międzyniemieckiej zaznaczając jednak, że „zjednoczenie Niemiec musi następować w kontekście europejskim, aby nie zagrażało bezpieczeństwu europejskiemu”.

Czechosłowacja nie kryła zadowolenia głównie w kontekście rozwiązania problemu uchodźców wschodnioniemieckich przedostających



Pierwszy kroku ku demokracji

się na Zachód przez jej terytorium. W Bułgarii, gdzie dopiero miała nastąpić transformacja demokratyczna, ograniczono się do podania informacji za wschodnioniemiecką agencją prasową ADN. W Rumunii Ceausescu przemilczano to wydarzenie.

W Niemczech, magazyn „Bild” pisał: „Mur nie nadaje się na souvenir z nowego Berlina. Berlin ma 766-letnią tradycję, a mur stał 28 lat”. Barbel Bohley, jedna z czołowych postaci NRD-owskiej opozycji, stwierdziła, że „wraz ze zniknięciem muru berlińskiego został wymazany fragment historii niemieckiej i europejskiej”. Ten symbol mijającej epoki powinien pozostać właśnie jako „dowód i ostrzeżenie”.

Mur zniknął ostatecznie dopiero 1991 roku, w większej części trafiając do kolekcjonerów na całym świecie. Były minister spraw wewnętrznych ►

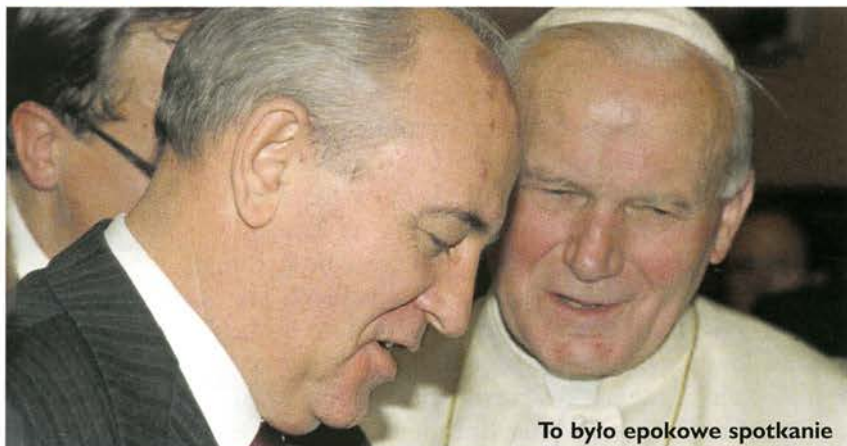
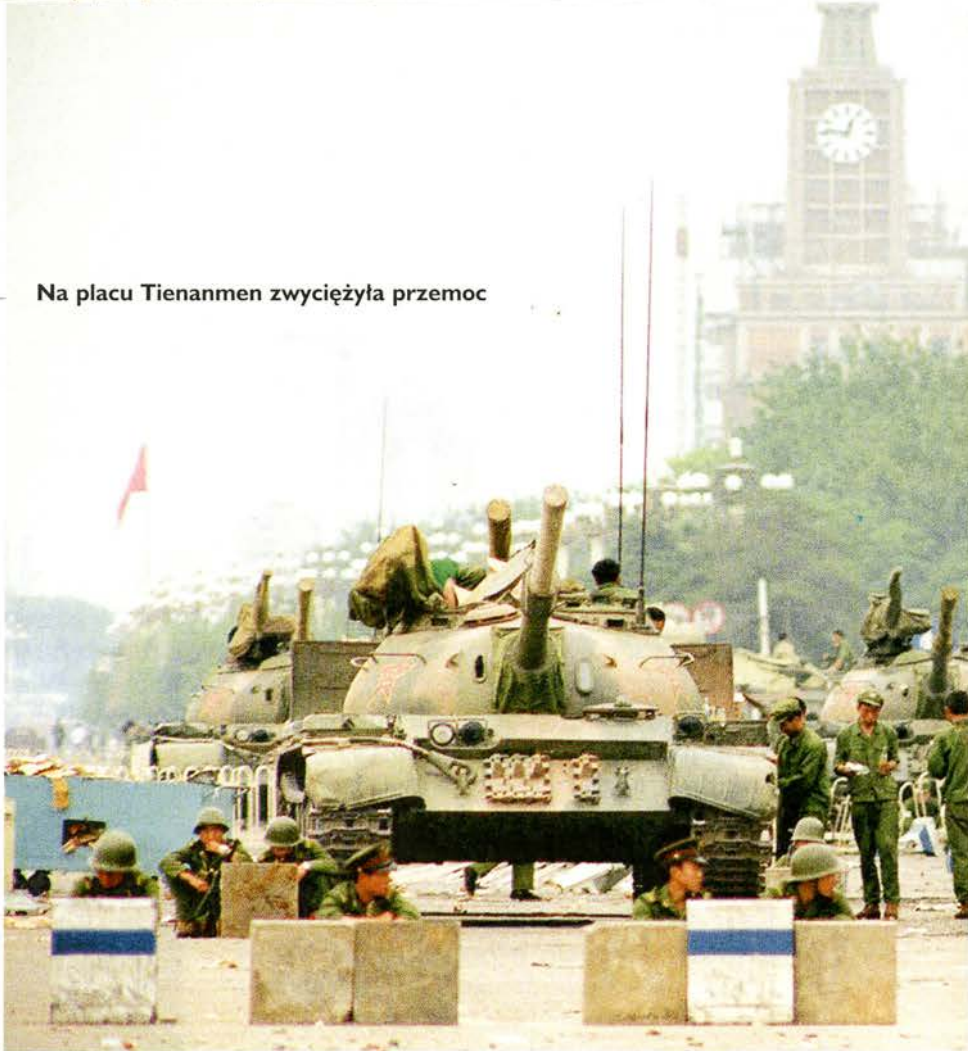
► nych NRD, Peter - Michael Diestel, resztki muru wykorzystał przy budowie swojego domu. Na protesty muzeum muru berlińskiego oraz rodzin ofiar zastrzelonych przy próbie jego przekraczania, odpowiedział: „to przecież nikomu nie-potrzebny gruz“.

Religia pomogła pierestrojce.

Kilka tygodni później, 1 grudnia, doszło do pierwszego w historii spotkania przywódcy ZSRR z głową kościoła rzymsko-katolickiego. Przez dziesiątki lat Kreml zwalczał Kościół i jego przedstawicieli zarówno u siebie jak i w krajach bloku socjalistycznego. Uważano religię za poważne zagrożenie dla systemu.

Tego dnia prowadząca do Watykanu ulica Conciliazione w Rzymie była szczelnie wypełniona ludźmi, którzy zebrali się tam zarówno z ciekawości jak i chęci pewnego rodzaju uczestnictwa w tym epokowym wydarzeniu jakim było spotkanie Michaiła Gorbaczowa z Janem Pawłem II. Już poprzedniego dnia w czasie oficjalnej wizyty w Rzymie Gorbaczow powiedział, że „religia pomaga pierestrojce“. Po rozmowie w cztery oczy w Watykanie, podczas której omawiano sytuację na Bliskim Wschodzie, nędzę w krajach trzeciego świata i niedoskonałości systemu kapitalistycznego, obaj rozmówcy doszli do wniosku, że jest wiele spraw, na które patrzą podobnie. Obaj też byli zgodni co do korzyści, jakie mogłoby przynieść nawiązanie stosunków dyplomatycznych między Stolicą Apostolską i Moskwą. Papież nie omieszkiał jednak podkreślić, że oczekuje na

Na placu Tienanmen zwyciężyła przemoc



To było epokowe spotkanie

„prawa gwarantujące wolność sumienia“ w Rosji. „Mamy nadzieję, że przyjęcie takiego prawa pozwoli obywatelom pańskiego kraju na pełniejsze życie religijne“ – mówił. Gorbaczow zapewnił Jana Pawła II, że takie są intencje pierestrojki i zaprosił Ojca świętego do złożenia wizyty w Rosji. „Jeśli będzie mi dane, odbędę tę podróż z ogromną radością“ – odpowiedział papież. Kolejny mur dzielący Europę, jeśli nie zniknął, to został solidnie naruszony.

W sierpniu 1991 roku zamach stanu odsunął Gorbaczowa od władzy, a Papież do dziś nie odwiedził Moskwy.

Rok 1989, rozpoczynający ostatnią dekadę drugiego Tysiąclecia, był rokiem buntów przeciwko totalitaryzmowi. Ludzie dawali wyraz pragnieniu życia w wolności politycznej i społecznej.



Zmiazdżony protest. 4 czerwca tego roku studenci chińscy wylegli tłumnie na plac Tienanmen w Pekinie. Protestowali przeciwko niesprawiedliwościom społecznym, domagali się wolności i demokracji. Zdesperowani, stawiali czoła czołgom, uzbrojonym siłom wojska i policji. Krwawo stłumiony protest, kosztował życie wielu młodych ludzi. Wielu zapłaciło za ten zryw wieloletnim ciężkim więzieniem. Ich protest

był popierany na całym świecie. Przed ambasadami Chińskiej Republiki Ludowej w wielu stolicach ludzie manifestowali solidarności z Chińczykami domagającymi się przestrzegania podstawowych praw i wolności człowieka. Manifestacje upamiętniające masakrę na Placu Tienanmen organizowane są rokrocznie przed chińskimi placówkami dyplomatycznymi.

W Polsce początek roku zwiastował pełny sukces wieloletniej działalności opozycji demokratycznej. Po 16 miesiącach legalnej działalności pierwszego w krajach socjalistycznych niezależnego związku zawodowego, po okresie stanu wojennego, po latach podziemnej działalności opozycji, 6 lutego 1989 rozpoczęły się obrady Okrągłego Stołu, któremu współprzewodniczyli generał Czesław Kiszczak



„Ściana pokoju”

i Lech Wałęsa. Rozmowy przy tzw. „podstolikach” były trudne. Niejednokrotnie wydawało się, że strony nie zdołają się porozumieć, osiągnąć kompromisu w różnych blokach tematycznych. Negocjacje, zakończone porozumieniem, trwały do 5 kwietnia.

„Nasz prezydent, wasz premier”. Gdy na placu Tienanmen trwały walki, w Polsce ludzi szli na pierwsze wolne, demokratyczne wybory parlamentarne. Ustalenia Okrągłego Stołu gwarantowały „kontraktowy Sejm” tj. 35% miejsc, czyli 161 mandatów, do obsadzenia w wolnych wyborach. Pozostałe, na mocy uzgodnień, przypadły PZPR i partiom satelickim. Naprawdę wolne były natomiast wybory do Senatu, w którym przedstawiciele Solidarności zdobyli 99% mandatów. Jedyne miejsce „niesolidarnościowy” przypadł bezpartyjnemu Henrykowi Stokłosie.

24 sierpnia Sejm powołał na stanowiska premiera Tadeusza Mazowieckiego, miesiąc później powstał pierwszy od czterdziestu lat w Europie środkowej niekomunistyczny rząd. Zgodnie z ustaleniami Okrągłego Stołu, prezydentem został generał Wojciech Jaruzelski. Zgromadzenie Narodowe wybrało go na sześćdziesięcioletnią kadencję przewagą za ledwie jednego głosu. Lech Wałęsa życzył wówczas generałowi, aby „czas, w którym będzie pełnił ten urząd, okazał się etapem w historii naszej Ojczyzny skutecznie prowadzącym do wolności i demokracji, do odzyskania należnego nam miejsca w Europie”. Rok później, we wrześniu, generał zapowiedział swoje ►

► ustąpienie. Sejm przyjął ustawę o zmianie Konstytucji, która stanowiła, że prezydent będzie wybierany w głosowaniu powszechnym. Wałęsa, symbol dążeń wolnościowych Polaków, musiał zmierzyć się w drugiej turze wyborów z człowiekiem znikąd, Stanisławem Tymińskim. Oczywiście wygrał, ale nikt nie rozumiał poparcia społecznego,

narodów i budowy nowej Europy". Natomiast Jan Paweł II napisał w depeszy gratulacyjnej, że naród polski, w pierwszych przeprowadzonych po wojnie wolnych wyborach, zawierzył urząd prezydenta temu, który „wbrew nadziei uwierzył nadziei”. Lech Wałęsa został zaprzysiężony 22 grudnia 1990 roku.

Pod kierownictwem demokra-

wiejszy listę swoich członków. Negocjacje na temat warunków poszerzenia Paktu trwały, przy ostrym sprzeciwie Moskwy, do bieżącego roku. W marcu, na miesiąc przed 50-leciem swojego powstania, NATO przyjmuje w swoje szeregi Polskę, Węgry i Czechy.

Droga do wspólnej Europy. Rok 1989 jest symboliczny również dla polskiej drogi do Unii Europejskiej. Chociaż rok wcześniej zostały nawiązane stosunki dyplomatyczne między Warszawą i EWG, to misja polska przy Wspólnocie w Brukseli zostaje otwarta właśnie w lipcu 1989 roku. W 1991 roku Polska podpisuje Układ Stowarzyszeniowy ze Wspólnotami Europejskimi a trzy lata później, składa oficjalny wniosek o członkostwo w Unii Europejskiej. W marcu 1998 roku rozpoczęły się negocjacje z sześcioma państwami kandydatami: Polską, Węgrami, Czechami, Cyprem, Estonią i Słowenią. Kiedy te negocjacje się zakończą, nie wiadomo. Z każdym państwem prowadzone są osobno. Swego czasu kanclerz Niemiec Helmut Kohl wymieniał rok 2000-2001, dzisiaj kanclerz Gerhard Schröder wtóruje polskim aspiracjom i mówi o roku 2003. Większość polityków unika jednak podawania jakichkolwiek dat uważając, że trudno przewidzieć czas trwania negocjacji, tym bardziej, że na koniec zostawia się bloki tematyczne najbardziej sporne. Spirala zmian politycznych i gospodarczych w Europie została jednak tak nakręcona, że trudno sobie wyobrazić, by coś mogło te przemiany powstrzymać. ■



Twórcy historycznego kompromisu

które pozwoliło Tymińskiemu dotrzeć tak daleko w pojedynku wyborczym. Pierwszą depeszę gratulacyjną prezydent-elekt otrzymał od swojego poprzednika. Jaruzelski życzył mu, aby „porozumienie i zespolenie narodu wokół realizacji reform politycznych, społecznych i gospodarczych przyniosło pomyślny rozwój Polski, umocniło jej godną pozycję wśród państw i narodów świata”. Michaił Gorbaczow wyraził nadzieję, że „przyjacielskie, dobrosąsiedzkie stosunki między ZSRR, a Polską będą się rozwijać w interesie obu

tycznie wybranych władz, Polska kontynuuje swoją drogę ku integracji europejskiej i euroatlantyckiej. Pierwszy krok na tej drodze został postawiony w historycznym 1989 roku, kiedy to delegacja Sejmu została zaproszona na obrady Komisji Politycznej Zgromadzenia Parlamentarnego NATO odbywające się w Rzymie.

Kolejny krok to rozwiązanie w 1991 roku struktur Układu Warszawskiego. W 1994 roku Polska przystępuje do programu Partnerstwo dla Pokoju. W 1997 roku NATO postanawia po-

Mróz we wrześniu

Tour de France, Giro D'Italia, Vuelta Española i Tour de Pologne. Taka będzie, być może już niedługo, kolejność najważniejszych wyścigów narodowych w Europie. 56. Tour de Pologne wygrał Polak, Tomasz Brożyna z grupy Mróz Borek Wielkopolski. Nie był to jedyny polski akcent w tym wyścigu.

Jacek Albiński



Tomasz Brożyna
na podium

Obecność Fiat Auto Poland w naszym kraju zbiega się w czasie z odnowieniem imprezy, którą kiedyś nazywano Wyścigiem Dookoła Polski. Wtedy było to prowincjonalne wydarzenie sportowe, pozostające w cieniu prestiżowego politycznie Wyścigu Pokoju. Dzisiaj Tour de Pologne staje się jedną z najpoważniejszych imprez kolarskich nie tylko w Europie. Na konferencji prasowej przed tegorocznym wyścigiem,

Hein Verbruggen, prezes UCI, (Międzynarodowej Unii Kolarskiej) powiedział, że dzięki Czesławowi Langowi, niegdyś czołowemu polskiemu kolarzowi, a obecnie dyrektorowi wyścigu, TdP zawdzięcza z roku na rok coraz wyższe lokaty w międzynarodowych rankingach.

Tegoroczny Tour zapisze się w kronikach tej imprezy, głównie dzięki zwycięstwu we wszystkich klasyfikacjach zawodników z nasilniejszej polskiej grupy kolarskiej, Mróz Borek Wielko-

polski. Żółtą koszulkę lidera klasyfikacji indywidualnej, ufundowaną przez głównego sponsora, Fiat Auto Poland, zdobył Tomasz Brożyna. Tuż za liderem na metę wyścigu w Karpaczu, wjechał Fiat Bravo 80/16V SX, który wraz z zawodnikami przebył 1169-kilometrową trasę przez całą Polskę, aż z Elbląga. 29-letni zwycięzca otrzymał kluczyki do tego samochodu, jako głównej nagrody. Fundatorem był również Fiat Auto Poland.

Podobnie jak podczas wszyst-►



Czesław Lang (po środku),
oraz Lech Piasecki i Czesław
Majchrzak

kich ważnych wyścigów na naszym kontynencie, w kolumnie technicznej Tour de Pologne jechały głównie samochody Fiata. W tym roku Fiat Auto Poland przygotował czterdzieści wozów, zapewniając im pełny serwis techniczny. Medialnie patronował imprezie I Program Telewizji Polskiej.

Na trasie gromadziły się tłumy. A tam gdzie dopisuje frekwencja i przyjeżdża telewizja, zjawia się reklama. Podobnie jak w latach poprzednich, Fiat dominował wizualnie nad całością. Biel i błękit fiatowskich emblematów na samochodach i planszach wzdłuż trasy, urozmaicały żółto-niebieskie akcenty z logo Fiata na balonach, umieszczonych na starcie i mecie każdego etapu. Żółty kolor to barwy zwycięzcy.

Powodzenie imprezy, takiej jak wieloetapowy wyścig kolarski, zależy głównie od organizatorów. Żaden sukces sportowy nie będzie pełny, jeżeli będzie się zaczął skomplikowany mechanizm, jakim jest życie małego, ruchliwego miasteczka na kółkach czyli kolumny każdego dużego wyścigu. O Czesławie Langu i jego zespole, pisaliśmy często. Sam, znakomity sportowiec, od siedmiu lat bezbłędnie prowadzi kolarzy na trasie Tour de Pologne. Jest niezwykle sprawnym menedżerem, człowiekiem o ogromnej charyzmie, doskonale panującym nad całością wyścigu. Cieszy się niekwestionowanym autorytetem wśród sportowców, sponsorów, dziennikarzy, ekip technicznych oraz – co równie ważne – liczą się z nim międzynarodowe władze

kolarskie. Dzięki perfekcyjnej organizacji i znakomitej atmosferze, wyścig przyciąga coraz więcej silnych ekip. Wśród kolarzy, którzy ścigali się na polskich szosach, wystarczy wymienić Maurizio Fondriesta, Marco Pantaniego, Glenna Magnussona, Piotra Ugriumowa i wielu innych z czołówki światowej. Czesław Lang twierdzi, że z początku przekonywał, zapraszał, namawiał. Teraz nie jest to już potrzebne. Narodowy wyścig w Polsce umieszczają w swoich kalendarzach niemal wszystkie grupy



kolarzy zawodowych. Wszystkie chcą same przyjechać na Tour de Pologne. Wicemistrz olimpijski z Moskwy doskonale wyczuł, jak tradycyjnym, ale niegdyś amatorskim imprezom, nadać nową jakość już na poziomie pełnego zawodownictwa.

Niedawno gościli w naszym kraju Moreno Argentin i Guido Bontempi, wyśmienici przed laty kolarze, dzisiaj dyrektorzy dużych grup. Przywieźli dla Czesława Langa i całego Tour de



Pologne nagrodę Stowarzyszenia Włoskich Grup Sportowych za „wspaniałą organizację i wkład w rozwój międzynarodowego kolarstwa”. Wyścig już dwukrotnie uznawano za najlepszą polską imprezą sportową.

Pobyt kolarzy długo pamiętać będą mieszkańcy miast etapowych. Każda meta i start były okazją do organizowania festynów, zabaw oraz imprez towarzyszących. Dzieci i młodzież miały wtedy dni wolne od zajęć

szkolnych. Były konkursy, występy zespołów muzycznych. Premier Jerzy Buzek, który objął patronat nad wyścigiem, powiedział przed startem, że dla władz samorządowych będzie to ważny sprawdzian organizacyjny. I był. Wszyscy zdali go pomyślnie. Rangę imprezy podniósł dodatkowo fakt, że na czele jej Komitetu Honorowego stanął Prezydent Aleksander Kwaśniewski.

Listę sponsorów otwierali Massimo Gentilini, Prezes Zarządu Fiat Auto Poland, Enrico Pavoni, Prezes Zarządu Spółki Fiat Polska i Carlo Poggi, Dyrektor Handlowy Fiat Auto Poland.

Wyścig ma także inny, pozasportowy wymiar. Można go nazwać medialno-komercyjnym. Reguły obowiązujące w świecie reklamy są niekiedy bezwzględne. Za kulisami dużych wydarzeń artystycznych i sportowych toczy się niewidoczna dla obserwatorów rywalizacja, nie zawsze fair. Uczestnicy wszystkich dotychczasowych Tour de Pologne

organizowanych przez Lang Team zgodnie twierdzą, że nie ma w nim miejsca na kłótnie i przepychanki wśród sponsorów i telewizyjne podchody. Toczone w sportowym duchu walka na szosach udzieliła się komercji. Główna w tym zasługa również Czesława Langa, który jasno określa reguły gry, dzięki czemu każdy zna swoje miejsce w szeregu.

Tour de Pologne jest dla Fiat Auto Poland najważniejszym rocznym wydarzeniem sportowym, które wspiera finansowo.

Udział Fiat Auto Poland w 56. Tour de Pologne to nie jedyny polski akcent tej imprezy. Wszystkie klasyfikacje wyścigu, w silnej międzynarodowej obsadzie wygrali polscy zawodnicy z grupy Mróz Borek Wielkopolski. Mróz we wrześniu nie był nikomu straszny. Cieszą się powszechnie. Najsilniejsza polska zawodowa grupa kolarska spობi się do startu w „wielkiej pętli” Tour de France, gdzie też nie zabraknie Fiata. ■

Wiedza jak posag

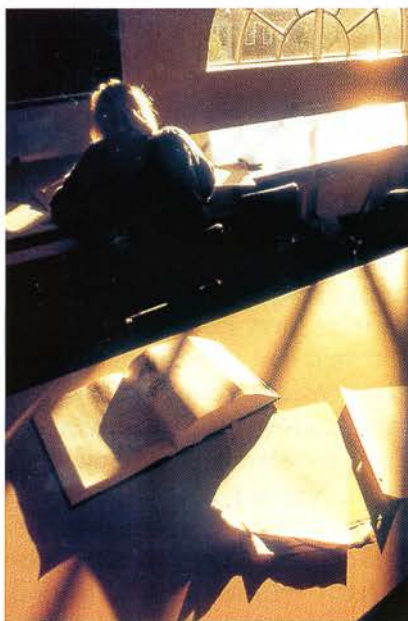
O konkurencyjności narodowych gospodarek decyduje poziom wiedzy i umiejętności osób w niej zatrudnionych. Zależność tę spostrzegło wiele państw i z działań na rzecz poprawy poziomu wykształcenia uczyniło najważniejszy cel swej polityki.

Aleksander Surdej

Dobre i użyteczne wykształcenie to dzisiaj wykształcenie oparte na trzech mocnych filarach: wiedzy ogólnej z przewagą przedmiotów ścisłych; znajomości technologii informacyjnych i umiejętności posługiwania się językami obcymi.

Ostatecznym celem kształcenia przestała być matura. W krajach takich jak Japonia czy Belgia zdaje ją 80-90% każdego rocznika młodzieży. W ciągu ostatnich 30 lat upowszechniło się studiowanie i w 1995 roku w grupie wiekowej 18-21 lat do szkół wyższych uczęszczało aż 40% młodzieży belgijskiej, 35% amerykańskiej i 30% australijskiej. Przewiduje się, że w przyszłości studiować będzie aż 75% każdego rocznika młodzieży. Dyplom wyższej uczelni przestał być znakiem przynależności do elity – stał się przepustką do sukcesu zawodowego.

Spółczeństwo wiedzy premiuje ludzi wykształconych oferując im zdecydowanie wyższe zarobki i minimalizując zagrożenie bezrobociem. We wszystkich rozwiniętych krajach rośnie rozpiętość płac pomiędzy osobami z wyższym wykształceniem a nisko wykwalifikowanymi. Niskie wykształcenie zamyka daną oso-



bę w kręgu nisko płatnych prac, które jako pierwsze są zagrożone likwidacją w przypadku załamania gospodarczego. Prawidłowości te znajdują potwierdzenie i w Polsce. Wśród ponad 1,8 miliona bezrobotnych, z trudem znaleźć można osoby z wyższym wykształceniem. Grozi im nie bezrobocie, lecz konieczność zaakceptowania prac poniżej ich osobistych aspiracji.

Pojawienie się konkurencji masowej produkcji pochodzącej z krajów o taniej sile roboczej sprawia, że wiele krajów likwiduje tradycyjne przemysły. Podobne skutki przynosi postęp

technologiczny sprawiając, że do produkcji potrzeba coraz mniej ludzi. Tak jak kiedyś z pracy w rolnictwie przechodzono do pracy w przemyśle, tak obecnie przechodzi się do pracy w usługach. Szersze i bardziej ogólne kwalifikacje sprawiają, że konieczność znalezienia nowego miejsca pracy nie jest życiową klęską, gdyż nie wiąże się z utratą możliwości wykonywania jedynego zawodu.

Obecnie zapewnienie dzieciom dobrego wykształcenia stało się najlepszą inwestycją, najpewniejszą formą posagu, który ofiarować mogą rodzice. Dobrze o tym wiedzą azjatyccy emigranci do Stanów Zjednoczonych, których dzieci wyróżniają się osiągnięciami szkolnymi. Dobre wykształcenie jest więc zarówno dobrem prywatnym, z którego korzyści czerpie wykształcona osoba, jak i dobrem publicznym przynoszącym wyższą gospodarczą konkurencyjność całemu społeczeństwu. Z teoretycznego punktu widzenia, koszty kształcenia człowieka powinny być rozłożone pomiędzy niego (lub jego rodzinę) w części odpowiadającej prywatnym korzyściom i państwo – w części odpowiadającej korzyściom publicznym. W praktyce jednak trudno jest

wykreślić granicę, a jeszcze trudniej rozdzielić koszty. W większości więc krajów budżet publiczny pokrywa całość kosztów kształcenia na poziomie podstawowym i średnim, natomiast od osób zdobywających wykształcenie wyższe wymaga współfinansowania. Tendencję tę najlepiej widać na przykładzie Stanów Zjednoczonych, gdzie ponad połowa z 2,4% dochodu narodowego przeznaczanego na szkolnictwo wyższe pochodzi z prywatnych płatności na rzecz instytucji edukacyjnych.

Nieoczekiwanie poważnym problemem stała się utrata zdolności do rozumienia i komunikowania się na poziomie niezbędnym w codziennym życiu i pracy. W najzamożniejszych krajach należących do Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) około 25% dorosłej ludności to wtórni analfabeci. Stosunkowo duży jest także odsetek dzieci, które porzucają szkołę średnią. Jest to szybka ścieżka do braku stabilności zawodowej, ubóstwa i życiowej marginalizacji. Na szczęście dorośli nie tylko stacają się we wtórny analfabetyzm. W wielu krajach świata trwa ofensywa permanentnego kształcenia. Wskaźniki udziału w różnych formach formalnego kształcenia (studia, kursy, doksztalcanie i tym podobne) pokazują, że w krajach OECD uczestniczy w nich od 40% ludzi w wieku 35-39 do 25% w wieku 55-59 lat. Nie ma już więc wiekowych barier dla zdobywania wykształcenia, w niektórych krajach (np. w USA) nie można nikomu odmówić przyjęcia na studia dzien-

ne ograniczając wiek akceptowanych kandydatów.

Czy nasz kraj, jego władze i jego obywatele świadomi są rosnącego znaczenia edukacji? Pewne fakty zdają się wskazywać na wzrastającą społeczną wagę wykształcenia. Od początku lat 1990-tych potroiła się liczba studentów i dzisiaj studiuje już nieco ponad 20% młodzieży w gru-

podstawowym poprzestaje na skończeniu szkoły podstawowej. Zaledwie 11% uczniów szkół podstawowych na obszarach wiejskich ma dostęp do nauki języka angielskiego. Odsetek młodzieży chłopskiej wśród studiujących mniejszy jest niż w latach trzydziestych naszego wieku. Istnieją poważne wątpliwości co do jakości kadr nauczycielskich.

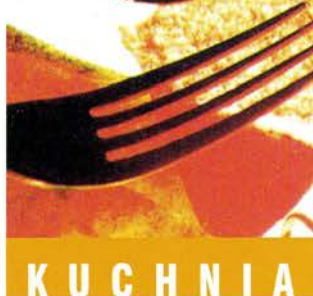


pie wiekowej 19-24 lat. Wydłuża się czas kształcenia na poziomie średnim (nie 20%, lecz 55-60% młodzieży uzyskuje świadectwo maturalne). Wielu rodziców zaś finansuje wydatki na edukację dzieci kosztem ograniczenia wydatków innego typu.

Wciąż jednak z budżetu państwa na edukację i szkolnictwo wyższe przeznaczają się znacznie mniej niż w krajach Unii Europejskiej. Jak pokazuje ostatni „Raport o rozwoju społecznym – Polska 1998. Dostęp do edukacji” katastrofalny jest poziom szkolnictwa podstawowego i średniego na polskiej wsi. 43% dzieci ojców z wykształceniem

Można także dowodzić, że rozwój ilościowy szkolnictwa wyższego doprowadził do obniżenia jakości kształcenia. Jedynie 14% Polaków uczy się po zakończeniu formalnego etapu edukacji szkolnej.

Małą pociechą jest świadomość, że takie czy inne problemy z systemem edukacyjnym ma prawie każdy kraj. Dla nas Polaków poprawa jakości narodowej edukacji jest warunkiem koniecznym skutecznego pościgu cywilizacyjnego. Rzecz w tym, aby świadomość tej banalnej prawdy przekładała się na indywidualne decyzje i na działania władz publicznych. ■



Przygotowała: Mirosława Malich

Kukurydziane przysmaki

Kukurydza zrobiła w ostatnich latach prawdziwą furorę. Wykorzystywana jest m. in. w medycynie i przemyśle kosmetycznym. Ale i tak, ze względu na zawartość wapnia, magnezu oraz witamin P i K, najlepsza jest w kuchni. A smaczne są nie tylko kolby gotowane w osolonej wodzie i polane masłem.

Gulasz z indyka z kukurydzą

Składniki: 1 udko z indyka, 1 czerwona papryka, słoik kielków sojowych, 2 pomidory, 150 g kukurydzy z puszki, 2 duże cebule, 2 ząbki czosnku, oliwa z oliwek, sól, chili, natka pietruszki

Udko umyć, osuszyć i pokroić w kostkę. Paprykę pokroić w paski, a sparzone i obrane ze skórki pomidory w kostkę. Na patelni ogrzać oliwę, podsmażyć mięso. Dodać pokrojoną cebulę i drobno posiekany czosnek, dusić wszystko na wolnym ogniu. Następnie dolać rosół, dodać paprykę, pomidory i przyprawy, dusić przez kolejne 15 minut. Pod koniec dodać odsączone kielki sojowe i kukurydzę. Przed podaniem posypać zieleniną.



Salatka z kukurydzą

Składniki: 2 torebki ryżu, 30 dag szynki wędzonej, puszka ananasa, puszka kukurydzy, majonez, sól i pieprz

Ugotowany ryż osączyć i ostudzić. Szynkę i osączonego ananasa pokroić w kostkę. Dodać również osączoną kukurydzę. Wszystkie składniki wymieszać z majonezem, przyprawić solą i pieprzem. Schłodzić w lodówce.

Naleśniki po meksykańsku

Składniki: 30 dag pokrojonej w kostkę wieprzowiny lub wołowiny, 2-3 kolby kukurydzy (lub puszka konserwowej), 2 papryki, cebula, łyżka koncentratu pomidorowego, 1-2 ząbki czosnku, sól, pieprz, chili, oliwa z oliwek, łyżka masła.

Kukurydzę włożyć do wrzącej osolonej wody, gotować ok. 20 minut pod przykryciem, po czym złuszczyć ziarna (kukurydzę z puszki odsączyć). Na patelni rozgrzać oliwę, zrumienić pokrojoną cebulę oraz drobno posiekany czosnek i wyjąć; na tym samym tłuszczu podsmażyć mięso, następnie podlać odrobiną wody lub rosółu, dodać przyprawy wraz z łyżką koncentratu i dusić na wolnym ogniu. W połowie duszenia dodać pokrojoną w kostkę paprykę, a pod koniec zarumienioną cebulę i kukurydzę. Gorący farsz nałożyć na przygotowane wcześniej naleśniki, złożyć je na połowę, ułożyć w żaroodpornym półmisku, na wierzch dodać wiórki masła i zapiekać krótko w bardzo gorącym piekarniku.



Wrzosowisko na balkonie

Jesienią bujnie kwitnące rośliny kończą swój okres wegetacyjny. Bez roślin skrzynki i donice nie wyglądają najlepiej. Oto pomysł jak je udekorować na późną jesień, ale również na zimę.

Do pojemników z ziemią wtykamy odpowiedniej wysokości gałązki drzew iglastych. Mogą być jodłowe lub sosonowe (unikajmy świerkowych, gdyż szybko gubią igły), a także kwitnący w ogrodach i lasach wrzos. Pęki wrzосу możemy też kupić w kwaciarniach lub

lis) podobny do wrzосу. Jest spokrewniony z wrzoscami sadzonymi w ogrodzie, ale nie może zimować w gruncie. W kwaciarniach można kupić odmiany o kwiatach od barwy białej do żyworożowej. Roślina ta wymaga dość specyficznych warunków: temperatury 5-10°C, osłoniętego od wiatru słonecznego miej-

nymi gałązkami jodły i sosny, jak proponowaliśmy na wstępie. Pamiętajmy jednak, że najniższe rośliny utykamy bliżej skraj skrzynki, wyższe zaś dalej.

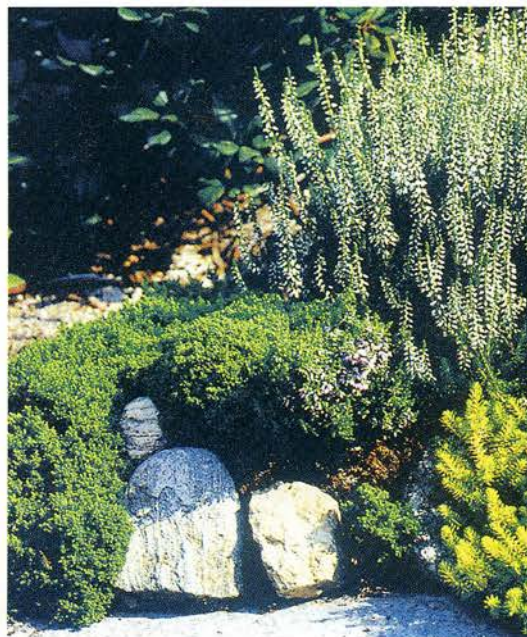
Zarówno wrzos, jak i iglaki przez całą zimę nie tracą kolorów i wyglądają z daleka jak żywe. Budzą zachwyt także wtedy, gdy ozdobi je puszysty śnieg.



na targowiskach. Utykamy je w skrzynkach razem z gałązkami iglaków. W warunkach naturalnych bowiem wrzosa rosną na leśnych polanach, w towarzystwie sosen, jodeł i jałowców.

Jesienią w kwaciarniach bywa wrzosiec delikatny (*Erica gracil-*

is), oraz wysokiej wilgotności powietrza i podłoża, jest bowiem bardzo wrażliwa na przesuszenie korzeni. Jeśli nawet wrzosiec zmarnieje, nie trzeba się martwić — nigdy nie traci koloru, możemy więc umieścić go w pojemniku za oknem razem z powtyka-



Proponowane przez nas kompozycje przetrwają aż do wiosny, kiedy będziemy mogli posadzić w skrzynkach rośliny balkonowe.

Material pochodzi z miesięczników „Kwietynik” i „Ogrody” wydawnictwa Prószyński i S-ka

Moje miejsce jest wśród

Łódzki himalaista, zdobywca ośmiu ośmiotysięczników, postanowił, że zdobędzie czternaście najwyższych wierzchołków na Ziemi i siedem najwyższych gór na wszystkich kontynentach.

Rozmowa z Piotrem Pustelnikiem

Kogo uważa pan za swego mistrza?

- Pierwszym był Walter Bonatti, autor książki „Moje góry”. Nie jest to może literatura najwybitniejsza, ale bardzo rzetelny zapis wspinaczek jednego z największych alpinistów w świecie. To jedna z tych postaci, które są dla mnie wzorem nie do osiągnięcia. Wzorem uporczywości i konsekwencji była dla mnie Wanda Rutkiewicz. Na początku lat 90 była już legendą, miała na koncie około 7 ośmiotysięczników i wciąż rzucała sobie mordercze tempo – góra za górą.

- Co pan czuł zaliczając po raz pierwszy ośmiotysięcznik?

- Na samym wierzchołku ogarnia człowieka uczucie nie tyle euforii, co ulgi. Natomiast świadomość tego, co się zrobiło, przychodzi później, w bazie, gdy opadną emocje. Większość wypadków w górach dzieje się podczas zejść, więc o sukcesie można mówić dopiero na dole.

- Wspinanie zawsze było uważane za jeden z najszlachetniejszych sportów. Teraz coraz częściej mówi się o komercjalizacji tej dyscypliny.

- Zgadza się, że dzieje się coś niedobrego. Czystość alpinizmu polegała również na tym, że pierwsze wyprawy w góry podejmowali ludzie najbardziej

świadomi tego, co chcą robić. Było w tym bardzo wiele bezinteresowności i szlachetności bez tych znamion cywilizacyjnych, które nazywają się konkurencją, czy przerostami ambicyjnymi. Z czasem zaczęło przybywać ludzi chorobliwie ambitnych, zazdrosnych, pazernych na pieniądze. Komercjalizacja wzięła się z chęci czerpania korzyści materialnych z alpinizmu. W tamtym roku nastąpiło coś w rodzaju otrzeźwienia – nagle okazało się, że przewodnicy nie są nieśmiertelni. Pojawiły się głosy, żeby wspinanie komercyjne skasować, ale od komercjalizacji nie ma już odwrotu. Jeśli będą chętni, którzy dają pieniądze po to, aby znaleźć się w górach, zawsze znajdą się ludzie, którzy im to udostępnią i żadne zakazy tego nie powstrzymają. Jeśli ktoś chce wyrzucić taką masę pieniędzy, to jednak nie dlatego, że ma taką fanaberię, tylko że ma ambicję i marzenia. Jestem więc daleki od tego, aby im tego zakazać. Trzeba im jednak uświadomić, że nasz los w górach jest bardzo kruchy, i chcąc zminimalizować niebezpieczeństwo trzeba uczyć się alpinizmu i pokory wobec gór. To jedyne, co można zrobić.

- Czy w górze obowiązują inne niż na dole zasady postępowania?

- Uniwersalne zasady moralne obowiązują wszędzie. Tyle, że znane nam normy bardzo trudno zachować wysoko w górach. Jeśli, idąc ulicą, przechodzi się obok leżącego człowieka i mija się go obojętnie, to chyba liczymy, że ktoś inny za nas zainteresuje się nim. To jedynie usprawiedliwia naszą bierność. W górach, jeśli nasz partner pada, nie mamy innego wyjścia, tylko musimy się nim zająć. Tam panuje również bardzo brutalna



żywych

zasada minimalizacji strat, która mówi, że jeśli sytuacja rozwija się tak, że nie jesteśmy w stanie pomóc naszemu partnerowi – a tak jest w większości przypadków – to naszym zadaniem jest ratowanie siebie. Postawa – w sumie bardzo wspaniała – aby zostać z partnerem i zginąć razem z nim, jest bardzo ekstremalna. Ja robiłbym wszystko,

by się z takiej sytuacji wypłatać. Nie sędzę, bym chciał zostać z człowiekiem, którego już nie ma, któremu nie można pomóc i umrzeć razem z nim tylko dlatego, że on zginął. Moje miejsce jest wśród żywych. To strasznie dramatyczna sytuacja i marzę o tym, by się w niej nigdy nie znaleźć. Parę razy otarłem się o taki moment i wiem, jak bardzo potem cierń tkwi w sumieniu.

- Czy myślał pan kiedyś o tym, aby skończyć ze wspinaniem?

- Nie, nigdy.

- Nawet wtedy, gdy ginęli przyjaciele?

- Nie. Pragnienie wspinania jest mocniejsze od tych wszystkich tragedii. Kiedyś to na pewno nastąpi, ale teraz jeszcze nie.

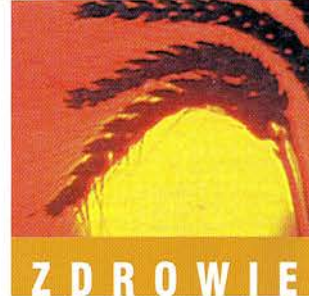
- A czy świadomość balansowania na krawędzi życia i śmierci przynosi zobojętnienie, odporność na niebezpieczeństwo i strach, czy też daje dodatkowy zastrzyk energii?

- Z jednej strony ma się świadomość, że ten raz może być ostatnim, ale z drugiej strony zawsze tkwi w człowieku przeświadczenie, że to się musi udać. Ta wiara jest motorem sukcesu – gdy człowiek przestanie wierzyć, że przeżyje, jest już martwy. Większość osób, które spotkałem w górach ma zwierzęcą chęć przeżycia, bez pardonu i nie przebijając w środkach walczy o przetrwanie. Oczywiście w zakresie tej etyki, o której wcześniej mówiliśmy, bo nie chodzi o to, by przeżyć kosztem kogoś innego.

- Gdy wspinają się pana żona, albo synowie, boi się pan o nich?

- Po stokroć bardziej, niż ►





► o siebie. To jest tak, jak z kierowaniem samochodem – gdy ja prowadzę, wiem, na co mnie stać, a gdy jestem pasażerem, albo nie ma mnie w tym samochodzie, strach jest potworny.

- Co dziś jest najtrudniejsze przy planowaniu wyprawy?

- Chyba duch, bo nawet z pieniędzmi nie ma już takiego kłopotu, jak kiedyś. Największym problemem jest skompletowanie zespołu o podobnych ambicjach, motywacjach i chęciach, no i zgranie tego w czasie.

- Czy istnieją jakieś szczyty dla pana pozytywne i negatywne?

- Niektóre przyniosły mi wspaniałe wspomnienia, bo dały mi ogromną satysfakcję, jako alpiniście. Są też takie szczyty, na które wszedłem, bo mam doświadczenie, rutynę, które pozwalają wejść, mimo braku zaangażowania emocjonalnego. Wyprawę na północny filar K2 – wielkie przeżycie mistyczne i ludzkie, będę zawsze pamiętał. Wyprawa na Everest, mimo, że trudna, przyniosła mi wiele

przyjemności i nie sprawiła tylu kłopotów, co K2.

- Choć Mount Everest jest najwyższy, alpiniści z większymi emocjami mówią o K2, która wzbudza chyba większy respekt.

- W ogólnym rankingu, gdy bierze się pod uwagę położenie, prawdopodobieństwo wystąpienia niekorzystnych zjawisk atmosferycznych, niebezpieczeństw obiektywnych typu lawiny, K2 zdecydowanie przewyższa Everest. Na K2 nie prowadzi się wypraw komercyjnych, bo żaden szanujący się operator nie zaryzykuje śmierci swojego klienta i śmierci dla klienta.

- Czy są w ogóle jeszcze góry, na które nikt nie wszedł?

- Poza szczytami we wschodnim Karakorum, gdzie nie można się dostać, gdyż nie ma jak, bo teren objęty jest wojną między Indiami i Pakistanem oraz górami w Antarktydzie, wszystko jest już zdobyte. Świat zmniejszył się do bardzo kameralnych rozmiarów. ■

Rozmawiała

Małgorzata Andrzejewska-Psarska

Foto Piotr Pustelnik



Otyłość, cukrzyca, miażdżyca, choroba niedokrwienna serca, nadciśnienie tętnicze to schorzenia cywilizacyjne, bowiem udowodniono bezpośredni związek pomiędzy ich występowaniem i nieprawidłowym stylem życia - a więc paleniem tytoniu, nadużywaniem alkoholu, niską aktywnością fizyczną, brakiem umiejętności radzenia sobie ze stresem oraz - przede wszystkim - z nieprawidłowymi nawykami żywieniowymi.

Dieta z

Choroby cywilizacyjne prawie zawsze wiążą się z podwyższeniem poziomu tłuszczów (czyli lipidów) we krwi. Taki stan określa się terminem hiperlipidemii. Nie jest to schorzenie jednorodne, gdyż w naszym organizmie znajdują się różne postacie tłuszczów dostarczanych z pożywieniem, jak i częściowo produkowanych w naszym organizmie. Wzrost stężenia cholesterolu całkowitego, jest głównym czynnikiem rozwoju miażdżycy i choroby niedokrwiennej serca. Cholesterol całkowity można podzielić na dwie frakcje: LDL, która jest główną frakcją aterogenną czyli miażdżycorodną, oraz HDL, która nazywana jest także „dobrym cholesterolem” ze względu na działanie ochronne zapobiegające miażdżycy. Podwyższony poziom trójglicerydów we krwi jest także niezależnym czynnikiem ryzyka choroby wieńcowej, której końcowym etapem, przy braku leczenia, jest zawał serca. Prawdłowe poziomy lipidów przyjmuje się w za-

Leczenie nie zwalnia od diety, ale chcąc być zdrowym, trzeba polubić wstrzemięźliwość w jedzeniu i piciu

Lek. med. Arkadiusz Żurowski

leżności od wieku i stanu zdrowia pacjenta. Zdrowy 30-latek może pozwolić sobie na wyższe poziomy cholesterolu niż osoba w średnim wieku chorująca np. na nadciśnienie tętnicze, aczkolwiek różnice te nie przekraczają 20-30mg/dl. Prawidłowe poziomy lipidów dla osób w średnim wieku wynoszą:

Cholesterol < 200mg/dl = 5,2mmol/l
HDL cholesterol > 35mg/dl = 0,9mmol/l
Trójglicerydy < 150mg/dl = 1,7mmol/l

Nadmienić także trzeba, że wysokie stężenia trójglicerydów przekraczające 1000mg/dl, mogą wy-

Badania naukowe wykazały, że obniżenie cholesterolu o 1% zmniejsza ryzyko zawału serca o 2-3%. Zasady leczenia hiperlipidemii obejmują dietę i zwiększenie aktywności fizycznej, normalizację wagi. Dopiero przy braku pożądaných efektów stosuje się leczenie farmakologiczne.

Ogólne zalecenia dietetyczne obejmują:

- zmniejszenie spożycia tłuszczów zwierzęcych
- umiarkowany wzrost spożycia tłuszczów roślinnych
- wzrost spożycia błonnika i węglowodanów złożonych
- ograniczenie spożycia cukru
- ograniczenie spożycia alkoholu
- zwiększenie spożycia tłustych ryb morskich zawierających kwasy tłuszczowe omega-3.

Szczegółowe zalecenia diety obniżającej ilość tłuszczów przedstawia powyższa tabela.

W przypadku gdy mimo zastosowanej przez 1-2 miesiące diety nie udaje się obniżyć poziomu cholesterolu i trójglicerydów, należy podjąć leczenie farmakologiczne. Leczenie nie zwalnia jednak od diety! Te dwie metody należy ze sobą bezwzględnie łączyć. Istnieje kilka grup leków:

- nowa grupa leków - statyny obniżają skutecznie cholesterol, niestety są jeszcze stosunkowo drogie,
- wiążące kwasy żółciowe żywności - rezyliny, obniżają cholesterol, powodują jednak bardzo często zaparcia i bóle brzucha,
- kwas nikotynowy (nie mylić z nikotyną papierosów!) obniża i cholesterol i trójglicerydy, ma jednak

ograniczone zastosowanie ze względu na bardzo dużą liczbę niepożądanych objawów ubocznych, - fibraty - obniżają zarówno cholesterol całkowity i trójglicerydy, podwyższają HDL cholesterol. Zarówno ze względu na działanie (większość hiperlipidemii to postacie mieszane, w których wzrastają cholesterol całkowity i LDL oraz trójglicerydy a obniżeniu ulega HDL) jak i umiarkowaną cenę, są najczęściej stosowanymi lekami. Przedstawicielem tej grupy jest stosowany raz dziennie Lipanthyl 200M. Dzięki nowoczesnej technologii wytwarzania, jest to lek o postaci rozdrobnionej do wielkości mikronowej, dlatego łatwo się wchłania, a do obniżenia lipidów wystarczy jego mniejsza dawka co eliminuje ryzyko ewentualnych objawów ubocznych.

Istotne jest, że gdy nie wystarcza dieta, nawet najlepsze leki trzeba stosować do końca życia. Dzięki nim można jednak ograniczyć rozwój miażdżycy oraz odsunąć widmo zawału serca i udaru mózgu, przedłużyć życie i poprawić jego jakość.

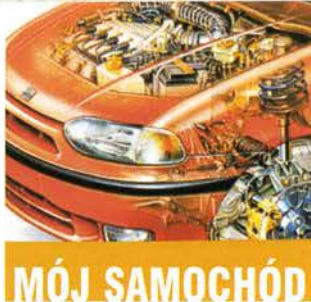
	PRODUKTY ZALECANE	PRODUKTY DO SPOŻYWANIA W UMIARKOWANYCH ILOŚCIACH	PRODUKTY PRZECIWWSKAZANE
Produkty zbożowe	Pieczywo z pełnego ziarna. Maca. Owianka. Ryż. Makaron. Placki kukurydżane. Musli. Kasze gruboziarniste.		Rogaliki francuskie (croissant).
Nabiał	Mleko chude. Sery chude np. chudy twaróg. Jogurt chudy. Białko jajek. Substytuty jaj.	Mleko półtłuste. Sery Brie, Edamski, Gouda, Camembert. Jogurt niskotłuszczowy. Dwa łałaja na tydzień.	Pełne mleko. Śmietana. Mleko skondensowane. Zabielače do kawy. Sery pełnotłuste. Jogurt pełnotłusty.
Zupy	Zupy warzywne. Chude wywary mięsne.		Zupy zagęszczane. Zupy zaprawiane śmietaną.
Ryby	Ryby (z rusztu, gotowane wędzone). Unikaj skóry.	Ryby smażone na wlaściwym oleju.	Ikra. Ryby smażone na nieznanym oleju lub tłuszczu.
Skorupiaki	Ostrygi.	Małże, homary.	Krewetki, kalmary.
Mięso	Indyki, kurczaki. Cielęcina. Króliki. Dzikizyna.	B. chuda wołowina. Jagnięta (1 lub 2 razy w tygodniu). Szynek. Be-kon. Kiełbasa z cielęciny lub kurczaka. Wątroba 2 razy w miesiącu.	Mięso z widocznym tłuszczem. Karczki. Gęsi. Kiełbasy. Salami. Paszety mięsne i inne.
Tłuszcze		Oleje zawierające kwasy wielonienasycone np. słonecznikowy, kukurydziany, krokoszowy, sojowy. Oleje zawierające kwasy jednonienasycone np. rzepakowy i oliwa z oliwek. Margaryny miękkie (nieuodornione) z tych olejów. Margaryny o zmniejszonej zawartości tłuszczu.	Masło. Śmalce. Ślolinna. Łój. Tłuszcz spód pieczeni. Margaryny twarde. Olej palmowy. Tłuszcze uodornione.
Owoce i warzywa	Warzywa świeże i mrożone, zwłaszcza strączkowe fasola, groch, soczewica. Kukurydza. Ziemiaki. Owoce świeże i suszone. Owoce konserwowe (niesłodzone).	Ziemiaki lub frytki smażone na dozwolonym oleju.	Ziemiaki pieczone, frytki, warzywa z ryb smażonych na niewłaściwym tłuszczu. Warzywa solone i konserwowane. Chipsy.
Desery	Sorbet, Galaretki. Bezy. Budynie na mleku chudym. Salaty owocowe.		Łody. Kremy. Budynie na pełnym mleku. Sosy na śmietanie lub masle.
Wypieki		Ciasta i ciasteczka przygotowane na tłuszczach nienasyconych	Torty. Przemysłowe wyroby cukiernicze (np. ciastka, paszteciki, babeczki).
Wyroby cukiernicze	Marmoladki	Marcepany. Chalwa.	Czekolada. Toffi. Karmelki. Batony kokosowe.
Orzechy	Włoskie. Migdały. Kasztany.	Laskowe, ziemne, pistacjowe i brazylijskie.	Orzechy kokosowe. Orzechy solone.
Napoje	Kawa filtrowana lub instant. Herbata. Woda. Napoje bezkaloryczne, bezalkoholowe.	Alkohol. Niskotłuszczowe napoje czekoladowe.	Czekolada. Kawa ze śmietanką. Gotowana kawa.
Sosy Przyprawy	Pieprz. Mustarda. Ziola. Przyprawy korzenne.	Sosy sałatkowe niskotłuszczowe.	Majonezy. Sól dodana. Sosy i kremy sałatkowe. Sosy do mięsa i ryb zawierające tłuszcz.

głową

wołać ostre zapalenie trzustki.

Ze względu na możliwość błędu laboratoryjnego, rozpoznanie hiperlipidemii powinno opierać się co najmniej na dwóch pomiarach. Badanie powinno być poprzedzone 16 godzinną głodówką, ponieważ każdy posiłek powoduje wzrost poziomu lipidów o inną wartość. Ze względu na zafałszowanie wyników, badania nie powinno się przeprowadzać w okresie do dwóch tygodni po infekcji i do trzech miesięcy po operacji. Zaleca się oznaczenie poziomu cholesterolu całkowitego i HDL cholesterolu oraz trójglicerydów. Stężenie LDL cholesterolu możemy oznaczyć ze wzoru: LDL = cholesterol całkowity - HDL - TGR/2,2 (mmol/l).

Celem leczenia hiperlipidemii jest zapobieganie rozwojowi zmian miażdżycowych w naczyniach, przy czym bezwzględnie należy utrzymywać prawidłowe wyniki lipidów u osób z chorobą naczyń wieńcowych.



MÓJ SAMOCHÓD

Nowoczesność w

Zastosowanie elektroniczno-hydraulicznych systemów sterowania skrzyniami biegów w samochodach osobowych umożliwiło wyjście naprzeciw zróżnicowanym wymaganiom wielu ich użytkowników.

Jerzy Szabelski

Zarówno pasjonaci wyścigowej, sportowej jazdy, jak i klasycznej techniki prowadzenia samochodu, będą usatysfakcjonowani nowatorstwem rozwiązań.

Brak pedału sprzęgła i często dźwignia zmiany biegów przypominająca w działaniu „joystick” komputera, to charakterystyczne cechy tych nowych rozwiązań.

Pomimo dużego podobieństwa, każdy z systemów charakteryzuje się różnymi możliwościami.

Selespeed - zastosowany w samochodzie *Alfa Romeo 156 2.0* umożliwia dokonywanie zmian

duże o zmianie biegu na podstawie wykonywanej przez elektroniczną centralkę sterującą analizy parametrów obciążenia silnika, prędkości samochodu, wciśnięcia pedału przyspieszenia lub hamulca, temperatury, itp.

Kierujący wybiera (przycisk CITY) czy trzymać ręce ciągle na kierownicy, czy też zmieniać biegi dźwignią - joystickiem.

Rozwiązanie to umożliwia skupienie większej uwagi na drodze i panowaniu nad pojazdem. Brak potrzeby jakiegokolwiek interwencji w zmianę biegów jest idealny dla intensywnego ruchu miejskiego,

systemu lub awarii.

Sygnalizacja dźwiękowa informuje o nieprawidłowo wykonywanych czynnościach, niebezpiecznych sytuacjach i również o awarii.

Q-system - zastosowany w samochodzie *ALFA ROMEO 156 2.5* do automatycznej skrzyni biegów pozwala również na tradycyjną ręczną zmianę przełożeń bez konieczności wciskania pedału sprzęgła.

System posiada trzy tryby pracy umożliwiające dostosowanie techniki jazdy do warunków ruchu, nawierzchni drogi i upodobań kierowcy.



1) Kierownica z przyciskami + i - sekwencyjnej zmiany biegów.

2) Dźwignia zmiany biegów systemu Selespeed przypominająca w działaniu „joystick” komputera.



biegów w trybie półautomatycznym przy pomocy przycisków + (na wyższe) i - (na niższe), umieszczonych na kierownicy albo przez wychylenie dźwigni typu „joystick” o jednym, stabilnym położeniu centralnym umieszczonej klasycznie na tunelu środkowym lub w trybie automatycznym (wybieranym przyciskiem w pobliżu dźwigni), gdzie system sam decy-

daje wrażenie ogromnej elastyczności skrzyni biegów i niebywałą łatwość prowadzenia samochodu.

System wyposażony jest w jednotarcowe, suche sprzęgło automatyczne. Posiada 5 stopni przełożeń + bieg wsteczny.

Sygnalizacja wizualna w zestawie wskaźników informuje prowadzącego samochód o stosowanym aktualnie biegu, trybie pracy

jącego

CITY - dla komfortowej i ekonomicznej jazdy miejskiej,

SPORT - w celu optymalnego wykorzystania osiągnięć silnika, dla jazdy sportowej i na trudnych odcinkach dróg,

ICE - zalecany w warunkach ograniczonej przyczepności kół do nawierzchni drogi.

Znakomicie podnosi to bezpie-

skrzyni biegów

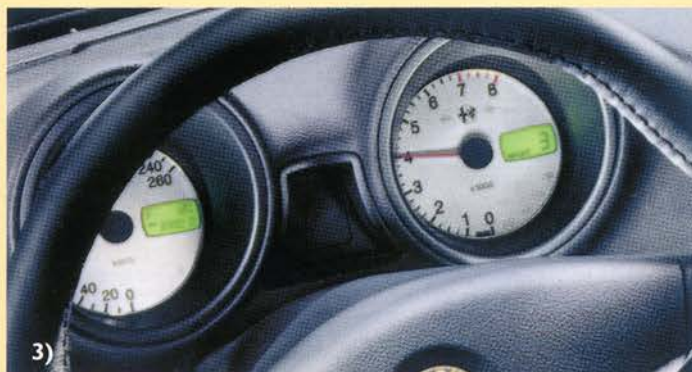
czeństwo i komfort jazdy umożliwiając jednocześnie maksymalne wykorzystanie osiągnięć jednostki napędowej.

Przejęcie z działania automatycznego do ręcznego i odwrotnie może następować w dowolnej

Sygnalizacja wizualna i dźwiękowa informuje o stanie systemu oraz sygnalizuje sytuacje niebezpieczne (wysoka temperatura oleju w skrzyni biegów), nieprawidłowo wykonywane czynności lub awarie.

Przejęcie na ręczny tryb sterowania uruchamia całkowicie automatyczny, sportowy program jazdy.

Funkcję sprzęgła spełnia konwerter momentu obrotowego. System posiada 4 stopnie przeło-



3) Sygnalizacja wizualna w zestawie wskaźników. • 4) Dźwignia zmiany biegów Q-systemu wychylona w prawo – działanie jak dla automatycznej skrzyni biegów, wychylona w lewo – działanie tradycyjne w układzie litery H
5) Dźwignia systemu Sportronic. • 6) Wnętrze samochodu ALFA ROMEO 166 Sportronic



chwili.

Ta sama dźwignia wychylona w prawo działa jak dla typowej automatycznej skrzyni biegów, natomiast wychylona w lewo, umożliwia zmianę biegów w tradycyjnym układzie litery H.

Funkcję sprzęgła spełnia konwerter momentu obrotowego.

System posiada 4 stopnie przełożenia + bieg wsteczny.

Sportronic - zastosowany w samochodzie *Alfa Romeo 166 2.5* i *3.0* reprezentuje wysoki poziom technologiczny, posiada zdolność autoadaptacji polegającą na w pełni automatycznym dopasowywaniu programu wybranej funkcji sterowania do rzeczywistych warunków, w jakich znajduje się samochód i do indywidualnego stylu jazdy kierowcy.

zenia + bieg wsteczny. Sygnalizacja wizualna i akustyczna podobna jest do stosowanej w poprzednich systemach.

Prezentowane systemy już w pierwszym praktycznym zetknięciu umożliwiają szybkie, prawie intuicyjne opanowanie ich obsługi będące źródłem zadowolenia i satysfakcji z posiadanego samochodu. ■

CENNIK SAMOCHODÓW

PRODUKOWANYCH PRZEZ FIAT AUTO POLAND S.A.
obowiązujący od 01 września 1999 r.

Ceny z upustami dla pracowników Fiat Auto Poland, Magneti Marelli Poland, Teksid Poland
i New Holland Bizon

Ważne w chwili wydania dwumiesięcznika

FIAT 126

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
FIAT 126 650 elx TOWN /STD/	126.026.6 650 ccm; 2-drzwiowy	11.453,75
FIAT 126 650 elx TOWN /SX/	126.626.6 650 ccm; 2-drzwiowy	13.043,25
FIAT 126 650 elx TOWN /STD/ dla niepełnosprawnych	126.027.6 650 ccm; 2-drzwiowy	12.762,75
FIAT 126 650 elx TOWN /SX/ dla niepełnosprawnych	126.627.6 650 ccm; 2-drzwiowy	14.118,50

LISTA DOPLAT

FIAT 126

029 - Szyba tylna ogrzewana zł 45,82 • 174 - Szyby tylne boczne uchylne zamiast stałych zł 54,23 • 191 - Pasy bezpieczeństwa siedzeń przednich bezwładnościowe zamontowane zamiast pasów statycznych (kpl=2 szt.) zł 245,91 • 187/748 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich i tylnych (kpl.) zł 30,86 • 653 - Zagłówki siedzeń przednich + fotele przed. rozkładane zł 269,28

FIAT 126 - dla osób niepełnosprawnych

029 - Szyba tylna ogrzewana zł 42,08 • 174 - Szyby tylne boczne uchylne zamiast stałych zł 49,56 • 191 - Pasy bezpieczeństwa siedzeń przednich bezwładnościowe zamontowane zamiast pasów statycznych (kpl=2 szt.) zł 216,92 • 187/748 - Fartuchy przeciwbłotne kół przednich i tylnych (kpl.) zł 28,05 • 653 - Zagłówki siedzeń przednich + fotele przed. rozkładane zł 232,82

SEICENTO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SEICENTO 1108 S	187.050.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	22.720,50
SEICENTO 899 YOUNG	187.180.0 899 ccm; 3-drzwiowy	21.400,00
SEICENTO 1108 SUITE	187.350.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	29.400,00
SEICENTO 1108 SPORTING	187.450.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	29.400,00
SEICENTO 899 CITYMATIC	187.530.0 899 ccm; 3-drzwiowy	25.151,50
SEICENTO 1108 HOBBY	187.750.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	25.151,50

LISTA DOPLAT

SEICENTO

009 - ABS zł 2.795,65 • 025 - Klimatyzacja zł 3.403,40 • 028 - Elektryczny podnośnik szyby zł 374,00 • 030 - Szyby atermiczne dla wers. 030 zł 205,70 • 082 Przystosowanie pod radio zł 243,10 • 101 - Wycieraczka szyby tylnej zł 177,65*** • 108 - Felgi aluminiowe zł 1.028,50 • 112 - Wspomaganie elektr. kierownicy zł 1.402,50 • 123 - Klucz elektroniczny dla wers. 030 zł 252,45 • 141 - Opony poszerzone zł 46,75 • 174 - Szyby boczne odchylane zł 149,60 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 243,10 • 210 - Lakier metalizowany zł 670,00 • 211 - Tapicerka ze skóry zł 2.608,65* • 213 - Autoalarm zł 1.206,15 • 228 - Elektryczna blokada drzwi zł 420,75** • 264 - Bezwładnościowe tylne pasy bezpieczeństwa zł 130,90 • 313 - Autoradio zł 1.103,30 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 804,10 • 399 - Dach otwierany elektrycznie - długi zł 1.804,55 • 431 - Koła ze stopu + opony poszerzone zł 1.243,55** • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.206,15 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.206,15 • 751 - Pakiet Linia ABARTH zł 2.290,75 • 833 - Przystosowanie do telefonu zł 252,45

- * - wyłącznie do wersji SPORTING
- ** - wyłącznie do wersji SX i CITYMATIC
- *** - wyłącznie dla wersji VAN

UNO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
UNO 1,0 ie BASE FIRE USA STD	158.903.2 1000 ccm; 3-drzwiowy	23.328,25
UNO 1,0 ie S SUPER FIRE USA	158.905.2 1000 ccm; 5-drzwiowy	25.058,00
UNO 1,4 ie S SUPER USA	158.952.2 1372 ccm; 5-drzwiowy	25.525,50
UNO 1,7 DIESEL	158.954.2 1697 ccm; 5-drzwiowy	27.115,00

LISTA DOPLAT

UNO

003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.403,40 • 210 - Lakier metalizowany zł 579,70 • 428 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych + elektryczna blokada drzwi zł 944,35 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.151,40 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.199,50 • 808 - Wyposażenie inwalidzkie zł 3.655,85

PUNTO

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
PUNTO 55 SOLE STD	176.621.1 1108 ccm; 3-drzwiowy	28.424,00
PUNTO 55 SOLE STD	176.641.1 1108 ccm; 5-drzwiowy	29.546,00
PUNTO 60 STILE STD	176.661.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	31.696,50
PUNTO 60 STILE STD	176.681.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	32.818,50
PUNTO 85 STILE STD	176.637.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	36.184,50
PUNTO 85 STILE STD	176.657.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	37.306,50

LISTA DOPLAT

PUNTO

003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.403,40 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.151,40 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.199,50 • 009 - ABS zł 3.496,90 • 014 - Wspomaganie układu kierowniczego zł 1.449,25 • 025 - Klimatyzacja zł 4.572,15 • 063 - Regulowany układ kierowniczy + reg. siedzenia kierow. mechanicznie zł 439,45 • 082 - Przystosowanie do montażu radia zł 635,80 • 097 - Dodatkowe reflektory przeciwmgielne zł 570,35 • 141 - Opony zwiększone zł 215,05 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 663,85 • 210 - Lakier metalizowany zł 832,15 • 213 - Autoalarm zł 1.533,40 • 380 - Dach otwierany ręcznie zł 1.561,45 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 1.907,40 • 428 - Elektryczne podnoszenie szyb drzwi przednich + zamek centralny zł 1.009,80 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.411,85

SIENA, PALIO WEEKEND

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SIENA 75 1,2 EL	178.674.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	27.863,00
SIENA 75 1,2 HL	178.694.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	31.042,00
SIENA 100 1,6 HL	178.656.1 1580 ccm; 4-drzwiowy	34.875,50
PALIO WEEKEND 75 1,2 EL	178.974.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	30.761,50
PALIO WEEKEND 75 1,2 HL	178.994.1 1243 ccm; 5-drzwiowy	33.940,50
PALIO WEEKEND 1,6 HL	178.956.1 1600 ccm; 5-drzwiowy	37.774,00

LISTA DOPLAT

SIENA, PALIO WEEKEND 1,4

003 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją lewej nogi zł 3.403,40 • 003/636 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją prawej nogi zł 4.151,40 • 003/634/635 - Urządzenie dla osób z dysfunkcją obu nóg zł 7.199,50 • 009 - ABS zł 3.216,40 • 011 - Kierownica regulowana zł 299,20 • 014 - Wspomaganie kierownicy zł 1.318,35 • 025 - Klimatyzacja zł 4.188,80 • 082 - Przystosowanie pod radio zł 579,70 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 589,40 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 299,20 • 108 - Koła ze stopu zł 822,80 • 117 - Bagażnik dachowy (relingi dachowe) zł 345,95 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 551,65 • 210 - Lakier metalizowany zł 814,45 • 218 - Elektryczne lusterka boczne zł 598,40 • 334 - Elem. deski rozdziel. z imitacji drzewa zł 504,90 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centralny zamek zł 972,40 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy + napinacze pasów bezp. zł 1.318,35 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.318,35 • 507 - Wbudowane radio (6 głośników) zł 1.411,85 • 626 - Siedzenie kierowcy regulowane mechanicznie zł 112,20

BRAVO, BRAVA

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
BRAVO 80 16V SX STD	182.613.1 1242 ccm; 3-drzwiowy	37.400,00
BRAVO 100 16V HSX STD	182.626.1 1581 ccm; 3-drzwiowy	40.485,50
BRAVO 115 16V ELX STD	182.628.1 1747 ccm; 3-drzwiowy	46.937,00
BRAVA 80 16V SX STD	182.713.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	37.026,00
BRAVA 100 16V SX STD	182.716.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	39.831,50
BRAVA 100 16V HSX STD	182.756.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	44.038,50
BRAVA 115 16V ELX STD	182.768.1 1747 ccm; 5-drzwiowy	46.469,50

LISTA DOPLAT

BRAVO, BRAVA

008 - Zdalne sterowanie zamykaniem drzwi zł 383,35 • 009 - ABS zł 3.337,95 • 025 - Klimatyzacja zł 4.291,65 • 041 - Dwa lusterka elektr. regul. + podgrzew. zł 289,85 • 097 - Światła przeciwmgielne zł 626,45 • 164 - Zagłówki siedzeń tylnych + siedzenia tylne dzielone zł 691,90 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 691,90 • 210 - Lakier metalizowany zł 963,05 • 213 - Autoalarm zł 1.477,30 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.365,55 • 414 - Autoradio „Hight” zł 963,05 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.047,20 • 505 - Air Bag boczny zł 1.047,20 • 696 - Podwójne lusterka elektr. regulowane + światła przeciwmgielne zł 991,10 • 705 - Wycieraczka refl. + siedz. przed. ogrzew. zł 963,05

MAREA

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
MAREA 80 SX B	185.120.1 1242 ccm; 4-drzwiowy	43.290,50
MAREA 100 1,6 SX	185.122.1 1581 ccm; 4-drzwiowy	47.404,50
MAREA 115 1,8 ELX	185.133.1 1747 ccm; 4-drzwiowy	51.705,50
MAREA WEEKEND 80 1,6 SX	185.620.1 1242 ccm; 5-drzwiowy	45.534,50
MAREA WEEKEND 100 1,6 SX	185.621.1 1581 ccm; 5-drzwiowy	49.648,50
MAREA WEEKEND 115 1,8 ELX	185.633.1 1747 ccm; 5-drzwiowy	53.949,50

LISTA DOPLAT

MAREA

008 - Sterowanie zdalne otwieraniem/zamykaniem drzwi zł 402,05 • 009 - ABS zł 3.646,50 • 023 - Szyby elektr. podnoszone tylne zł 663,85 • 025 - Klimatyzacja zł 4.936,80 • 028 - Elektryczny podnośnik szyb bocznych zł 645,15 • 097 - Reflektory przeciwmgielne zł 645,15 • 125 - Światła przeciwmgielne + spryskiwacz reflektorów zł 1.093,95 • 140 - Klimatyzacja automatyczna zł 4.291,65 • 164 - Zagiłki siedzeń tylnych + siedzenia tylne dzielone zł 757,35 • 195 - Siedzenie tylne dzielone zł 719,95 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.103,30 • 213 - Autoalarm zł 1.458,60 • 400 - Dach otwierany elektrycznie zł 2.524,50 • 414 - Autoradio extra serie zł 1.393,15 • 502 - Poduszka powietrzna pasażera zł 1.439,90 • 505 - Poduszka powietrzna boczna zł 1.047,20 • 906 - Ogrzewanie automatyczne zł 1.075,25

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

SAMOCODY DOSTAWCZE

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SCUDO FURGONE 1,9 D EL	222.230.0 1868 ccm; d 10q furgone	58.905,00
SCUDO VETRATO 1,9 DS EL	222.430.0 1869 ccm; d furg. vetrato	60.494,50
SCUDO COMBI 1,6 Bz EL	222.562.0 1580 ccm; 5 d combi	65.169,50
SCUDO COMBI 1,9 TD EL	222.597.0 1905 ccm; 5 d combi	70.873,00

LISTA DOPLAT

SCUDO

• 008 - Zdalne sterowanie otw./zam. drzwi zł 392,70 • 009 - ABS zł 5.133,15 • 025 - Klimatyzacja zł 4.628,25 • 028 - Elektr. podnośnik szyb przednich zł 654,50 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 467,50 • 030 - Szyby atomizacyjne zł 617,10 • 041 - Elektryczny podnośnik szyb + lusterka boczne elektryczne i podnoszone zł 1.168,75 • 102 - Spryskiwacz reflektorów zł 514,25 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 420,75 • 199 - Wyjmowana ścianka dzieląca zł 514,25 • 210 - Lakier metalizowany zł 617,10 • 428 - Elektr. podnośnik szyb + centralny zamek zł 1.262,25 • 452 - Przednie siedzenia podgrzewane zł 374,00 • 500 - Poduszka powietrzna kierowcy zł 1.496,00 • 522 - Para bocznych drzwi przesuwanych i oszklonych zł 1.309,00 • 950 - Regulowane pojedyncze siedzenie pasażera zł 187,00

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
UNO 1,4 - VAN STD	258.022.2 1372 ccm; 3-drzwiowy	23.375,00

LISTA DOPLAT

UNO VAN

209 - Zwiększona powierzchnia pod ładunek zł 710,60 • 642 - Boczne szyby przyciemnione zł 74,80 • 782 - Akumulator o zwiększonej mocy - 55 Ah zł 130,90

SAMOCCHODY DOSTAWCZE

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
SEICENTO 1100 VAN	287.940.0 1108 ccm; 3-drzwiowy	21.505,00

MODEL/WERSJA	KOD	CENA W ZŁOTYCH Z PODATKIEM (PLN)
DUCATO 10 q. 1,9 DS Furgone	230.109.0 1905 ccm d	60.681,50
DUCATO 10 q. 1,9 DS Furgone	230.119.0 1905 ccm d	63.486,50
DUCATO 10 q. 1,9 TDS Furgone	230.149.0 1905 ccm td	70.031,50
DUCATO 10 q. 2,8 TDI Panorama	230.560.0 2800 ccm td	80.410,00
DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone	231.100.0 2800 ccm d	67.320,00
DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone	231.110.0 2800 ccm d	70.125,00
DUCATO 14 q. 2,0 B2 Ambulans	231.193.0 2000 ccm bz	69.096,50
DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone	231.610.0 2800 ccm d	72.930,00
DUCATO 14 q. 2,8 DS Furgone	231.620.0 2800 ccm d	75.735,00
DUCATO 14 q. 2,8 TDS Furgone	231.640.0 2800 ccm td	79.475,00
DUCATO 14 q. 2,8 TDS Furgone	231.650.0 2800 ccm td	82.280,00
DUCATO Maxi 2,8 DS Cabinato	232.420.0 2800 ccm d	65.543,50
DUCATO Maxi 2,8 TD Cabinato	232.450.0 2800 ccm td	72.088,50
DUCATO Maxi 2,8 DS Furgone	232.610.0 2800 ccm d	76.670,00
DUCATO Maxi 2,8 DS Furgone	232.620.0 2800 ccm d	79.662,00
DUCATO Maxi 2,8 TDS Furgone	232.650.0 2800 ccm td	86.207,00
DUCATO Maxi 2,8 D Cabinato	232.820.0 2800 ccm d	68.722,50
DUCATO Maxi 2,8 TD Cabinato	232.850.0 2800 ccm td	75.267,50

LISTA DOPLAT

DUCATO

016 - Antiskid zł 5.899,85 • 025 - Klimatyzacja zł 5.329,50 • 029 - Szyba tylna ogrzewana zł 495,55 • 030 Szyby atermiczne zł 617,10 • 041 - Dwa lusterka elektrycznie regulowane z podgrzewaniem zł 776,05 • 097 Światła przeciwmgielne zł 570,35 • 102 - Wycieraczki reflektorów zł 617,10 • 114 - Wspomaganie układu kierowniczego zł 2.047,65 • 141 - Opony zwiększone zł 355,30 • 186 - Trzecie miejsce w kabinie zł 598,40 • 200 - Dodatkowy ogrzewacz zł 682,55 • 210 - Lakier metalizowany zł 1.047,20 • 281 - Specjalna blokada pasów bezpieczeństwa zł 757,35 • 306 - Lusterko elektrycznie regulowane z ogrzewaniem i zwiększonym ramieniem zł 776,05 • 403 - ABS zł 5.899,85 • 428 - Elektr. podnoszenie szyb przednich drzwi + centralny zamek zł 1.449,25 • 453 - Siedzenie kierowcy ogrzewane zł 205,70 • 513 - Podwójne drzwi rozsuwane zł 1.430,55 • 627 - Siedzenie kierowcy z regulacją wysokości + wspornik zł 514,25 • 650 - Tachometr zł 2.431,00 • 747 - Fartuchy przeciwblotne kół przednich zł 158,95 • 940 - Tłumik z katalizatorem utleniającym zł 1.337,05 • 985 - Urządzenie do ograniczenia głośności zł 411,40 • 997 - Podwyższony dach zł 3.328,60

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



ZADZIWIAJĄCE PRZYGODY KROPELKI OLEJU



Przed wejściem do zakładu nasza Kropelka, jak wszystkie surowce, jest poddana wstępnym kontrolom jakości przed odbiorem. Jeśli wszystko jest w porządku, Kropelka może wejść... Różne oleje bazowe i dodatki żyją jeszcze rygorystycznie rozdzielone: każdy z nich ma swój zbiornik i rurociąg. W oczekiwaniu na wykorzystanie, surowce przechowywane są w środowisku aseptycznym.



Większość kropelek zna już swoją drogę: zmieszać się według ustalonej, znanej i wypróbowanej formuły, a później trafić do produkcji. Ale najciekawsza jest podróż Kropelki której jeszcze nie ma. Kropelka - której - jeszcze - nie - ma staje się czasem kropelką - prototypem, na którym przeprowadzane są próby nowych składników w celu stworzenia coraz lepszego produktu. Czasem badana jest na specjalne życzenie konstruktora w związku z jej przyszłym przeznaczeniem np. do nowego pojazdu o szczególnych wymaganiach.



Nasza kropelka jest jedną z wielu kandydatek do spełnienia ważnego zadania: musi dowieść, że nadaje się bardziej do podjęcia tego zadania niż którakolwiek z konkurentek... Na początek przechodzi testy chemiczne i fizyczne. Ciepło i mróz, wytrzymałość na to, na tamto... Badania w laboratorium wykonują pierwszą selekcję, która potwierdzana jest później podczas prób praktycznych.



Jest Kropelka - kandydatka do dużych silników diesel, ...jest też, która kandyduje do silników benzynowych turbo itd... Tysiące i tysiące kilometrów przy ciągłej zmianie ilości obrotów, obciążeń, przyspieszeń i hamowań, bez minuty odpoczynku: można być naprawdę wyczerpanym.



Terenem wyścigowym kropelek - kandydatek jest silnik, który zostaje skontrolowany do ostatniego elementu. W silniku nie może być nieprzewidzianych sytuacji ani wątpliwości w interpretacji próby. Kolejny demontaż silnika i kolejne badania laboratoryjne po wysiłku. Tylko jedna kropelka - której - nie - ma przeszła błyskotliwie przez wszystkie próby: teraz stała się prawdziwą Kropelką - która - jest.



I nareszcie nadszedł moment mieszania surowców z poszczególnych zbiorników. Poprzez oddzielne rury, różne składniki danej formuły (oleje bazowe i dodatki) spływają aby połączyć się w mieszarce aby stworzyć Kropelkę. Każdy produkt ma swoją wyłączną recepturę i jego produkcja odbywa się partiami kontrolowanymi indywidualnie. Przed zapakowaniem oczekiwanie na kolejne badania. Jeśli mieszanie przebiegło prawidłowo można iść dalej.



Opakowanie określa produkt, chroni go i pozwala na jego transport; spełnia funkcję transportera dla danego produktu. Dlatego właśnie, podobnie jak każdy transporter, poddawane jest niezbędnym kontrolom, które potwierdzą, że jest on w najlepszym porządku i nadaje się do wypełnienia swojego zadania. I na pokładzie... Gotowa, w swojej najlepszej kreacji: Kropelka oleju wreszcie doczekała się pucharu!



FL Poland Sp. z o.o.
Spółka Koncernu Fiat

SELENIA
MOTOR OIL

VS
OLIO FIAT

Rynek Główny 27, 31-010 Kraków • Tel. (012) 423 1264, 423 0996 • Fax (012) 423 0978 • www.flpoland.pl



RODZINNE *bezpieczeństwo* WEDŁUG FIATA SIENA

Bezpłatna infolinia: 0 800 19 19 19
www.fiat.com.pl

Fiat Siena 75 EL - od 29 800 PLN*
Fiat Siena 75 HL - od 33 200 PLN*
Fiat Siena 100 16v HL - od 37 300 PLN*

* ceny według cennika z dnia 01.06.1999

Nowy Fiat Siena został stworzony tak, by zapewnić Twojej rodzinie bezpieczeństwo w podróży. Posiada w standardzie **poduszkę powietrzną** dla kierowcy, a jego konstrukcję uzupełniają wzmocnienia boczne drzwi i kontrolowana strefa zgniotu, a także ABS (w opcji). Samochód posiada niezawodny, **ekonomiczny silnik FIRE** o mocy **75 KM**. Nowy Fiat Siena. **To uczucie zawsze będzie z Tobą.**

