

V jak VARTA



VARTA TO ZAAWANSOWANA TECHNOLOGIA.

Niezależnie od tego, jaki akumulator VARTA wybierze do swojego pojazdu, my w każdym przypadku gwarantujemy Wam ekstremalną moc rozruchu, niezawodne zaopatrzenie w energię, 100% najwyższej jakości i zaawansowaną technologię. VARTA Dynamic Trio – dzięki unikatowej w skali światowej technologii produkcji kratki PowerFrame® – to akumulatory, na które możesz liczyć w każdej sytuacji



TERAZ TO JESZCZE WIĘCEJ UKRYTEJ MOCY.



VARTA

BY JOHNSON CONTROLS



Muzykanci

Między muzyką i techniką podobieństw jest znacznie więcej, niż się na ogół sądzi. W jednej i drugiej dziedzinie zdarzają się eksperci, twórcy lub wykonawcy nieudaczeni, choć imponująco wykwalifikowani, i utytułowani obok genialnych samouków, a wśród ludzkich dokonani, po obu stronach dominującej przeciętności równie często powstają arcydzieła, jak buble. Talent muzyczny lub techniczny jest darem intuicyjnego dostrzeżenia i rozumienia wewnętrznej złożoności struktur na pozór jednolitych. Z tym trzeba się urodzić, ale z drugiej strony sam talent nie zapewni sukcesu, bo nie rozwijany – marnuje się i zanika.

Talenty rodzą się zgodnie z tacińską zasadą spirytus fiat ubi vult (duch tchnie, gdzie chce), co w praktyce oznacza losowo sprawiedliwy rozkład. Wydawać się może, iż poszczególne nacje obdarzone są nimi nierówno, ale to nie skutek dysproporcji w ich występowaniu, co raczej w skutecznym odnajdywaniu. W naszej narodowej tradycji związane z tym kompleksy próbowała łagodzić patriotyczna literatura, w tym powszechnie znany wiersz Stanisława Jachowicza „Cudze chwalice, swego nie znacie...”, lub pamiętna nowela Henryka Sienkiewicza „Janko muzykant”. Płynęły stąd wnioski ku pokrzepieniu serc, że mamy swe rodzime, niepowtarzalne skarby, a równocześnie ku przebudzeniu sumień, by ktoś (bliżej nieokreślony) w tej sprawie zaczął coś robić.

W przypadku zapomnianych twórców polskiej motoryzacji mamy sytuację w zasadzie podobną, z tą jednak różnicą, że ich nazwiska i dzieła są publicznie znane i doceniane bez żadnych zastrzeżeń, tylko nie doczekały się należnego poparcia ze strony „czynników” decydujących o ich dalszych losach. Fakt ten tłumaczony jest u nas zazwyczaj interesami jakichś wrogich sił zewnętrznych lub wewnętrznych, uparcie zmieniających nasze godne pozazdroszczenia osiągnięcia w nieprzerwane niemal pasmo rzekomo zmarnowanych szans.

I tak świetnie rokujące prace naszych międzywojennych konstruktorów samochodów zostały ponoć brutalnie przerwane przez podjęcie w Polsce licencyjnej produkcji Fiata 508. Nieważne, iż w tym momencie nasz narodowy dorobek stanowiło zaledwie kilka prototypów, zbudowanych niezależnie przez różne inżynierskie zespoły niedysponujące możliwością ich seryjnego wytwarzania. To nic, że ówczesne warunki ustrojowe dawały pełną swobodę rozwijania konkurencyjnych projektów. Łatwiej całą winą obarczyć Fiata i nie wdawać się w niewygodne szczegóły.

Okres PRL do czasu ponownego zakupu włoskich i francuskich licencji nie imponuje ani ilością i jakością wytwarzanych w kraju modeli, ani też liczebnością ich produkcyjnych serii. Wiele natomiast powstało w tym czasie legend o technicznych rewelacjach więzionych podobno (wiadomo przez kogo) w projektowych pracowniach Żerania, Bielska-Białej, Starachowic, Jelcza i Sanoka. Były to jednak, łagodnie mówiąc, pogłoski słabo związane z faktami. Równoległe z nimi rozwijał się nurt medialnych doniesień na temat „epokowych” wynalazków innych technicznych Janków muzykantów, czyli jakichś turbin, silników na wodę, superbezpiecznych zderzaków i wspianych konstrukcji polskich samochodów tańszych niż rowery... Wszystko to zniszczyła zazdrosna zмова profesjonalistów z całego świata.

Jaka jest więc prawda o naszych samorodnych talentach? Ano taka, jak i gdzie indziej, czyli po prostu różna. Wielu mamy „muzykantów” obdarzonych silnym głosem, choć pozbawionych słuchu. Są też rzadkie przypadki wybitnych uzdolnień wykorzystywanych jednak przeważnie w zagranicznych firmach. Dlaczego nie u nas? Chyba z tej samej przyczyny, dla której fenomenalny Sienkiewiczowski Janko sam byłby zde gustowany swą grą na skrzypkach własnoręcznie wykonanych z gonta.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski

FOT. ARCHIWUM

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:
pl. Nowy Targ 28/16, 50-141 Wrocław
faks 71 343 35 41
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Redaktor naczelny:
Marian Kozłowski
m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:
Bogusława Krzczanowicz
tel. 71 712 57 95
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Redakcja:
tel. 71 722 02 26
Stanisław Bortkiewicz
s.bortkiewicz@technotransfer.pl
Szymon Ciach
s.ciach@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:
Andrzej Kowalewski, Zenon Majkut,
Leszek A. Stricker, Toni Seidel, KrzaQ

Marketing i reklama:
Marta Napiórkowska-Trzeciak
tel. 71 712 57 97
m.trzeciak@technotransfer.pl
Aneta Sadłowska
tel. 71 733 67 56
a.sadlowska@technotransfer.pl

Prenumerata:
tel. 71 712 57 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:
Taurus CD
tel. 71 712 57 98

Wydawca:
Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:
Delta Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
Standox, Texa