



Numer 1 • Rok 1 • Luty 2001 • Dwumiesięcznik

**CZERWONY
EKSPRESS:
POLSKI
PUCHAR
ALFA ROMEO**

ALFA 147 SAMOCHÓD ROKU 2001





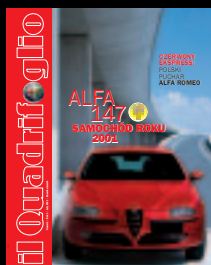
SELENIA
MOTOR OIL

TWÓJ SILNIK TO LUBI



FL Poland Sp. z o.o.

Rynek Główny 27 • 31-010 Kraków • Tel. (012) 423 09 90, 423 09 96 • Fax (012) 423 09 78
www.flpoland.pl



Na okładce wykorzystano zdjęcie z kalendarza Alfa Romeo 2001.

Autor: Gary Salter

il Quadrifoglio nr 1
luty 2001

WYDAWCA

Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62
43-300 Bielsko-Biała
Tel. 033 813 27 61
Fax 033 813 41 76

PREZES

Jas Gawroński

PEŁNOMOCNIK

Filippo Gallino

REDAKCJA

Warszawa
ul. Pułku Baszta 1/16
Tel. 022 844 41 42

REDAKTOR NACZELNY

Jerzy Kisielewski

ZASTĘPCA

REDAKTORA NACZELNEGO
Francesco Novo

REDAKTOR PROWADZĄCY

Jerzy Kozierkiewicz

ZESPÓŁ

Anna Borsukiewicz
Dariusz Balcerzyk

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Dejan Gospodarek

PRENUMERATA

Tel. 033 813 27 61
Fax 033 813 41 76

REKLAMA

0-33 813 52 55

DRUK

Dimograf
ul. Legionów 83
43-300 Bielsko-Biała



w numerze

ZE ŚWIATA	4
SMAK ŻYCIA	
Rozmowa z Dario Fabbro	6
WIECZÓR LAUREATÓW	9
ALFA 147	
samochodem roku 2001	10
ALFA ROMEO-NORDAUTO	
mistrz Europy	18
CZERWONY EKSPRESS	
Puchar Alfę Romeo w Polsce	26
NATCHNIONA PIĘKNOŚĆ	29
SPORTOWE ZACIĘCIE	
i telematyczny mózg	36
CZERWONY ROK ALFY	40
ETRUSKOWIE	
PODBIAJĄ WENECJĘ	44
ALFA ROMEO MA 90 LAT	46
KLUBY ALFY ROMEO	60
DEALERZY ALFY W POLSCE	62

Menedżerowie wołą Alfę 166

Z badań przeprowadzonych przez międzynarodową firmę konsultingową Hewitt Associates, zaprezentowanych w miesięczniku Quattroruote wynika, że Alfa 166 cieszy się dużym uznaniem wśród włoskich menedżerów wysokiego szczebla. W gronie samochodów służbowych wykorzystywanych przez włoską kadrę kierowniczą także do celów prywatnych zdecydowanie dominuje flagowiec marki Alfa Romeo. Urok modeli Alfę wabi także średnią i niższą kadrę kierowniczą, która podróżuje Alfą 156.

Dwa lata na parkingu

Do interesującego odkrycia doszli uczestnicy światowego kongresu na temat systemów transportu, który odbył się w Lingotto w Turynie. Okazuje się, że każdy mieszkaniec Włoch spędza w samochodzie ponad dziewięć lat swojego życia, z czego dwa na samo poszukiwanie parkingu.

Nowy zakład Rolls Royce'a

Grupa BMW przeznaczyła 60 milionów funtów szterlingów na nową siedzibę i zakład produkcji Rolls Royce'a. Powstają one w Goodwood nie-

daleko Chichester w West Sussex, w ramach inwestycji jakie BMW realizuje w firmie Rolls Royce. Prawa do tej marki BMW przejęła w 1998 roku, a pełną kontrolę handlową obejmie od 2003 roku.

Alfa sponsorem „Wielkiego żagla”

Alfa Romeo Australia jest sponsorem maxi jachtu Shoc-kwave, który wziął udział w regatach Sydney-Hobart. Zawody, które rozpoczęły się 26 grudnia ubiegłego roku zakończyły się na początku stycznia po przepłynięciu Bass Strait, jednego z najtrudniejszych na świecie odcinków morskich.





Jacht mierzący 24 metry współzawodniczyć będzie także w Europie, gdzie weźmie udział w Fastnet i w regatach organizowanych z okazji 150 lat Pucharu Ameryki.

Dziesięciomilimetrowy łańcuch śniegowy

W łańcuchach śniegowych wciąż pojawiają się nowe rozwiązania, ulepszające te urzą-



dzenia i ułatwiające jazdę. Przebojem tego roku są mniejsze, dziesięciomilimetrowe ogniwa.

Łańcuchy śniegowe u nas dopiero zdobywają popularność, ale w krajach górskich i Skandynawii używane są powszechnie. Stosuje się je od dawna. Np. firma König, produkująca łańcuchy sprzedawane przez Inter Pack na polskim rynku, istnieje już od 33 lat.

W tym czasie zmieniały się zarówno wzory łańcuchów – stare systemy, tzw. „drabinkowe” i „Y” wypierane są przez skuteczniejszy wzór „diamentowy” – jak i materiały, z których są wyrabiane. Zmniejsza się też wielkość ogniw.

Łańcuchy o ogniwach 10-milimetrowych wykonane zostały z lepszych stopów, dzięki czemu są lżejsze od dotychczas stosowanych, zapewniają też lepszy komfort jazdy, co jest bardzo ważne w trudnych, zimowych warunkach. Do niektórych modeli samochodów, w których prześwit między oponą a karoserią jest mały, produkowane są łańcuchy o ogniwach 9-milimetrowych.

Tablica ku czci Reymonta

We Florencji odstonięto tablicę upamiętniającą pobyt w tym mieście Stanisława Reymonta. Umieszczono ją na ścianie budynku, w którym kilkakrotnie mieszkał pisarz. W tym domu powstała w 1909 r. duża część „Chłopów”, najśłynniejszej powieści Reymonta, za którą otrzymał literacką nagrodę Nobla.

Wkrótce salon w Genewie

W marcu, na 90 tys. metrów kwadratowych genewskiego centrum wystawienniczego Palexpo będzie można podziwiać najnowsze samochody świata. Zostaną one zaprezentowane podczas 71 Wystawy Motoryzacyjnej w Genewie – jednej z najbardziej prestiżowych imprez w branży automobilowej.

Na neutralnym, szwajcarskim gruncie co roku spotykają się wszyscy liczący się producenci samochodów. Pierwszy genewski salon XXI wieku odbędzie się w dniach od 1 do 11 marca.



DARIO FABBRO

Smak **życia**

Dla wizerunku Alfa Romeo w Polsce 2001 rok będzie przełomowy. Wdrożony zostanie specjalny program, dzięki któremu Alfa uzyska swą bardzo wyraźną tożsamość.

Alfa Romeo jest marką o dziewięćdziesięcioletniej tradycji. Przez te lata zmienił się jej wizerunek.

Jak marka Alfa Romeo postrzegana jest obecnie w Europie?

Gdybym miał w skrócie określić najbardziej charakterystyczne cechy marki Alfa Romeo, to są nimi: osiągi, technologia i design. Cechy te znalazły swój pełny wyraz od momentu wprowadzenia do sprzedaży modelu 156. Dał on impuls umożliwiający odzyskanie przez Alfa Romeo statusu samochodu dynamicznego, ekskluzywnego, o zacięciu sportowym, czyli wizerunku jaki towarzyszył marce od chwili narodzin.

Alfa Romeo dopiero od kilku lat jest obecna na polskim rynku. Jaki jest wizerunek marki w naszym kraju?

O ile w Europie zachodniej pozycja Alfę Romeo jest od lat ugruntowana, w Polsce wizerunek marki dopiero tworzymy. Szczególnie zależy nam,

by Alfa była odbierana jako marka prestiżowa, niezawodna oraz obecna na rynku. Pragniemy, aby klient decydujący się na zakup Alfę miał pewność, że zawsze do jego dyspozycji jest rozwinięta sieć serwisowa, oferująca pełny zakres usług. W 2001 roku wdrażać będziemy specjalny program dla dealerów Alfę, by tworzyli firmowe salony i serwisy. Chcemy aby Alfa Romeo, która dotychczas korzystała z rozwiniętej sieci Fiata, uzyskała swą bardzo wyraźną tożsamość.

Czy to oznacza rozbudowę własnej sieci i zmianę wymagań wobec dealerów Alfę?

Na koniec ubiegłego roku mieliśmy 40 koncesjonariuszy i 61 stacji obsługi. W tym roku planujemy powiększenie liczby salonów sprzedaży do 45, a serwisów do 70-75. Zgodnie z naszą filozofią nie liczba punktów obsługi jest najważniejsza, lecz ich jakość. Dlatego szkolimy sprzedawców i pracowników serwisów.

Ruszył program specjalnego oznakowania miejsc, w których można kupić bądź serwisować Alfę. Dzięki temu pragniemy zwiększyć znajomość naszej marki wśród Polaków.

Do kogo jest adresowana oferta sprzedaży Alfa Romeo w Polsce?

Struktura klientów Alfę w Polsce jest nieco inna, niż w Europie zachodniej. Tam kupują ją ludzie młodzi, często dopiero zaczynający swą karierę zawodową. Posiadanie samochodu, będącego symbolem dynamizmu życiowego jest dla nich widocznym elementem kreowania własnego, pozytywnego wizerunku. Dlatego np. w Holandii wielu młodych nabywców Alfę kupuje auta z silnikiem JTD, bądź z instalacją gazową. Nadal jest to Alfa, jednak koszty związane z paliwem są znacznie mniejsze. W Polsce nabywcami naszych samochodów są ludzie o ustabilizowanej sytuacji finansowej i społecznej. Dla nich koszty paliwa mają mniejsze znaczenie, więc częściej decydują się na dynamiczne silniki benzynowe. Wśród posiadaczy Alfę przeważają przedstawiciele wol-

nych zawodów, średnia kadra menedżerska. Coraz częściej model 166 przeciera szlak do garaży dyplomatów i dyrektorów dużych firm, wypierając stamtąd tradycyjne limuzyny. Generalnie nabywcami Alfa Romeo, bez względu na zawód, są osoby ceniące sobie „smak życia”.

Jakich nowości mogą oczekiwać ze strony Alfę Romeo polscy klienci?

Przede wszystkim oczywiście najnowszego modelu 147. Przeznaczony jest dla młodych ludzi, którzy, oprócz

sportowego charakteru oczekują od samochodu wysokiej technologii i bogatego wyposażenia. Najpierw będziemy lansować wersję trzydrzwiową z silnikami benzynowymi, później, wiosną – wersje pięciodrzwiowe oraz silniki JTD. Biorąc pod uwagę poziom wyposażenia i wykończenia Alfę 147, należy ona do segmentu rynku dzisiaj jeszcze ograniczonego. Jednakże jesteśmy przekonani, że będzie się on szybko rozwijał, zwłaszcza w dużych miastach. Wiosną do salonów tra-

fią dwa wyjątkowe modele, dotychczas dostępne wyłącznie na indywidualne zamówienie: Alfa Spider oraz GTV. Jesienią zaoferujemy odnowioną „156”. W dalszym ciągu sprzedawać będziemy też model 156 Sportwagon w wersji z fabryczną homologacją ciężarową.

Alfa Romeo jest marką od dawna związaną ze sportem. W Polsce rozgrywany jest Puchar Alfa Romeo. Czy tegoroczna edycja wyścigów będzie się różnić od ubiegłorocznej?

Poprzedni, pierwszy, sezon był okresem docierania się zarówno zawodników jak i organizatorów. Oczywiście w tegorocznej edycji nastąpią zmiany. Przedostatni wyścig zostanie rozegrany na lotnisku w Modlinie koło Warszawy. Liczymy, że przyciągnie on wielu mieszkańców stolicy. Obiekty, w których wyścigi będą rozgrywane, mają być modernizowane tak, by mogły pomieścić jak największą liczbę widzów. Trwają rozmowy z telewizją, by Puchar był relacjonowany w wymiarze większym, niż dotychczas.

Jaką rolę w popularyzacji marki odgrywają kluby Alfa Romeo?

Kluby zrzeszające miłośników Alfa Romeo mają fundamentalne znaczenie dla budowy patriotyzmu marki. Tworzą jej tradycję, pokazują jak silny jest duch Alfę wśród automobilistów. Kluby powstają spontanicznie, skupiają pasjonatów pragnących dzielić się wrażeniami i doświadczenia-



Dario Fabbro – urodził się w 1949 roku w Turynie. Absolwent Politechniki Turyńskiej. Pracę w koncernie FIAT rozpoczął w wieku 27 lat. Od 1984 roku pełnił funkcję dyrektora odpowiedzialnego za modele z segmentów A, B i C w zakładzie Mirafiori. W 1986 roku objął stanowisko dyrektora marketingu Fiat Auto France, a po trzech latach Fiat Auto Deutschland. W latach 1991-1994 pracował w Dyrekcji Produktu w Turynie. Następnie kierował firmą Fiat Auto w Danii oraz Holandii. Funkcję dyrektora handlowego Fiat Auto Poland sprawuje od 1 października 1999 roku.



mi. W Polsce już działają trzy takie kluby. Dowiedziałem się, że w styczniu powstał kolejny – w Warszawie.

Nie chcemy wpływać na rozwój klubów, ani ingerować w ich działalność. Na całym świecie są to bowiem organi-

zacje niezależne od producenta czy importera. Oczywiście jesteśmy gotowi udzielić wszelkiej pomocy, gdy ktoś się do nas w takiej sprawie zwróci. Stworzyliśmy pismo Quadrifoglio, by stało się forum wymiany myśli, idei, po-

mysłów dla wszystkich alfi-stów, żeby dostarczać im informacji o marce, a także zbierać komentarze, pytania, opowiadać o działalności klubów. Będziemy w nim oczywiście prezentować design, sztukę i kulturę włoską.

Czym osobiście dla pana dyrektora jest Alfa Romeo?

Kojarzy się mi z przyjemnością życia. Jazda tym samochodem jest jak odnoszenie kolejnego sukcesu. Gdy w Turynie mogłem po pracy pojechać moją Alfą krętymi, górskimi drózkami, doznawałem niebywałego uczucia bycia panem własnego losu. Jako Włoch dumny oczywiście jestem ze wszystkiego, co moja Ojczyzna wniosła do kultury i sztuki. Alfa Romeo znakomicie wpisuje się w ten rejestr. ✳



*rozmawiali: Dariusz Balcerzyk
Jerzy Kozierkiewicz
zdjęcia: Karina Łopieńska
Jerzy Kozierkiewicz*

tekst: Anna Borsukiewicz
zdjęcia: Zbigniew Furman

W salach recepcyjnych warszawskiego hotelu Victoria odbyło się niezwykle spotkanie – Człowieka Roku 2000 Andrzeja Olechowskiego z Samochodem Roku 2001, Alfą Romeo 147.

Wieczór laureatów

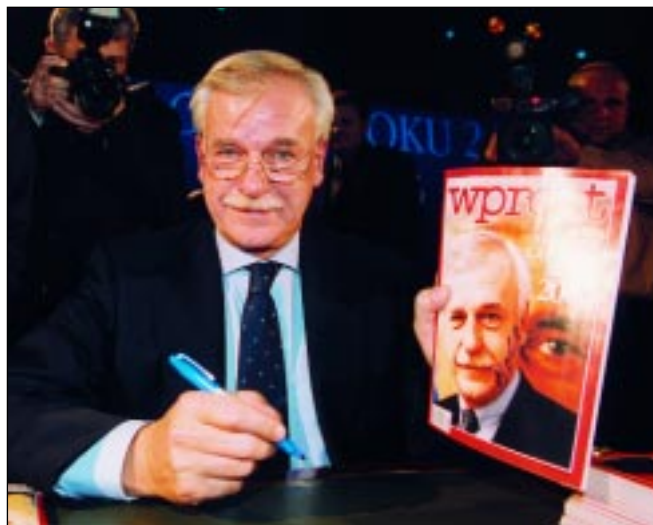
Oba te tytuły przyznawane są za najwyższe osiągnięcia w swoich dziedzinach. Tytułem Człowieka Roku tygodnik „Wprost” honoruje osobę, która w minionym roku wywarła największy wpływ na życie Polaków. Według opinii osobistości życia publicznego, pomagających redakcji „Wprost” dokonać wyboru, najbardziej godnym tego tytułu stał się Andrzej Olechowski – mąż stanu, który w 2000 wywołał największy ferment na polskiej scenie politycznej. Alfa Romeo 147, ogłoszona Samochodem Roku przez jury składające się z 56 ekspertów z całej Europy, została uznana za najbardziej interesującą nowość wśród aut, które pojawiły się w ciągu minionych 12

miesięcy na rynkach naszego kontynentu.

Odbývająca się 4 stycznia uroczystość wręczenia dyplomu Człowieka Roku zgromadziła liczne grono osobistości ze świata politycznego, na czele z premierem Jerzym Buzkiem i Bronisławem Gremkiem – również uhonorowanymi tym tytułem w minionych latach. Tegoroczny laureat zamyka dziesiątkę Ludzi Roku z XX wieku, a są w niej takie postaci jak Leszek Balcerowicz, Hanna Suchocka, Aleksander Kwaśniewski, Jacek Kuroń, Lech Wałęsa i Wiesława Szymborska.

Dla Alfę Romeo 147 był to również wieczór niezwykle. Po raz pierwszy, jeszcze przedpremierowo zaprezentowała się

polskiej publiczności i była drugą po Andrzeju Olechowskim bohaterką wieczoru. Stojąc w światłach reflektorów, budziła ogromne zainteresowanie. Podziwiano jej piękną linię, fotografowano się z nią jak z primadonną. Teraz Samochód Roku – Alfa Romeo 147 – rozpoczyna podbój polskiego rynku motoryzacyjnego. ✳



Alfa 147

Samochodem

Roku 2001





Nowy kompaktowy samochód Alfa Romeo 147 zdobył najbardziej prestiżową nagrodę, przyznawaną przez jury składające się z 56 ekspertów z całej Europy. Zwycięstwo to powtórzyło sukces Alfy 156 z roku 1998 i potwierdziło trafność nowego trendu, który ponownie wyniósł markę na szczyty podziwu publiczności i krytyków.

Trofeum Samochodu Roku 2001 przyznane Alfie 147 otrzyma z rąk przewodniczącego jury Roberto Testore, dyrektor pełnomocny Fiata Auto. Uroczystość odbywająca się 25 stycznia nie będzie powtórką wydarzenia z roku 1998, gdy na najwyższym podium stanęła Alfa 156, choć wszyscy łączą te wydarzenia, podkreślając ogromny sukces marki, wyróżnianej dwukrotnie w tak krótkim czasie.

Bez wątpienia tytuł Car of the Year jest nagrodą najbardziej prestiżową, a także cenioną ze względu na jej oddźwięk handlowy, ale nie tylko na tym polega jej znaczenie. Oznacza ona przede wszystkim, że auto zostało uznane za najbardziej interesującą nowość wśród tych, które pojawiły się w ciągu 12 miesięcy na rynkach Europy. Reprezentuje no-

watorskie rozwiązania techniczne, stylistyczne, charakterystyczne dla swojej epoki i ducha marki. W przypadku Alfey 147 zwycięstwo odniesione nad znamienitymi przeciwnikami nabiera znaczenia wydarzenia i uznania dla nowego trendu marki Alfa Romeo. Jest to więc sukces podwójny: zarówno walorów technicznych, estetycznych i funkcjonalnych auta, jak i umiejętności wywoływania entuzjazmu i pasji – uczuć, które czasami wydają się w motoryzacji przestarzałe. Sukces Alfey 147 nagradza umiejętność stworzenia samochodu doskonałego z punktu widzenia technicznego, odpowiednio innowacyjnego, ale z tym wyczuwalnym w jego wnętrzu „zapachem” i „historią”, które umieją nadać autu tej marki osobowość primadonny. W roku 1998 sukces Alfey 156 potraktowano jako prezent za odnale-





zienie przez firmę umiejętności tworzenia samochodów szybkich i emocjonujących, a także pięknych i racjonalnych. Ponowny sukces w tak krótkim odstępie czasu jest potwierdzeniem tego, że tradycja marki Alfa Romeo, powiązana z nowoczesnością i tym wszystkim, co oferuje postęp, stanowi skuteczną odpowiedź na wymagania dzisiejszych klientów, gdzie pod słowem „klient” kryją się zarówno pasjonaci, jak i bezstronni supereksperti. Oceny 56 jurorów konkursu Car of

the Year z 21 krajów europejskich, wyrażone w punktach, które przyznali każdemu z samochodów zakwalifikowanych do finału, zostaną podane do publicznej wiadomości podczas wręczania nagród. Interesujące będzie porównanie punktacji, pokazujące, jakie walory Alfa Romeo zachwyciły jurorów. Jednak już teraz można określić mocne strony tego samochodu. Alfa 147 jest piękna i agresywna – taka, jakie potrafią być tylko klasyczne auta tej marki, łączące w sobie

elegancję i osobowość w sposób fascynujący wszystkich, którzy kochają samochody. Jej design – od odważnie zaprojektowanego przodu, przez mocne boki, aż do lekkości tyłu – posiada wszystkie cechy charakterystyczne „chef d’oeuvre”, wyznaczającego rozdział w ewolucji stylu Alfa Romeo. Z praktycznego punktu widzenia należy podziwiać zgodność obu wersji nadwozia, 5-drzwiowego i 3-drzwiowego. Pod względem technicznym, na pierwszy plan wysuwa się wyrafi-



nowane zawieszenia, przednie z układem dwuwahaczowym, tylne z kolumnami prowadzonymi układem trzech wahaczy dla każdego koła. Dzięki takim rozwiązaniom zwiększyła się stabilność auta podczas jazdy. Nowe zawieszenie wpłynęło jednocześnie na obniżenie środka ciężkości całego samochodu.

Łatwość prowadzenia była zawsze charakterystyczna dla kultury Alfę Romeo. Z biegiem lat zwracano coraz większą uwagę na wszystkie aspekty bezpieczeństwa aktywnego, które musi zapewniać współczesny samochód: nie tylko doskonałą przyczepność do nawierzchni, ale również możliwość ciągłego dostosowywania się auta do warunków drogowych i pełną kontrolę nad nim w każdej sytuacji. Ten wymóg niesie za sobą zastosowanie aktywnych zawieszek, odpowiednich opon, hamulców i wszystkiego tego, co oferuje dzisiejsza elektronika. Celem projektantów jest zaś osiągnięcie doskonałości, czyli połączenie najwyższego stopnia bezpieczeństwa z najwyższym stopniem przyjemności prowadzenia samochodu.

Według tych samych zasad stworzono automatyczną skrzynię biegów Selespeed, systemu nie stosowanego w samochodach tej klasy, a dla Alfę dodatkowo ulepszonego. Poprawiono w nim automatykę, włączanie biegów jest szybsze, przy czym sterowanie sekwencyjne odbywa się za pomocą dwóch dźwigienników umieszczonych pod kierownicą, dokładnie tak jak w samochodach Formuły 1.

Zwycięzcy konkursu z Grupy Fiat

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

Klasyfikacja konkursu Car of the Year 2001

1.	Alfa Romeo 147
2.	Ford Mondeo
3.	Toyota Prius
4.	Audi A2
5.	Mercedes Classe C
6.	Opel Corsa
7.	Volvo S60/V70
8.	Chrysler PT/C
9.	Peugeot 607
10.	Citroen Picasso



Silniki o sportowych charakterystykach, typowe dla wszystkich samochodów z gamy, dostępne są w różnych wersjach. Każda z nich spełnia określony rodzaj wymogów: nowy

silnik o pojemności 1600 cm³ i mocy 105 KM jest dynamiczny, zaś ten o mocy 120 KM zapewnia auto lepsze przyspieszenie. Natomiast dwulitrowy silnik 2000 o mocy 150 KM





ALFA 147 CAR OF THE YEAR 2001

On January 25, the President of the Jury will hand the Fiat Auto Chief Executive Officer, Roberto Testore, the Car of the Year 2001 award assigned to the Alfa 147. This will not be just an ordinary prize-giving ceremony nor simply a replay of the 1998 award when the trophy was carried off by the Alfa 156.

The victory of the Alfa 147, in the face of fierce competition from formidable contenders, has all the connotations of event that has put the seal on the new direction taken by the Alfa Romeo marque. A twofold success that, on the one hand, rewards engineering quality, attractive styling and performance and, on the other, the ability to arouse enthusiasm and stir passions that seem, sometimes, to belong to a nostalgic vision of the car. In this case, the success of the Alfa 147 rewards the ability to create an impeccable, "up-to-minute" car, with the right zest of innovation but also with clearly perceivable "traits" and a "heritage" that endow it with the personality of a leading lady.

The victory of the Alfa 156 was heralded as a tribute to the marque's rediscovered ability to build cars with not only a forceful, emotion-stirring personality but also good-looking and rationally-designed. This repeat performance after such a short time confirms that the values for which Alfa Romeo has always been famed, blended with a modern approach and "seasoned" with all that progress has to offer, represent the best response to the demands of today's public.

The Alfa 147 is eye-catching and aggressive in classic Alfa Romeo style. From its daringly courageous nose, to the powerful musculature of the sides, to its the no-frills, uncluttered tail, the design of

usatysfakcjonuje wymagających sportowców. Nie można zapominać, że teraz również diesel stał się nieodłączną częścią gamy silników Alfę Romeo (jest to pierwsza marka stosująca system wtrysku bezpośredniego o elektronicznej kontroli „common rail”, a w Alfie 147 zamontowano dotąd nie stosowany silnik 1900 JTD z turbiną o zmiennej geometrii. Jest to najbardziej zaawansowana technologicznie jednostka napędowa wśród silników całej grupy Fiat. Czy to wszystko wystarczy, by udowodnić nowość „Samochodu Roku”? Możliwe, że tak, ale piękno Alfę 147 nie polega tylko na estetyce, mechanice i osiągnięciach. Jej najlepsze cechy znajdują się we wnętrzu, zaprojektowanym i wykonanym tak, by zadowolić wymagających klientów. Bez wątpienia nowa generacja Alfę Romeo odcina się od tradycji, która koncentrowała się na walorach sportowych auta. Teraz doskona-



łość charakteryzująca samochody auta objawia się również w rozwiązaniach umilających jazdę kierowcy i pasażerom. W Alfie 147 nie brakuje niczego, od dwustronnej klimatyzacji, poprzez urządzenia hi-fi, do kompletnego systemu telekomunikacyjnego. Jest tam więc wszystko to, co może pomóc w zdobyciu serc najbardziej wymagających jurorów. Dwa zwycięstwa w konkursie Car of the Year, odniesione w tak krótkim odstępie czasu, to niewątpliwie uznanie dla nowego sposobu interpretacji ducha marki w sposób jak najbardziej kompletny i przekonujący. Teraz Alfa Romeo prezentuje na rynku samochody piękne, przyjemne i kompletne, perfekcyjnie wykonane. Może więc stawać do walki z konkurencją na najwyższym poziomie. ✱

this car has all the characteristics of the “masterpiece” that represents a milestone in the evolution of Alfa Romeo style. Also from a practical point of view, it is impossible not to appreciate the coherence that links the two bodywork versions with three and five doors.

There are those who claim that this new victory after such a short time can be seen as a sort of compensation for a past not particularly favorable to Alfa Romeo but others see this event as acknowledging a new, more complete and more convincing way of interpreting the spirit of the marque.

It is a great pleasure to note that Alfa Romeo is present on the world automotive scene with a highly qualified range that stars two “Cars of the Year”; a rare privilege that few marques can claim to have achieved during their history.

Historia wyzwań i sukcesów

W historii konkursu Car of the Year Alfa Romeo zajmuje po raz drugi podium zwycięzcy, ale kilkakrotnie była jego bardzo blisko. Po raz pierwszy zdarzyło się to w roku 1969, gdy Alfa 1750 zdobyła trzecie miejsce. Ta spadkobierczyni modelu Giulia była autem większym i bardziej luksusowym od swych poprzedników, z ambicją stać się samochodem prestiżowym. W konkursie Alfa przegrała z Peugeotem 504, który został szczęśliwym zwycięzcą i z nowym samochodem flagowym BMW – 2500-2800, od którego była gorsza zaledwie o jeden punkt.

Ten sam los spotkał Alfettę w roku 1973 – szczególnie bogatym w wielkie i interesujące nowości. Mocnymi stronami Alfego Romeo były awangardowa mechanika zespołu skrzynia biegów-mechanizm różnicowy, umieszczonej na tylnym zawieszeniu oraz zawieszenia tylne De Dion, z hamulcami tarczowymi umieszczonymi centralnie. Alfetta przegrała wówczas z Audi 80 i równie innowacyjnym Renault 5. Pierwsze zwycięstwo przyniósł rok 1998, kiedy to Alfa 156 zafascynowała publiczność i krytyków swoimi charakterystykami drogowymi. Było to zwycięstwo w wielkim stylu i wśród silnej konkurencji. Na dwóch następnych miejscach uplasowały się Volkswagen Golf i Audi A6. Teraz świętujemy kolejny sukces. Alfa 147 pokonała zahartowanych w walkach przeciwników, takich jak Ford Mondeo i rewolucyjna Toyota Prius.

Challenges and success

Runner-up on two occasions and two victories: these are the successes achieved by Alfa Romeo in the elite list of winners of the Car of the Year award. The first in '69 when the 1750 was awarded third place: the heir to the Giulia was a more spacious, luxurious sedan than its predecessors and made no secret of its ambition of being not only a high prestige but also a top performing car; on that occasion, it was competing against the Peugeot 504 and lost the second place to the BMW 2500-2800 by just one point. History repeated itself in '73 when the Alfetta was preceded by the Audi 80 and Renault 5. Victory arrived for the first time in '98 when the Alfa 156 enthralled both the public and critics, triumphing over the Volkswagen Golf and Audi A6. Last but not least, today's success where the Alfa 147 has outstripped such tough opponents as the Ford Mondeo and Toyota Prius.

Zadbaj o **bezpieczeństwo**



Alfa **147**



Alfa Romeo-Nordauto **mistrzem** Europy

Franco Daria

Fabrizio Giovanardi zdobył na Alfie 156 tytuł mistrzowski w European Super Touring Cup. Zespół Alfa Romeo wywalczył pierwsze miejsce również w klasyfikacji producentów.

Fabrizio Giovanardi, na samochodzie Alfa 156, zdobył tytuł mistrzowski w pierwszej edycji mistrzostw European Super Touring Cup (Euro Stc). Na czwartym miejscu uplasował się jego kolega z drużyny, Nicola Larini. Zwycięstwo zostało odniesione również w klasyfikacji producentów, gdzie marka Alfa Romeo wraz z drużyną Nordauto pokonała Petera Koxa na Hondzie, z drużyny Jas Engineering. Dobrze spisala się również dwójka innych kierowców z włoskiej ekipy: Gianluca

De Lorenzi (siódmy) i Romana Bernardoni (piętnasta). Wyścig rozegrał się na dziesięciu torach europejskich – sześciu we Włoszech i czterech poza ich granicami: od Pergusy do Brna, od Imoli do Budapesztu. Na wszystkich najatrakcyjniejsze były zmagania pomiędzy „Piedone” Giovanardi i Peterem Koxem, nie rozstrzygnięte aż do ostatniego wyścigu w Cerklije (100 km od Lublany). Na tej trasie włoski kierowca zajął czwarte i dziesiąte miejsce, gromadząc w ten sposób 256 punktów. →

Utrzymuj **przyczepność**



Alfa **147**



„Na szczęście wszystko rozwiązało się w pierwszym wyścigu – powiedział po zakończeniu wyścigu kierowca z Sassuolo. – Ruszyłem spokojnie, od początku kontrolowałem Koxa i moje czwarte miejsce dało

mi tytuł mistrza. W drugim wyścigu, mając już tytuł w kieszeni, postanowiłem wypróbować przeciwdeszczowe opony. Popełniłem kilka błędów, ale i tak nie wypadłem z pierwszej dziesiątki”.

Pięć zwycięstw, pięć drugich miejsc i jedno trzecie oraz dwie pozycje punktowe. Takie są wyniki tych mistrzostw. „Był to rok walki, w jego połowie przeżyliśmy kilka trudnych chwil, wszystko jednak dobrze się skończyło – mówi włoski kierowca. – Pięknie było dojść do ostatniego wyścigu w ten sposób. Już w Brnie zrozumiałem, że mogę wygrać, a w Val-lungola rozegrałem najlepszą partię. Było to wielkie przeżycie. Dedykuję to zwycięstwo drużynie i mojej żonie Patrycji, która wspierała mnie przez cały okres wyścigów”.

Wymarzony tytuł został niejako przepowiedziany przez Monikę Sipsz w wywiadzie opublikowanym w Quadrifoglio: „Dokąd chcemy dojść? Oczywiście mamy swoje oczekiwania, a w mistrzostwach liczy się tylko jeden tytuł: zwycięstwo”. Team manager drużyny Nordauto dotrzymała słowa. Przewaga Alfa Romeo – drużyny Nordauto w European Super Touring Cup została zresztą

Dane techniczne Alfy 156 Superturismo



Silnik: umieszczony z przodu, poprzecznie; 4-cylindrowy, rzędowy; pojemność 1995 cm³; skok i średnica tłoka 86x86; moc maksymalna 298 KM/8200 obr./min. elektroniczny wtrysk paliwa Marelli

Przeniesienie napędu: dwutarczowe sprzęgło ze spieków węglowych;

Hamulce: zaciski Brembo z 8 cylinderkami w MMC, tarcze wentylowane

Układ kierowniczy: ze wspomaganiem hydraulicznym z pompą elektryczną

Zawieszenie: przednie – czworoboczne; tylne – kolumny McPhersona

Koła: 8,25x19

Wymiary: dł. 4474 mm, szer. 1760 mm, wys. 1380 mm

Masa: 975 kg

Popraw **komunikację**



Alfa **147**

ALFA ROMEO-NORDAUTO EUROPEAN CHAMPION

Fabrizio Giovanardi, behind the wheel of the Alfa 156, won the first ever European Super Touring Cup Championship. His team mate Nicola Larini took fourth place. Victory in the vehicle manufacturer's category too, in which the Biscione - Nordauto Team beat the Honda-Jas Engineering team. The latter record was achieved a day ahead of schedule, while the final results for the Drivers will be decided in Lubiana (Slovenia).

Twenty extremely competitive races, held on six Italian circuits and four European ones (Austria, Hungary, Croatia and Slovenia), with one overall winner: Fabrizio Giovanardi nicknamed "Piedone (big foot)". The Italian champion adds the Euro Stc title to his two Italian Super Touring Championship trophies, that he won in '98 and '99. He celebrates his successes with his team mate Nicola Larini, and this year also with the mechanics, the engineers and the tough "lady in the paddocks" Monica Sipsz from the Nordauto Team.



ustanowiona o jeden wyścig wcześniej. Już w Vallelunga, dzięki podwójnemu zwycięstwu Fabrizia Giovanardi i dwóm drugim pozycjom Nicolì Larini, drużyna z Cremony zwyciężyła w klasyfikacji producentów. Jest to triumf osiągnięty po dwudziestu zaciętych wyścigach.

Mistrzostwo to do końca nie było pewne, mimo wielu zwycięstw i dobrych lokat zajmowanych przez kierowców Alfę Romeo. Tak jak w Monzy, gdy dwaj kierowcy nie stanęli na podium, choć zdobyli cenne punkty do klasyfikacji generalnej.

Był to wyjątkowy epizod po wspólnych wyścigach na torach w Mugello, Pergusa i Zeltweg. W pierwszych sześciu wyścigach Giovanardi wygrał trzykrotnie, raz zajął drugie miejsce w Austrii i raz trzecie w Toskanii.

Właśnie na torze austriackim, wymagającym częstego przyspieszania i zwalniania, Fabrizio „Piedone” potwierdził swoją wielką klasę kierowcy, wykazaną już zresztą przy podwójnym zwycięstwie w Pergusa (Enna). Ten rasowy kierowca nie wycofał się także na torze tokańskim w Mugello, gdzie przez dziewięć okrążeń jechał na połówce obryczy prawego przedniego koła. Mimo to zajął szóstą lokatę, za swoim

kolegą Larinim, który w tym wyścigu był drugi, a i w następnym stanął na podium przed „Piedone”. Po gorszym występie w Monzy, spowodowanym złymi warunkami atmosferycznymi, dwaj kierowcy z drużyny Nordauto-Alfa Romeo zebrali następne punkty w Budapeszcie, Misano i Imoli. Szczególnie w tym ostatnim wyścigu Fabrizio Giovanardi pokazał swą klasę. Przejechał dwa wyścigi z zimną krwią, bez gwałtownych ruchów, utrzymując stale odległość od swojego bezpośredniego rywala, Petera Koxa.

Ostatnie spotkanie Euro Stc odbyło się w Lublianie. Tam znów „Piedone” stanął na podium, zdobywając tym samym tytuł mistrza Europy – kolejny po mistrzostwach Włoch Superturismo w latach 1998 i 1999. ❀

Fabrizio Giovanardi

Narodowość:

włoska

Urodzony:

14.12.1966 r.

w Sassuolo

koło Modeny

Stan cywilny: żona Patrycja, syn Luca

Wzrost: 180 cm **Waga:** 74 kg

Kariera sportowa:

1983 – zaczął starty w zawodach kartingowych

1986 – wszedł do najwyższej kategorii kartingowej 125 (formuła C), zdobył mistrzostwo Włoch i świata

1987-1988 – rozpoczął karierę samochodową w Formule 3

1990-1991 – brał udział w wyścigach F3000

1992-1993 – startował w barwach Peugeot'a i zdobył mistrzostwo Włoch Velocità Turismo

od 1995 – jest oficjalnym kierowcą Alfę Romeo i dwukrotnie zdobył mistrzostwo Włoch Superturismo oraz European Touring Cup



Alfa 156 Romany Bernardoni.
Wyżej: Gianluca De Lorenzi

Pokaż swój **styl**



Alfa **147**



Bezpieczeństwo czynne i bierne

W standardzie:

- 6 poduszek powietrznych (2 przednie, 2 boczne, 2 kurtyny)
- ABS z elektronicznym dystrybutorem siły hamowania EBD
- ASR system przeciwdziałający poślizgowi kół napędowych (w wersjach z silnikiem 1.6 120 KM i wyższych)
- ISOFIX – system mocowania fotelika dziecięcego
- jedno- lub dwustrefowy system klimatyzacji

Przyczepność doskonała

Rekord w swojej klasie pod względem trzymania się drogi, przyspieszenie boczne 0.94/0.98 g., wysoka sztywność skrętna podwozia

- czterowahaczowe zawieszenia przednie
- zawieszenia tylne typu McPherson
- VDC – zwiększenie stabilności na zakrętach



Alfa **147**. Wyostrz zmysły.

Technika komunikacji

CONNECT Nav+ pokładowy system teletransmisyjny:

- SOS i specjalne usługi interaktywne
- dwuzakresowy telefon GSM sterowany głosem oraz dyktafon
- komputer pokładowy i nawigator wykorzystujący mapy
- radio z RDS i odtwarzaczem CD (System CONNECT Nav+ jest opcją)

Indywidualizacja

- 2 wersje wyposażenia: Progression i Distinctive
- 3 rodzaje wykończenia: Classic, Elegant i Sport
- 10 odmian tapicerki
- do wyboru gama najlepszych materiałów, welurów i skór

Od 0 do 100 km/h w 9,3 s

- 1.6 Twin Spark 120 KM
- 2.0 Twin Spark 150 KM z przekładnią Selespeed

Samochód Roku 2001.
Umów się na jazdę próbną z dealerem Alfa Romeo.

Infolinia: 0-801 117 117



Quadrifoglio Sportivo



tekst: Bogusław Koperski
zdjęcia: Jacek Gdowski

Czerwony

Tak nazwano rozgrywane po raz pierwszy w Polsce wyścigi o Puchar Alfy Romeo.

Powodów było kilka: czerwony kolor większości samochodów, ostre tempo i zwartość kolumny tych aut w czasie wyścigu. Zaplanowano, że „ekspres” dwukrotnie dojedzie do stacji Poznań Przeźmirowo, gdzie usytuowany jest tor samochodowy, raz

uda się „w relacji intercity” do Brna, a potem dwa razy do Opola, jeszcze raz do Poznania i na koniec do Kielc. Dla uatrakcyjnienia, do klasyfikacji wliczano dwa wyścigi: sprint na pięć okrążeń i wyścig główny. Rewelacją pierwszego Pucharu Alfy stał się młody poznaniak, Artur Czyż. Za nic miał autorytet Zbigniewa Szwagierczaka, doświadczenie Marcina Kaczmarka i Sebastiana Mielcarka, wy-

grywał w sposób tak przekonujący, że już od trzeciej rundy w nim upatrywano triumfatora edycji 2000. Przez jakiś czas zagrażał mu wielce utalentowany warszawianin, Robert Kisiel, ale ostatecznie wygrał przedstawiciel szkoły poznańskiej. Przypadek Artura Czyża stanowi ilustrację do opinii, że dla chcącego... 24-lletni student Politechniki Poznańskiej potrafił zainteresować swą osobą tak



potężnego sponsora, jakim jest poznańskie Przedsiębiorstwo Motoryzacyjne POL-CAR. Dzięki Pucharowi Alfa Romeo, Fiat Auto Poland podtrzymał słabnącą kondycję wyścigów samochodowych w Polsce. Udowodnił, że można u nas zorganizować zawody atrakcyjne zarówno dla startujących kierowców, jak i widzów, którzy nareszcie tłumnie przybywali na tory samochodowe.



**Artur Czyż,
kierowca wyścigowy
lat 24, student Politechniki
Poznańskiej**

Zwycięstwa w Pucharze Alfa Romeo 156 były zaskoczeniem nie tylko dla mnie, ale i moich konkurentów, także dla sponsora. Dotąd startowałem tylko w wyścigach kartów i Cinquecento. Jednak niezwykle przyjazna Alfa Romeo po-





Trybuny na torze
w Miedzianej
Górze koło Kielc

Kalendarz pucharu

- 4-6 maja Poznań
- 25-27 maja Kielce
- 15-17 czerwca Brno
- 27-29 lipca Kielce
- 17-19 sierpnia Opole
- 31 sierpnia - 2 września
..... Modlin k. Warszawy
- 5-7 października Poznań

Starsi kibice pamiętają czasy, gdy na polskich torach rywalizowały pseudo-wyścigówki. Nie było wątpliwości, że wraz z rozwojem telewizji dotrą do Polski obrazy z prawdziwych wyścigów. Latami obiekty w Poznaniu i Kielcach straszyły pustkami. Fiat Auto Poland rzucił wyścigom koło ratunkowe. Udostępniono zawodnikom kilkadziesiąt Cinquecento, stworzono pierwszy cykl wyścigów o Puchar Cinquecento, a potem następny serial – Puchar Seicento.

W 2000 roku Fiat Auto Poland zdecydował się na rozgrywki na wyższym poziomie – Puchar Alfa Romeo. Firma zaproponowała zawodnikom samochody Alfa Romeo 156.

Zapachniało wielkim światem. Do wyścigów przygotowano auta w kolorze najchętniej używanym przez straż ogniową. Puchar otrzymał popularną nazwę „Czerwony ekspress”.

zwołała mi już od pierwszych chwil wykorzystać swoje pełne możliwości.

Alfa 156 jest autem idealnie nadającym się nie tylko do wyścigów. Doskonale się prowadzi, daje poczucie bezpieczeństwa. Można uzyskiwać najlepsze czasy, wykorzystując pełną moc silnika i zachowując optymalny tor jazdy, a kiedy to konieczne, nawet w zakrętach pomóc sobie hamulcem, dzięki niezawodnemu systemowi SBS.

Zygmunt Garstecki, dyrektor naczelny, prezes zarządu firmy POL-CAR, dealera Fiata, Alfa Romeo i Lancii.

Podejmując decyzję o zaangażowaniu Pol-Caru w sponsorowanie wyścigów samochodowych, staraliśmy się stworzyć pełnowartościowy

team z odpowiednim zapleczem technicznym. Postawiliśmy na doświadczenie zawodników i to był strzał w dziesiątkę. Nawet najmłodszy stażem Artur Czyż – nasz wychowanek – miał już spore doświadczenie w walce na torach wyścigowych w kartingu i samochodach niższej klasy. Słuszność tej decyzji potwierdziła się niespodziewanie szybko i spektakularnie.

Olbrzymie sukcesy Artura Czyża stanowią dla nas znaczącą wartość reklamową, a doświadczenia pucharowe ekipy mechaników mają bezpośredni wpływ na podnoszenie poziomu obsługi serwisowej w Pol-Carze. Poza tymi korzyściami zyskaliśmy wiele pozytywnych emocji płynących z kibicowania ekipie wyścigowej, jednoczącego naszych klientów i pracowników. ❀

Natchniona

Alberto Bellucci

piękność

Przywołująca wspomnienia, silna, piękna. Alfa Romeo 147 podsumowuje w nowoczesny sposób historię i legendę marki. Jest to model dyktujący nowe reguły w najważniejszym w Europie segmencie rynku motoryzacyjnego.





Alfa 147

Czasami trzeba dokonać pewnych „wymuszeń” we własnym języku, by w najwłaściwszy sposób wyrazić jakąś koncepcję. Bo jak znaleźć wartość, sens, prawie zapach takiego słowa jak „alfista”? Słowo alfista jest wymuszeniem, ale pięknym i słusznym. Podobnie jest ze słowem „alfizm”, oddającym ducha marki Alfa Romeo. W coraz bardziej zawężającej się panoramie świata samochodowego, gdzie fuzje i związki firm motoryzacyjnych często zmniejszają lub wymazują stare podstawy i solidne tradycje, niewiele marek umiało zachować nienaruszone wartości własnej historii, przeszłości bogatej w sportowe triumfy i w prymaty technologiczne. To właśnie udało się Alfie Romeo. Dlatego utworzyliśmy określenie „alfizm”, określające majątek tradycji, kapitał historii i bogactwo zwycięstw firmy.

Ten alfizm uosabia nowa Alfa 147, będąca po wielkim sukcesie innego modelu – Alfego Romeo 156 – kolejnym samochodem wyrastającym z historii swej marki. Widoczne jest to już w „obliczu” samochodu, które stanowi nowoczesne odbicie wielkiej stylistycznej tradycji Alfego. Właśnie w przedniej części Alfego 147 jej projektant zawarł cechy charakterystyczne dla marki, ten jej niepowtarzalny znak nawiązujący do wielkiej przeszłości samochodów powstających w firmie.

„Pod względem linii – mówi Roberto Testore, dyrektor generalny i pełnomocny Fiata Auto – za inspirację posłużył nam szczególnie jeden model: niezapomniana coupé 2500 Villa d’Este, zaprezentowana w roku 1949”. Model ten, nie produkowany seryjnie, o nadzwyczajnej czystości





linii, wykonany przez Touring, pozostawił w spadku dalekiej wnuczce – Alfie 147 – pewne szczegóły charakterystyczne dla przodu auta: od tryptyku składającego się z trzech wlotów powietrza (ten środkowy posiada klasyczne ułożenie pionowe) do wielkiego „V”, które nadaje efektowny wygląd pokrywie silnika i które prawie dotyka świateł. Światła też są spuścizną po modelu Villa d’Este. Choć zostały aerodyna-

micznie umieszczone w zaokrąglonych liniach nadwozia najnowszej Alfey 147, nawiązują do świateł stosowanych w dawnych czasach. Odwołaniem do tradycji jest również kształt nadkoli i błotników, przypominający bardzo aerodynamiczną Giuliettę SZ, zaprojektowaną i wykonaną przez Ugo Zagato na początku lat sześćdziesiątych na bazie Giulietty Sprint Speciale. Równie bogate w tradycje Alfey jest wnętrze modelu 147, zapre-

zentowane po raz pierwszy wystawie samochodowej w Paryżu.

„Alfa Romeo nigdy nie może być banalna – mówi Roberto Testore. – Kto kupuje Alfę, chce się nią pochwalić. Zarówno wyglądem auta, jak i jej »sportowym sercem«, czyli silnikiem. Prace nad projektem modelu 147 rozpoczęliśmy w połowie roku 1997, nadając temu projektowi ogromne znaczenie, ponieważ Alfa cieszy się historyczną już obecnością w tym



Silniki i osiągi

	Moc maksymalna kW (KM) przy obr/min	Maksymalny moment obrotowy Nm przy obr/min	Prędkość maksymalna (km/h)	Przyspieszenie 0-100 km/h w sekundach	Średnie zużycie paliwa l/100 km
1.6 Twin Spark	77 (105) 5600	140/4200	185	11,3	8,1
1.6 Twin Spark	88 (120) 6200	146/4200	195	10,6	8,2
2.0 Twin Spark	110 (150) 6300	181/3800	208	9,3	8,9
1.9 JTD	81 (110) 4000	274/2000	189	10,5	5,7





COMPACT, PRESTIGIOUS, HI-TECH

It is called Alfa 147, in keeping with the brand's habit of giving its cars a name that is also a number as if it were a technical project. Because, in line with tradition, the new model is not above all a car to be driven, a sports interpretation of the most refined and advanced automotive technology available today.

An Alfa and this is what it means: fascinating Italian styling, huge temperament and excellent motoring technology not strengths to which the new car adds high class interiors and furnishings, comparable with the best segment competitors, and complete equipment, that includes not only the fittings that come with luxury cars but also state-of-the-art information technology. The new model that is 4.17 m long and 1.73 m wide features a single styling for two cars, one with three and the other with five doors, both imbued with the unmistakable Alfa personality.

The front, dominated by the large vertical shield that together with the two side air inlets makes up the traditional "triptych" of Biscione and a few sober references to famous historical models such as the 6C 2500 Villa d'Este of 1949: for instance, the wide arc of the body work around the headlights.

The heart of any Alfa Romeo is a brilliant generous engine, ready to respond but at the same time easy to control because it releases power gradually.

The new Alfa 147 comes in four versions. Three petrol versions, all 16 cylinder Twin Sparks: a 77kW (105 HP) 1.6; a more powerful 88kW (120 HP) 1.6 and a 110 kW (150 HP) 2.0 that is available both in the with manual gearshift and with automatic Selespeed gears. And then a "Common Rail" type diesel version with variable geometry turbine, the 81 kW (110 HP) 1.9 JTD.

In the field of active safety devices, the Alfa 140 goes so far as to become the

segmentu rynku. Dlatego chcieliśmy, by nowy samochód miał cechy charakterystyczne dla stylu Alfa Romeo, a także znaczące rozwiązania technologiczne: nie przez przypadek jego płyta podłogowa pochodzi z Alfa 156. Wszystko to pomoże Alfie 147 umieścić się na wyższym szczeblu segmentu C".

Jest to więc auto całkowicie zainicjowane w alfiźmie, dzięki któremu marka Alfa Romeo stała się wielką w ciągu swoich dziewięćdziesięciu lat historii. To właśnie z okazji urodzin marki po raz pierwszy, jeszcze przed oficjalną premierą, zaprezentowano model 147 podczas wystawy w Turynie.

W pierwszej połowie życia marka Alfa Romeo związana była całkowicie ze światem wyścigowym. Wówczas nawet „turystyczne” samochody Alfa były koncepcyjnie identyczne z autami wyścigowymi ze znakiem Quadrifoglio, czyli czterolistnej koni-czynki. Miały te same silniki o po-

dwójnym wałku rozrządu z krzywkami w głowicy, we wszystkich tak samo szeroko stosowano lekkie stopy i rozwiązania dążące do zmniejszenia ciężaru pojazdów. Nawet nadwozia były takie same – lekkie i opływowe.

A jednak w latach dwudziestych i trzydziestych, podczas wyścigów, w których te auta brały udział i najczęściej wygrywały, Alfa zdawała się być Dawidem walczącym z zagra-nicznymi Goliatami. W tym czasie w firmie bardzo niewielkie środki finansowe przeznaczano na inwestycje w sektorze samochodowym. Dla Alfa Romeo najważniejsze były sektory lotniczy, wojskowy i produkujący pojazdy przemysłowe.

W pierwszej połowie historii marki Alfa Romeo, to znaczy między rokiem 1910 a 1955, w którym narodziła się Giulietta sedan, rozpoczynająca wielkie sukcesy handlowe firmy, wyprodukowano w niej zaledwie 35 tys. samochodów.



Alfa 147

Były to jednak samochody bardzo oryginalne – w latach trzydziestych Alfa Romeo nie przekroczyła nigdy rocznej produkcji 700 sztuk. Rekord minimum historycznego to 10 aut wykonanych w 1936 r. Zrobiono je niemal w całości ręcznie i składano prawie wyłącznie poza zakładem w Portello.

Ale to w tych właśnie latach Alfa osiągnęła najwięcej wspaniałych



triumfów sportowych, na których zbudowała swój międzynarodowy prestiż. Stało się to również dzięki Enzo Ferrari, który, zanim stworzył własną fabrykę, zajmował się wyścigową stroną marki Quadrifoglio. W złotej księdze fabryki odnotowano 102 zwycięstwa: Alfa triumfowała w pięciu mistrzostwach świata, jedenastu Mille Miglia, dziesięciu Targa Florio, czterech „24 godzinach

Le Mans”, trzynastu mistrzostwach Europy w kategorii Turismo, dziewięciu mistrzostwach marek i w wielu innych (nie należy wśród nich zapominać o zwycięstwie odniesionym w 1993 r. przez Nicolę Lariniego w mistrzostwach Niemiec w kategorii Turismo, DTM). I to właśnie samochód ze znakiem Quadrifoglio – sławetna Alfetta 158 z Nino Farina za kierownicą – w roku 1950

zdobyła pierwszy światowy tytuł nowo utworzonej Formuły 1.

Na początku lat pięćdziesiątych w firmie Alfa Romeo nastąpiła całkowita zmiana strategii. Nie rezygnując z działalności związanej z wyścigami, zajęto się produkcją seryjną samochodów.

Na pewno nie było przypadkiem, że Alfę 1500, zaprezentowaną w roku 1950, pierwszy samochód tej marki

o samonośnym nadwoziu, wyprodukowany na linii montażowej – wylansowano używając dwóch haseł reklamowych, które wymyślił znany poeta Leonardo Sinisgalli. Brzmiały one: „Samochód seryjny wygrywający wyścigi” i „Jeździ nią również mama”. Hasła te nie zawierały żadnej przesady. Alfa Romeo 1500 była wozem rzeczywiście bardzo szybkim. Jednocześnie jednak, jako sedan o 6

na jesienią roku 1957, oznaczała, że był to najmocniejszy (65 KM) i najszybszy sedan 1300 w swoich czasach. Prymat ten w pełni potwierdzony został przez następczynię Giulietty, Giulię TI Super 1600 z połowy lat sześćdziesiątych, która, dzięki silnikowi o mocy 112 KM, z łatwością potrafiła rozwijać prędkość 185 km/h. Historia nowości technologicznych i sportowych Alfę Romeo jest długa.



miejscach, mogła pełnić rolę wygodnego auta rodzinnego. Alfę TI Super z roku 1955 wyposażono w jednostkę napędową o wyjątkowej jak na owe czasy mocy 115 KM. Było to więcej niż w jakimkolwiek innym dwulitrowym silniku i więcej niż w wielu silnikach trzylitrowych. Prędkość 155 km/h osiągnięta przez Giuliettę TI, wylansowa-

„Dobrą krew” aut ze znakiem Quadrifoglio odziedziczyło jej najnowsze dziecko, Alfa 147. ❀

new benchmark for compact cars. This model in fact incorporates the most sophisticated traction and braking control devices. This means that it includes a series of technical solutions designed to allow the driver perfect control in all situations. Concentrated technology (so far used only in cars targeted at a higher market segment), that, thanks precisely to the Alfa 147, is now available in this market range. The car therefore doesn't only incorporate a large diameter brake disc system on all four wheels and an ABS system reputed to be one of the most advanced, integrated with an electronic braking corrector (EBD). It goes further, with ASR that limits wheel slippage during acceleration, MSR that adjusts braking torque on up-slopes and the very recent VDC for dynamic stability control when negotiating curves. This last device was recently built into the admiral of the Alfa Romeo fleet, the Alfa 166. This is in fact a sophisticated sports-car type device that, while allowing the driver the full pleasure of controlling the car in normal situations, takes over actively in critical situations to help the driver to maintain control. All this sophisticated technology aimed at controlling the dynamic behavior of the Alfa 147 is matched by a hi-tech passenger compartment. The new Alfa is, in fact, fitted with CONNECT, a sophisticated range of information technology equipment that serves as a car radio with CD player, dual band GSM telephone with amplifier, satellite navigator, voice commands, SOS for medical assistance, mechanics or data, and further even allows the driver to display trip computer information.





Alfa 147

Sportowe zacięcie i telematyczny mózg



Podział samochodów według sztywnego schematu, składającego się z wymiarów i „segmentów” jest już przestarzały. Dziś cechami różniącymi samochody są jakość, poziom technologiczny, styl i wyposażenie, niezależnie od klasy. Przykład Alfa Romeo 147 dowodzi, że również wśród samochodów kompaktowych można zaoferować wszystko to, czego mogą zażądać dzisiejsi najbardziej nawet wymagający klienci i to nie tracąc tradycyjnych walorów marki.

Punktem zwrotnym w historii marki był model 156 – pierwsza prawdziwie nowoczesna Alfa Romeo, w której do najwyższego poziomu zostały podniesione wszystkie tradycyjne wartości: piękno, osiągi, przyjemność prowadzenia auta, jakość. Po Alfie 156 narodził się model 166, klasyczny samochód flagowy, najlepiej wyrażający koncepcję eleganckiego

auta o sportowym charakterze, będącego jednym z historycznym dziedzictwem Alfa Romeo.

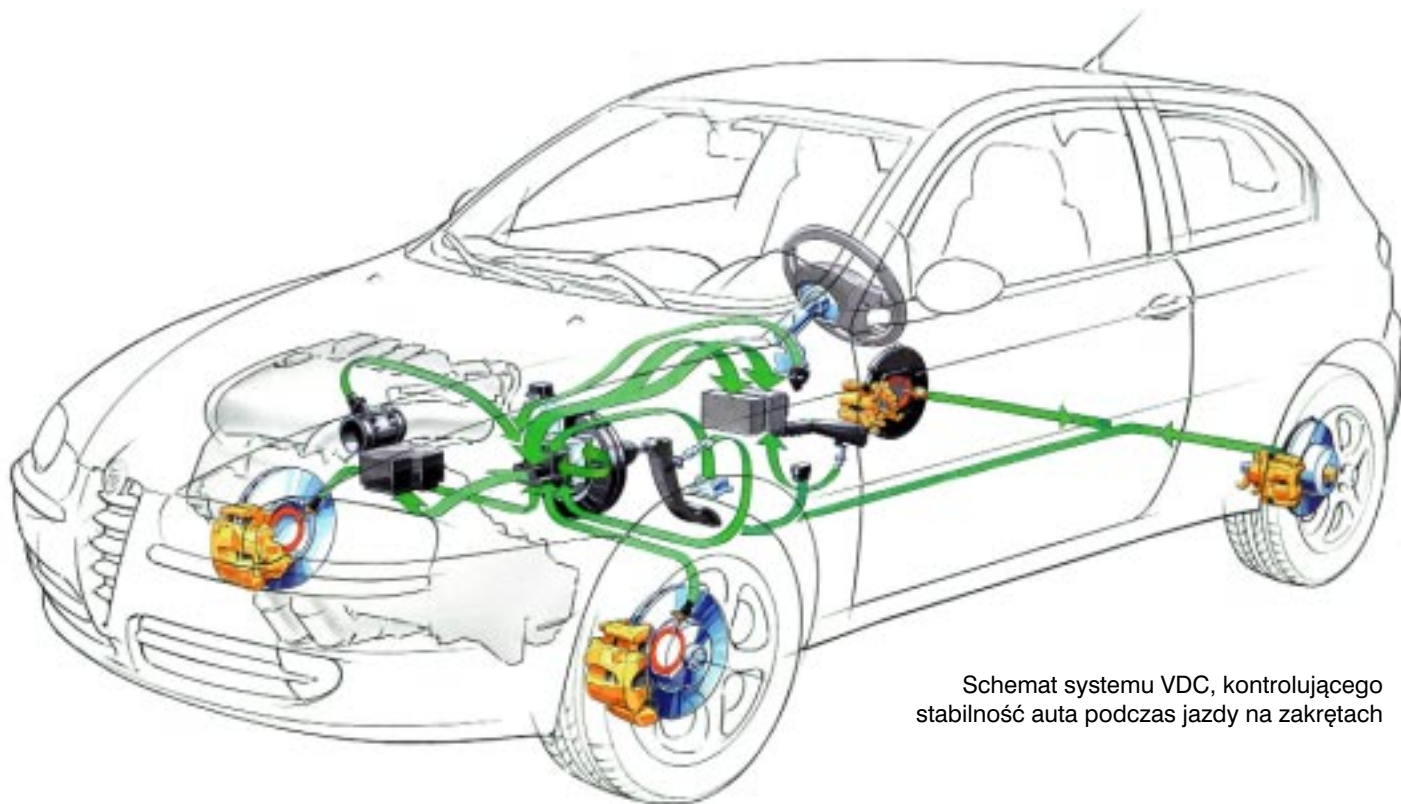
Teraz nadszedł czas Alfa 147. Jej konstrukcja stanowi następny etap na już wyznaczonej drodze ewolucji gatunku. Model samochodu eleganckiego, należącego do rodziny pojazdów kompaktowych, znalazł już swoje miejsce na rynku.

Nie jest to zresztą przypadek. Coraz większy ruch na drogach, zatłoczenie miejskich ulic spowodowały, że coraz większa liczba klientów gotowa jest zrezygnować z tradycyjnego prestiżu sedana na rzecz czegoś mniejszego, posiadającego jednakże taką samą „klasę”, zapewniającego wysoki poziom komfortu i wyposażenia. Dlatego samochodom kompaktowym „ujmuje” się wymiarów, nie rezygnując z tego, co mogą zaoferować samochody większe.

Tak też jest w przypadku Alfa 147,

której nie można określić jako bardziej eleganckiej i prestiżowej następczyni Alfa 145. Ewoluuje ona raczej w stronę modelu 156, od którego nie przez przypadek wzięto dużą część rozwiązań technicznych i konstrukcyjnych.

Podłoga Alfa Romeo 147 ma wiele cech wspólnych z modelami 156 i Sportwagon, szczególnie jeśli chodzi o zawieszenia. W osi przedniej kolumny McPhersona zastąpiono układem dwuwahaczowym. Rozwiązanie to umożliwia prostopadłe ustawienie kół przy dowolnym ugięciu elementów resorujących i wyregulowanie geometrii układu kierowniczego, tak by zwiększyć stabilność auta podczas jazdy na wprost i w czasie hamowania, a jednocześnie poprawić przyleganie kół do nawierzchni podczas jazdy po łukach. W tylnym zawieszeniu zamontowano kolumny McPhersona oraz system mocowania



Schemat systemu VDC, kontrolującego stabilność auta podczas jazdy na zakrętach



Alfa 147

dolnego składającego się z dwóch asymetrycznych wahaczy. Geometria i odchylenia kątów w różnych warunkach jazdy zostały przeanalizowane tak, by utrzymać optymalną przyczepność tylnych kół we wszystkich warunkach jazdy. Konstrukcja zawieszenia powoduje, że Alfa 147 bardzo dobrze się prowadzi nawet na nierównych nawierzchniach.

Oczywiście w fazie projektowania i rozwoju modelu wykorzystano doświadczenia nabyte przy Alfach 156, Sportwagon i 166, aczkolwiek przy Alfie 147 zastosowano specyficzną regulację, dostosowaną do dynamiki, temperamentu i zwinności tego nowego kompaktowego samochodu. Najwięcej pracy poświęcono zaprojektowaniu części tylnej auta – miejscu, gdzie łączą się zawieszenia, zaczepy siedzeń i gdzie należy umieścić bagażnik. Aby zapewnić jego największą pojemność, umożliwić składanie siedzeń tylnych i uzyskać w ten sposób dużą przestrzeń ładunkową, nie można było w tylnej części wnętrza zamontować tradycyjnej metalowej przegrody. Zastąpiono ją szeregiem wzmocnień umieszczonych w najbardziej delikatnych punktach konstrukcji auta. Osiągnięto w ten sposób sztywność skrętną wynoszącą 110 000 dNm/radian w wersji trzydrzwiowej i 95 000 dNm/radian w wersji pięciodrzwiowej.

Wartości te zapewniają bezpieczeństwo podczas uderzenia w auto. Alfa 147 spełnia wszystkie normy bezpieczeństwa biernego określone na rok 2005. Konstrukcja nie przenosi również do wnętrza wozu stuków powstających z mocowania zawiesznień. Na solidnych fundamentach montowane są też silniki benzynowe i diesel ostatniej generacji. W Alfie 147

jest ich cztery, o różnych pojemnościach i mocach.

Wśród silników benzynowych gamę otwiera niestosowany wcześniej silnik 1600 Twin Spark o mocy 105 KM. Jest to silnik z temperamentem Alfę Romeo, oszczędny, przewidziany dla klientów, którzy lubią szybką jazdę, ale nie zwracają większej uwagi na wysokie osiągi. Osoby z ambicjami sportowymi wybiorą silnik 1600 Twin Spark o zmiennym fazowaniu, który z mocą 120 KM wysuwa się na szczyt kategorii o tej pojemności. Topowym silnikiem jest 2000 Twin Spark o mocy 150 KM, wystarczającej do rozpędzenia Alfę 147 prawie do 210 km/h (dokładnie do 208 km/h ze względu na ograniczenia homologacyjne) i do osiągnięcia wyniku 9,3 sekundy przy rozpędzaniu samochodu od 0 do 100 km/h.

Diesel jest silnikiem czterocylindrowym 1900 ze znanej i udanej serii JTD, wyposażonym w zasilanie o bezpośrednim wtrysku typu common rail. Stanowi on ewolucję poprzedniego JTD, 105-konnego. Zmodyfikowano go, by spełniał przyszłe normy czystości spalin i przy tej okazji zwiększono jego moc do 110 KM. Obok tradycyjnych skrzyń biegów o 5 przełożeniach, Alfa 147 prezentuje absolutną nowość w tej klasie, zautomatyzowaną skrzynię Selespeed montowaną do 2-litrowego silnika benzynowego. System sterowania zmianą biegów może pracować w dwóch trybach – w sposób całkowicie automatyczny i „inteligentny”, bądź zezwalający na zmianę przełożeń przez kierowcę (za pomocą dźwigni lub przycisków przy kierownicy).

System Selespeed, stosowany m. in. w Alfie 156, został dodatkowo dopra-



cowany i występuje w swojej nowej formie w modelu 147. Wynikiem usprawnień jest znacznie szybsza zmiana biegów (o 50% w stosunku do poprzedniej wersji), bez naruszenia jej miękkości. Następnym ulepszeniem jest dopracowanie sterowników znajdujących się przy kierownicy. W Alfie 156 mają one formę dwóch wyłączników umieszczonych w górnej części ramion kierownicy. Teraz zastosowano dwa przyciski o szerokich powierzchniach, umieszczone za kołem kierownicy, tak by można było włączać je palcami – zupełnie tak, jak włącza się je w skrzyniach „sekwencyjnych” samochodów wyścigowych.

Nowa wersja systemu Selespeed umożliwia połączenie komfortu i łatwości prowadzenia, które charakte-



ryzują samochody z „klasą” i o sportowym zacięciu, a takimi są przecież auta Alfey Romeo. Ten cel przyświeca wszystkim wynalazkom technologicznym w pojazdach tej marki. Dotyczy to także elementów elektronicznych we wnętrzu samochodu. Wyposażenie Alfey 147 jest najbardziej wyrafinowane i kompletne wśród samochodów tej kategorii. ABS, EBD, ASR – to skróty, które na stałe weszły do codziennego języka kierowców, a oznaczają one kolejno: system zapobiegający blokadzie hamulców, elektroniczny układ rozdziału siły hamowania między osiami i urządzenie zapobiegające poślizgowi kół napędowych na śliskiej nawierzchni. Do tych elementów bezpieczeństwa aktywnego należy dodać system MSR, który obniża

moment obrotowy silnika podczas redukcji biegów, eliminując w ten sposób możliwość poślizgu kół napędowych powstającego w następstwie „hamowania silnikiem”. W Alfie 147 zastosowano też system VDC, automatycznie kontrolujący stabilność auta podczas jazdy na zakrętach. System ten został rozwinięty na bazie urządzenia zastosowanego w Alfie 166 – luksusowym aucie plasującym się o dwie klasy wyżej w gamie Alfey Romeo. W Alfie 147 na bardzo zaawansowanym poziomie są również urządzenia związane z komfortem podróży. Mózg systemów telematycznych znajdujących się w Alfie 147 ma nazwę CONNECT i umieszczony jest w górnej części deski rozdzielczej. Dzięki wielofunkcyjnemu

ekranowi CONNECT-u można nie tylko posłuchać radia, ale także zadzwonić z telefonu komórkowego, otrzymać wiadomości, odczytać zarejestrowane notatki i skorzystać z usług serwisowych Targa Service. Przy nawigatorze satelitarnym umieszczonym w górnej części konsoli samochodu znajduje się kolorowy, 5-calowy ekran, na którym pojawiają się wskazówki konieczne do wyboru drogi i prowadzenia wzdłuż niej samochodu. Ekran ten również jest przystosowany do wszystkich funkcji systemu CONNECT, z aktywacją głosu włącznie. System ten jest „otwarty”, to znaczy dostosowany do ewolucji, którym w najbliższym czasie może ulec elektronika i system telekomunikacji „pokładowej”. ❀

KALENDARZ

Luglio • July

2	3	4	5	6	7	1
9	10	11	12	13	14	8
16	17	18	19	20	21	15
23	24	25	26	27	28	22
30	31				29	

Czerwony rok Alfy



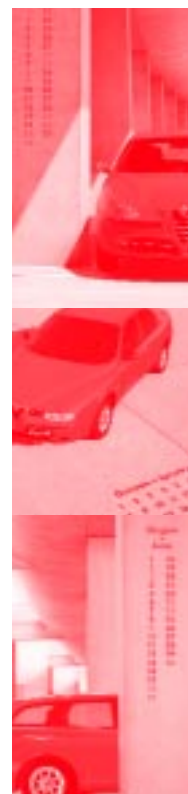
***Kalendarze Alfę
Romeo to już
tradycja.***

***Przeznaczony
na rok 2001 jest
równie elegancki
jak samochody
tej marki.***

***Pozwala liczyć dni
poświęcone tym
pięknym autom.***

„**W**ykrzyknik w szarości, czerwona nuta, dreszcz przechodzący przez scenę”. W ten sposób fotograf Gary Salter określa nastrój swoich obrazów, które składają się na nowy kalendarz Alfę Romeo. Jego autor jest jednym z najbardziej cenionych i poszukiwanych twórców zdjęć i jednym z największych interpretatorów świata motoryzacyjnego. Przelat na niego swoje pasje i wizje artystyczne.

Ze swej wczesnej twórczości graficznej Gary Salter wyniósł poczucie formy i precyzyjnych linii, upodobanie do kontrastów między przedmiotem a scenografią. Jego koncepcje znalazły swój wyraz w obrazach umieszczonych na kalendarzowych stronach. Przyczyniły się do tego również samochody Alfa Romeo.





Posiadają one taki ładunek estetyzmu, że same w sobie stanowią „obraz”, bez konieczności stosowania scenografii, która by go wzbogacała. Na kalendarz składa się sześć zdjęć poświęconych modelom z gamy Alfa Romeo: Alfie 156, Alfie Sportwagon, GTV, Spiderowi, Alfie 147 i Alfie 166. Tworzą więc one pewien rodzaj katalogu, jednocześnie będąc syntezą graficzną stylu, stanowiącego wspólną cechą charakterystyczną dla wszystkich produktów powstających w fabryce w Arese.

zwracając uwagę widza przede wszystkim na przedmiot, którym jest samochód. Na zdjęciach Gary Saltera samochód jest tylko „żywym” elementem w neutralnym środowisku architektonicznym, składającym się z betonowych powierzchni, naturalnego światłocienia i z linii nie mających początku ani końca. Samochód jest czerwony, o klasycznej czerwieni Alfę, podkreślającej kontrast i sprawiającej wrażenie, że w nieruchomym obiekcie drzemie ukryta siła, gotowa

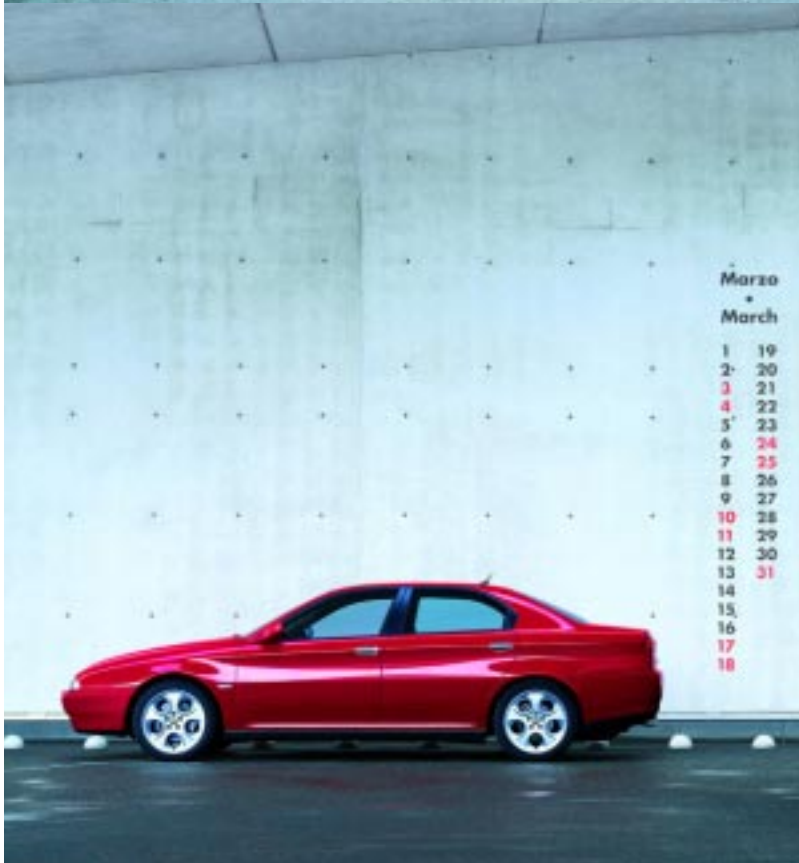
stworzyć taki układ graficzny stron, w których część użytkowa stanowi integralną całość z obrazem. Nazwy dni i miesięcy (w wersji językowej włosko-angielskiej) oraz daty wydrukowane są tak, by nie niszczyły efektów artystycznych. Do realizacji kalendarza wybrano wyjątkowe miejsce - rozbudowany ostatnio obszar lotniska Charles de Gaulle-Roissy w Paryżu. Praktycznie jednak miejsce to jest nierozpoznawalne. Takie jego elementy jak struktury nośne, wiadukt, hotel w formie statku



Przekaz każdej strony jest typowy dla Alfę Romeo, ponieważ stawia na pierwszym planie cztery fundamentalne cechy wizerunku tej marki: siłę, współczesność, ekspresję i uwodzące piękno. Autor kalendarza czyni to jednak w bardzo szczególny sposób,

w każdej chwili do ruchu. Tworząc pierwszy kalendarz trzeciego tysiąclecia, nie myśłano o żadnym konkretnym temacie. Zdecydowano się pokazać samochody, takie jakimi są – będące absolutnymi bohaterami sceny. Dlatego też autor kalendarza postanowił

czy tory jazdy oznaczone słupkami, zostały przetworzone przez obiektyw artysty. Dzięki temu nabrały wyrazu całkiem odmiennego niż tętniący życiem, ruchliwy teren lotniska. Można sobie wyobrazić, jak trudno było autorowi w takich



warunkach realizować artystyczne wizje, umieszczać w tym otoczeniu samochody, poszukiwać dla nich odpowiedniego oświetlenia. Wymagało to wielu dni pracy i prób, wykonania tysięcy zdjęć, a potem ich olbrzymiej selekcji, by znaleźć takie obrazy, które zawierałyby efekty zamierzone przez twórcę. Kalendarz Alfy Romeo, jak zwykle, został wydany w ograniczonym nakładzie 20000 egzemplarzy i nie jest przeznaczony do sprzedaży. Jego dystrybucję powierzono koncesjonariuszom Alfy Romeo. Kalendarz jest formą eleganckiego podarunku dla wszystkich miłośników marki i dla pasjonatów Alfy, którzy chcą przeżyć cały rok w towarzystwie pięknych samochodów. ❀



Etruskowie podbijają Wenecję

Emanuela Chiappero

Aż do początku lipca można będzie zobaczyć wielkie skarby przedstawiające tradycje i zwyczaje starożytnej potęgi, jaką byli Etruskowie.

W weneckim Palazzo Grassi zaprezentowano siedemset przedmiotów pochodzących z około osiemdziesięciu muzeów i zbiorów prywatnych z całego świata.

Dzięki wystawie „Etruskowie”, zorganizowanej w Palazzo Grassi, ta fascynująca cywilizacja wychodzi z mroków tajemnic i wchodzi do historii. Wędrując przez 36 sal dowiadujemy się o życiu, potędze i upadku ludności zamieszkującej ziemię między Toskanią a Lacjum przed panowaniem Imperium Rzymskiego. Etruskowie byli dominującą potęgą w środkowych Włoszech pomiędzy IX a VI wiekiem p.n.e. Rzymianie nazywali ich obraźliwie „gruboskórnymi”, lecz zazdrościli im niezwykłych umiejętności artystycznych i subtelności ich

zwyczajów. Pochodzenie tej cywilizacji jest tajemnicze – ani greckie, ani włoskie, może mezopotamskie? Etruskowie zostawili nam wiele napisów nagrobnych, ale niewiele dokumentów cywilnych. Nie rozszyfrowano zresztą jeszcze ich języka, znana jest jedynie jego fonetyka.

„Wystawa w Wenecji ma spełniać zadania historyczne i antropologiczne – tłumaczy Mario Torelli, jej opiekun. – Próbowaliśmy przede wszystkim zrozumieć i pokazać, jak w środkowej części półwyspu Apenińskiego, w ciągu niewielu pokoleń dokonała się przemiana społeczności plemiennej w społeczność składającą się z komórek rodzinnych, w jaki sposób powstała dominująca klasa arystokratyczna, która

Sarkofag z terakoty.

Na sąsiedniej stronie:
tron z brązu, VII w. p.n.e.

Na sąsiedniej stronie
na dole: amfora
z czarnymi figurami





przekształciła się w oligarchię. Jednym słowem – w jaki sposób powstała potęga narodu, który, jak mawiał Tito Livio, rządził większą częścią Italii.”

Etruskowie byli narodem, który nauczył Rzymian takich symboli władzy jak na przykład różgi i toga. Potrafili przejąć od Greków ich elementy kulturowe i przekształcić na wyraz własnego bogactwa. Byli wojownikami, myśliwymi, piratami, a także kupcami, rolnikami i zręcznymi przetwórcami zasobów mineralnych, do tego stopnia, że stali się największymi w swojej epoce dostawcami metali.

Świadectwem tego jest siedemset przedmiotów wystawionych w salach osiemnastowiecznej kamienicy weneckiej, wycho-

dzącej na Canal Grande. Pochodzą one z około osiemdziesięciu muzeów, zbiorów prywatnych i instytucji kulturalnych w trzynastu krajach. Wśród zbiorów obecne są także całkowite nowości: waza pogrzebowa z drewnianą głową otoczoną złocistymi włosami oraz rekonstrukcja wozu, odnalezione go w roku 1812 koło Perugii, na którym wieziono pannę młodą. Wóz ten przez lata podzielony był na dziesiątki części przechowywanych u wielu kolekcjonerów. W całość połączono je dopiero z okazji wystawy w Palazzo Grassi.

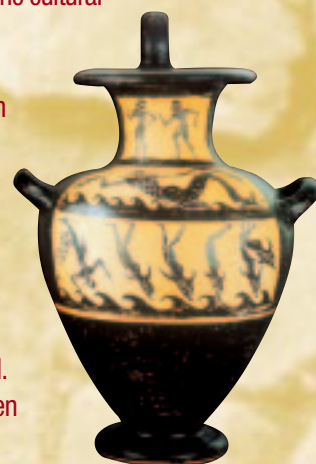
Na wystawie zaprezentowano również wykonany z brązu wóz z Vulci, symbol potęgi, znaleziony w jednym z grobowców. Najcenniejszym wśród najmniejszych przedmiotów jest „skarabeusz z wieszczbiarzem” i napisem „natis”, mający powierzchnię zaledwie 1 centymetra kwadratowego. Ekspонат ten pochodzi z Berlina. ✱

Warto wiedzieć:

- Wystawa trwa do 1 lipca 2001 r.
- Godziny otwarcia: codziennie od 9 do 19.
- Bilety wstępu: 15 tys. lirów normalny i 10 tys. lirów ulgowy.
- Rezerwacja – w okienkach banku Banca Nazionale del Lavoro.
- Katalog zawiera 672 fotografie czarno-białe oraz około 1000 kolorowych.
- Informacje – strona internetowa: www.palazzograssi.it

THE ETRUSCANS CONQUER VENICE

The Etruscans exhibition organized by Palazzo Grassi strips away the veil of mystery that always enveloped this fascinating civilization and establishes its rightful place in history. In 36 rooms, the Exhibition in Venice relates the life, power and decline of the people who lived between Latium and Tuscany before the supremacy of the Romans, their successors to power. The Etruscans dominated Central Italy between the 9th and 6th century BC. Although the Romans disparagingly called them "obese", they envied their exceptional artistic skills and refined customs. The origin of this civilization is still uncertain, neither Greek nor Italic, possibly Mesopotamian. The Etruscan language has not yet been deciphered even though the phonetics is clear. Many epigraphic records remain but few civil documents. A people who taught the Romans the trappings of power such as the fasces and the toga and who eagerly absorbed the cultural messages of the Greeks, transforming these into instruments to flaunt its own opulence. Warriors, hunters, pirates but also traders, farmers; a people who skillfully exploited available mineral resources to become the most important suppliers of metal. All this is related by the seven hundred objects on show in Venice in the rooms of the 18th century Palazzo Grassi that faces onto the Canal Grande: exhibits stemming from around eighty museums, private collections and cultural institutions of thirteen different countries.





Alfa Romeo ma lat

Już ponad 90 lat zachwycamy się samochodami Alfa Romeo. Ten czas, który upłynął od modelu 24 HP do 147, to jedna z najważniejszych kart nie tylko w historii motoryzacji.

tekst: Lorenzo Bortolin

zdjęcia: Centro Documentazione Storica Alfa Romeo



Aby uczcić dziewięćdziesiąt lat marki Alfa Romeo, należałoby odtworzyć najważniejsze, bogate w wydarzenia i anegdoty etapy historii samochodu. Wymaga to przypomnienia modeli i ich projektantów, opisanie wyścigów i silników, które wyznaczyły postęp w dziedzinie technologii i sportach XX wieku. Lecz nie tylko. Konieczne jest przypomnienie samochodów, które dziś zachwycają podobnie jak przed laty, nadal wyróżniają się wśród innych aut pięknem i pełnią temperamentu, a także nowatorskimi rozwiązaniami technicznymi.

Zapraszamy więc w podróż do korzeni mitu jaki powstał wokół tej marki. Dla Alfa Romeo tradycja jest prawdziwym bogactwem, do którego się odwołuje, ilekroć rodzi się nowy model. Kulturowanie tradycji jest jedną z tajemnic żywotności marki, która właśnie niedawno przeżyła swoje kolejne odrodzenie.

Zupełnie włoski 24 HP

Alfa Romeo narodziła się w pełni Belle Époque. Guglielmo Marconi odbierał wtedy nagrodę Nobla z fizyki, włoskie wytwórnie automobili – Fiat i Lancia – miały wówczas jede-



naście i cztery lata. 24 czerwca 1910 roku, w Mediolanie kilku przemysłowców przejęło włoską filię francuskiej firmy Darra-cq z jej zakładami w Portello na peryferiach miasta. Założyli nowe przedsiębiorstwo – Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, czyli w skrócie Alfa. Nowa firma swą działalność rozpoczęła od sukcesu – stał się nim model 24 HP. Zaprojektowany przez Giuseppe Merosi, wzbudził podziw swą mechaniką i osiągnięciami, zachwyił przyjemnością prowadzenia. Miał zatem cechy, które stały się symbolem Alfy. Silnik o pojemności 4084 cm³ i mocy 42 KM pozwalał przekroczyć autem prędkość 100 kilometrów na godzinę. W tamtej epoce była to szybkość niewyobrażalna. Rok później 24 HP zadebiutował w sporcie. Na wyścigu Targa Florio auto spisywało się znakomicie, lecz kierowca oślepiony błotem przyskającym spod kół pojazdów musiał wycofać się ze współzawodnictwa. Model 24 HP wyprodukowano w 200 egzemplarzach, różniących się wizualnie między sobą, bo, zgodnie ze zwyczajem epoki, podwozia powierzono

do zabudowy konstruktorom karoserii. Tak powstały modele Spider, dwuosobowa Corsa, siedmioosobowa Limusine i Torpedo. Ten wóz używany był w czasie I wojny światowej przez najwyższe dowództwo włoskich sił zbrojnych.

W 1913 roku Alfa wprowadziła do sprzedaży model 40-60 HP z silnikiem o pojemności 6 litrów i mocy 70 KM. Auto to zdobyło drugie miejsce w wyścigu Parma – Poggio di Berteto. Rok później Giuseppe Merosi zorganizował pierwszy Grand Prix Alfa, na którym Giuseppe Campari przejechał (ze startu lotnego) jeden kilometr z prędkością 147 km/h.

Te dwa sukcesy sportowe przyczyniły się do powstania legendy Alfa Romeo (patrz ramka na str. 59).

Czterolistna koniczyna w Targa Florio

Wybuch I wojny światowej spowodował poważne trudności finansowe firmy. 2 grudnia 1915 roku przejął ją inż. Nicola Romeo i dostosował zakłady w Portello do potrzeb wojskowych. Uruchomił w nich produkcję zespołów silnik-sprężar-

*Na stronie tytułowej:
Alfa 24 HP
z 1910 roku*

*Poniżej:
Ascari przy
tankowaniu
modelu P2
w 1925 roku*

*Powyżej:
P2, zwycięzca
mistrzostw świata
w 1925 roku*

*Na stronie obok:
model 6C 1750
GS z 1930 roku*





ka i silników samolotowych, a nawet amunicji i miotaczy ognia. Przystawienie produkcji na cywilną po zakończeniu wojny okazało się niełatwe. Jeszcze przez kilka lat z zakładów w Portello dostarczano na rynek wiertła, traktory i materiały kolejowe. Dopiero w 1920 roku powstało Torpedo 20-30 HP ES – pierwszy pojazd firmowany nową nazwą spółki: Alfa Romeo. Właśnie na jednym z tych samochodów 22-letni Enzo Ferrari zakończył na drugim miejscu wyścig Targa Florio. W tamtych latach Włochy, podobnie jak inne kraje europejskie, przeżywały kryzys polityczny, społeczny i ekonomiczny. Były to dni pełne napięć i czasy dewaluacji pieniądza:



w 1914 roku dolar wart był tylko 5 lirów, sześć lat później już prawie 30. W 1921 roku upadł Banca Nazionale di Sconto, główny akcjonariusz Alfego Romeo. Konieczna stała się interwencja rządu, który założył Instytut Wspomagający Prace Przemysłowe.

W 1923 roku firma Alfa Romeo wylansowała model RL. Startujący tym autem Ugo Sivocci triumfował w wyścigach Targa Florio. Było to pierwsze z dziesięciu zwycięstw w tych wyścigach, oprócz tego Alfego RL zajęły również drugie i czwarte miejsce.

W tych właśnie zawodach po raz pierwszy na masce silnika pojawiła się czterolistna koniczyna – il quadrifoglio – która od tego momentu stała się symbolem sportowych modeli marki Alfa Romeo. Warto wiedzieć, że w tym samym czasie na torze w Savio Ferrari otrzymał od rodziny Baracca emblemat czarnego konika, sto-



ALFA ROMEO IS NINETY YEARS OLD

On June 24th, 1910 in Milan a few businessmen took over the Italian branch of the french firm Darracq, with workshops in Portello, on the outskirts of the city and they founded Alfa, Anonima Lombarda Fabbrica Automobili.

Today, celebrating the 90 years of the Brand means commemorating races and engines that marked the technological progress and motor racing events of the twentieth century.

Already the first model, the 24 HP designed by Giuseppe Merosi, was appreciated for its mechanical features and performance levels: the 4048 cc engine delivered 40 HP and made it possible to top 100 kilometres per hour, a remarkable speed for those days.

The first world war and limited financial resources brought bad times for the Firm; it was taken over by the Neapolitan, Nicola Romeo. In 1920 the Torpedo 20-30 HP was created, the first car under the new company name: Alfa Romeo. Driving one of these models, the twenty-two year old Enzo Ferrari came second at the targa Florio race. Vittorio Jano, the designer who arrived from Fiat, "signed" the P2, which won the first world Championship in 1925. In '29 the 6C 1750 was created.

The world economic slump that began with the Wall Street crash in 1929 compromised the expansion of Alfa, which in 1933 passed under the control of Iri, the Institute (state) for industrial reconstruction. In 1938 the 8C 2900 B Lungo was designed, which with its Touring body was the



Nicola Romeo „ojciec” Alfego

Jego nazwisko stało się drugim członem marki Alfa Romeo. Urodzony 18 kwietnia 1876 r. w Sant'Antimo koło Neapolu, Nicola Romeo ukończył studia inżynierskie w Neapolu i w Liege (Belgia).

Współpracował z zagranicznymi firmami kolejowymi, w 1906 r., założył w Mediolanie spółkę „Ing. Nicola Romeo & C.”, sprowadzającą ze USA maszyny i urządzenia do prac w dziedzinie inżynierii lądowej i wodnej. W czasie I wojny światowej, Nicola Romeo przejął fabrykę samochodów Alfa i dostosował jej produkcję do potrzeb wojennych.

Gdy w 1921 roku upadł bank finansujący spółkę, kontrolę nad firmą Alfa Romeo przejął rząd. W 1925 roku, Nicola Romeo opuścił firmę. W 1929 roku rząd nadał mu honorowy tytuł Senatora Królestwa Włoskiego.

Inż. Romeo założył firmę produkującą silniki lotnicze. Potem wykupił kilka małych kolei w Mediolanie. Zmarł w wieku 62 lat.



Nuvolari testuje
Alfa Bimotore,
za nim Enzo
Ferrari (1935 r.)

Na stronie obok:
model 6C 2500
„Złota Strzała”
z 1947 roku

sowany do dziś na samochodach z jego stajni wyścigowej. W 1924 roku powstał model P2, jedno z mistrzowskich dzieł Vittorio Jano, projektanta pracującego wcześniej dla Fiata. Skonstruowany przez niego dwulitrowy silnik miał moc 140 KM, rok później już 155 KM, a w 1930 roku – 175 KM. Na torze w Cremonie samochód P2 osiągnął prędkość 225 km/h i przez pięć lat zdobywał laury za laurami. Jednym z najważniejszych stało się zwycięstwo w pierwszych mistrzostwach świata w 1925 roku. Rozpoczyna się szczęśliwy okres naznaczony innowacjami technicznymi i sportowymi zwycięstwami. Niestrudzony Vittorio Jano projektuje mistrzowskie pod względem technologicznym modele: 6 C 1500, 6C 1750 SS, 6C 1750

GS, 8C 2300, 2900 A Tipo B, który osiąga moc aż 220 KM. Jednocześnie znajdują się ludzie umiejący wykorzystać walory tych wspaniałych aut – zaskakujący brawurą kierowcy rajdowi, tacy jak Antonio Ascari, Gastone Brilli Peri, Giuseppe Campari, Enzo Ferrari i Achille Varzi.

Na wspomnienie zasługuje Tazio Nuvolari, idol tłumów gromadzących się na poboczach tras wyścigowych. Mistrz miał na swoim koncie siedem zwycięstw w 1932 roku (trzynaście cztery lata później), rekord prędkości mierzony na odcinku kilometra i mili na trasie Florencja-Mare (wynoszący w 1935 roku ponad 320 km/h, zdobyty na modelu Alfa Bimotore), puchar Vanderbilta w Nowym Jorku w 1936 roku. Eks-cytujące były pojedynki Nuvo-

lari z Achille Varzi, wiecznym rywalem-przyjacielem. Do legendy przeszedł wyścig Tysiąca Mil z 1930 roku, kiedy to przy zgaszonych reflektorach Nuvolari wyprzedził przeciwnika, który wystartował pięć minut wcześniej.

Doświadczenia zdobyte w trakcie wyścigów Alfa Romeo wykorzystuje w seryjnej produkcji samochodów. W 1927 roku powstał model 6C 1500, wyposażony w sześciocylindrowy silnik rzędowy. Dzięki fachowemu połączeniu mocy, lekkości, ogólnej równowagi i siły hamowania samochód odniósł sukces handlowy. Wraz ze wzrostem pojemności silnika, w 1929 roku, model zmienił nazwę na 6C 1750. W ciągu czterech lat wyprodukowano 2259 tych pojazdów.

W drugiej połowie lat dwudziestych produkcja Alfę przekraczała nieznacznie 1000 samochodów rocznie, podczas gdy we Włoszech wytwarzano ogółem 15 tysięcy samochodów.

Alfa w powietrzu

Czynniki zewnętrzne, a przede wszystkim światowy kryzys ekonomiczny w 1929 roku, spowodowały załamanie rozwoju fabryki w Portello. W 1933 roku firma Alfa Romeo przechodzi pod kontrolę IRI (Instytutu Odbudowy Przemysłu), powstałego niewiele lat wcześniej, właśnie w celu pomocy przedsiębiorstwom znajdującym się w sytuacji kryzysowej. Samochody wyścigowe Alfa Romeo, powierzone stajni Fer-



rari, wygrywały w 1934 roku więcej wyścigów niż wozy innych marek, a w dwa lata później działalność sportowa ze-
pchnęła wręcz na drugi plan produkcję seryjną firmy.

W 1938 roku powstał model 8C 2900 B Lungo, który w nadwoziu Touring stał się najbardziej reprezentatywnym samochodem Alfa Romeo w tamtym okresie. Dla podtrzymania tradycji, według której auta przeznaczone na rynek miały być identyczne pod względem mechaniki i silników ze zwycięskimi samochodami wyścigowymi, model ten startował w zawodach Tysiąca Mil i zdobył w nich trzy pierwsze miejsca. IRI postanowił zmienić częściowo wizerunek marki Alfa Romeo i ukierunkować produkcję na silniki lotnicze oraz pojazdy przemysłowe. Już w 1926 roku zaczęto wytwarzać dziesięciocylindrowe silniki lotnicze na licencji angielskiego Bristolu, a w latach trzydziestych w Portello powstawały potężne i niezawodne silniki, chętnie kupowane również za granicą. W 1939 roku powstał silnik oznaczony symbolem 135, mający osiemnaście cylindrów rozmieszczonych podwójnie gwiaźdzście. Z mocą równą

prawie 2000 KM był najpotężniejszym zespołem napędowym w tamtej epoce. Również inne silniki Alfa Romeo odnosiły sukcesy, takie jak trzynaście światowych rekordów prędkości, wysokości i odległości. Produkcja lotnicza stanowiła 80% rocznych obrotów firmy, i aby zadowolić rosnący popyt, pod koniec dziesięciolecia, został zbudowany



Giuseppe Merosi pierwszy projektant

Giuseppe Merosi z Piacenzy urodził się w 1872 roku. Po studiach geodezyjnych rozpoczął pracę w firmie rowerowej. W 1909 r. został mianowany dyrektorem technicznym firmy Alfa.



Pierwszym ważnym silnikiem jego autorstwa jest 24 Hp, który w 1910 r. po modyfikacjach i zwiększeniu mocy do 36 KM zamontowany został w dwupłatowcu opracowanym i skonstruowanym w Alfie. Merosi jest też autorem jednego z pierwszych silników z zaworami w głowicy, prekursora silników z dwoma wałkami rozrządu w głowicy, ułożonymi pod kątem 90°. Po I wojnie światowej Giuseppe Merosi zaprojektował RL – nowatorski silnik sześciocylindrowy. W pierwszym roku wersja turystyczna Alfę wyposażona w ten silnik osiągnęła rekordową sprzedaż 829 sztuk, natomiast sportowa zwyciężyła w Targa Florio. W 1926 roku odszedł z firmy. Zmarł w 1956 roku.

most representative Alfa of the period. In the meantime, Iri directed production activities towards trucks and aircraft engines. In 1939 came the 135, an 18 cylinder with double star, which with almost 2000 HP was the most powerful power unit of the times. In order to meet demands, also from abroad, a factory was built in Pomigliano d'Arco (Naples).

The second world war upset the Company's programmes. With peace, work resumed, also manufacturing electric cookers, metal furniture and shutters. In 1946 production began again of the 6C 2500 of before the war, while the 158 saved from the ruins raced on the track. Three years later came the 6C 2500 Super Sport "Villa d'Este". 1950 was the time of the 1900, the first Alfa with bearing body and the 158 which won the world Formula 1 Championship. In 1951, Fangio won the world Championship with the 159 that was fitted with the most powerful 1500 engine ever built: 425 HP, 320 kilometres per hour. In 1954 the Giulietta Sprint was created and in 1962 the Giulia: in 14 years over a million models were to be sold. In 1966 the Spider 1600 "Duetto" made its debut. The prestigious coupe bearing the same name was then displayed at the world Show in Montreal. By now Alfa Romeo has become a group which also includes the Brazilian Fabrica Nacional de Motores. The Arese factory was built, the racing circuit in Balocco (Vercelli) was built to test prototypes and another complex was built in Pomigliano d'Arco:





Alfetta 158, zwycięzca mistrzostw świata w 1950 roku oraz podczas wyścigu w GP Italia w Monza

zakład w Pomigliano d'Arco koło Neapolu. Marka Alfa Romeo była zawsze wysoko ceniona również w sektorze pojazdów przemysłowych. Pierwsza ciężarówka o nazwie Bussing 50 pochodzi z 1931 roku. W 1935 r. model T85G wygrał na trasie Rzym - Bruksela - Paryż międzynarodowy konkurs ciężarówek wyposażonych w generator gazu. Model 500 w wersji ciężarowej mógł przewozić ładunki ważące do 11 ton. Wysoko ceniono też autobus - zarówno za jego linię, jak wygodę podróży i rozwijaną prędkość 68 km/h. Samochody Alfa Romeo okazały

się niezawodne także w trudnych warunkach. Ponad dwa tysiące tych pojazdów firma dostarczyła wojsku włoskiemu podczas kampanii w Etiopii.

Od ruin do „Villa d'Este”

Wybuch II wojny światowej sprawił, że w czerwcu 1940 r. Alfa Romeo znów musiała przeświadczyć produkcję na potrzeby wojska. Włoski samolot trójsilnikowy SM 75 z silnikami Alfa 128 pokonał w 1942 roku odległość 20 tysięcy kilometrów – aż do Tokio i z powrotem. Działalność zakładów w Portofino zamarała 20 października 1944 r., po nalocie wojsk alianckich. W fabryce po wojnie 8 tysięcy pracowników wytwarzało wszystko, co mogło się przydać w zniszczonym kraju: kuchenki elektryczne, metalowe meble, futryny okienne i żaluzje. Do motoryzacji powrócono dopiero w 1946 r., wznowiając produkcję przedwojennego modelu 6C 2500. Wystawiono też do wyścigów odremontowane Alfa Romeo 158.

Później nadchodzą wersje aut z nowoczesnymi dźwigniami skrzyń biegów przy kierownicach, które podobają się VIP-om z tamtych czasów: Ricie Hayworth, Tyronowi Powerowi, księciu Ranieri z Monako i królowi Egiptu Farukowi. Model Villa d'Este z wyposażeniem Super Sport i nadwoziem Touring (1949 r.) jest najwspanialszym samochodem w tamtych latach. Swą nazwę zawdzięcza zwycięstwu w identycznie zatytułowanym konkursie na elegancję linii nazwozi.

Rok później Alfa Romeo wyłansowała model o symbolu 1900, który ułatwił przedsiębiorstwu powrót do produkcji cywilnej. Czterodrzwiowa limuzyna z pięcioma miejscami, zaprojektowana przez Orazio Satta Puliga, była pierwszym samochodem firmy o nadwoziu samonośnym.

Auto, wyposażone w czterocylindrowy silnik rzędowy o pojemności 1884 cm³ i mocy 90 KM, osiągało prędkość 150 km/h, a w wersjach 1900 Super i Supersprint dochodziła ona do 190 km/h. Wyprodukowano aż 20 tysięcy aut tego modelu. Odnosił on tak wielkie sukcesy sportowe, że określano go jako „samochód rodzinny, który wygrywa wyścigi”. Jego znaczenie polega przede wszystkim na wprowadzeniu do historii motoryzacji pojęcia „limuzyny codziennego użytku o wysokich osiągnięciach”.

Alfa Romeo 158 dzierży palmę pierwszeństwa na torach Grand Prix. W 1950 roku, pro-



wadzona przez Nino Farina, zdobyła mistrzostwo świata. Rok później Juan Manuel Fangio wygrał mistrzostwo świata Formuły 1 na modelu 159 – bolidzie, który stał się legendą. Zewnętrznie był prawie identyczny jak model 158. Wyposażono go jednak w silnik 1500 – najpotężniejszy, jaki kiedykolwiek został skonstruowany, o mocy 425 KM. Alfa Romeo 159 osiągała prędkość ponad 300 kilometrów na godzinę. Niedługo później firma wycofała się z zawodów Grand Prix, jednak nadal startowała w wyścigach klasy sportowej. To tam zaprezentowano nowy

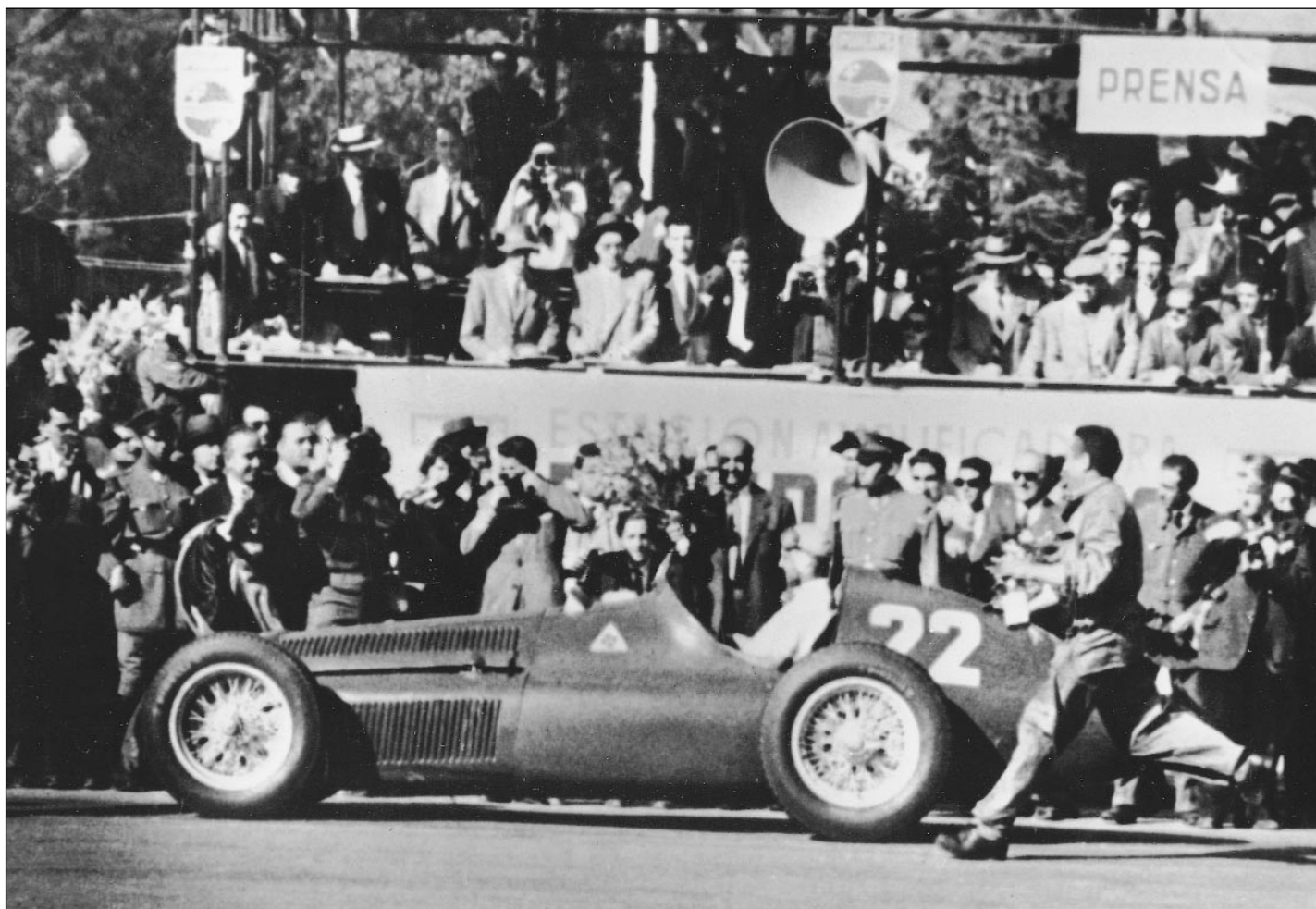
model nazywany „1900 Latający Spodek” o formie soczewkowatej, osiągający prędkość 225 km/h.

Symbol o imieniu Giulietta

Lata „zimnej wojny” to dla Włoch początek boomu ekonomicznego. Podczas gdy w 1949 roku jeden samochód przypadał statystycznie na 96 mieszkańców, w 1958 już jeden na 28, zaś w 1963 jeden na 11 Włochów. W ciągu jednego pięcioletnia produkt krajowy brutto kraju wzrastał o 6,3% rocznie. W 1954 roku zadebiutowała Giulietta Sprint, coupé – proto-

plastka wielu modeli Alfa Romeo odnoszących sukcesy na motoryzacyjnym rynku. Najbardziej upragnionym przez kierowców tamtych czasów był model Giulietta Sprint 1300. Sprzedano ich aż 28 tysięcy. Rok później wylansowo inne wersje Giulietty: Spider – jeden z najpiękniejszych samochodów wszechczasów o otwartej karoserii oraz limuzynę o mocy 53 KM i maksymalnej prędkości 140 km/h. Był to w swojej kategorii najlepszy samochód na rynku. Szybko stał się symbolem marki Alfa Romeo. Giulietta czarowała kierowców przez dziesięć lat. Jej urok spo-

Barcelona 1951 roku: Manuel Fangio wygrywa na modelu 159 mistrzostwa świata



wodował, że liczba tych samochodów na rynku zwiększała się z dziesiątek tysięcy na setki tysięcy sztuk. Stutysięczne auto zjechało z linii montażowej w Portello w lutym 1961 roku. Towarzyszyła temu wydarzeniu aktorka Giulietta Masina w roli matki chrzestnej.

Kolejnym wydarzeniem w historii marki jest pojawienie się w 1958 roku modelu 2000. Do limuzyny o kształtach kanciąstych dołączyły wersje Spider i Coupe. Rok później, aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu rynku, w Portello zaczęto produkować na licencji Renault samochód osobowy Dauphine.

wienie przez amerykańskiego prezydenta Johna F. Kennedy'ego „gorącej linii” z Kremlem, pontyfikat Jana XXIII „Dobrego Papieża”, historyczny lot Jurija Gagarina – pierwszego człowieka w kosmosie.

To także okres ekspansji Alfya Romeo. Od 1910 r. do 1955 r. firma sprzedała łącznie prawie 35 tysięcy samochodów. Jej siedziba w Portello, wchłonięta przez rozbudowujący się Mediolan, stała się niewystarczająca do realizacji planów produkcyjnych. Podjęto więc bogaty program rozbudowy firmy. I tak w Arese powstał zakład zajmujący ponad 2,5 miliona m² powierzchni, w Balocco stworzono

Pojawiła się na rynku w 1962 roku i szybko rozwinęła w całą gamę limuzyn oraz wersji sportowych. To o tym samochodzie mówiono, że jest „zaprojektowany przez wiatr”. Miał niski przód, cztery reflektory, aerodynamiczny kształt maski silnika, mocno pochyloną – jak w samolocie – przednią szybę i przede wszystkim ostro ścięty tył. Silnik o pojemności 1570 cm³ osiągał moc 92 KM.

O wersji coupé 1600 Sprint z 1963 r. angielskie czasopismo „Car and Driver” napisało, że „prowadzić taki samochód to czysta rozrywka”. Giulia Super 1600 z 1965 r. była wysokiej klasy limuzyną z wyściełanymi, kubelkowymi fotelami i deską rozdzielczą wykończoną drewnem. Dzięki silnikowi o mocy 98 KM odznaczała się sportowym temperamentem. W ciągu 14 lat sprzedano ponad miliona sztuk różnych wersji Giulii.

W 1966 roku nadchodzi czas na model Spider 1600 „Duetto” o zaskakującej linii na kształt „ości mątwy” (osso di seppia). „Duetto” dotarł do Ameryki i tam zdobył sławę dzięki filmowi „Absolwent”. Rok później powstał model 1750 Spider, noszący dalej nazwę „osso di seppia”. Produkowano go aż do 1973 roku. Z 8701 egzemplarzy 4027 otrzymało wyposażenie przeznaczone na rynek Stanów Zjednoczonych.

W 1967 roku limuzynę Giulia zastąpił model 1750, a na Wystawie Światowej w Montrealu zaprezentowano sportowy co-



Jeden z najpiękniejszych samochodów z lat sześćdziesiątych: Giulietta SZ

Na stronie obok: Alfa 2600 Spider, bohater filmu „La voglia matta”

W tym czasie zakłady Alfa Romeo w Pomigliano d'Arco nadal produkują pojazdy użytkowe i silniki diesel Saviem. Powstał tam Romeo – samochód dostawczy o wielu zastosowaniach.

Arese, Balocco i „Pomigliano 2”

Początek lat sześćdziesiątych to olimpiada w Rzymie, ustano-

tor wyścigowy do prób technicznych na prototypach, a w Pomigliano d'Arco 29 kwietnia 1968 roku położono kamień węgielny pod drugi kompleks produkcyjny. Jego organizację powierzono inż. Rudolfowi Hruska. W nowych zakładach powstał model Alfasud.

Jednym z najbardziej reprezentacyjnych samochodów tamtego okresu była Giulia.

Vittorio Jano „firmuje” wyścigi

Vittorio Jano, urodzony w Turynie w 1891 r., stanął na czele grupy projektantów Fiata już w roku



1923. W tym też roku przeszedł do Alfa Romeo, gdzie zaprojektował nowy samochód wyścigowy – P2. Stworzył model o nowatorskim rozwiązaniu – obniżonym zawieszeniu, który zadebiutował podczas Grand Prix w Lyonie w 1924 roku i od razu zwyciężył.

Wszystkie pomysły Jano były przełomowe: od silnika 1500 z sześcioma cylindrami, po pierwszy jednoosobowy bolid Alfa Romeo P3, W 1934 roku powstała jego dwuosobowa wersja spider z przeznaczeniem sportowo-wyścigowym. W wyścigach Tysiąca Mil w 1936 roku zdobył trzy pierwsze miejsca.

Ostatnie dzieło Vittorio Jano w Alfa Romeo to model Gran Premio 12C z roku 1937, który, spowodował jego dymisję. Przyjął kierownictwo wydziałem doświadczalnym w Lancii. Zmarł w 1965 roku.



Auta spod znaku czterolistnej koniczynki przez cały czas uczestniczyły w wyścigach. Założona w 1963 roku spółka Autodelta, pod kierownictwem Carla Chiti, zajmowała się modelami sportowymi aut: wersje 33 (dwu- i trzylitrowe) oraz trzylitrowymi silnikami boxer z ośmioma i dwunastoma cylindrami. W 1967 roku Giulia GTA zdobyła mistrzostwo Europy. Trzy lata później Autodelta nawiązała współpracę z firmą McLaren, dostarczając jej silnik 8V 3000, który został wykorzystany przez angielski zespół w światowych wyścigach Formuły 1.

Alfa Romeo wytwarzała też zespoły napędowe do statków, zdobywając uznanie podczas światowych mistrzostw żeglugi motorowej. Działalność firmy na polu silników samolotowych nie ograniczała się tylko do

Alfasud. The Company – which in 1971 employed over 32,500 people – had to face up to the energy crisis and socio-political problems. However, it brought forward the 2000 TD, the first Italian car with a turbodiesel engine. On the racing scene it won the 1975 Brand world Championship with the 33 TT 12 and the '77 World Sport Championship with the 33 SC 12. In 1978, in Formula 1, with Brabham, the team came third in the Brand score. In 1985 the GTV6 was the European Tourism Champion and in '88 the 75 Turbo Evoluzione made a name for itself in the Italian Fast Tourism Championship. The financial situation however, was increasingly difficult and in '86 Iri decided to sell automotive operations to Fiat. For further industrial rationalisation, Alfa Avio was also sold: firstly to Aeritalia and in 1996 to FiatAvio, which boosted its activity. The rest is running commentary.



upe' o takiej samej nazwie. Z czasem auto wyposażono w silnik 8 V 2500.

W 1970 r. z zakładów Alfa Romeo wyjeżdża 108 tysięcy samochodów. Nie tylko już we Włoszech. Firma w 1968 roku kupiła większościowy pakiet akcji brazylijskiej Fabrica Nacional di Motores z zamiarem produkcji samochodów ciężarowych i osobowych.



Giulia 1300
z 1964 roku

przeglądów technicznych. W 1970 roku zaprezentowano własną konstrukcję – silnik J 85-13A.

Alfetta – styl i siła

Kryzys energetyczny i długotrwałe protesty społeczne, które wybuchły w 1968 roku, doprowadzają we Włoszech do napięć politycznych i społecznych – okupacji fabryk, zranienia i zabójstwa kilku dyrektorów. Najbardziej pamiętne wydarzenie z tamtego okresu to morderstwo Aldo Moro w 1978 roku. Inflacja jest dwucyfrowa, spada sprzedaż wszystkiego, również samochodów.

Grupa Alfa Romeo, która w sierpniu 1971 roku zatrudnia ponad 32 500 pracowników, odczuwa to bardzo dotkliwie. Jednak nadal prezentuje nowe modele: w 1971 r. limuzynę 2000, rok później Alfettę berlińską, w 1974 r. coupe' Alfetta GTV. Powstała w 1976 r. Alfetta 2000 TD, to pierwszy samo-

chód włoski z silnikiem turbodiesel. W następnym roku na rynek wchodzi nowa Giulietta i flagowiec Alfa 6. Duży sukces odnosi Alfasud – pierwszy samochód spod znaku Biscione z przednim napędem. Symbolem tego dziesięciolecia jest limuzyna Alfetta. Sukces zawdzięcza projektowi, który

szczęśliwie połączył porywający i agresywny styl nadwozia z wyszukaną mechaniką i dynamicznym silnikiem o pojemności 1,8 cm³ i mocy 122 KM, z dwoma wałkami rozrządu, który zapewniał maksymalną prędkość 180 km/h). Alfetta ma 4,28 m długości i waży nieco powyżej 1000 kilogramów. Łączy w sobie kompaktowy kształt z wyjątkową wygodą wnętrza i bagażnikiem o pojemności ponad 0,5 m³. W zawodach tamtego okresu modele Alfey Romeo nadal odnosiły sukcesy. Jest to zasługa wielu pojazdów wersji 33. Pierwsza z nich – 33/2 Sport Prototipo zadebiutowała w 1967 roku. Auto było wyposażone w zespół napędowy o pojemności 1995 cm³ i mocy 270 KM, z ośmioma zaworami w układzie V. Osiągało prędkość 300 km/h. Dwa lata później wprowadzono model 33/3

Orazio Satta Puliga zwolennik bezpieczeństwa



Orazio Satta Puliga urodził się w Turynie w 1910 roku, studia ukończył na wydziale inżynierii mechanicznej i lotniczej. Pracę w firmie Alfa Romeo rozpoczął w 1939 roku. W 1946 r. został dyrektorem działu projektowania i doświadczeń, w 1951 r. dyrektorem wiodącym, a w 1969 wice-dyrektorem generalnym.

Do jego zasług należą nie tylko projekty udanych samochodów, lecz także duży wkład w reorganizację procesów produkcyjnych.

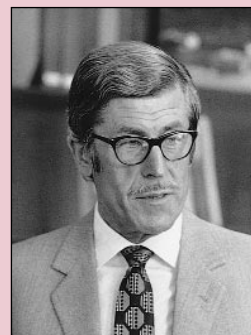
Projektując samochód dla przeciętnej włoskiej rodziny, inż. Satta Puliga stworzył pojazd bardziej zwarty, przy mniejszych rozmiarach zewnętrznych maksymalnie wykorzystujący przestrzeń wnętrza. Równie awangardowe było podejście inż. Satta do bezpieczeństwa jazdy. Nowatorskim jego rozwiązaniem było zabezpieczenie wnętrza auta sztywnymi elementami nadwozia i zaprojektowanie stref zgniotu – przednich i tylnych elementów karoserii, deformujących się przy uderzeniu. Ten nowy trend ucieleśniła Giulia. Orazio Satta Puliga zmarł w 1974 roku.

z silnikiem pojemności o 2998 cm³, 400 KM mocy i maksymalną prędkością 310 km/h. Model 33 TT3, który w 1971 roku przechodził pierwsze próby na wyścigach Targa Florio, otrzymał zmienioną karoserię, ale poprzedni silnik, o zwiększonej jednak mocy do 440 KM. Wprowadzane wciąż udoskonalenia techniczne i zastosowanie niespotykanego silnika 12-cylindrowego typu boxer doprowadziły do narodzin modelu 33 TT 12. Jego wersja z 1975 roku, z silnikiem o mocy 500 KM przy 11500 obrotach na minutę, wygrała siedem z ośmiu wyścigów w Światowych Mistrzostwach Marek. Rok później powstaje model 33 SC 12, wyposażony w silnik 12-cylindrowy typu boxer o pojemności 2995 cm³ i mocy ponad 520 KM. Dzięki temu właśnie modelowi marka Alfa Romeo zwyciężyła w 1977 roku w mistrzostwach samochodów klasy sportowej. W ostatnim wyścigu sezonu wystartowała jednak wersja 33 SC 12 wyposażona w 12-cylindrowy silnik turbo boxer, który pomimo zredukowanej pojemności do 2134 cm³ osiągał moc 640 KM. Auto z tym silnikiem przekraczało prędkość 350 km/h. W 1978 roku, w wyścigach Formuły 1 zespół Alfy wraz z Brabhamem zdobył trzecie miejsce w klasyfikacji marek. W tym samym roku firma Alfa Romeo podpisała umowę z General Electric. Celem współpracy miała być produkcja silnika samolotowego CF6-

32. W 1979 roku powstał pierwszy silnik turbinowy wykonany we Włoszech: AR 318 o mocy 600 KM.

Dziesięciolecie modeli 33

Pierwszego stycznia 1981 roku Alfa Romeo SpA była już spółką stojącą na czele grupy pełniącej funkcje kontrolne i planowania strategicznego w czterech sektorach. Działalność motoryzacyjna koncentrowała się w zakładach Alfa Romeo w Arese, Portello i Alfasud, w Autodelta, a także w spółce południowoafrykańskiej Bei oraz w Arna-Alfa Romeo Nissan Automobili – spółce włosko-japońskiej, produkującej samochody wyposażone w silniki boxer Alfasud (zakład ten powstał w Pratola Serra w okręgu Avellino). W 1985 roku powstała włosko-japońska spółka zajmująca się sprzedażą aut w Japonii. Rok później podpisano umowę z Chryslerem na sprzedaż Alfy Romeo w Ameryce Północnej. Sektorowi Wielobranżowej Produkcji podlegały w początku lat osiemdziesiątych: Alfa Romeo Avio, Alfa Romeo Pojazdy Dostawcze, Arveco (zawieszania, pojazdy specjalne i silniki dla Renault), a oprócz tego przedsiębiorstwa produkujące podzespoły, jak Spica. Pozostałe dwa sektory zajmowały się działalnością handlową i finansową. Wśród najbardziej reprezentacyjnych samochodów Alfa Romeo tego dziesięciolecia znajduje się limuzyna 33, dzięki



Rudolf Hruska stworzył Alfasud

W gronie osób, które przyczyniły się do ekspansji Alfy Romeo jest też Rudolf Hruska, inżynier mechanik urodzony w Wiedniu w 1915 roku. Pracował dla takich firm jak Magirus w Ulm i Porsche w Stuttgarcie.

Do Portello dotarł w 1951 roku jako doradca techniczny. Jego pierwszym zadaniem było ożywienie produkcji modelu 1900. W 1952 roku inż. Hruska uruchomił projekt Giulietty z nastawieniem na produkcję 200 sztuk dziennie. Sukces modelu był tak wielki, że przyniósł Hrusce nominację na stanowisko dyrektora technicznego firmy. W 1956 roku został mianowany wicedyrektorem generalnym Alfy Romeo i na tym stanowisku pozostał do 1960 roku. Złożył rezygnację, aby przejść do Fiata. W 1967 roku powrócił do Alfy Romeo z zadaniem organizacji nowego zakładu w Pomigliano d'Arco. W 1972 roku, po przeprowadzeniu w rekordowym tempie całego procesu industrializacji, powstał model Alfasud. W 1980 roku Hruska odszedł z firmy. Umarł w roku 1996, zamykając rozdział „historycznych” projektantów Alfy Romeo.

której w 1983 roku firma weszła do segmentu średniego, wcześniej zajmowanego przez Alfasud. Nowy model odziedziczył po nim rozwiązania mechaniczne, ale trójbryłowe i pięciodrzwiowe nadwozie było całkowicie nowe. Następnich dziesięć lat to okres, w którym wciąż powstają nowe wersje modelu 33 (również station wagon i auto z napędem 4x4), podnosi się standard wyposażenia, pojawiają się silniki z katalizatorami (pierwszy o pojemności 1,5 cm³ z katalizatorem powstał w marcu 1986 r.) i silniki o większej mocy, jak wyprodukowany w 1990 roku 1.7 IE 16V cat Quadrifoglio Verde S o mocy 129 KM.





Alfa Romeo
w GP Holandii
w 1980 roku

Łącznie wyprodukowano prawie milion egzemplarzy modelu 33, w połowie z silnikami o pojemności 1351 cm³, 12% w wersji Giardinetta lub Sport Wagon i około 5% z napędem na cztery koła.

W 1985 roku Alfa Romeo świętowała 75 urodziny. Z tej okazji ochrzczono tym numerem nową limuzynę. Jej klinowy kształt przypominał wyglądem Giuliettę. Model wyposażono w kierownicę o regulowanej wysokości, komputer pokładowy, zegar cyfrowy, elektroniczny obrotomierz i atermiczne szyby. Auto otrzymało silnik klasyczny, czterocylindrowy, z dwoma wałkami rozrządu, oferowany był w różnych parametrach pojemności.

Dwa lata później, na salonie w Genewie, zadebiutowała wersja z 2.0i – pierwszy samo-

chód seryjny wyposażony w technologię stosowaną do tej pory tylko w samochodach wyścigowych: twin spark, system elektronicznego zapłonu o dwóch świecach na każdy cylinder, który pozwala na optymalizację spalania, poprawiając osiągi silnika i ograniczając emisję spalin.

W 1987 roku model GTV6 zdobył mistrzostwo Europy w klasie turystycznej, a w 1988 model 75 Turbo Evoluzione odniósł sukces w mistrzostwach włoskich Velocita' Turismo. Powodzeniem wśród klientów cieszyły się także pojazdy dostawcze. Na przykład policja skarbową była jednym z największych nabywców furgonetek F12. Natomiast modele AR i AR 6 oferowano aż w 24 wersjach. Były wśród nich przeszklone mikrobusy, autobusy

szkolne, przyczepy campingowe „Ravello”.

Pomimo tych spektakularnych sukcesów, sytuacja finansowa przedsiębiorstwa stawała się coraz trudniejsza. IRI podjęło decyzję o sprzedaży sektora motoryzacyjnego. W listopadzie 1986 roku przejął go Fiat. Potem podjęto decyzję o zamknięciu spółki Arna. W myśl dalszej racjonalizacji przemysłowej, Alfę Avio odstąpiono Aeritalii. Następnie, w 1996 roku, przejął ją FiatAvio.

W 1987 roku powstał model Alfa Romeo 164 zbudowany na płycie podłogowej powstałej w ramach wspólnej „platformy” produkcyjnej Fiata Cromy, Lancii Thema i Saab 9000.

Design modelu, autorstwa firmy Pininfarina, podkreśla jednocześnie elegancję i sportowy charakter samochodu. W myśl tradycji marki Alfa Romeo, wnętrza auta wyposażono według najwyższych standardów – w fotele z aksamitu, klimatyzację i analogowy zestaw wskaźników z systemem check-control. Alfa Romeo 164 występowała w różnych wersjach silnikowych, jak 3.0i V6 24-zaworowy z katalizatorem, w który wyposażono dynamiczny model Q4, czyli Quadrifoglio, z napędem na cztery koła, wylansowany w 1993 roku. Auto z silnikiem o mocy 231 KM, sześcioma biegami, osiąga maksymalną prędkość 237 km/h.

Wcielenia tradycji

Następne lata to już kronika naszych czasów, też pełnych



Sportwagon 156,
synteza
technologii
i elegancji
Alfy Romeo

osiągnięć. W 1992 roku w zakładzie w Pomigliano wyprodukowany został model Alfa Romeo 155, który rok później, w wersji V6 TI, wygrał prestiżowe DTM – mistrzostwa Niemiec w klasie turystycznej. Następnie powstają bliźniacze modele 145 i 146 o charakterystycznej części przedniej w kształcie litery V, wyposażone w silniki boxer. W Arese produkowane są nowe Spidery i GTV (skrót ten oznacza Gran Turismo Veloce), którymi firma kontynuuje tradycję samochodów sportowych. W 1991 r. firma zaprezentowała concept car Proteo, a w 1996 r. prototyp Nuvola o eleganckiej sportowej linii. Jego nazwa odwołuje się do triumfów legendarnego kierowcy rajdowego Nuvolari. Wielki sukces firmy nadszedł wraz z modelem 156, zdobyw-

cą upragnionego tytułu „Car of the Year 1998”. Jest to auto o zachwycającym sportowym stylu i znakomitych osiągnięciach, które, wykorzystując najnowsze osiągnięcia techniki motoryzacyjnej, zachowało ducha Alfa Romeo.

We wrześniu 1998 roku pojawiła się sportowa limuzyna 166 – flagowiec Alfa, który stawia na osobowość pełną klasy i temperamentu, również dzięki pię-

ciu zespołom napędowym o mocy od 155 KM do 226 KM. W tym samym roku zaprezentowano Sportwagon, będący najnowszą interpretacją wersji nadwoziowych station wagon. Stanowi on syntezę doświadczenia, technologii i elegancji Alfa Romeo. Obecnie w Polsce wchodzi do sprzedaży model 147, który zajmie miejsce na szczycie segmentu aut kompaktowych. ❀

Mit powstały w wyścigach

Mit Alfa Romeo narodził się z ponad stu triumfów sportowych i niezliczonych zwycięstw w swojej klasie. W latach 90. samochody zdobyły: pięć mistrzostw świata, wygrały jedenaście wyścigów Targa Florio, cztery „24 godziny Le Mans”. W ich dorobku jest trzynastcie mistrzostw Europy klasy turystycznej, dziewięć mistrzostw marek, cztery mistrzostwa kierowców, dziesięć mistrzostw Włoch F3, pięć mistrzostw Europy F3, pięć pucharów Europy F3, siedem mistrzostw Francji F3, trzy mistrzostwa Niemiec F3, jedno samochodowe Giro d'Italia, dwa mistrzostwa klasy turystycznej hiszpańskiej, dwa mistrzostwa włoskie klasy superturystycznej (156-ST), siedem mistrzostw Europy samochodów historycznych Granturismo i cztery mistrzostwa Europy samochodów historycznych klasy turystycznej.



Kluby Alfa Romeo

AFRYKA POŁUDNIOWA

**AROC OF THE ORANGE
FREE STATE**
5 LLOYD GEORGE AVENUE
BLOOMFONTEIN - UITSIG 9301
CAPE ALFA ROMEO CLUB
P.O. Box 804
BELLEVILLE 7535 (CAPE TOWN)
ALFA ROMEO CLUB OF NATAL
P.O. Box 38019
POINT 4069
**ALFA ROMEO CLUB
OF SOUTH AFRICA**
P.O. Box 38417
BOOSENS 2016 - TRANSVAAL
E.P. ALFA ROMEO CLUB
2 HAMPSHIRE STREET
SHERWOOD 6025 (PORT ELIZABETH)

ARGENTYNA

CLUB ALFA ROMEO
AVENIDA DEL LIBERTADOR 16110
(1642) SAN ISIDORO
BUENOS AIRES ARGENTINA
TEL. 54-1-743-9000 Fax 54-1-747-7429
E-MAIL: JUANSOR@CIUDAD.COM.AR

AUSTRALIA

**ALFA ROMEO OWNERS' CLUB
OF AUSTRALIA**
100 A PLYMOUTH ROAD, NORTH RINGWOOD
VIC.AUSTRALIA
TEL. 03-98122364 Fax 98790856
AROC OF NEW SOUTH WALES
P.O. Box R23ET
ROYAL EXCHANGE N.S.W. 2000
**ALFA ROMEO OWNERS
CLUB OF QLD**
P.O. Box 104 - PADDINGTON QLD 4064
QUEENSLAND - AUSTRALIA
**ALFA ROMEO OWNERS
CLUB OF S.A.**
30 ABBERTON STREET
FLAGSTAFF HILL S.A. 5159
ALFA ROMEO OWNERS CLUB
39 WAIMEA AVENUE
SANDY BAYART - TASMANIA 7005
GIULIA SUPER REGISTER
24 ALEC CRESCENT
FAWKNER VIC. 3060
**ALFA ROMEO OWNERS
CLUB OF VIC**
P.O. Box 216 - CAMBERWELL VIC. 3124
ALFA ROMEO PRE-1940 REGISTER
15 GUINEVERE PARADE
GLEN WAVERLEY VIC. 3150
AUSTRALIA - TEL. 613-9887 9401
Fax 613 9480 1795
E-MAIL: AXCESS@AXCESS.CSIRO.AU.
**ALFA ROMEO OWNERS
CLUB OF W.A.**
P.O. Box 316
WEST PERTH W.A. 6005

AUSTRIA

MAILAENDER SPORT WAGEN CLUB
POSTFACH 252 - 1142 WIEN
ALFA CLUB GIOVANNI
ETZERSDORF 59 - A-8160 WEIZ
TEL. 03177-2295 Fax 03177-22956
SEZIONE CLASSICA MILANO
GRANICHSTÄTTENGASSE 98 - 1130 WIEN
ALFA CLUB MILANO
KAINBACH 33 - 8047 GRAZ
ALFA ROMEO CLUB TIROL
POSTFACH 209 - 6060 MILS B.
HALL I. TIROL

**QUADRIFOGLIO VERDE CLUB
DER ALFA FREUNDE**
NEUGASSE 1 - 3200 OBERGRAFENDORF
ALFA ROMEO CLUB LIGST
STEIBERG 209 - 8563 LIGST
CLUB ALFA ROMEO
RUDERSDORF 25 - 9702 FERNDORF
ALFA CLUB ÖSTERREICH MITGLIED ÖMV
POSTFACH 288 - A-11050 WIEN
OBMANN ALBERTO CIRINO - TEL. 0676-6023874

BELGIA

CLUB QUADRIFOGLIO BELGIO ASBL
PUTSESTEENWEG 236
B-2820 BONHEIDEN - TEL. 015-55.67.67
INDUSTRIESTRASSE 22C
B - 4700 EUPIEN - TEL/Fax 087-561945

DANIA

ALFA ROMEO KLUB DANMARK
BAKKEDRAGET 12
DK 4340 TOLLOSE - DENMARK
TEL/Fax 0045-59186870
E-MAIL: ALFAKLUB@POST1.DKNET.DK

FINLANDIA

CLUB ALFA ROMEO FINLAND R.U.
P.O. Box 208
FIN - 00181 HELSINKI - FINLAND
ALFA R. - ENTUSIASTI FINLANDESI
VESALANTIE 7 - FIN - 00940 HELSINKI
TEL. 358 9 303669 Fax 358 9 303669
E-MAIL:
JARI.VILJASARI@NORDICPRINTMAIL.COM

FRANCJA

CLUB ALFA ROMEO DE FRANCE
BOITE POSTALE 103
92322 CHÂTILLON CEDEX - TEL. 42531621

GRECJA

ALFA CLUB RODI
VIA KOLOKOTRONI 16 - 85100 RODI - ELLAS
TEL. 0030-241-77604
FAX 0030-241-23080

HISZPANIA

CLUB ALFA ROMEO
C/O. INFANTES, 44
29740 TORRE DEL MAR (MALAGA)
TEL. 0952-541977
**CLUB ESPAÑOL DEL
ALFA ROMEO GTV**
C/O ROSALCA DE CASTRO, 59
SANTIAGO (LA CORUÑA)

HOLANDIA

VERENIGING ALFA ROMEO
LIEFHEBBERS NL
P.O. 1104- NL5602 BC EINDHOVEN
**STICHTING CLUB VAN ALFA ROMEO BEZIT-
TERS**
SCHOUT VAN LYNDENSTRAAT 10
5237 SE'S - HERTOGENBOSCH
THE NETHERLANDS
TEL. 031-73-6400408
FAX. 031-73-6400409
E-MAIL: INFO@ALFACLUB.NL
CLUB AMICI ALFA ROMEO
KERKSTRAAT 92 - 6267 EG
CADIER EN KEER
REGISTER GIULIA BERTONE
ZANDKAMP 120-3828 GH HOOGLAND
TEL. 033-804343
ALFA ROMEO SPIDER REGISTER
DELWIJNSESTRAAT 12
5315 AV KERKWIK
NETHERLANDS

IRLANDIA

**ITALIAN CAR CLUB
(NORTHERN IRELAND)**
MR JOSEPH SPENCE
21 FERNISKEY ROAD
KELLS-BALLYMENA
NORTHERN IRELAND
BT42 3JW - TEL. +44-266-891755
FIAT AUTO IRELAND LTD
HUME MOUSE, BALLS BRIDGE - DUBLIN 4

ISLANDIA

THE ISLAND ALFA ROMEO CLUB
HTTP://WWW.GEOCITIES.COM/MOTORCITY/SPEEWAY/2735
ATTN: VERN LHOTZKY, PRESIDENT
3925 OLYMPIC VIEW DRIVE
METCHOSIN, B.C. V9C 4B1
TEL. 250 478-4874
E-MAIL: COUNTREE@SEASIDE.NET

IZRAEL

QUADRIFOGLIO CLUB
RAMAT-HASHARON, ISRAEL
TEL. 00972-3-5406205
E-MAIL: QC@INTER.NET.IL

JAPONIA

SCUDERIA DEL PORTELLO ALFA ROMEO
1-8-19 NAKAMUNEKA SHIKI
SAITAMA 353-JAPAN
TEL. /FAX 048/4717672

KANADA

THE ALFA ROMEO CLUB OF CANADA
P.O. Box 62- POSTAL STATION Q
TORONTO - ONTARIO M4T2L7
TEL. (416)498-6553 - (416)499-7129
Fax (416)499-4517
CLUB DE L'AUTO ITALIENNE DU QUEBEC
221, VERDI - CHATEAUGUAY QUEBEC
CANADA J6K 2L5
E-MAIL: YVESBOU@FRANCOMEDIA.QC.CA
VANCUOVER ISLAND ALFA CLUB
1230 ESQUIMAL ROAD
VICTORIA, BCQUEBAC - CANADA V9A - 3N8
TEL. 384-5052

KENIA

ALFA ROMEO OWNERS CLUB (KENYA)
P.O. Box 41305 - NAIROBI
KENYA, EAST AFRICA
TEL. 254-2-229793/333130
Fax. 254-2-229459
E-MAIL: BOBPR@ARCC.ORG.KE

LUKSEMBURG

ALFA ROMEO OWNERS CLUB
261, ROUTE D'ARLON, L - 1150
TEL. 444114 - Fax 445161
**ALFA ROMEO CLUB
LUXEMBOURG - ASBL**
BUREAU LIA 21, RUE AUGUSTE CHARLES
L - 1326 LUXEMBOURG - TEL.00352-4990-3350 - FAX.
00352-4990-3440

MALEZJA

**ALFA ROMEO OWNER
CLUB MALAYSIA**
1ST FLOOR UNIVERSAL BUILDING
NO: 44, JALAN PENCHIL,
46505 PETALING JAJA
SELANGOR, MALAYSIA
TEL. 03-792 9009 - Fax 03-791 2788
HTTP://WWW.AROC.COM.MY

MALTA

ALFA ROMEO OWNERS CLUB (MALTA)
"TUNEVILLE"
QREJTEN STREET- MSIDA
MSD 09 MALTA
E-MAIL: AUTODELTA@WALDONET.NET.MT
TEL. +356-972190 - Fax +356-220558

NIEMCY

**CLUB KLASSISCHER ALFA ROMEO
FAHRZEUGE EV**
BENEDIKTUS STRASSE 57
4000 DÜSSELDORF 11 - TEL. 0211-501346
ALFA CLASSIC CLUB
SAUERBRUCHSTRASSE 31
5657 HAAN RHEINLAND
TEL. 021-2952074
CLUB ALFA ROMEO 2600
WIENENBRÜCKERSTRASSE 17
4830 GUETERSLOH
ALFA CLASSIC CAR CLUB E.V.
KLEINE LOH, 7 - 3002 WEDEMARK 8
ALFA ROMEO CLUB ALFA CORSE
MOOSMATT 3 - 79725 LAUFENBURG
ALFA CLUB ALFISTI
IM LETTEN 8 - 73433 AALEN-GERMANY
TEL. 07361-72007 - Fax. 07361-78770
E-MAIL: DONOFFIO@T.ONLINE.DE

NORWEGIA

KLUBB ALFA ROMEO NORGE
POSTBOX 7170, MAJORSTUEN,
BEDRIFTSPOSTKONTOR
0307 OSLO NORWAY - TEL. +4764877078
E-MAIL: OEYI@ONLINE.NO

NOWA ZELANDIA

**ALFA ROMEO OWNERS CLUB
OF NEW ZEALAND**
P.O. Box 105-71 WAIRAKEI ROAD
CHRISTCHURCH 5

POLSKA

MIA GIULIA
ALFA ROMEO KLUB WROCLAW
UL. KARKONOSKA 45
53 - 015 WROCLAW
TEL. 48-71-339 93 33
TI AMO ALFA CLUB
UL. PUSZKINA 50
92 - 516 LODZ
TEL. 48-42-649 22 23
KLUB ALFISTÓW - POZNAŃ
UL. GORZYSLAWA 9
61 - 057 POZNAŃ
TEL. 48-61-876 81 87

SZWAJCARIA

**DUETTO CLUB ALFA
ROMEO SPIDER 66-70**
WEIHERHOF 3
CH- 8604 VOLKETSCH
TEL. 41-1-9451441 - Fax. 41-1-9456505
ALFA SPIDER CLUB
POSTFACH 5 - 3185 SOHMITTEN
ALFA SPORT CLUB
CASELLA POSTALE 1316
6616 LOSONE - CH TICINO
REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO
LA SAUGE - CH2202 CHAMBRÉLIV/SUISSE
TEL. 0041-328434808
Fax. 0041-328434805
**A.R. CLUB QUADRIFOGLIO
P. MERZ**
BIRKENWEG 8 - 8116 WUERENLOS
**ALFA ROMEO CLUB
GRAUBUENDEN**
A. HOFFMANN
TRISTSTRASSE 10 - 7000 CHUR

na świecie



CLUB ALFA ROMEO TAZIO NUVOLARI

POSTFACH 20 - 8866 ZIEGELBRÜCKE - GL. SVIZZERA

TEL. 055-6173372 - 079-6349612

ALFA ROMEO CLUB TURGOVIA

POSTFACH 20 - 8500 FRAUENFELD

ALFA ROMEO CLUB SCHWEIZ

POSTFACH 5454 BELLIKON AG

TEL. 057317265 BURKARD SILVIA

SOCI ALFA VECC TICINO

CAS. POSTALE 1105

6502 BELLINZONA

CLUB A.C.A.R. AMICALE CLUB ALFA ROMEO

31 RUE DE LAUSANNE 1201 GENÈVE (SUISSE)

TEL./FAX 022-738.8045

SZWECJA

CLUB ALFA ROMEO

c/o BJÖRN SANDBERG

HANGARV. 3-S-183 TABY

CLUB ALFA ROMEO SYD SWEDEN

MOGENS RUELOKKE

RIEBEV. 12B

21746 MALMO SWEDEN

CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

PETER SODERLUNG

FOLKUNGAGATAN 134

S-116 STOCKHOLM-SWEDEN

TEL. 46-8-640.4686

TURCJA

ALFA CLUB

MESRUTYET CAD. NO. 135 ODAKULE IS

MIRK. KAT: 18

TEPEBASY - ISTANBUL (TURKEY)

TEL. 0090-212-2456767

FAX. 0090-212-2516133

URUGWAJ

ALFA CLUB

EDIL HUGO PRATTO 2325 - MONTEVIDEO

USA

ALFA ROMEO OWNERS

OF SOUTHERN CALIFORNIA

P.O. Box 3621

NORTHBRIDGE CA 91394

TEL. 818-7600189

FAX 818-7668569

ALFA ROMEO OWNERS

CLUB NATIONAL OFFICE

2468 GUM TREE LANE

FALLBROOK - CAL. 92028

ORANGE COUNTY CHAPTER

19701 PHOENIX LANE

HUNTINGTON BEACH - CAL. 92028

AROC OF CENTRAL CALIFORNIA

1128 PALOMINO ROAD

SANTA BARBARA - CA 93108

TEL. 805-6825744

AROC OF NO. CALIFORNIA

1116 18TH STREET

SACRAMENTO - CAL. 95814

ALFA CLUB OF COLORADO

4255 S. OLIVE ST.

DENVER - COLORADO 80237

FLORIDA FIRST COAST

ALFA ROMEO CLUB

65 SEASIDE CAPERS DR.

ST. AUGUSTINE - FLORIDA 32084

CENTRAL FLORIDA CHAPTER

1741 MOHAWK TRAIL

MAITLAND - FLORIDA 32751

ALFA ROMEO CLUB

OF CENTRAL FLORIDA

3012 ARDSLEY DR.

ORLANDO - FLORIDA 32804

TEL. 407-423-3998 FAX. 407-296-8774

ALFA ROMEO CLUB OF SOUTH FLORIDA

Box 1317 - LAKE WORTH - FLORIDA 33460

FLORIDA ALFA CLUB

1410 PINEAPPLE LANE

CLEARWATER - FLORIDA 34619

ALFA ROMEO OWNERS CLUB

OF ATLANTA

2203 RIVER WOODS WAY (TOM NORMAN)

WOODSTOCK - GA 30188-5913 USA

TEL. 770-924-6674

E-MAIL: T.F.NORMAN@ATT.NET

CHICAGO CHAPTER

631 RAVINE AVENUE

LAKE BLUFF - ILLINOIS 60044

IL SUPER REGISTER

501 IRVING AVENUE

HILLSIDE - ILLINOIS 60162

KENTUCKY ALFA ROMEO SOCIETY

Box 115 - EASTWOOD - KENTUCKY 40018

NORTH AMERICAN JUNIOR

ZAGATO REGISTER

8191 - BRETON CIRCLE

FORT MEYERS, FLORIDA 33912 - 4652

TEL./FAX 941-768-9384

E-MAIL: FERNANDO.DI@CIVIX.COM

WEST MICHIGAN ALFA OWNERS

20065 N. SHORE DR.

SPRING LAKE - MICHIGAN 49456

AROC ST. LOUIS

5, BARLESTONE CT.

ST. CHARLES - MISSOURI 63303

STRADA FANTASMA

401 E. 59TH ST.

KANSAS CITY MO 64110

NEBRASKA/IOWA AROC

9211 AMESS AVE.

OMAHA, NEBRASKA 68134

AROC OF SOUTHERN NEW JERSEY

319 EAST ALLENS LN.

PHILADELPHIA PA

NEW MEXICO CHAPTER

50 BARRANCA ROAD

LOS ALAMOS - NEW MEXICO 87544

LONG ISLAND AROC

295 PARK AVENUE

MANHASSET - N.Y. 11030

THE GTZ REGISTER

c/o GEORGE CARL PEZOLD

HUNTINGTON - N.Y. 11744

120 MAIN STREET

HUNTINGTON - N.Y. 11743

TEL. 516-427-0100 - FAX. 516-549-8962

NEW YORK AROC

350 6TH AVENUE - TROY - N.Y. 12182

GTV 2000 REGISTER USA

ALEXANDER GOURAS

200 E. 58TH ST. APT. 9H

NEW YORK, N.Y. 10022-2034

FAX (212) 826-0642

E-MAIL: AMGALFA@AOL.COM

ALFA BUFFS

114 MISTY LANE

EAST AMHERST - NEW YORK 14051

TEL. 716-688-8887 - FAX. 716-648-5030

E-MAIL: JDMANN@ACSU.BUFFALO.EDU

NORTH AMERICAN AROC

6308 LAKEWAY DRIVE

RALEIGH - N.C. 27612

MID ATLANTIC AROC

4003 CHAPEL HILL ROAD

DUTHAM - N.C. 27707

BUCKEYE AROC

281 E. HIGH STREET

OSTRANDER - OHIO 43061

NORTHEASTERN

OHIO CHAPTER

15001 SCHREIBER ROAD

CLEVELAND - OHIO 44137

OHIO VALLEY ALFA ROMEO

OWNERS CLUB

705 MAPLE RIDGE DRIVE

NILFORD - OHIO 45060

AROC OF OKLAHOMA

1933 S.BOSTON, STUDIO C

TULSA - OKLAHOMA 74119

ALFA ROMEO OWNERS OREGON

5115 SW RICHENBERG CT.

PORTLAND - OREGON 97201

CENTRAL PENNSYLVANIA AROC

736 S.PINE ST. - YORK - PA 17403

DELAWARE VALLEY AROC

3420 AQUELONG ROAD

DOYLESTOWN - PA. 18901

ALFA OWNERS

OF NEW ENGLAND

21 MADISON AVE. - BEVERLY, M.A.

01915-3548

TEL. 508-921126

A.L.F.A. (TENNESSEE)

2711 AICKLEN AVE.

NASHVILLE - TENNESSEE 37212

SCUDERIA ALFA ROMEO

935 PARK WIND DR.

KATY - TEXAS 77450

TEL. 281-856-3156

FAX. 281-856-3766

E-MAIL: BKABINE@WYMAN.COM

TEXAS HILL COUNTRY AROC

P.O. Box 523

ALPINE - TEXAS 79831 - U.S.A.

NORTHWEST

ALFA ROMEO CLUB

GEORGES HEBRANT-PRESIDENT

6730 150TH AVENUE N.E.

REDMOND, WA 98052-4713 - U.S.A.

TEL./FAX.425-881-0705

E-MAIL: GHEBRANT@GTE.NET

6C 2500 - 8C 2900 REGISTER

1703 PARKSIDE EAST

SEATTLE, WASHINGTON 98112

CAPITAL CHAPTER

1206 MEADOW GREEN LANE

MCLEAN VA

AROC OF WISCONSIN

W141 N6672 MEMORY ROAD

MENOMONIE FALLS, WISCONSIN 53051 U.S.A.

TEL. 441-252-3750

E-MAIL: ALFAMAN@EXEPC.COM

2000&2600 REGISTER U.S.A.

RTE. 1, Box 111, ZAGATO LANE

ANIMA - WISCONSIN 54408

ALFA ROMEO

OWNERS CLNB

10 RASKIN ROAD

MORRISTOWN NJ 07960

TEL. 1-973-275-9338

FAX. 1-973-285-9343

WIELKA BRYTANIA

ALFA ROMEO OWNER CLUB LTD.

97 HIGH STREET

LINTON, CAMBRIDGE CB1 6JT

TEL. 0223-894300

WŁOCHY

REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

(RIAR) PRESSO ALFA ROMEO

CENTRO DIREZ.LE - 20020 ARESE (MI)

SCUDERIA DEL PORTELLO

PRESSO ALFA ROMEO

CENTRO DIREZIONALE - 20020 ARESE (MI)

INTERNET: WWW.SCUDERIADELPORTELLO.ORG

E-MAIL: INTO@SCUDERIADELPORTELLO.ORG

AMICI DELL'ALFA ROMEO

"CARLO CHITI"

VIA LUCIO CORNELIO SILLA 156/D

20153 MILANO - TEL. 02/3580090

DUETTO CLUB ITALIA

VLE EDOARDO JENNER 136 - 00151

ROMA TEL. 06-53270512 - FAX 06-53277623

INTERNET: WWW.duettoclub.it

E-MAIL: duetto@duettoclub.it

ALFASPECIAL ITALIA A.S.

HISTORIC OWNERS TEAM

VIA ELVIRA MINISCALCHI 31 - 37139 VERONA

TEL. 0337/481525-5582935

FAX 045/8548049-8520906

TEL/FAX SEZ.-LOMBARDIA 02/440071

ALFA BLUE TEAM

VIA DONIZETTI, 24 - 20122 MILANO

TEL. 02-5461155 - FAX 02/55181329

CLUB ALFA ROMEO SPIDER (CARS)

VIA CONCIA 2A - 18100 NOVARA

TEL. 0321-692501

REGISTRO INTERNAZIONALE

TOURING SUPERLEGGERA

VIA MILANO, 130

21042 CARONNO PERTUSELLA (VA)

TEL. 02/9650767

ALESSANDRIA ALFA ROMEO CLUB



Salony Alfa Romeo



WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

ADF AUTO Sp. z o.o.
ul. Karkonoska 45
tel. (0-71) 339 93 21 do 32
fax 339 93 33
53-015 Wrocław

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

PHU ATEX
ul. Łęczycka 6
tel. (0-52) 342 41 73, 345 25 74
fax (0-52) 342 05 08
85-737 Bydgoszcz

TORITAL Sp. z o.o.
ul. Poznańska 152
tel. (0-56) 654 88 52
fax (0-56) 654 86 18
87-100 Toruń

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

POSiCZ Sp. z o.o.
ul. Mełgiewska 11
tel. (0-81) 746 20 51
fax (0-81) 746 54 40
20-950 Lublin

WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE

AUTO-POL Sp. z o.o.
ul. Sulechowska 36 A
tel. (0-68) 324 33 40
fax (0-68) 324 46 29
65-022 Zielona Góra

WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE

AUTO FAPOL Sp. z o.o.
ul. Puszkina 50
tel. (0-42) 649 29 27
fax (0-42) 649 24 86
92-516 Łódź

MAREDI P.P.H.U.
ul. Strykowska 33/43
tel. (0-42) 648 73 84
fax (0-42) 640 25 11
91-725 Łódź

PUH TOLL CAR Sp. z o.o.
ul. Brzeźnicka 116
tel. (0-44) 682 20 18
fax (0-44) 682 26 89
97-500 Radomsko

WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE

POLINAR S.A.
ul. Ofiar Dąbia 14
tel. (0-12) 411 30 09, 411 27 95
fax (0-12) 414 28 53
31-567 Kraków

VIAMOT Ltd. Sp. z o.o.
ul. Zakopiańska 288
tel. (0-12) 269 12 26
fax (0-12) 269 41 80
30-435 Kraków

WALMOT S.A.
ul. Krakowska 151
tel. (0-14) 627 23 23
fax (0-14) 621 70 35
33-100 Tarnów

WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

AUTOREX Sp. z o.o.
ul. Łopuszańska 36
tel. (0-22) 868 20 14
fax (0-22) 846 54 09
02-020 Warszawa

PHUP AUTOSERWIS Sp. z o.o.
ul. Płocka 80
tel./fax (0-23) 654 40 13
06-500 Mława

BOŁTOWICZ
ul. Jana Rosoła 55
tel. (0-22) 649 30 03, 649 30 50
fax (0-22) 649 26 00
02-786 Warszawa

CARSERWIS Sp. z o.o.
ul. 1-go Sierpnia 10
tel. (0-22) 846 72 75, 846 33 36
fax (0-22) 846 20 22
02-134 Warszawa

DUKIEWICZ S.C.
ul. Jubilerska 6 c
tel. (0-22) 610 83 84
fax (0-22) 673 10 60
04-190 Warszawa

IT-POL AUTO S.C.
ul. Rembielińskiego 1
tel. (0-24) 263 04 55
fax (0-24) 263 04 56
09-400 Płock

WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

ROPAKO S.C. Handl.-Usług
ul. Oleska 133
tel. (0-77) 456 89 06, 458 07 20
fax (0-77) 456 89 07
45-231 Opole

WOJEWÓDZTWO PODLASKIE

PHU KONRYS S.C.
ul. Zwycięstwa 8f
tel. (0-85) 651 63 64
fax (0-85) 651 34 98
15-703 Białystok



w Polsce



WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

AUTO-RES Sp. z o.o.

ul. Rejtana 65
tel. (0-17) 852 44 44
fax (0-17) 852 42 25
35-959 Rzeszów

WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

PTHM AUTO PLUS Sp. z o.o.

ul. Gen. Hallera 132
tel. (0-58) 341 30 62
fax (0-58) 341 20 00
80-416 Gdańsk

AUTO CAR Cz. Sołtysiek

ul. Chwarznieńska 17
tel. (0-58) 621 46 35
tel./fax (0-58) 661 38 80
81-602 Gdynia

AUTO-DIUG

ul. Poznańska 10
tel./fax (0-59) 842 40 33
76-200 Słupsk

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

AUTOLAND Sp. z o.o.

ul. Pszczyńska 306
tel. (0-32) 230 11 59
fax (0-32) 230 40 99
44-100 Gliwice

FIAT AUTO POLAND

ul. Katowicka 24
tel. (0-33) 813 44 42
fax (0-33) 813 44 79
43-300 Bielsko-Biała

Firma MIMAR S.C.

ul. Bytomska 359d
tel. (0-32) 287 79 01
tel./fax (0-32) 287 19 47
41-940 Piekary Śląskie

LETA Sp. z o.o.

ul. Młodzieżowa 67 B
tel. (0-32) 456 11 00
fax (0-32) 456 35 65
44-365 Wodzisław Śląski

POLMOZBYT K-CE Sp. z o.o.

ul. Rozdzieńskiego 17
tel. (0-32) 203 66 33
fax (0-32) 201 00 22
40-203 Katowice

P.H.U. GANINEX, A. Gazda

ul. Bielska 31c
tel. (0-32) 212 82 22
fax (0-32) 210 10 00
43-200 Pszczyna

TFA Poland Sp. z o.o.

ul. Główna 14
tel. (0-34) 368 01 69
fax (0-34) 368 01 67
42-200 Częstochowa

ZUH EUROMOT Sp. z o.o.

ul. Kościuszki 79
tel. (0-32) 434 70 31
fax (0-32) 474 11 81
44-240 Żory

WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

EUROCAR KIELCE Sp. z o.o.

ul. 1 Maja 191 A
tel. (0-41) 366 32 07
fax (0-41) 345 46 33
25-655 Kielce

WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

PTH RESCOR Sp. z o.o.

ul. Pstrowskiego 28
tel. (0-89) 542 62 80
fax (0-89) 542 66 88
10-602 Olsztyn

WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE

PM AUTO-SERVICE-RONDO

ul. Podmiejska 22
tel. (0-62) 768 73 00
fax (0-62) 768 71 80
62-800 Kalisz

LEMACAR

ul. 17 Stycznia 117
tel. (0-65) 526 81 60
fax (0-65) 526 89 89
64-100 Leszno

PIL-CAR Sp. z o.o.

ul. Siemiradzkiego 27
tel. (0-67) 213,25 69, 215 49 90
fax (0-67) 213 21 72
64-920 Piła

PM POL-CAR Sp. z o.o.

ul. Gorzysława 9
tel. (0-61) 873 21 12
fax (0-61) 876 81 87
61-057 Poznań

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE

AUTO-GRYF Sp. z o.o.

ul. Mieszka I-go 65
tel. (0-91) 482 23 32
fax (0-91) 842 41 75
71-011 Szczecin



Technologia
rozwija się szybko.
My posiadamy
narzędzia rozwoju.

JAK KOMUNIKOWAĆ SIĘ W NOWYM MILENIUM

ROZWIĄZANIA DLA PRZEMYSŁU.



Koordinacja wydawnicza i reklama
Wydawnictwa techniczne
Systemy baz danych i dokumentacji

KOMUNIKACJA W PROMIENIU 360 STOPNI

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

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

**SATIZmsx**
INTERNATIONAL

An MSX International Company



Z NAMI DALEKO ZAJEDZIESZ

Wybrane modele Alfa Romeo bez poręczycieli i zbędnych zaświadczeń, ubezpieczone, zarejestrowane i taniej niż w banku.



**Europejski
Fundusz
Leasingowy**

- leasing operacyjny dla firm



**Dobra
R a t a**

- system Dobra Rata dla osób fizycznych

infolinia: 0 800 566 800

www.efl.com.pl



Alfa **GTV**. Sexy technology.



Cuore Sportivo