

Alfa 147

Nowe oblicze

Londyn
Stolica
świata?



Zorro
i Sportwagon
Catherine Zeta-Jones

Quadrifoglio



Numer 2 • Rok 1 • Kwiecień 2001 • Dwumiesięcznik



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



Przyszłość zrodzona z tradycji

Pierwszy rok nowego wieku nadal toczy się pod znakiem Alfy Romeo. W Polsce Alfa wystartowała ostro. Sprzedaż modeli tej marki wzrosła mimo pogłębiającego się kryzysu na naszym rynku samochodowym.

Podczas salonu samochodowego w Genewie zaprezentowano pięciodrzwiową wersję Alfę Romeo 147. Do nas trafi już w maju. Oferta gamy 147 należy obecnie do najszerzych i najbardziej zróżnicowanych w całym segmencie. Klienci mają do dyspozycji 16 wersji pojazdów o dwóch rodzajach nadwozi, 14 kolorach, dwóch rodzajach wyposażenia i czterech sil-

nikach! Alfowskie nowości nie kończą się jednak na modelu 147. Do końca roku fabryka w Arese zapowiada jeszcze parę ważnych premier.

Z nadejściem wiosny w Alfie budzi się sportowy duch. Ruszył FIA European Championship, także w Polsce już niedługo usłyszymy charakterystyczny pomruk czerwonych, wyścigowych Alf 156. W ma-

ju rozpoczyna się Puchar Alfę Romeo. Za wszystkich zawodników trzymamy mocno kciuki!

Przyszłość zrodzona z tradycji. Tak ocenił kiedyś styl Alfę jeden z polskich dziennikarzy. Tradycja - to także wspaniała i fascynująca opowieść o najpiękniejszych modelach, historii ich sukcesów w Anglii i wyprawie na egzotyczną Sycylię. Znajdą je Państwo w tym numerze „Quadrifoglio”. Powrót do współczesności umożliwi nam poznanie nie tylko nowych samochodów, ale także trendów mody, designu i ważnych wydarzeń kulturalnych. Zapraszamy także na spotkanie z Catherine Zeta-Jones i wizytę w jednym z najmodniejszych ostatnio miast - Londynie. To europejska stolica bobos, czyli bohemian bourgeois. Oni właśnie zastąpili myślących tylko o karierze yuppies. Są przedstawicielami new economy, ale myślą i ubierają się, jak bohema. Bobos lubią luksus i high tech, ale cenią także komfort i pasjonują się sportem. Czyżby Alfa Romeo została stworzona właśnie z myślą o nich?

Maciej A. Brzozowski
Redaktor naczelny

prenumerata 2001

6 numerów
70 zł



Już w Polsce!

▶ dwumiesięcznik **il Quadrifoglio**

- ▶ Cena rocznej prenumeraty w Polsce: **70 złotych**
- ▶ Prenumeratę można zamówić od pierwszego dostępnego numeru i rozpocząć ją w dowolnym miesiącu. Prenumerata obejmuje **6 kolejnych numerów**

SPOSÓB PŁATNOŚCI

Oplaty można dokonać na pocztę lub w banku na rachunek BPH II O/Bielsko-Biała 10601103-320000066298 z dopiskiem „prenumerata il Quadrifoglio”.

OBSŁUGA PRENUMERATY

SATIZ POLAND Sp. z o.o.
Tel. 033 813 27 61
Fax. 033 813 41 76
E-mail: satizpolska@fiat.com

Dane osobowe prenumeratorów oraz czytelników, którzy napisali do redakcji il Quadrifoglio są gromadzone, przetwarzane, wykorzystywane oraz przekazywane dostawcom usług informatycznych, e-mailingowych lub rachunkowości wyłącznie w celu realizacji zamówień czytelników. Dane są przechowywane w siedzibie Satiz Poland Sp. z o.o., ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko Biała. Wszystkie operacje przetwarzania danych osobowych w celach marketingowych wykonywane są zgodnie z ustawą z dn. 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. nr 133, poz. 883)

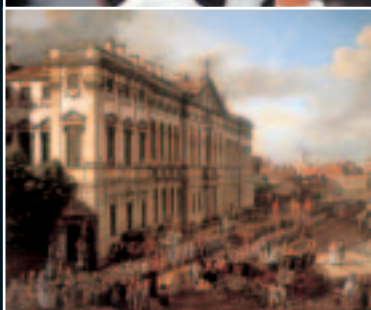
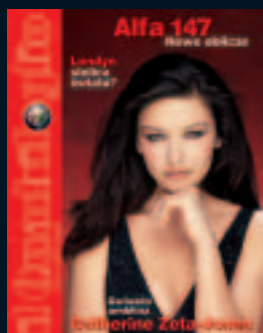
OBSŁUGA PRENUMERATY

033 813 27 61

E-mail: satizpolska@fiat.com

Czynne w dniach
i godzinach:
poniedziałek – piątek
8.00 - 13.00
14.00 - 16.30





il Quadrifoglio nr 2
kwiecień 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

02-649 Warszawa
ul. Pułku Baszta 1/16
Tel./fax 022 844 41 42
e-mail: modo@atj.pl

REDAKTOR NACZELNY

Maciej A. Brzozowski

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

ZE ŚWIATA 4

AUTO MARZEŃ 7

ALFA 147
nowe oblicze 10

ATRAKCJE NA TORACH
WYŚCIGOWYCH 18

PUCHAR PO RAZ DRUGI 22

POD ZNAKIEM ZORRO 24

LONDYN I NEW ECONOMY 28

KRÓLOWA NA ROZDROŻU 36

PADWA, WENECJA, RZYM
przewodnik po wystawach 40

SYCYLIJSKA KARAWANA 42

PARADA GWIAZD 48

ROZMAITOŚCI 54

WITAJ MĘŻCZYZNO!
moda 56

DLA ALFY I ALFISTÓW 59

SALONY ALFY ROMEO
w Polsce 60

KLUBY ALFY ROMEO
na świecie 62

ALFIŚCI Z POZNANIA 64

Stilo – nowe pokolenie

Stilo, w klasie średnich samochodów kompaktowych, zastąpi model Bravo/Brava. Jego zadaniem jest ponowne wylansowanie Fiata w tym najpopularniejszym europejskim segmencie aut.

Nowy model Fiata, pokazany po raz pierwszy w Genewie, ma wprowadzić jedną nazwę Stilo, ale będzie produkowany w dwóch, wersjach nadwoziowych – trzy i pięciodrzwiowej, adresowanych do różnych odbiorców. Trzydrzwiowe Stilo ma przyciągać kierowców

a żywe kolory mają zadowolić młodych klientów Fiata. Najważniejsze są jednak rozwiązania techniczne zastosowane w Stilo, a spotykane dotychczas w pojazdach wyższych klas. Auto ma aż 8 poduszek powietrznych, systemy stabilizacji jazdy i nawigacji, czujniki ułatwiające parkowanie, włączające wycieraczki podczas deszczu i światła mijania, gdy robi się ciemno. Tradycyjny kluczyk zastąpiła specjalną kartą identyfikującą właściciela auta, otwierającą drzwi i uruchamiającą silnik.

ny rolnicze oraz komponenty dla przemysłu motoryzacyjnego. Inwestycje Fiata i jego partnerów w tych sektorach, uznanych za rozwojowe, mają osiągnąć 1200 mln euro.

Start wyścigu Tysiąca Mil

17 maja rozpocznie się 19 edycja wyścigu Mille Miglia (Tysiąca Mil). W rywalizacji, której podstawę stanowi regularność jazdy, weźmie udział 360 samochodów wybranych spośród aut wyprodukowanych w latach od 1927 do 1957. Będą one musiały przemierzyć dy-



młodych, lubiących samochody o sportowym zacięciu, dla których najważniejsze są przyjemność prowadzenia i doskonałe osiągi pojazdu. Stilo w wersji pięciodrzwiowej to auto rodzinne, zapewniające komfort jazdy, wygodę, poczucie bezpieczeństwa.

Nadwozia Stilo o ostro zarysowanych liniach odpowiadają obecnym tendencjom stylistycznym,

Chińskie Fiaty

Grupa Fiata w Chinach działa poprzez spółki joint venture, założone z lokalnymi partnerami. Ich ubiegłoroczna działalność przyniosła obroty przekraczające 450 mln euro.

Fiatowskie przedsiębiorstwa w Chinach zatrudniają około 6 tysięcy osób. Produkują samochody osobowe i dostawcze, maszy-

stans długości 1600 km, pomiędzy Brescią i Rzymem. Po raz pierwszy trasa obejmie takie miejscowości jak San Sepolcro, Arezzo i poprowadzi koło jeziora Trasimeno.

Thesis, flagowa Lancia

Oryginalna linia, prestiżowe wnętrza, awangardowa technologia. Takie są cechy Thesis, nowej limuzyny marki Lancia, którą



przedpremierowo zaprezentowano na salonie samochodowym w Genewie.

Mającą prawie 5 metrów (4,88) długości i elegancka Lancia Thesis łączy w sobie elementy tradycji – wysoką część przednią auta, długą pokrywę silnika, profil w kształcie odwróconego klina – z nowoczesnym stylem.

Charakteryzuje go duża pionowa osłona chłodnicy i romboidalne światła nachodzące na wyraźnie zarysowane błotniki. Nowoczesny styl, którym wyróżnia się Lancia, widoczny jest również w części przedniej auta, bez tradycyjnego wystającego zderzaka i, co za tym idzie, bez tradycyjnego wyraźnego podziału samochodu na część „dolną” i „górną”.

Przestronne i jasne wnętrze Lancii Thesis, z najnowocześniejszymi instrumentami sterowania autem, daje jednocześnie duże poczucie bezpieczeństwa.

Efekt ten osiągnięto dzięki zastosowaniu miękkich linii foteli i innych elementów wyposażenia, a także materiałów, którymi wyłożono całą kabinę. Sprawiają one, że samochód w środku jest przytulny, przyjazny dla siedzących w nim pasażerów.

Słynny człowieczek Michelina

Międzynarodowe jury, składające się z przedstawicieli świata sztuki i transportu uznało Bibendum Michelina za najbardziej znane logo na świecie. Na drugim

miejscu uplasował się znak londyńskiego metra z napisem „Underground”, na trzecim symbol Czerwonego Krzyża, a na czwartym logo firmy Nike, produkującej odzież sportową.

Człowieczek Michelina, jak się go popularnie nazywa, został wymyślony w roku 1989 przez braci Michelin. Pomysł nasunął im widok sterty opon.

Bugatti do kolekcji

Zapowiedziana została produkcja modelu coupé Bugatti, wy- ►

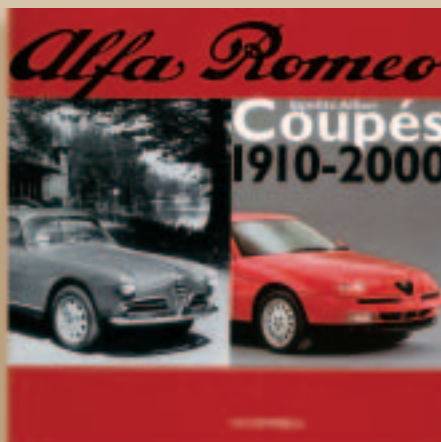
Dzieło nazywane coupé

Automobilia, spółka zajmująca się historią i wizerunkiem samochodu, prezentuje „Alfa Romeo Coupés”, nową publikację poświęconą Alfie Romeo i wszystkim modelom, które rozstawiły ją na świecie.

Książka zawiera 148 stron, ponad sto czarno-białych starych zdjęć, 53 zdjęcia kolorowe, wiele tabel technicznych. Dzieli się na chronologicznie najważniejsze tematy zawarte w rozdziałach: „Początki. Granturismo d’élite i Alfie Romeo z okresu przedwojennego”, „Rozpowszechnianie nowej filozofii Alfie Romeo. Model 1900”, „Narodziny seryjnego granturismo: Giulietta i jej pochodne”, „Wielkie coupés: 2000 i 2600”, „Zaprojektowana przez wiatr: Giulia i jej pochodne”, „Narodziny i zmierzch 8 cylindrów w granturismo: model 33 Stradale i Montreal”, „Nowe rozwiązania: Alfetta GT i Alfesud”, „Powrót coupé: SZ i GTV”.

Jest to więc cała historia Alfie Romeo od jej początków w roku 1910 aż do dnia dzisiejszego. Autor, Ippolito Alfieri, przedstawia szczegółowo ponad pięćdziesiąt coupé. To prawdziwa gratka dla historyków, kolekcjonerów i miłośników Alfie Romeo.

Książkę nabyć można w najlepszych włoskich księgarniach za 85 000 lirów, a także zamówić u wydawcy, jego e-mail automobilia@tin.it





Coupé Bugatti

wodzącego się z prototypu EB 16-4 Veyron. Ogłosił to oficjalnie Ferdinand Piech, prezes koncernu Volkswagen, który zakupił fabrykę Romana Artioli, po tym, jak włoski przedsiębiorca bezskutecznie próbował wrócić z marką Bugatti na rynek. Nowy Bugatti posiada 8-litrowy, 16-cylindrowy silnik o mocy 800 KM i może osiągać prędkości maksymalną 460 km na godzinę. Auto zostanie wprowadzone na rynek od roku 2003, jego produkcja będzie wynosiła 50 egzemplarzy rocznie. Ceny samochodu jeszcze nie określono.

Na dużych wysokościach

Narodowa szkoła instruktorów rowerów górskich we Włoszech będzie używała Suzuki Grand Vitara TDI jako oficjalnych samochodów, towarzyszących instruktorom i kandydatom na instruktorów podczas ich wypraw po krętych górskich drogach. Samochody Baleno SW 1,6 GLX 4x4 będą natomiast, już w tym roku, samochodami instruktorów ze Szkoły Narciarskiej w Bar-

donecchia, znanej alpejskiej miejscowości w Piemontie.

Osée Pininfariny

Osée jest badawczym prototypem Pininfariny, zaprezentowanym przedpremierowo podczas salonu samochodowego w Genewie. Auto, zbudowane na podzespołach mechanicznych Citroena, jest pierwszym francuskim samochodem sportowym o centralnie umieszczonym silniku.

Bertone przerabia wnętrze

Podczas salonu genewskiego Bertone zaprezentował Filo, innowacyjny concept car, oparty na technologii „drive-by-wire”. Stylisty Bertone przedstawili w nim nową tendencję w swej działalności, polegającą na tworzeniu prototypów, nie będących wyłącznie ćwiczeniami stylistycznymi, lecz rzeczywistymi projektami, wyznaczającymi nowe granice w sztuce motoryzacyjnej. ✱





Alfa 147, „Samochód Roku 2001”, rozbudziła marzenia. Roberto Testore wierzył w ten model od samego początku.

Auto marzeń

Inżynier Roberto Testore, dyrektor pełnomocny Fiata Auto, nie boi się wyzwań i coraz bardziej agresywnej konkurencji w samochodowym świecie. Zdecydował o stworzeniu Alfę 147, auta spełniającego marzenie kierowców o szybkości i przyjemności prowadzenia samochodu, wyzwalającego z głębi ich duszy uśpioną fantazję. Przywrócił wspomnienia związane z marką Alfa Romeo, która po wojnie stała się symbolem dobrobytu i towarzyszyła aspiracjom

odbudowujących kraj Włochów. Alfa 900, czy Giulietta były wówczas marzeniem wszystkich i to marzeniem wcale nie utopijnym.

Alfa 147 zdobyła tytuł „Samochodu Roku 2001”, konkurując z najlepszymi producentami świata. Wygrała właśnie dzięki temu, że emocjonalnie zafascynowała jury, składające się z 56 dziennikarzy z 21 krajów europejskich. Oni także, niezależnie od tego, na którym krańcu Europy żyją, zawsze o Alfie marzyli i zawsze jej pragnęli.

W Hamburgu, podczas ceremonii rozdania nagród, Roberto Testore powiedział, że jest menadżerem sentymentalnym, a więc przedstawicielem „rasy” wymierającej już w tej branży. Wierzył w powtórkę sukcesu Alfę Romeo 156, która w 1998 roku również zdobyła tę cenną nagrodę. Przewidywał, że Alfa 147, z perfekcyjnie rozwiniętą technologią, będzie miała szansę wygrać konfrontację z rynkiem.

Koncepcja Roberto Testore sprawiła, że przy projektowaniu Al- ►



Polski samochód nr 1

Alfa Romeo 147 podbiła też serca polskich miłośników tej marki. Za tegoroczny „Samochód nr 1” została uznana przez czytelników tygodnika Auto Świat. W plebiscycie miesięcznika Auto Motor i Sport zdobyła tytuł „najlepszego samochodu 2001 roku w segmencie kompaktów”, natomiast Playboy ogłosił Alfę 147 najlepszym samochodem miejskim.

fy Romeo 147 nie kierowano się tylko suchymi liczbami i matematycznymi obliczeniami. Roberto Testore i jego konstruktorzy poraz kolejny udowodnili, że zwycięża się także dzięki uczuciom.

Roberto Testore zawarł w swojej wypowiedzi genezę piękna Alfę. „Nagradzany dziś samochód

nie jest tylko zwyczajnym autem – powiedział. – Reprezentuje wielką tradycję o 90-letniej historii, dzięki której Alfa Romeo stała się marką prestiżową i znaną na całym świecie. Jej majątkiem są samochody i projektanci, wyścigi i silniki, które określały rozwój technologiczny motoryzacji, a także imprezy sportowe XX wieku”.

Lecz Alfa 147 to jeszcze coś więcej. Jest modelem określającym nowy wizerunek marki Alfa Romeo we wszystkich segmentach rynku: wizerunek auta sportowego, który wielkie zalety łatwości prowadzenia i osiągnętych z innymi walorami: komfortem, wszechstronnością, niezawodnością. ❀

Bianca Carretto

Wygrywa najlepsza

Tytuł „Samochodu Roku” (Car of the Year) przyznawany jest od 1964 r. Jury tego konkursu składa się z 56 dziennikarzy specjalizujących się w tematyce motoryzacyjnej, z 21 krajów europejskich. Polskę reprezentuje Wojciech Sierpowski z tygodnika „Motor”.

Do konkurencji kwalifikowane są wszystkie nowe modele aut, które w ciągu roku weszły przynajmniej na pięć rynków europejskich. Ocenia się następujące parametry samochodów: design, funkcjonalność, komfort, bezpieczeństwo, ekonomiczność, prowadzenie, osiągi, przyjazność wobec środowiska, a także cenę oraz elementy objęte tą ceną. W wyniku tej selekcji zostaje wybranych 10 modeli, dopuszczonych do końcowego głosowania.

Każdy z członków jury ma do dyspozycji 25 punktów, które rozdziela wśród modeli-finalistów, przy czym swemu faworytowi maksymalnie może dać 10 punktów.



AND IN THE END, THE PLEASURE OF DRIVING WINS HANDS DOWN

In a period of ever fiercer, across-the-board competition, Fiat Auto's CEO Roberto Testore, always ready to accept a challenge, has not hesitated to play a daring card, deciding that the Alfa 147 should make its appearance in order to reawaken dreams of speed and the pleasure of driving, delving deep into our souls to rekindle fantasies that, it seems, still linger on. The Alfa 147 has been nominated "Car of the year 2001" for this love-fantasy that aroused the emotions of a panel of 56 journalists from 21 European countries because they, too, have always dreamt of and desired an Alfa Romeo. At the prize-giving ceremony in Hamburg on January 25, Roberto Testore summed up the essence of Alfa Romeo's appeal: "This evening, you are not rewarding just a car but a great tradition based on more than 90 years of history which has made Alfa Romeo a high prestige, justly famed marque all over the world". But the Alfa 147 is all this and much more. It is a model that defines Alfa Romeo's new image in all market segments: that of a spirited spirit combined with the right touch of prestige, where impeccable road manners and top flight performance are blended with and exalted by other qualities such as comfort, versatility and reliability.

Zadbaj o **bezpieczeństwo**



Alfa **147**



Alfa 147

Nowe oblicze



Podczas salonu samochodowego w Genewie zaprezentowano trzy nowe wersje Alfę Romeo 147. Auto z pięciodrzwiowym nadwoziem, model z dwulitrowym silnikiem i ręczną skrzynią biegów oraz z silnikiem 1.9 JTD uzupełniły bogatą ofertę handlową firmy.

Włoski styl i temperament, samochód z klasą, o prawdziwie sportowych osiągnięciach. Tak określa się zalety Alfę 147 – Samochodu Roku 2001, który może się już pochwalić sukcesem rynkowym. W ciągu czterech miesięcy sprzedaży klienci złożyli na to auto ponad 40 tysięcy zamówień.

Podczas salonu samochodowego w Genewie Alfa Romeo przedstawiła trzy nowe wersje tego modelu, różniące się nadwoziami, skrzyniami biegów i zespołami napędowymi. Zaprezentowano samochód z pięciodrzwiową karoserią, auto wyposażone w sil-

nik 2.0 i ręczną skrzynię biegów oraz Alfę 147 z silnikiem 1.9 JTD o mocy 115 KM.

Pięciodrzwiowe nadwozie ma wszystkie cechy charakterystyczne dla trzydrzwiowej Alfę 147, z jej zaokrąglonymi powierzchniami i zdecydowanymi liniami nadającymi autu dynamizm, a także odniesieniami do historycznych cech samochodów tej marki. W pięciodrzwiowej wersji nadwozia zastosowano rozwiązanie znane już z modelu 156 – czarną klamkę tylnych drzwi umieszczono wysoko, tuż przy obudowie szyby. Dzięki temu klamka jest prawie niewidoczna, a karoseria nabrała ►

Utrzymuj **przyczepność**



Alfa **147**



sportowego charakteru, nawiązującego wizualnie do samochodów typu coupé. Wrażenie to podkreślają duże boczne szyby i czarny słupek środkowy, które wspólnie tworzą jedną owalną formę o wyraźnych ramach.

Wnętrze pięciodrzwiowej Alfy jest równie eleganckie jak wersji trzy-

drzwiowej – ergonomiczne, starannie wykończone materiałami o wysokiej jakości. Pod względem komfortu Alfa 147 oferuje bardzo bogatą gamę wyposażenia: od Sound System Bose do klimatyzacji typu „dual zone” z recyrkulacją powietrza, od Cruise Control do czujników deszczu, zamglenia szyb

i zapachów (AQS). Do tego należy dodać również CONNECT – zintegrowany układ telematyczny.

Drugą wersją zaprezentowaną w Genewie była Alfa 147 wyposażona w silnik 2.0 Twin Spark z nowoczesną pięciobiegową mechaniczną skrzynią biegów, działającą cicho i precyzyjnie. Zespół ►

Popraw **komunikację**



Alfa **147**



napędowy wykonano z technologicznie zaawansowanych materiałów (technopolimerów o wysokiej wydajności).

Gamę Alfę 147 uzupełnia wersja wyposażona w silnik turbodiesel o pojemności 1910 cm³. Dzięki zastosowaniu technologii „Common Rail” i nowej turbosprężarki o zmiennej geometrii, system zapewnia moc i elastyczność, przy jednoczesnym dobrym wy-

tłumieniu hałasów, niskich emisjach spalin i niewielkim zużyciu paliwa. Alfa 147 1.9 JTD zużywa na każde 100 kilometrów 5,8 litra oleju napędowego, osiąga prędkość maksymalną 191 km/godz. i przyspiesza w 9,9 sekundy od 0 do 100 km/godz.

Oferta gamy Alfa Romeo 147 należy obecnie do najszerszych i najbardziej zróżnicowanych spośród wszystkich aut kompaktowych.

Miłośnicy Alfę mogą wybierać wśród 16 wersji pojazdów o 2 rodzajach nadwozi (3- i 5-drzwiowe) w 14 kolorach, o różnych wykończeniach wnętrza (eleganckie, klasyczne, sportowe) i 2 rodzajach wyposażenia (Progression i Distinctive). Auta występują w 4 wersjach silnikowych (3 benzynowe i diesel), mają dwa rodzaje skrzyń biegów (ręczna i Selespeed). ❀

Franco Daria

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



Atrakcje na torach wyścigowych

Na torze w Monzy odbył się już pierwszy wyścig tegorocznych mistrzostw FIA European Supertouring Championship. Mistrzowskich tytułów bronią w nich kierowca Fabrizio Giovanadri oraz zespół Alfa Romeo-Nordauto.



startujący na Alfach Romeo 156 Superturismo.

Oprócz Nordauto w mistrzostwach startują renomowane drużyny i samochody marek szczytujących się bogatymi tradycjami wyścigowymi, takie jak Audi, BMW, Honda, Nissan, Toyota, Volvo czy Peugeot. Zapowiada to najwyższy poziom współzawodnictwa i ogromne emocje, równe tym, jakie w ubiegłym sezonie przeżywali kibice dzięki współzawodnictwu Holendra Petera Koxa na Hondzie i Włocha Fabrizia Giovanardiego na Alfie 156.

Przed zawodnikami i drużynami stoją w tym roku nowe wyzwania. Przede wszystkim mistrzostwa stały się zawodami naprawdę międzynarodowymi. W odróżnieniu od mistrzostw Euro Stc 2000, w których na dziesięć wyścigów tylko cztery miały miejsce poza granicami Włoch, tegoroczne rozgrywki odbędą się w dziesięciu krajach Europy, na prestiżowych torach, słynnych z wyścigów Formuły 1. Zawody uzyskały też homologację FIA. Dlatego otrzymały oficjalną nazwę FIA European Supertouring Championship.

Zmieniono również ich regulamin. W każdej edycji FIA European Supertouring Championship odbywają się dwa wyścigi – rozgrywane jeden po drugim, oba na dystansie 50 kilometrów. Aby uatrakcyjnić współzawodnictwo, wprowadzono nowe zasady ustalania kolejności startów. W pierwszym wyścigu kierowcy zajmują startowe pozycje wywalczone ►

Podczas pierwszej edycji mistrzostw European Supertouring Cup (Euro Stc), odbywającej się w 2000 roku, tytuł najlepszego kierowcy wywalczył Fabrizio Giovanardi, a najlepszą drużyną został zespół Alfa Romeo-Nordauto.

Również w tym roku reprezentują go w mistrzostwach Fabrizio Giovanardi oraz Nicola Larini,

Kalendarz FIA European Supertouring Championship 2001

1 KWIETNIA
Monza (Włochy)

16 KWIETNIA
Brno (Czechy)

1 MAJA
Magny-Cours (Francja)

13 MAJA
Silverstone (Wielka Brytania)

20 MAJA
Zolder (Belgia)

1 LIPCA
Budapeszt (Węgry)

26 SIERPNIA
Spielberg (Austria)

9 WRZEŚNIA
Nurburgring (Niemcy)

30 WRZEŚNIA
Jarama (Hiszpania)

21 PAŹDZIERNIKA
Estoril (Portugalia)



podczas jazd próbnych. W drugim – układ zależy od wyników pierwszego wyścigu. Przyjęto jednak zasadę odwróconej kolejności, czyli zwycięzca staje w ostatnim rzędzie, przed nim startują ci, którzy zajęli następne miejsca i tak

po kolei aż do pole position, które zajmuje ostatni z zawodników.

Dzięki temu, aby zwyciężyć w obu wyścigach, najlepszy kierowca będzie musiał niemało się natrudzić, wyprzedzając konkurentów. Dla kibiców zaś powstanie widowisko pasjonujące, pełne dramaturgii i efektownych manewrów, które zresztą cechują wyścigi w kategorii Superturismo.

Wyścigi FIA European Championship stanowią główną część weekendowych spotkań, jakie

Eurosport proponuje w tym roku podczas 180 minut transmisji telewizyjnych na żywo.

Tegoroczny sezon sportowy wypełnią także mistrzostwa w kategorii Superproduzione, posiadające homologację FIA. Weźmie w nich udział nowa Alfa Romeo przygotowana przez dział sportowy Fiata Auto. Atrakcją dla kibiców będzie dwugodzinny wyścig FIA GT, podczas którego na torze staną samochody GT, takie jak Porsche i Ferrari. Wydarzenie spor-



Znów myślimy



FOTO SATIZ LA PRESSE

Roberto Guarini odpowiada za politykę marki Alfa Romeo w sporcie samochodowym. Czytelnikom Quadrifoglio opowiada o ubiegłorocznym sukcesie w Superturismo (mistrzostwach w klasie samochodów turystycznych) i założeniach na roz-

poczynający się sezon.

W ubiegłym roku Alfa Romeo zwyciężyła w europejskich mistrzostwach Superturismo. Jak pan wspomina tamten sezon?

Wystartowaliśmy z pewnym niepokojem, bo przecież mistrzostwa

rozgrywane w skali międzynarodowej, a nie, jak dotychczas włoskiej, były dla nas nowością. Musieliśmy wykonać ogromną pracę organizacyjną: zaplanować wszystkie podróże drużyny i transport całej bazy technicznej do miejsc, w których miały się odbywać wyścigi, a także opracować taktykę zespołu. Potem, w miarę jak w kolejnych wyścigach stawialiśmy się coraz lepsi, uwierzyliśmy, że możemy zwyciężyć. Do ostatniej chwili toczyła się zacięta walka pomiędzy naszym Fabrizio Giovanardim a Holendrem Peterem Koxem na Hondzie. Ale w końcu zwyciężył kierowca z Sassuolo. Reasumując – można powiedzieć, że ubiegły

sezon był trudny na samym początku, ekscytujący w trakcie ciągłych mistrzostw i na zakończenie przyniósł nam nagrodę.

W tym roku rusza FIA European Championship. Jakie są wasze cele?

Kiedy wjeżdża się na tor wyścigowy, można myśleć tylko o jednym – o zwycięstwie. Oczywiście nie znamy wszystkich zespołów i samochodów biorących udział w wyścigu, ale wierzymy w naszych kierowców i w naszą Alfę 156.

W tym sezonie na team Alfę Romeo i jego samochody skierowane są wszystkie spojrzenia. To przecież my bronimy mistrzowskich tytułów w konkurencji zespo-

towe sezonu motoryzacyjnego to również „Mistrzostwa Włoch w szybkości turystycznej” (Civt), na które złoży się 10 wyścigów na terenie Włoch w kategoriach Grupy N i jeden wyścig w kategorii Superprodukcji, (jego regulamin techniczny jest identyczny z międzynarodowym). Obok tych oficjalnych zawodów zaplanowano inne, bardzo atrakcyjne wyścigi, jak choćby FIA Formula 2000 Renault – wielkie zawody jednej marki. ❀

Franco Daria



Fabrizio Giovanardi wygrywa wyścig

A YEAR OF RACING UNDER THE SIGN OF THE ALFA ROMEO MARQUE

As the saying goes, “never change a winning a team”. So, after the success in the Euro Stc 2000, Alfa Romeo has confirmed the drivers Fabrizio Giovanardi, Nicola Larini and Romana Bernandoni as well as the Nordauto team which managed its sports activities last season. At the wheel of powerful 156s, the Italian drivers will compete in the FIA European Supertourer Championship. The new FIA championship includes ten races in ten different countries on tracks made famous by Formula 1 and World Motorbike Championship competitions. In addition to Alfa Romeo, Audi, Bmw, Honda, Nissan, Toyota, Volvo and Peugeot will be testing their mettle on the track. Two races are planned for each appointment, at a short time from each other, and over a distance of 50 kilometers each. A new twist has been given to the starting grid where the winner of the first race will start in last position in the second.

The new championship, also FIA approved, of the Superproduction category, including obviously the Alfa Romeo 147 of the same name, is also on the starting blocks. This

specialty includes a European place-list and also one exclusively for Italy. Racing fixtures for this season will also include the Italian speed championship for touring

cars. The appointment is therefore for April 1 at Monza.

o zwycięstwie

łowej i indywidualnej. Wierzimy jednakże w ogromny profesjonalizm Nordauto. Jego zespół odniósł w zeszłym roku wielki sukces.

Chciałbym jednak przypomnieć, że aby spełnić oczekiwania w stosunku do marki Alfa Romeo w tych nowych, trudniejszych mistrzostwach, konieczna będzie większa pomoc naszych sponsorów.

Czy pana marzeniem jest zwycięstwo w FIA European Championship?

Zawsze pasjonowałem się samochodami wyścigowymi. Nie można być ich miłośnikiem, nie pasjonując się

Alfą Romeo. Nie mówię tak tylko dlatego, że jest to „moja” marka. Oczywiście chciałbym, by nasz zespół triumfował w FIA European Championship. To jest na pewno moje marzenie, ale nie uważam tego za cel nie do osiągnięcia. Mamy w ręku wszystkie atuty, aby zwyciężyć. Tego życzę naszym kierowcom i zespołowi Nordauto, oraz oczywiście Alfie Romeo.



FOTO PAPERETTI

Puchar po raz drugi

Wyścigi o Puchar Alfy Romeo rozpoczną się 5 maja w Poznaniu. Ich druga edycja zapowiada się bardzo emocjonująco.



Ubiegłorocznemu zwycięcy Pucharu, Arturowi Czyżowi z Automobilklubu Wielkopolskiego, niełatwo będzie obronić trofeum. Ma na nie apetyt kilku starszych zawodników, bardziej doświadczonych, o więk-

szych osiągnięciach w wyścigach niż 24-letni student Politechniki Poznańskiej, startujący dotychczas tylko w wyścigach kartów i Cinquecento.

Puchar Alfy Romeo zgromadził na torach startowych najlepszych

polskich kierowców, wśród nich wielu mogących się pochwalić tytułami mistrzowskimi. Ubiegłoroczna umowa Fiata Auto Poland z Polskim Związkiem Motorowym umożliwiło im nabycie samochodów – 2-litrowych Alf Romeo 156 – po preferencyjnych cenach i uczestnictwo w bardzo atrakcyjnych zawodach.

Znawcy sportów motorowych twierdzą, że Fiat Auto Poland już drugi raz uratował polskie wyścigi, najpierw organizując Puchar Cinquecento, a w zeszłym roku Puchar Alfę. Dzięki niemu na tory wyjechało więcej aut niż kiedykolwiek w historii polskich wyścigów, a zmagania kierowców stały się bardzo atrakcyjne dla zawodników i publiczności, która oglądała na torach zaciętą walkę. Kierowców dopingowały do niej wartościowe nagrody.

Na zdobywcę Pucharu czekała... Alfa Romeo 156, na drugiego zawodnika w klasyfikacji 40 000 zł, trzeciego 30 000, czwartego 20 000 i piątego 10 000 zł. Ponadto w każdym wyścigu pula nagród wynosiła 32 000. Było o co walczyć. Nikt więc się nie oszczędzał.

Ze względu na kolor większości wyścigowych Alf, mknących po torach, wyścigi nazwano „Czerwonym Expressem”. W bieżącym sezonie rusza on, jak rok temu, z Poznania. Dojedzie także do czeskiego Brna, Kielc, Kamienia Śląskiego pod Opolem, Modlina koło Warszawy i wreszcie zatrzyma się w Kielcach. Wtedy już na pewno będzie wiadomo, kto otrzy-

ma główną nagrodę. W tym sezonie będzie nią również Alfa 156. Nie zmieniała się też wartość nagród pieniężnych za zdobycie kolejnych miejsc.

Puchar Alfa Romeo rozgrywany jest podobnie jak wszystkie inne wyścigi samochodowe. Najpierw wolny trening, potem obowiązkowy – z pomiarem czasu, który decyduje o pozycji na starcie. Różnica jest tylko jedna. W Pucharze Alfę przed zasadniczym wyścigiem odbywa się sprint na sześciu okrążeniach, a po 15-minutowej przerwie na ewentualny serwis, następuje start do wyścigu głównego.

W drugiej edycji Pucharu Alfę organizacyjnie nic się nie zmienia.

Nieco inna będzie natomiast lista startowa. Z udziału w wyścigach zrezygnowało kilku kierowców, m.in. Krzysztof Federowicz (6 miejsce w ub. roku) i Wojciech Cołoszyński (7 miejsce) – obaj z warszawskiego Rzemieślnika. Zakupiono auta kilku nowych.

Po raz drugi w Pucharze ujrzymy Małgorzatę Serbin, jedyną kobietę w tym męskim sporcie. W latach ubiegłych, startując w różnych klasach, niejednemu „mi-

strzowi kierowcy” pokazała tylne światła swego auta, narażając ich na drwiny i docinki kolegów. Rok ubiegły nie był dla pani Małgorzaty zbyt pomyślny, zajęła 16 miejsce, dalekie od oczekiwań i umiejętności.

Miejsce, w których można organizować wyścigi samochodowe jest u nas zbyt mało. Nie zanoszą się też na to, by w niedalekiej przyszłości powstał gdzieś w Polsce tor, poza istniejącymi w Kielcach i Poznaniu. Dlatego „Czerwony Express” nie raz zatrzyma się w stolicy Wielkopolski.

Tegoroczną nowością jest powrót wyścigów do Warszawy, a ściślej – do Modlina. Na pasach startowych wojskowego lotniska kiedyś toczyła się walka w Pucharze Renault Megane. Teraz pomkną po nich Alfę – auta mające wspierać przeszłość i tradycję w sporcie samochodowym.

Zainteresowanie widzów wyścigami staje się coraz większe. Dopinguje to organizatorów, którzy starają się nawet na prowizorycznych torach zapewnić kibicom jak najlepsze miejsca do oglądania wyścigowych zmagania. Na pasach lotniska w Kamieniu Śląskim, w naj-

ciekawszych miejscach, na zakrętach ustawiono przenośne trybuny. Był to pierwszy taki przypadek w Polsce! „Czerwony Express” i w tym sezonie dotrze do Kamienia. Dobrze by było, gdyby gospodarze innych torów zapewnili również bezpieczne miejsca do oglądania wyścigów. ✿

Andrzej Martynkin

zdjęcia: Jacek Gdowski



Kalendarz Pucharu

5-6 MAJA Poznań

26-27 MAJA Poznań

16-17 CZERWCA Brno (Czechy)

28-29 LIPCA Kielce

10-11 SIERPNIKA Kamień Śląski

1-2 WRZEŚNIA Modlin

6-7 PAŹDZIERNIKA Kielce



Pod znakiem Zorro

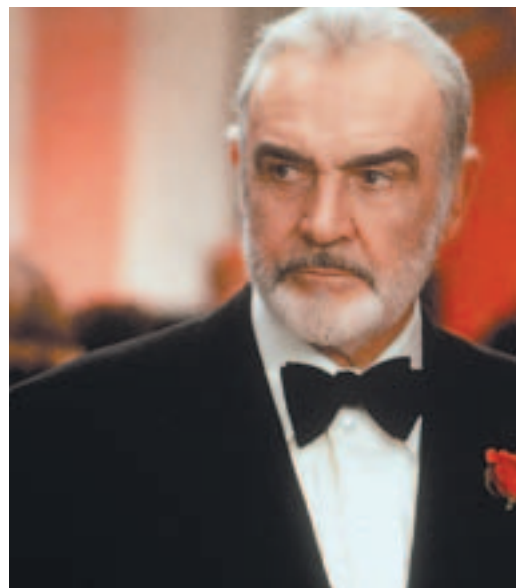


Piękna, zdolna i wytrwała: to klucz do sukcesu Catherine Zeta-Jones, fascynującej również w reklamie modelu Sportwagon Alfy Romeo. Aktorka we Włoszech, a także w Polsce stała się znana dopiero po wejściu

Kobieta fascynująca, fatalna, ale jednocześnie prawdziwa aktorka. Uroda, talent i wytrwałość to broń Catherine Zety-Jones, uznanej za symbol seksu, częściowo także dzięki reklamie Alfy Romeo.

na ekrany dwóch przebojów kinowych – „Maski Zorro” i „Osaczone”. Osobowość Catherine Zety-Jones sprawia jednak, że odciśka swoje piętno na wszystkim, czego się dotknie.

Kobieta fascynująca, fatalna, ale jednocześnie prawdziwa aktorka, która swój sukces zawdzięcza rozwadze i typowo walijskiemu uporowi. Pochodzenie z małego, zagubionego pośród zielonych wzgórz miasteczka Swansea, gdzie się urodziła, z pewnością nie ułatwia drogi do filmowej kariery. Jednak silny charakter nie



pozwoili jej zrezygnować z wytyczonego celu.

Droga do sukcesu pięknej Catherine była długa i trudna. Kiedy w 1995 roku, po ośmiu latach występowania w drugorzędnych musicalach i grania marginesowych ról w filmach oraz serialach telewizyjnych, zdobyła w ojczyściej Anglii upragnioną sławę, Catherine zdecydowała się wszystko rzucić i szukać szczęścia w Ameryce. Popularność stała się bowiem dla niej nieznosna.

Rola bohaterki w ulubionym przez Anglików serialu „The darlings buds of may” spowodowała, że znalazła się w centrum zainteresowania skandalizujących gazet. Poszukiwano plotek i sensacji w jej prywatnym życiu. Jeden z dziennikarzy ukrył swoją kamerę naprzeciwko kamienicy, ►





w której mieszkała, aby wydobyć na światło dzienne każdy jej sekret. Wówczas Catherine postanowiła uciec do Los Angeles.

Tam dwudziestopięcioletnia Walijka musiała zaczynać wszystko od nowa. Tym razem jednak los jej sprzyjał. Zaledwie po roku od jej przyjazdu do Hollywood, gdy grała w amerykańskiej telewizyjnej wersji „Titanica”, zauważył ją Steven Spielberg. Reżyser, jeden z największych mistrzów ekranu, zaprosił Catherine na zdjęcia próbne do filmu, którego był producentem.

„Maska Zorro” jest historią opartą na przygodach znanego zamaskowanego bohatera walczącego szpadą przeciwko niesprawiedliwości i złu. Podobno Catherine, dzięki charakterystycznej dla niej mieszance talentu i sex appealu, od razu podbiła Spielberga. Film spowodował, że natychmiast stała się gwiazdą. Z ramion Zorro (Antonio Banderas) wpadła w objęcia dojrzałego złodzieja i uwodziciela Sana Connery, który partnerował jej w filmie „Osaczeni”.

Do roku 1999 media interesowały się tylko jej karierą i sukcesami artystycznymi. Nagle po filmowym i plotkarskim światku zaczęły krążyć zdjęcia i pogłoski na temat związku Catherine z 55-letnim amerykańskim gwiazdorem Michaeliem Douglasem. Tym razem nie tylko gazety angielskie, ale prasa całego świata zaczęła się interesować jej życiem prywatnym. Jednak Catherine to już teraz kobieta

dojrzała i pewna siebie. Sama poinformowała wszystkich o swoim związku z Michaeliem i o tym, że oczekuje jego dziecka.

Macierzyństwo nie przeszkodziło jej w karierze. Po głównej roli w „The Haunting”, następnym przeboju kinowym, aktorka zagrała w ostatnim filmie Stehpana Farsa „High Fidelity”.

Dzisiaj ma wielu wielbicieli również dzięki swojemu występowi w reklamie telewizyjnej lansującej Alfę Sportwagon. Piękna Catherine, wiotka, o długich nogach, przesuwająca się pomiędzy siedzeniami samochodu, pobudziła wyobraźnię męskiej części widowni, która okrzyknęła ją symbolem seksu. ❀



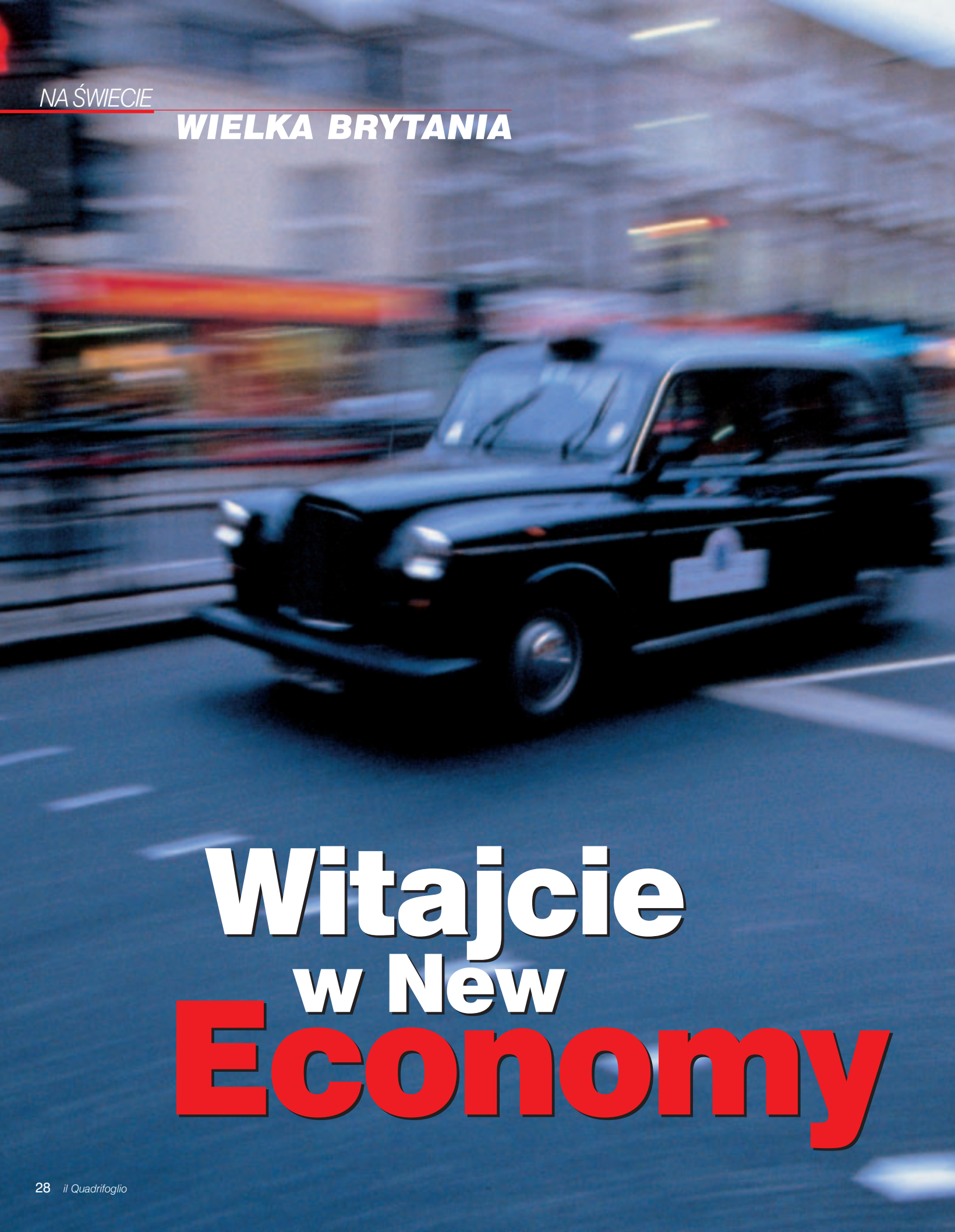


UNDER THE SIGN OF ZORRO

In Italy we started to know Catherine Zeta-Jones after the films *The mask of Zorro* and *Entrapment*. She is one of those people who leave their mark on everything they do. She was born in Swansea, Wales and in 1995, after eight years among small theatre musicals and marginal parts in television films, Catherine left everything behind and went to seek her fortune in Hollywood. The director, Steven Spielberg noted her while she was acting in *Titanic* and called her for a part in a film about the legend of Zorro. It was a success at once. From the arms of Zorro (Antonio Banderas), Catherine passed to those of the mature thief and seducer Sean Connery, her partner in *Entrapment*. We are in 1999 and she is famous and self-assured. She announces her relationship with Michael Douglas and is expecting his child. Her career is still sailing before the wind: after starring in *The haunting-Presences*, she concedes herself a diva cameo in the film *High fidelity*. Now she is also a big success with the television commercial for the launch of the Alfa Sportwagon: Catherine sliding sinuously between the seats of the car, has struck the imagination of the male public.

NA ŚWIECIE

WIELKA BRYTANIA



Witajcie w New **Economy**

Nowoczesny i tradycyjny.
Modny i konserwatywny.
Londyn to stolica awangardy
i Internetu. Najmodniejsze miasto
początku XXI wieku.

Woryginałe nazywają się „double deckers” i są charakterystycznymi piętrowymi autobusami przemierzającymi ulice Londynu. Miały zniknąć. Mówiło się, że są zbyt stare i anachroniczne na to, by mogły „przeżyć” nie tyle zmienione warunki ruchu miejskiego, co raczej kryteria prywatyzacji London Transport (przedsiębiorstwa zarządzającego transportem publicznym). Jednak ci, którzy zdecydowali o „wysłaniu na emeryturę” sławnych „double deckers” (wyprodukowano ich w latach 1954-1968 siedem tysięcy), nie wzięli pod uwagę reakcji mieszkańców.

Londyńczycy stanowczo sprzeciwili się zniknięciu jednego z symboli stolicy, należącego do najbardziej charakterystycznych elementów jej krajobrazu. Wystąpili z protestami, zagrozili bojkotami. W końcu nowe kierownictwo London Transport musiało ustąpić. 500 piętrowych autobusów wróciło dumnie pomiędzy limuzyny i czarne taksówki, po to by przestrzegać czerwonym kolorem nadwozi nieuważnych cudzoziemców, którzy przechodząc przez jezdnie patrzą zawsze w złą stronę.

Wydarzenie to, będące zresztą powtórką podobnych sytuacji (emerytury starych kabin telefonicznych, również wywołały protesty mieszkańców), świadczy po raz kolejny o jedności kulturowej i społecznej kraju, wciąż rozdartego pomiędzy dążeniem do no- ►



woczesności a przywiązaniem do własnych tradycji.

Londyn jest najbardziej znaczącym przykładem tego historycznego rozdarcia. Miasto kosmopolityczne, symbol rozproszonego później imperium, obejmuje społeczność, której obsesyjne przyzwyczajenie do wskazywania trendów i modeli rozwoju można porównać jedynie do brytyjskiego patriotyzmu. Stolica Zjednoczonego Królestwa triumfalnie weszła w nowe tysiąclecie (tej świeckiej uroczystości miasto poświęciło zresztą świątynię Millenium Dome), prezentując swoją kandydaturę na stolicę Starego Kontynentu.

Londyn nigdy nie był aż tak jak dziś awangardowy we wszystkich dziedzinach życia społecznego i gospodarczego. Statystyki podkreślają, że Wielka Brytania i jej stolica stanowią obecnie centrum ogólnoświatowego biznesu. Jest to państwo o największych inwestycjach zagranicznych: przedsiębiorstwa kontrolowane przez „foreigners” zatrudniają jedną piątą siły roboczej kraju, wytwarzając jedną czwartą ogólnej produkcji przemysłowej. Należy do nich jedna trzecia kapitału zainwestowanego na rynku.

Powodów tego zjawiska jest wiele. Zapoczątkowała je w latach osiemdziesiątych polityka rządu Margaret Thacher. Po zakończeniu procesu liberalizmu ekono-

FOTO NEWSMAKERS / LA PRESSE



Wnętrze jednej z najmodniejszych restauracji
Na sąsiedniej stronie: Camden Market

micznego, którego ofiarą padło wiele przedsiębiorstw z najbardziej tradycyjnych sektorów lokalnej manufaktury, Anglia stała się miejscem przyciągającym cudzoziemców, którym rząd z Downing Street zgotował bardzo ciepłe przyjęcie. Doskonale o tym wiedzą np. japońscy producenci samochodów. Skorzystali z dużych ulg podatkowych, związanych z umieszczeniem na wyspach brytyjskich swoich zakładów produkcyjnych, co pozwoliło im uniknąć kontyngentu nałożonego przez Unię Europejską na produkty wschodnie.

Dziś wygląda to trochę inaczej. Zjednoczone Królestwo nie weszło do „klubu euro” – trochę ze względu na opłacalność tej operacji (Anglicy musieliby włożyć wiele wysiłku w osiągnięcie makroekonomicznych standardów z Maastricht), ale również dlatego, by zademonstrować swój sceptycyzm wobec scentralizowanego zarządzania europejskiego.

Doprowadziło to do izolacji funta angielskiego od pozostałych walut europejskich i do urzędowego ustalenia maksymalnej wielkości inwestycji przemysłowych. Z drugiej jednak strony spowodowa- ►



Miłość zza Kanału La Manche

Anglicy uwielbiają Alfę Romeo. I to nie tylko dlatego, że zawsze uważali samochody tej marki za najlepsze na świecie pod względem sportowego zacięcia i łatwości prowadzenia.

Jest również inny, historyczny powód, o którym chyba nie wszyscy wiedzą. Alfa (nazwa pochodzi od skrótu Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) powstała w roku 1910, między innymi dzięki znacznemu wspar-



ciu sponsorów brytyjskich. Posiadali oni ponad 40% akcji lombardzkiej spółki wspólnie z akcjonariuszami z Darracq, francuskiej fabryki samochodów, która została później, w momencie bankructwa, wykupiona przez Alfę. Pod koniec 1913 roku na 48 775 akcji fabryki w Casa del Portello, aż 22 022 było w rękach wspólników z dawnej firmy Darracq i Anglików. Ponadto 1500 akcji posiadali Stanley F. Meadows i Henry St. John Mildmay, wiceprezes i członek Komitetu Wykonawczego brytyjskiej Izby Handlowej w Mediolanie.

Wróćmy jednak do zalet Alfę. Jej sportowy duch podbija serca Anglików od roku 1912, kiedy to w wyścigach Aston Clinton Hill wziął udział samochód 20/30 HP. Za jego kierownicą siedział G. Vilder, dawny dyrektor produkcyjny Darracq.

Po pierwszej wojnie światowej Alfa (która w międzyczasie stała się Alfą Romeo) jeszcze bardziej umocniła się po drugiej stronie Kanału La Manche. Było to także zasługą doskonałych warsztatów samochodowych, obsługujących wymagających klientów – właścicieli samochodów Alfa Romeo.

Dla fabryki Casa del Portello, która ustanowiła w Anglii swoim koncesjonariuszem firmę Salmons & Sons, był to okres dużego eksportu nadwozi. W latach 1921-1935 eksport obejmował głównie modele RL i RM, 6C 1500 oraz trochę aut modeli 8C i 6C 2300, dostarczanych, przed drugą wojną światową z nadwoziami produkowanymi we Włoszech.



to ukierunkowanie się gospodarki się na takie sektory, jak na przykład telekomunikacja, gdzie założenia produkcyjne przedsiębiorstw same w sobie są dość ograniczone. I tak, dzięki kombinacji otwarcia na zagranicę, technologicznego know how oraz dominacji finansowej (Londyn w tej dziedzinie wciąż pozostaje centrum decyzyjnym Europy), stolica Wielkiej Brytanii wkrótce stała się stolicą Internetu.

Jest to na pewno zasługą również laburzystowskiego rządu Blaira, od lat przekonanego o wielkim społecznym znaczeniu tego nowego medium. Pod koniec zeszłego roku minister handlu i przemysłu Stephen Byers stworzył Białą Księgę, w której brytyjska władza wykonawcza wskazuje priorytety i inicjatywy w obszarze komunikacji, wychodząc ze znanej statystyki: w Stanach Zjednoczonych te-

lewizja potrzebowała trzynastu lat, by osiągnąć liczbę 50 milionów użytkowników, komputery potrzebowały lat szesnastu, natomiast Internet tylko czterech.

Ostatecznym celem rządowego programu jest zaoferowanie bezpłatnego dostępu do Internetu ogółowi populacji brytyjskiej. Ów pierwszy na świecie tego rodzaju projekt ma doprowadzić do rozwoju rynku bez ograniczeń. Nikt nie

Wśród najważniejszych firm, które przyczyniły się do rozpowszechnienia Alfę Romeo w Wielkiej Brytanii i stały się poważnymi sprzedawcami oraz promotorami marki są: Salmons & Sons, Arthur Mulliner, Vanden Plas, Martin Walter, Weymann Motor Bodies, Carlton Carriage, Barker & Co., Freestone & Webb oraz James Young. Należący do tej firmy przepiękny egzemplarz modelu 6C 1500 kabriolet z roku 1928 można dziś podziwiać w Muzeum Historii Alfę Romeo w Arese.

Anglicy cenią i kochają Alfę Romeo również dzięki jej zwycięstwom sportowym oraz wielkim kierowcom. Campari, Nuvolari, Varzi, a po wojnie Farina i Fangio zapewnili Alford międzynarodową sławę. Na Anglikach wywarła ona wielkie wrażenie. Przecież „gentlemen drivers” (kierowcy dżentelmeni) pochodzą właśnie z Anglii. Alfę Romeo uznali za zwycięski samochód o wysokim poziomie technicznym, co doskonale pokrywało się z ich filozofią życia.

W latach pięćdziesiątych wielkość sprzedaży Alfę Romeo w Wielkiej Brytanii wzrosła przede wszystkim dzięki wprowadzeniu na rynek Giulietty. W roku 1962 w Londynie założono spółkę Alfa Romeo Great Britain Ltd. Najbardziej cenione przez Anglików modelami w tych latach to Giulia i Spider. Wielka Brytania była wówczas odbiorcą 10% eksportowej produkcji Alfę Romeo.

W latach siedemdziesiątych, gdy wszyscy producenci samochodów musieli stawić czoło kryzysowi energetycznemu, Alfa Romeo wbrew ogólnym tendencjom utrzymała swoją pozycję na rynku angielskim. Dzięki powodzeniu modeli Alfetta, a przede wszystkim Alfasud, zwiększyła swoją sprzedaż, dochodząc w roku 1978 do liczby około 10 tysięcy samochodów.

W latach osiemdziesiątych powodzeniem klientów cieszyły się modele Alfa 33, Alfa 75 i Alfa 90, ale ich sprzedaż nie dorównywała poziomowi z poprzedniego okresu. Sytuacja zaczęła się poprawiać dopiero od roku 1987, kiedy wylansowana została Alfa 164. Pozycję marki wzmocniło w 1994 roku fantastyczne zwycięstwo Gabriele Tarquini na Alfie 155 w BTCC – mistrzostwach klasy turystycznej Anglii. Alfa Romeo pokonała w nich utytułowanych konkurentów, takich jak Renault, Ford, Vauxhall i BMW.



chce pozostać poza nim. Dlatego pomiędzy City i Docks, South Bank i Strand powstają spółki konsultingowe i projektowe, oferujące swe usługi wszystkim – a jest ich wielu – którzy chcą przystąpić w Europie do new economy.

A jak żyje londyńska „net generation”? Jak wszyscy londyńczycy – na pograniczu trady-



FOTO P. SAVIN- SYGMA

cji i przyszłości. Co sezon powstaje mnóstwo nowych, modnych lokali, najlepsze pozostają, większość ginie w niepamięci. Dlatego ostatecznie nie wygrywają miejsca klasyczne, preferowane przez znane osobistości: na przykład Browns, gdzie można spotkać Roberta De Niro, Café de Paris (kochana ►



Tower Bridge. Na stronie obok: Great Court i giełda papierów wartościowych

przez kolonię włoskich piłkarzy), kabaret Met Bar (lepiej pójść tam w towarzystwie znanej osoby, inaczej nie ma się szans na wejście).

To samo można powiedzieć o restauracjach. Anglicy, świadomi, iż do światowej kultury kulinarnej wprowadzili tylko dwa dania – sandwicz oraz „fish and chips” (smażona ryba z frytkami, którą obowiązkowo należy jeść rękami), postanowili nadrobić stracony czas i poświęcić się kulinarnym eksperymentom.

W rezultacie, dziś Londyn jest jedną z tych stolic, gdzie jada się, jeśli nie najlepiej, to na pewno w sposób najbardziej wymyślny. Kuszają zarówno lokale Terence Conrana, lorda architekta, którego pasją są restauracje na wysokim poziomie, jak i Stephen Bull, San Lorenzo (ulubiona restauracja lady Dia-

ny Spencer), La Tante Claire, Mirabelle, klasyczny Simpson's (kelnerzy we frakach!), Rules i Wiltons (gdzie kolacje jada królowa). Warto odwiedzić Mezzo, znajdującą się niedaleko Piccadilly Circus, a także restaurację Conrana. Je się tam nieźle, ale sławę lokal zawdzięcza największej liczbie miejsc w Europie (około 100).

Nie trzeba dodawać, że kolacja w każdym z wymienionych miejsc stanowi niemałe wyrzeczenie finansowe – zamawiając dwa dania i deser (z winem lepiej uważać) trzeba się liczyć z zapłatą około 50 funtów. Najlepiej iść tam na obiad, wtedy bowiem w menu są ciekawe zestawy potraw o stałym cenie. Można też pójść do pubu. Może atmosfera nie będzie tam w stylu „new economy”, ale i ceny też nie będą w tym stylu. ❀

GREAT COURT

Jest największym krytym placem publicznym w Europie. Znajduje się w obrębie British Museum, a udostępniono go po trwającej półtora wieku przerwie. Stał się modnym miejscem spotkań przy kawie. Przechodząc przez Reading Room, nową multimedialną bibliotekę, można się tu zatrzymać, by kupić książkę.

NOTTING HILL

Notting Hill, rozślawiona w filmie z Julią Roberts i Hugh Grantem, stała najbardziej prestiżową dzielnicą mieszkaniową. Można tam mieć za sąsiadów Ume Thrumman, Kate Winslet, Stelle McCartney i Madonnę.

TATE MODERN

To jedno z najważniejszych współczesnych muzeów świata. Wśród wystaw, które trzeba koniecznie zobaczyć, jest Art and Culture in the Modern Metropolis. Zaprasza ona w podróż dookoła świata – przez 10 miast i jeden wiek – ukazującą dokonania we wszystkich dziedzinach artystycznych.

COVENT GARDEN

Po ponad 200 latach istnienia jest wciąż najmodniejszym miejscem Londynu. Narzuca wciąż swe tendencje i dotrzymuje kroku czasom. Symp-

FOTO BRITISH MUSEUM



tomatyczne jest, że ostatnio otwierane są tu otwierane licznie sklepy z naturalną żywnością, punkty terapii i medycyny alternatywnej.

STULECIE KRÓLOWEJ WIKTORII

Wiktoria, która rządziła imperium brytyjskim w okresie jego wielkiej ekspansji i przemian, zmarła 22 stycznia 1901 roku. Rocznicę tę, poprzez wydarzenia artystyczne związane jej epoką, czci cała Anglia.

W londyńskim Kensington Palace, rodzinnej siedzibie królowej, od 29 marca 2001 r. do 1 kwietnia 2002 r. otwarta jest wystawa jej ubiorów, prezentująca stroje od dzieciństwa, po ostatnie lata życia monarchini. Natomiast w Victoria and Albert Museum od 3 kwietnia do 29 lipca br. można oglądać wystawę The Victorian Vision. Ukazuje ona czasy wiktoriańskie poprzez ówczesne dzieła sztuki – rzeźby, obrazy, biżuterię, a także filmy.



WELCOME TO THE NEW ECONOMY

Eternally teetering between a yearning for modernity and nostalgia for its traditions, London sets the pace in all fields of social life and of the economy in Great Britain. It is no surprise that, in just a short time, it has become the European capital of the "net generation". When its famous red double-decker buses were due for the hatchet, Londoners protested so vociferously and effectively that 500 "routemasters" have returned to the streets, proudly weaving their way between limousines and the famous black taxis. Yet another example of the unique cultural and social fabric of a country eternally torn between modernity on the one hand and its traditions on the other. A duality with its roots in the past and of which London is the most significant example. By vocation a cosmopolitan city, elevated to the status of symbolic image of an Empire which has since disintegrated, home to a society whose obsessive habit of indicating development trends and patterns is matched only by its loyalty to all that is "British", the capital of the United Kingdom has sailed into the new millennium with flying colours (going so far as to dedicate a temple, the Millennium Dome, to this pagan celebration) laying claim to its rightful position as capital, not only moral (which, in fact, it has always been) of the Old Continent. London blazes the trail in all fields of social life and of the economy. The statistics confirm that the capital and the nation it represents now attract what can only be described as planet-wide interest. Apart from the hordes of tourists, apparently indifferent to a pound that now tops the three thousand liras mark, Great Britain is the European country that attracts most foreign investments: companies controlled by "foreigners" employ one fifth of the country's labour force, account for a quarter of its entire

industrial output and one third of the capital invested on the market refers to these. The United Kingdom preferred not to enter the "Euro club", partly for convenience (compliance with the macro-economic standards of Maastricht would have been a leviathan task) and partly to stress its reluctance as regards a centralised form of management of Europe. This has contributed to the levitation of the pound to values that are completely out of alignment with the other continental currencies, with a considerable shrinkage in the volume of industrial investments. It has, on the other hand, promoted a massive shift towards a sector such as that of telecommunications where the production assets of the companies are by definition limited. London has thus become the capital of the Internet. From the City to the Docks, from the South Bank to the Strand, consulting and design companies continue to spring up overnight, offering advisory services to all those in Europe – and there are many – who want to launch into the new economy. But how does "net generation" of London live? Like all other Londoners: astride tradition and the future. Each season, new haunts open up by the dozen, become the fashionable stamping ground of the "happy few" of a buoyant economy, the best survive, almost all fade into the oblivion of all that was once trendy. The same applies to the restaurants. Rather sensitive to the fact that their only contributions worth noting to the culinary art of the world are the sandwich (from the name of Lord Sandwich who "invented" it) and fish and chips – the English have decided to make up for lost time and to dedicate their leisure to trying out other people's cuisine. With the result that London is now one of the European capitals that offers the very best food or at least in the most inventive manner.



Królowa na rozdrożu

Czy po czterystu latach panowania opera jest nadal królową sztuk?
A może siła jej piękna już przeminęła
i traktowana jest z powagą wyłącznie
ze względu na szacunek należny
wiekowej damie?

Wielkie operowe „super-produkcje” stworzono przed z górą stu, dwustu laty. Dla wielu miłośników współczesnej muzyki – popu, rocka, jazzu, a nawet klasyki (cokolwiek ten termin oznacza w chaosie kultury początku obecnego stulecia) opera jest w historii muzyki zamkniętym rozdziałem.

Opera viva

Wbrew wszelkim malkontentom opera jednak żyje, a nawet przeżywa wyraźny renesans popularności. Premiery nowych insceniacji odbywają się przy kompletach na widowni. Publiczność znakomicie rozumie umowność wielu rozwiązań dramatycznych akcji, czy obsadowych, np. gdy zażywna diwa w wieku balzackowskim gra młódkę usychającą na gruźlicę.

Organizowane cyklicznie przez Warszawską Operę Kameralną monograficzne festiwale Monteverdiego czy Mozarta gromadzą liczną rzeszę melomanów. Podobnie było z zakończonym niedawno w tym teatrze I Festiwalem Gioacchino Rossiniego.

Opera wzbudza nie mniejsze emocje, niż wielkie widowiska sportowe. Publiczność Teatro Regio w Parmie, nie usatysfakcjonowana poziomem przedstawienia, wygwizdała i wykrzyczała w 1980 roku „Traviatę”, doprowadzając w trzecim akcie do przerwania spektaklu. Niezadowolenie widzów przeniosło się na ulicę, powodując zamieszki.

Sama opera również często opuszcza mury szacownych gmachów. Miejscem przedstawień lub koncertów najsłynniejszych śpiewaków są place, parki i stadiony. Dzięki temu muzyka trafia do audytorium, którego nie mógłby zmieścić największy nawet teatr. Koncert Luciano Pavarottiego w warszawskiej Sali Kongresowej, transmitowany na olbrzymich ekranach wystawionych przed Pałacem Kultury, zgromadził w jesienny wieczór wielokrotnie więcej widzów, niż liczyła sobie publiczność wewnątrz sali. Letnie, darmowe koncerty operowe w nowojorskim Central Parku, wypełniając trawniki parku melomanami, którzy w piknikowej atmosferze delektują się muzyką.

Wielkim sojusznikiem opery stała się telewizja z nieograniczonymi wręcz możliwościami rejestracji przedstawień i dotarcia do masowego widza. Spektakularnym przykładem skali działania telewizji była adaptacja „Toski”, z akcją rozgrywaną się w miejscach, o których mowa w librecie. Telewizyjna „Tosca” trafiła do wielu zakątków świata. Dzięki temu każdy mógł na własne oczy i uszy zauważyć różnicę pomiędzy operą a „so-ap operą”.

Koncerty Pavarottiego, Domingo i Carrerasa, zarejestrowane przez telewizję i wydawane na kasetach wideo oraz płytach kompaktowych uczyniły z trzech tenorów „megagwiazdy” kultury masowej. Spowodowały lawinę podobnych przedsięwzięć (występy



trzech basów, sopranów itp.). Przy okazji też przypomniaty – a wielu uzmysłowili – nieprzemijające piękno arii operowych.

Dafne z „Cameraty”

Muzykę operową zawdzięczamy... bujnej wyobraźni grupy florenckich intelektualistów, działających pod koniec XVI wieku, a znanych pod wspólną nazwą „Camerata”. Spotykali się i dyskutowali o życiu, sztuce, kulturze. Jako zwolennicy modnego wówczas trendu powrotu do korzeni, czyli kultury starożytnych Greków i Rzymian, postanowili odnowić dramat starogrecki. Na podstawie dość wątpliwych przesłanek założyli, że ów dramat był śpiewany lub deklamowany w taki sposób, by mocno podkreślić jego tekst, podporządkowując muzykę słowu.

Śmiałkiem, który teorię przekuł w żywą muzykę był Jacopo Peri. Jego „Dafne” (niestety nie zachowana) uważana jest za pierwsze przedstawienie operowe. Peri byłby dziś mocno zdziwiony tytułem wynalazcy nowej formy muzycznej. Zamiarem „Cameraty” było przecież tylko odrodzenie dramatu greckiego.

Raz jednak poruszony kamyczek dał początek potężnej operowej lawinie, w której największe kamienie znów należały do Włochów. Kompozytorem, który zarysował olbrzymie możliwości płynące z połączenia muzyki i dramatu, był Claudio Monteverdi. Jego „Orfeusz” (1607 r.) i „Koronacja Poppei” (1642 r.) należą do najstarszych dzieł wystawianych do dziś. Dla wielu znawców to Monteverdi jest ojcem opery. ►

„Sroka złodziejka”
G. Rossiniego.
Na sąsiedniej stronie:
„Wybawienie Ruggiera
z wyspy Alcyny”
F. Caccini

Warszawa obok Florencji



„Wybawienie Ruggiera z wyspy Alcyny” F. Caccini

Przeniesienie nad Wisłę awangardowego gatunku muzycznego, jakim w pierwszej połowie XVII wieku była opera zawdzięczamy władcom z dynastii Wazów. Na dworze Władysława IV działała jedna z pierwszych w Europie scen operowych, na której w latach 1635-1648 wystawiono 10 oryginalnych utworów, a więc prawie tyle samo co we Florencji. Autorem niemal wszystkich znanych do dziś „polskich” librett był włoski sekretarz króla, Virgilio Puccitelli, a prawdopodobnym kompozytorem – kapelmistrz królewski Marco Scacchi. Władysław IV zafascynował się operą od czasu, gdy jako następca tronu odbył podróż po Europie. We Włoszech prawie w każdym mieście, w którym się zatrzymał wystawiano kompozycje teatralne z muzyką. We Florencji wykonano specjalnie dla królewicza skomponowane „Wybawienie Ruggiera z wyspy Alcyny” z muzyką Francesco Caccini, córki jednego z twórców opery Giulia Cacciniego. W panegirycznym prologu chwale zwycięstw Władysława nad Moskwą, Turcją i Tatarami głosił Neptun oraz rzeka Wisła. Władysław czynił też starania o pozyskanie Claudia Monteverdiego dla polskiej kapeli. Ostatecznie nic z tego nie wyszło, ale wiadomo, że Monteverdi komponował na zamówienie polskiego królewicza.

Powodzenie dzieł operowych spowodowało powstawanie wielu teatrów, początkowo dworskich, następnie również publicznych. W połowie XVII wieku w Wenecji działało ich już kilkanaście.

Włoski wynalazek szybko rozprzestrzenił się poza półwysep Apeniński. Opera francuska zawdzięcza swe początki florentyńskiemu Giovanniemu Battistie Lul-

li. W Londynie, zanim pojawił się Händel, prym wiodł Giovanni Bononcini. Dla „Semiramidy Północy” – Katarzyny Wielkiej – pisali Paisiello, Galuppi, Cimarosa. Włoski stał się językiem opery. Nawet kompozytorzy z innych krajów tworzyli muzykę do włoskich librett. Np. „Wesele Figara”, „Così fan tutte” czy „Don Giovanni” Mozarta mają libretta autorstwa Lorenza da Ponte.

Mistrzem bel canto, rozumianego jako styl śpiewania ozdobnego, w którym bardziej niż ekspresja dramatyczna liczy się piękny dźwięk i nienaganna technika, był Gioacchino Rossini. Jako pierwszy też zapisywał w partyturze wszelkie ozdobniki arii, ograniczając śpiewaków, mających zwyczaj upiększać dzieła kompozytorów improwizacjami.

Muzyka Rossiniego skrzy się bogactwem melodii, żywiołowością oraz humorem. Nawet najbardziej nieczuli na wdzięk opery rozpoznają uwerturę do „Wilhelma Tella” czy „Cyrylika Sewińskiego”.

Rossini znany był z łatwości i szybkości komponowania. „Dajcie mi listę bielizny do prania, a dopiszę do niej muzykę” miał jako by mawiać. Stworzył trzy tuziny oper, czym jednak na tyle się zmęczył, że w wieku 37 lat porzucił pisanie i – będąc smakoszem – zajął się komponowaniem arcydzieł sztuki kulinarnej.

Do późnego wieku natomiast komponował Giuseppe Verdi, dla wielu znawców największy gigant włoskiej (i nie tylko) opery. Urodził się w Roncale 9 lub 10 października 1813 roku. Do mediolańskiego konserwatorium nie został przyjęty, gdyż... jego umiejętności kompozytorskie uznano za niewystarczające, a technikę pianistyczną za niedostateczną. Podjął więc naukę kompozycji prywatnie. Pierwszą operę „Oberto” napisał w 1839 roku, ostatnią – „Falstaffa” – w 1893 roku. Pomiędzy nimi były jeszcze dwadzieścia cztery dzie-

ła, w tym tak znakomite jak „Nabucco”, „Makbet”, „Aida”, „Traviata”, „Rigoletto”, „Trubadur”, „Otello”, czy „Nieszpory Sycylijskie”. Zdaniem jednego z historyków muzyki, opera Verdiego jest esencją dramatu lirycznego, przełożeniem ludzkich przeżyć z literackiego szkicu na czystą muzykę.

Maestro Verdi zmarł na początku 1901 roku. Teraz, z okazji stulecia śmierci kompozytora, odbędzie się wiele poświęconych mu imprez i koncertów. Wydarzeniem sezonu nad Wisłą będzie z pewnością zapowiadany na jesień występ artystów mediolańskiej La Scali z monumentalnym „Requiem”.

Niech gra muzyka

Siła opery to połączenie w jednej formie artystycznej wypowiedzi wielu gatunków sztuki: dramatu (akcja), plastyki (dekoracje, kostiumy), baletu, muzyki instrumentalnej i wokalne. Jerzy Waldorff pisał, że „opera jest jak gdyby polem frontального, równoczesnego ataku kilku sztuk na nowego odbiorcę.” Dowodem na to, że chętnie poddaje się on temu atakowi, są widowiska pełne publiczności. Dla niej powstają dzieła operowe, jak choćby „Czarna Maska” Krzysztofa Pendereckiego.

Wprowadzane przez kompozytorów nowatorskie rozwiązania mu-

zyczne i formalne potwierdzają tylko żywotność opery jako gatunku sztuki. Jednym z najpłodniejszych kompozytorów operowych XX wieku był Francuz Darius Milhaud, twórca kilkudziesięciu oper, w tym także wyjątkowo krótkich, liczących zaledwie po kilka minut. Złośliwi twierdzili, że są w stanie je wytrzymać z dziesięciominutową przerwą pomiędzy aktami. Do grona eksperymentatorów młodego pokolenia należy Włoch Giorgio Battistelli (ur. w 1953 roku), który w swych dziełach znacznie rozszerza pojęcie opery.

Nowoczesnej obróbce poddawane są również klasyczne dzieła. Nie zawsze pęd ku oryginalności jest uzasadniony i niesie ze sobą jakąś trwalszą wartość. Na szczęście jednak, niezależnie od wyników eksperymentów, na pocieszenie melomanom pozostaje wielka muzyka, żywa w każdej epoce. ❀

Dariusz Balcerzyk

zdjęcia: Warszawska Opera

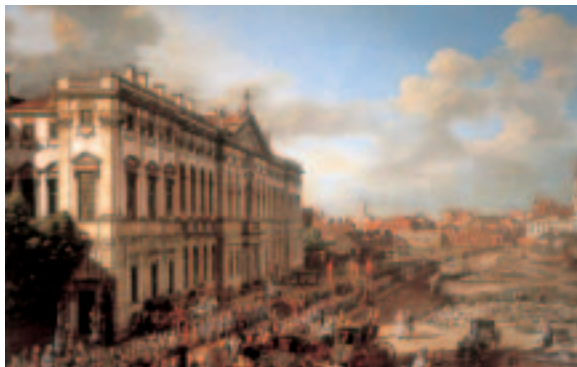
Kameralna



„Wybawienie Ruggiera z wyspy Alcyny”
Na dole:
„Włoszka w Algierze”
G. Rossiniego



Padwa Wenecja Rzym



Krótki przewodnik po włoskich wystawach

Podróż w świat dzieł sztuki należy w tym numerze rozpocząć od **Wenecji**. W Palazzo Grassi nadal trwa ciesząca się powodzeniem wystawa „Etruskowie”, która pozostanie otwarta aż do pierwszego lipca.

W Muzeum Correr do 27 czerwca można oglądać wystawę „Bernardo Bellotto 1722-1780”, przedstawiającą po raz pierwszy twór-

czość malarską siostrzeńca Antonia Canala, po którym odziedziczył też przydomek Canaletto. Artysta, lepiej niż w rodzinnym mieście, znany jest w Dreźnie, a także w Warszawie, gdzie mieszkał do śmierci. Był nadwornym malarzem króla Stanisława Augusta Poniatowskiego, stworzył widoki XVII-wiecznej Warszawy, które po II wojnie światowej pomogły w odbudowie zabytkowych części miasta.

Dzieła prezentowane w Wenecji, a jest ich około sześćdziesięciu, zostaną później przedstawione w Ameryce, w Museum of Fine Arts w Houston.

„Giotto i jego czasy” w **Padwie**, to wspaniałe odkrycie nawet dla tych, którzy uważają, iż wiedzą już wszystko o czternastowiecznej sztuce. Oprócz Giotta, są tu Mantegna, Giusto de' Menabuoi, Altichiero, Guariento i inni. Jest to największa prezentacja cykli fresków z tamtej epoki.

Obok rzeźby, eksponowane są dzieła sztuki złotniczej, rękopisy,

instrumenty muzyczne oraz monety. „Podróż” po wystawie rozpoczynamy od muzeum Eremitani, dalej udajemy się do Kaplicy Scrovegni, a stąd do Palazzo della Ragione, Bazyliki del Santo i innych miejsc. Ekspozycja będzie czynna do 29 kwietnia.

Padwa proponuje też przeskok w czasie o cztery wieki, czyli wystawę „Mengs – odkrycie neoklasycyzmu”. Anton Raphael Mengs urodził się w Czechach w 1728 r., a zmarł w Rzymie w 1779 r. Uważany jest za „Mozartę malarstwa”, lecz w przeciwieństwie do słynnego kompozytora, ogromny sukces odniósł już za życia i stał się najlepiej opłacanym malarzem swojej epoki w Europie. Wystawa czynna jest do 11 czerwca w Palazzo Zabarella.

W **Trydencie** (Trento) odbywa się spektakl energii. Do 10 czerwca tamtejsze Muzeum Nauk Naturalnych wraz z Wydziałem Fizyki Uniwersytetu w Trydencie proponują wystawę „Dwutysięczny pierw-





szy rok – Doświadczajmy terazniejszości, aby projektować przyszłość”. Na tej interaktywnej ekspozycji zaproponowano między innymi serię spektakularnych eksperymentów, które ilustrują ukryte mechanizmy zjawisk fizycznych.

W **Turyń**, w Palazzo Bricherasio, do 10 czerwca otwarta będzie wystawa „Między Renoirem a Picassem. 100 dzieł z Petit Palais w Genewie”. Pokazuje ona paryskie życie artystyczne od 1880 do 1930 r. Obejrzeć można obrazy Renoira, Caillebotte, Dufy i Kislinga. Wystawiono również dzieła z okresu paryskiego De Pisais, Rosai, De Chirico i Picassa.

W **Ferrarze**, w Palazzo dei Diamanti, gości do 20 maja wystawa „Od Canaletta do Constabla. Pejzaże miast i wsi.” Ekspozycja poświęcona została wielkim pejzażystom angielskim od początku XVII

wieku do pierwszych lat wieku XIX. Z malowniczymi pejzażami kontrastują widoki Londynu – z obrazu na obraz zmienia on swe oblicze, stając się metropolią. 51 płócien pochodzi z amerykańskiego muzeum Yale Center for British Art.

W **Rzymie** powodzeniem cieszy się „Oblicze Chrystusa” – prezentowana w Palazzo delle Esposizioni wystawa dzieł największych artystów z wszystkich epok, którzy zmierzali się z tym tematem. Obok drogocennych manuskryptów z bibliotek całego świata oraz ikon słynnych monasterów wschodnich znajdują się największe dzieła Antonello da Messina, Beato Angelico, Caravaggia, Mantegna, Jana van Eyka, Dürera, El Greco, Reni, Rouaulta i Matisa. Wystawa jest czynna do 16 kwietnia.

W rzymskim Palazzo Giustiniani, obecnej siedzibie Senatu, przedstawiono prawie 70 płócien, tworząc wystawę „Caravaggio i rodzina Giustiniani”. Pałac był niegdyś siedzibą rodziny Giustiniani, która zgromadziła tam ponad 600 obrazów, ilustrujących narodziny i rozwój siedemnastowiecznego malarstwa. Zbiór, w późniejszym czasie rozproszony, na skutek m. in. wojen napoleońskich, trafił do różnych muzeów. Obecna wystawa, eksponująca część kolekcji, czynna będzie do 15 maja. ✨

Lorenzo Bortolin



Martigny. W tym szwajcarskim mieście, niedaleko włoskiej granicy, wystawę „Rosyjskie ikony – Święci” prezentuje Fundacja Pierre Gianadda. Zgromadzono na niej około pięćdziesięciu prawosławnych obrazów powstałych między XIV i XX wiekiem. Niektóre z dzieł po raz pierwszy zostały wywiezione z Galerii Tretiakowskiej w Moskwie. Ikony powstały w stolicy Rosji, a także w Nowogrodzie, Pskowie i Jarosławiu. Wystawa będzie czynna do 17 czerwca.

Barcelona. Wśród 300 dzieł eksponowanych w Muzeum Picassa znajdują się miedzioryty, szkice i obrazy awangardowych artystów Roberta i Soni Dalau-nay. W Centrum Kultury Współczesnej, do 29 kwietnia prezentowane są wybrane obrazy Canaletta.

Londyn. W Royal Academy do 16 kwietnia odbywa się wystawa „Barok Rzymski”. W Estorick Collection do 22 kwietnia można oglądać pierwszą angielską wystawę dotyczącą futuryzmu.

W Dulwich Picture Gallery do 29 kwietnia trwa wystawa dzieł słynnego hiszpańskiego artysty z okresu baroku Bartolomé Estébana Murillo. W National Gallery, do 13 maja na wystawie „Spirit of an Age” eksponowane są obrazy z epok od romantyzmu do ekspresjonizmu, wypożyczone z Galerii Narodowej w Berlinie.

Paryż. Musee d’Orsay prezentuje antologię dzieł malarza i kompozytora litewskiego M.K. Ciurlionisa, uznanego za jednego z twórców sztuki nowoczesnej.

Warszawa. W Muzeum Teatralnym trwa wystawa prezentująca 280 grafik Marca Chagalla. Największą część ekspozycji stanowi cykl 106 akwafort, ilustrujących Biblię. Dzieła te uznawane są za szczytowe osiągnięcie okresu francuskiego artysty. Chagall zilustrował również zbiór tekstów siedmiu francuskich pisarzy, z których każdy opisał jeden z siedmiu grzechów głównych. Najpóźniejszy z prezentowanych to cykl litografii „Arabskie noce”. Wystawa trwa do końca maja.

Poznań. „Od Maneta od Gauguina” – przebojowa wystawa prac impresjonistów i postimpresjonistów przyciągała każdego dnia do Muzeum Narodowego w Warszawie setki zwiedzających. Podobnie dzieje się w Muzeum Narodowym w Poznaniu, gdzie wystawa potrwa do 13 maja. Po poznaniakach z pracami francuskich (i nie tylko) mistrzów malarstwa będą się mogli zapoznać mieszkańcy Krakowa. W tym mieście wystawa będzie gościć od 19 maja do 4 lipca.

Parada gwiazd

Historia Alfy Romeo to samochody – modele znane i kochane przez kierowców, auta piękne i pełne temperamentu, pewne na drodze i zwycięskie na torach wyścigowych.

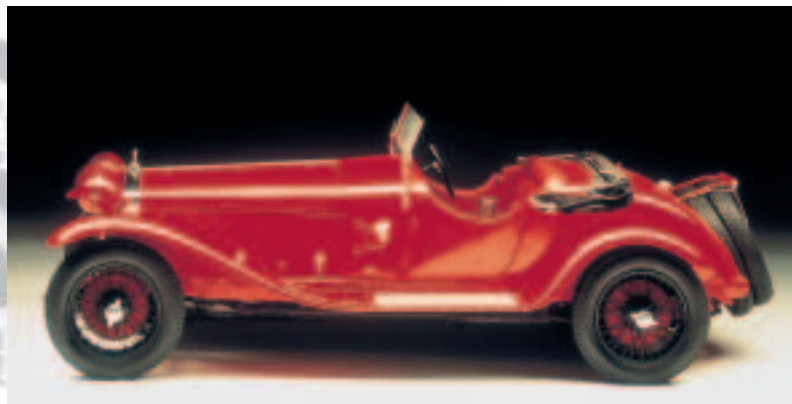


Gdy zaglądamy do starych albumów z pożółkłymi zdjęciami naszych pradziadków i dziadków, często odczuwamy wzruszenie. Odnajdujemy podobieństwa, przypominają się nam historie i wydarzenia mające wpływ na dzieje rodziny, a często i jej teraźniejszość. Podobne uczucia budzi oglądanie „rodzinnych” zdjęć Alfey Romeo – jej modeli, dzięki którym uformowała się niepowtarzalna osobowość tej marki, pozwalająca natychmiast odróżnić Alfę na drodze i nie pomylić jej z innymi samochodami. Widzimy na nich projektantów – zarówno twórców dawnych aut, jak i pracujących nad pojazdami przyszłości.

Dla Alfey Romeo tradycja nie jest zbiorem rozwiązań technicznych i stylów przeznaczonych do upiększania wspomnień. Stanowi ona żywe bogactwo, do którego można sięgnąć przy tworzeniu nowych modeli. Przyjrzyjmy się więc tym samochodom, które w historii marki miały największy wpływ na jej wizerunek.

24 HP

Pierwszą Alfę – model 24 HP – zaprojektował Giuseppe Merosi. Auto miało duży czterocylindrowy silnik o pojemności 4084 cm³ i mocy 42 KM, który pozwalał na przekroczenie znaczącej jak na owe czasy szybkości 100 km na godzinę. W modelu tym zastosowano innowacyjne rozwiązania, między innymi silnik zbudowany w jednym



bloku oraz system napędu z wałem kardana.

Alfa 24HP zadebiutowała też w sporcie samochodowym. W roku 1911 model ten uczestniczył w wyścigu Targa Florio i miał szansę na zwycięstwo, ale kierowca oślepiiony pryskającym spod kół pojazdu błotem musiał zrezygnować z jazdy.

P2

Auto o tym symbolu zaprojektował w roku 1924 Vittorio Jano. Uznawane jest ono za jedno z jego najważniejszych dzieł. Była to pierwsza Alfa wyposażona w silnik z doładowaniem – dwucylindrowy, z dwoma gaźnikami umieszczonymi przed sprężarką. Jego moc wynosiła początkowo 140 KM. Rok później zwiększono ją do 155 KM, a w roku 1930 do 175 KM.

W czerwcu 1924 r., na torze w Cremona, samochód osiągnął prędkość 225 km na godzinę. Alfa P2 z Antonio Ascari, Gastone Brilli Peri, Giuseppe Campari i Achille Varzi za kierownicą przez pięć lat odnosiła zwycięstwa w pucharach Gran Premio. W 1925 roku zdobyła pierwsze mistrzostwo świata i wieniec laurowy dla marki Alfa Romeo.

6C 1750

Model ten – będący również dziełem Vittorio Jano – został zaprezentowany w roku 1929, jako ewolucja Alfey 6C 1500. Miał sześciocylindrowy silnik o pojemności 1752 cm³ i mocy 46 KM w wersji Turismo. Samochód przeznaczony dla elitarnej klienteli, szukającej silnych i komfortowych aut, jest jednym z modeli, które naj- ►



P2

lepiej prezentują styl i technologię tamtej epoki. Płyta podłogowa Alfę 6C 1750 zaprojektowana była przede wszystkim do samochodów o zamkniętych nadwoziach, ale budowano na niej także modele Torpedo, Spider i kabriolety.

W roku 1930, w zawodach Tysiąca Mil (Mille Miglia), Alfa Romeo w wersji Gran Sport (o mocy 85 KM i szybkości 145 km/h) została bohaterką „pojedynku” dwóch przyjaciół, a jednocześnie rywali Tazio Nuvolari i Achille Varzi.

8C 2900 B Lungo

Auto zostało zaprojektowane w roku 1937. Rok później pojawiła się wersja nadwozia Touring będąca najbardziej typową Alfą



8C 2900 B Lungo

owych czasów. Jak przystało na samochody wyścigowe z tamtych lat, jej przednia część mieszcząca silnik jest bardzo duża, aż nieproporcjonalna w stosunku do całej reszty pojazdu. Lecz właśnie ta „dysproporcja” daje wrażenie niezwykłej mocy i elegancji.

Zgodnie z ówczesnymi obyczajami, auta przeznaczone na rynek musiały być pod względem mechaniki i silników identyczne z samochodami wyścigowymi. Ośmio-

cylindrowy silnik, liniowy, o mocy 180 KM, w który wyposażona była Alfa 8C 2900 B Lungo, pozwalał na osiągnięcie prędkości 185 kilometrów na godzinę. Model ten zdobył w roku 1938 trzy pierwsze miejsca w wyścigu Tysiąca Mil.

6C 2500 Super Sport „Villa d’Este”

W 1949 r. model Alfę 6C 2500 Super Sport zwyciężył w konkursie „Villa d’Este” na elegancję nadwozi i temu sukcesowi zawdzięcza swoją nazwę.

Wspaniałe coupé z lat powojennych, o karoserii zaprojektowanej przez Touring, wyprzedzało swymi rozwiązaniami technicznymi konstrukcje typowe dla produkcji przemysłowej. Pod maską miało sześciocylindrowy silnik liniowy, o pojemności 2443 cm³, o jednym żeliwnym bloku i głowicy z lekkiego stopu. Moc 110 KM przy 4800 obrotach na minutę umożliwiała osiągnięcie szybkości 170 km/h.

1900

Alfa Romeo 1900, zaprojektowana w 1950 roku przez Orazio



1900

6C 2500 Super Sport „Villa d’Este”

Satta Puliga jest modelem przełomowym w historii firmy. Była pierwszym autem tej marki mającym samonośne nadwozie i pierwszym produkowanym na linii montażowej. Dzięki temu powstał samochód o wysokich osiągnięciach przeznaczony do codziennego użytku. Jego czterodrzwiowa karoseria mieściła pięć osób plus dziecko siedzące na przedniej kanapie.

Auto w wersji podstawowej wyposażone było w silnik o pojemności 1884 cm³ i mocy 90 KM, który pozwalał na osiągnięcie prędkości 150 km/h. W wersjach Super i Supersprint mogło jechać z prędkością 190 km/h. Alfa 1900 odnosiła tak wielkie sukcesy sportowe, że model ten reklamowano jako „samochód rodzinny wygrywający wyścigi”.

159

Samochód wyścigowy, który przeszedł do legendy. Zaprojektowano go w 1951 roku. Z zewnątrz przypominał Alfę 158, triumfatorkę wielu wyścigów tuż przed wojną i mistrzynię świata w 1950 roku. Jednak pod jego maską umieszczono najmocniejszy z 1,5-litro-



Giulietta

wych silników jakie kiedykolwiek powstały: ośmiocylindrowy, o pojemności 1479 cm³, miał moc 425 KM przy 9300 obrotach na minutę. Alfa 159 podczas Gran Premio w Pescara osiągnęła prędkość 320



159

km/h. Z Juan Manuelem Fangio za kierownicą wygrała mistrzostwo świata Formuły 1 w 1951 roku.

Giulietta

Model ten, zaprojektowany przez Nuccio Bertone, powstał w roku 1954 w wersji Sprint, coupé 2+2. Od razu odniósł sukces. Rok później powtórzyła go wersja sedan, czterodrzwiowa, o czterech miejscach. Auto wyposażone było w silnik o pojemności 1290 cm³, mocy 53 KM, osiągało prędkość 140 km/h. Piękna linia nadwozia, awangardowa mechanika, moc i znakomite prowadzenie sprawiły, że Giulietta w swej kategorii była najlepszym samochodem na rynku. W różnych wersjach przez dziesięć lat fascynowała klientów i odniosła duży sukces handlowy.



Giulia

Giulia

Giulia sedan TI, również dzieło Bertone, została zaprezentowana w roku 1962 na autodromie w Monzy. Popularne hasło reklamowe głosiło, że jest to samochód „zaprojektowany przez wiatr”.

Jej linie były rewolucyjne. Miała niski przód z opadającą maską i „umykającą” przednią szybą oraz ostro ścięty tył. Czterocylindrowy silnik o pojemności 1570 cm³ miał moc 92 KM. Giulia przy swym sportowym temperamencie była limuzyną wysokiej klasy, co zawdzięczała bogatemu wyposażeniu, obszernemu wnętrzu i dużemu bagażnikowi

1750 Spider „Osso di seppia” („Ość mątwy”)

Zaprojektowana została w roku 1967 jako następczyni Alfę „Duetto” (samochodu dwuosobowego, stąd jego nazwa). Różniła się od niej kilkoma szczegółami mechanicznymi i silnikiem, którego pojemność zwiększyła się z 1570 cm³ do 1779 cm³. Spowodowało to wzrost mocy (114 KM) i maksymalnej prędkości – do prawie 190 km/h. Średnie zużycie paliwa wynosiło 13,6 litra benzyny na sto kilometrów.



A CAVALCADE OF LEADING ROLES

The history of Alfa Romeo as reflected in its most famous, well-loved cars. Some will perhaps feel a certain wastefulness as when leafing through the family album, with the age-yellowed memento's of grandparents sitting to have their photographs taken. But taking a closer look at the images of Alfa Romeo of yesterday and today means first and foremost discovering how these cars acquired and developed that inimitable personality and pedigree that distinguishes an Alfa from all other



1750 Spider

cars on the road. Behind the cars, the ideas and research, the designers who invented them and those who are building the models of the future. Because, for Alfa Romeo, tradition does not stand simply for technical solutions and stylistic features intended to leave fond memories but a living heritage to be re-examined and re-interpreted each time a new model is designed.

Przydomek „osso di seppia”, nadany ze względu na linię tyłu auta, miały zarówno Alfa „Duetto”, rozstawiona w USA przez film „Absolwent”, jak i model 1750 Spider.

Alfetta

Stworzona w roku 1972 Alfetta sedan – sportowa, o dużej mocy, szybka i bezpieczna – stała się samochodem-symbolem dziesięciolecia. Jej czterocylindrowy silnik w wersji 1.8 silnik z dwoma wałkami rozrządu miał moc 122 KM i po-



Alfetta

zwalał na osiągnięcie szybkości maksymalnej 180 km/h.

Alfetta, mająca 4,28 m długości i ważąca niewiele ponad 1000 kg, zachwycała swym wyglądem, powstałym po wielu próbach połączenia kompaktowej linii zewnętrznej z optymalną wielkością wnętrza i bagażnikiem o pojemności ponad 0,5 m³.

Alfetta 1.8 kilkakrotnie modernizowano. W 1975 r. gamę poszerzono o wersję 1.6 wyposażoną w silnik o pojemności 1570 cm³ i mocy 109 KM. Różniła się również wyglądem części przedniej auta, mającej tylko dwa reflektory.

33 (wyścigowa)

Wśród wyścigowych Alf Romeo numer ten oznacza serię samo-

chodów odnoszących sukcesy w mistrzostwach świata marek na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych.

Pierwsza z nich – Alfa 33/2 Sport Prototyp zadebiutowała w 1967 r. Posiadała zespół napędowy V8 o pojemności 1995 cm³ i mocy 270 KM, co pozwalało na jazdę z szybkością 300 km/h. O dwa lata młodsza Alfa 33/3 miała pojemność 2998 cm³, moc 400 KM i osiągała prędkość 310 km/h. Alfa 33 TT 3 swoje próby odbyła podczas zawodów Targa Florio w 1971 r. Miała zmienioną linię nadwozia i silnik poprzecznicy, jednakże o mocy 440 KM. Kolejne ulepszenia techniczne i zastosowanie po raz pierwszy silnika 12-cylindrowego boxer dało początek Alfie 33 TT 12. To auto z 1975 r., z silnikiem o mocy 500 KM i 11500 obrotach na minutę, dominowało w mistrzostwach świata, wygrywając sześć z ośmiu wyścigów. Rok później powstała Alfa 33 SC 12 wyposażona w 12-cylindrowy silnik typu boxer o pojemności 2995 cm³, mający moc ponad 520 KM. Modelem tym Alfa Romeo zdobyła mistrzostwo samochodów sportowych w roku 1977.



33 (corsa)

33

Tą limuzyną, zaprezentowaną w roku 1983, Alfa Romeo weszła do segmentu samochodów średnich, zajmowanego uprzednio przez model Alfasud. Odziedziczyła z niego rozwiązania mechaniczne i silnik boxer, nowością natomiast była jej karoseria – trójbrytowe nadwozie o pięciu drzwiach. Alfa 33 produkowana w Pomigliano d'Arco posiadała trzy wersje silnikowe: o pojemnościach 1100, 1300 i 1500 cm³, mocach od 68 do 84 KM. Auta osiągały prędkości od 167 do 171 km/h.

Niedługo potem powstały wersja o napędzie na cztery koła i model 1.5 Giardinetta 4x4.

75

75 urodziny Alfa Romeo uczciła, nadając ten numer modelowi zaprezentowanemu w maju 1985 r. Samochód wyglądem nawiązywał, przy kilku zmianach aerodynamicz-





GTV

nych, do linii Giulietty. Otrzymał klasyczny, czterocylindrowy silnik z dwoma wałkami rozrządu. Początkowo były to jednostki w wersjach 1.6, 1.8 i 2.0, po nich wprowadzono wersje 2.5 i 2.0 Turbo-diesel. Dwa lata później, na salonie genewskim, pojawiła się wersja 2.0i – pierwsze seryjnie produ-



75

kowane auto, w którym zastosowano technologię znaną wcześniej tylko w samochodach wyścigowych: system zapłonu elektronicznego Twin Spark.

164

Zaprezentowana na targach we Frankfurcie w roku 1987, Alfa 164 została zbudowana na płycie podłogowej powstałej w ramach wspólnej „platformy” produkcyjnej Fiata Croma, Lancii Thema i Saaba 9000. Nadwozie auta, powstałe w firmie Pininfarina, podkreśla jednocześnie elegancję i sportowy charakter modelu. Zgodnie z tradycją marki, wnętrze wyposażono luksusowo. Otrzymało welurowe siedzenia, automatyczną klimatyzację, system check-control. Początkowo miało dwie wersje silników – benzynowy o pojemności 1962 cm³ i 2,5-litrowy turbodiesel. następnie wprowadzono

no wersje 2.0i turbo, 3.0 V6, 2.0i V6 turbo oraz 24-zaworowy 3.0i V6.

GTV i Spider

Te dwa modele, zaprezentowane w 1995 r., nawiązują do sportowej tradycji marki Alfa Romeo. Model GTV (skrót od Gran Turismo Veloce) charakteryzuje się agresywnym przodem, opływową częścią tylną, pochyloną linią boczną z przetłoczeniami, które nadają samochodowi wrażenie stabilności i siły. Wersja Spider różni się od GTV kilkoma szczegółami karoserii i zespołów napędowych.

156

Ten sportowy sedan nawiązuje do tradycji marki, wykorzystując zaawansowane rozwiązania techniki motoryzacyjnej. Alfa 156, fascynująca ze względu na swój styl i osiągi, łączy sportowy charakter z komfortem i elegancją prestiżowego samochodu. Właśnie te cechy, a także innowacyjność i bezpieczeństwo pozwoliły Alfie 156 zdobyć tytuł „Samochodu Roku 1998”.

Sportwagon

Jest najnowszą interpretacją Alfa Romeo w wersji station wagon. Łączy charakterystyczne zalety wozu sportowego (zaokrąglona linia,



164



Spider

wysokie osiągi i duża łatwość prowadzenia) z zaletami samochodu rodzinnego. Ma składane siedzenia, obszerny bagażnik z wygodnie otwieraną pokrywą. To kompaktowe auto jest idealne dla osób prowadzących życie dynamiczne i sportowe. ✱

Lorenzo Bortolin

zdjęcia: Ośrodek Dokumentacji

Historycznej Alfę Romeo



Sportwagon



156

Sycylijska karawana

Najstłynniejsze sportowe auta Alfy Romeo wróciły na Sycylię. W ciągu dziewięciu dni ożyły wspomnienia z najbardziej znanych wyścigów samochodowych na świecie.





Alfa Romeo 6C 1750 z GS
Zagato z roku 1931
Poniżej: „karawana”
Alf Romeo na tle
miasteczka Ganci

Spotkanie wyznaczono na pierwszego września w Palermo. Auta stawily się punktualnie, mimo że przyjechały ze wszystkich stron świata. Sześćdziesiąt zabytkowych Alf Romeo, wyprodukowanych między rokiem 1920 a końcem lat pięćdziesiątych, znów stanęło na scenie, której były bohaterkami przez 70 lat – na torze Madonie, gdzie rozgrywały się słynne wyścigi Targa Florio.

„Najpiękniejsze i najbardziej znane modele marki powróciły po latach na ziemi Sycylii – mówi Stefano d’Amico, prezes Włoskiego Rejestru Alf Romeo. – Podkreślam słowo „powróciły”, ponieważ są to auta wstawione w sporcie motoryzacyjnym”.

Nie tylko zresztą auta. W „XXI Rajdzie zabytkowych samocho-

dów Alf Romeo – Sycylia i Targa Florio”, zorganizowanym przez Włoski Rejestr Alf Romeo, wzięło udział wielu kierowców z daw-

nych lat. Był wśród nich Peter Sutcliffe, oficjalny kierowca Ferrari P4 w latach sześćdziesiątych. Przyjechał z Wielkiej Brytanii ►



swoją Alfą Romeo 1750 Compressore z roku 1929, nie zważając na pogodę i odległość. Nie zabrakło barona Antonio Pucci, zwycięzcy Targa w roku 1964 oraz burmistrza Palermo Nini Vaccarella. Miłośnicy sportów samochodowych pamiętają jego triumf w roku 1971 na 3-litrowej Alfie Romeo Sport Prototipo 33/3, którą prowadził wraz z Hezemanssem.

Wydarzenia sportowe, które przeszły do legendy, nadal budzą żywe

wspomnienia w sercach pasjonatów. Wielu z nich czekało na przejazd wspaniałej karawany pojazdów. Wszędzie spotykała się z entuzjazmem publiczności – w Palermo i Noto, Katanii i w Cefalù, a także na placach i wąskich uliczkach miasteczek, przez które przejeżdżały samochody. Wszyscy, od dzieci do staruszków, oklaskiwali auta podziwiane wiele lat temu.

Wspaniałą oprawę tego wydarzenia stanowiła Sycylia ze swymi

zabytkami, pięknym krajobrazu. Przez wieki zachwycali się nią poeci i artyści, a teraz czarowała cudzoziemców uczestniczących w rajdzie.

„Podczas podróży zauważyłem scenę jakby wyjętą z przeszłości – opowiada Stefano d'Amico. – Byliśmy na Etnie, na wysokości 1700 metrów. Przy drodze pewien Anglik zatrzymał się swoją Alfą Romeo 8C 2300 Monza, by naprawić sprzężarkę. Kawatek dalej jego ►

Alfa Romeo
Giulietta 52
ze ściętą częścią
tylną, z roku 1960





Święto Alfy na placu Duomo w Katanii



Alfa Romeo 6C 1750 GT

Na stronie obok, u góry: przygotowanie do trasy Alfę Romeo 6C 2500 SS z roku 1950



żona malowała pejzaż. Dokładnie ten sam, który pod koniec XVIII wieku uwieczniali na swoich akwarelkach arystokratyczni podróżnicy”.

Tą atmosferą dawnej, wyrafinowanej kultury oddychali uczestnicy rajdu również w domach arystokratów, przyjmowani przez stare sycylijskie rodziny. Całej wyprawy towarzyszyły szum morza i powietrze przesycone zapachem owoców cytrusowych oraz kwitnących ogrodów.

Na pewno wszyscy zapamiętają tę wspaniałą imprezę, a również jej zakończenie. W ostatnich dniach rajdu spadł deszcz – po roku suszy! Może to właśnie Czterolistna Koniczynka, znajdująca się na wszystkich modelach Alfę przyniosła Sycylii szczęście, dziękiując w ten sposób za okazaną jej gościnność. ✿

Franco Daria

zdjęcia: Brown, Carrer i Stocchi

ALFA ROMEO WINS THE TARGA FLORIO

The appointment was set for September 1st in Palermo. The vehicles arrived punctually from all over the world. Sixty vintage Alfa Romeo's – built between 1920 and the end of the Fifties – to recapture the stage that they have dominated for seventy years: the Madonie circuit, the legendary Targa Florio. The most beautiful and famous Alfa Romeo cars, that belong to the great names in the sportscar world, participated in the "XXI International Rally of Vintage Alfa Romeo cars - Sicily and the Targa Florio".

The event that lasted nine days, organised by the Italian Alfa Romeo Association, was a great success with the public. Moreover, the setting for the event, Sicily, with its ancient remains and its beauty that over the centuries has struck poets and artists alike, undoubtedly also found its way to the hearts of many of the foreign participants.



Na pierwszym planie Alfa Romeo 2300 8C Spider Zagato i Alfa Romeo 8C Monza, w tle Góra Pielgrzyma (Monte Pellegrino) w Palermo



Tajna broń kobiet

Podobno jest nią intuicja. Pozwala przewidzieć reakcję mężczyzn i zdobyć nad nimi władzę. Dlatego właśnie perfumy Estée Lauder nazywają się „Intuition”. Pachną różą, frezją i gardenią. Po raz pierwszy w historii perfum wykorzystano w nich także żółty bursztyn.

Według Estée Lauder to idealne perfumy dla Elizabeth Hurley. Może przyniosą jej szczęście także w życiu prywatnym?

Smak Toskanii

Jedziemy! Takie postanowienie podejmie chyba każdy po obejrzeniu albumu „Najpiękniejsze miasteczka Toskanii”. Ten region, kojarzący się głównie z krajobrazami umieszczonymi na obrazach mistrzów Renesansu, przeżywa teraz swój renesans wśród miłośników Włoch z całego świata.

Toskanię należy zwiedzać i smakować („kuchnia toskańska nie ustępuje swoim bogactwem architekturze i przyrodzie tego regionu” – pisze w „Najpiękniejszych miasteczkach” James Bentley). W Toskanii wypada mieszkać, jeśli nie na stałe, to chociaż mieć tam letni dom. Tak jak znana również w Polsce amerykańska pisarka Frances Mayes, która w swych książkach pokazała uroki toskańskiej prowincji.

Można je podziwiać na 288 zdjęciach Hugh'a Palmera, zawartych w albumie wydanym przez Wydawnictwo Książkowe Twój Styl. Dzięki zawartemu na końcu informatorowi turystycznemu, może on być nie tylko zachętą, ale i pomocą przy planowaniu letniej wyprawy do Toskanii.





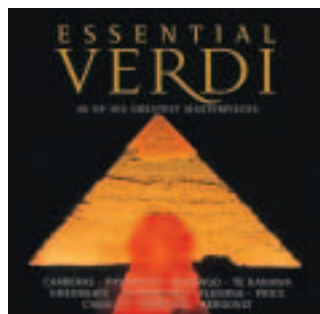
We wtorek za 115 lat

Marzymy o powrocie do natury, ale wciąż poszukujemy mniej lub bardziej pożytecznych informacji. Zegarek Da Vinci szwajcarskiej firmy IWC Schaffhausen, sprzedawany w salonach jubilerskich W. Kruka ma wbudowany choronograf oraz specjalny system wiecznego kalendarza zaprogramowanego na następne 500 lat. Kalendarz pokaże nam nie tylko dzień, miesiąc i rok, ale także dekadę, stulecie, tysiąclecie oraz fazy księżyca, uwzględniając wszystkie lata przestępne. W modelu Da Vinci te wszystkie skomplikowane funkcje mogą być ustawione za pomocą jednego pokręta.

Verdi w pigułce

Z okazji setnej rocznicy śmierci Giuseppe Verdiego niemiecka wytwórnia płytowa Decca wydała podwójny album „Essential Verdi”. Na dwóch CD zebrano nagrania najwspanialszych śpiewaków operowych. Najstarsze zostały zarejestrowane pod koniec lat pięćdziesiątych ubiegłego (XX) wieku, najnowsze w 2000 roku. Lista wykonawców skrzy się od gwiazd scen operowych, a znajdują się wśród nich m.in.: Joan Sutherland, Leontyne Price, Kiri Te Kanawa, Montserrat Caballé, José Carreras, Plácido Domingo, Luciano Pavarotti. Polskim akcentem niniejszego zestawu jest obecność Stefanii Toczyskiej.

„Essential Verdi” to tylko początek różnych specjalnych wydawnictw i reedycji nagrań starszych. W niektórych sklepach płytowych Verdi reklamowany jest nawet jako „kompozytor roku”.



Trzy kroki do urody

Mężczyźni są tak samo próżni jak kobiety. Chcą wyglądać młodo i atrakcyjnie. Nie ufają kosmetykom swoich partnerek. Wolą produkty opracowane specjalnie dla nich. Męska linia Skin Supplies for Men Clinique to kilkanaście bezzapachowych kosmetyków do każdego rodzaju skóry. Opracowany specjalnie dla mężczyzn system trzech kroków umożliwia szybkie oczyszczenie skóry, złuszczenie obumarłych komórek i dokładne nawilżenie. Ukryte w szarych, ascetycznych opakowaniach kremy, żele, mydła i toniki wygładzą podrażnione goleniem twarz, rozjaśnią skórę i... ujmą parę lat.

Szkolny Boss

Wiosenno-lętняя kolekcja Hugo Bossa przenosi nas w lata siedemdziesiąte. Wracają klasyczne garnitury typu tenis w wyraźne prążki, dwurzędowe marynarki, długie, spiczaste kołnierzyki, luźne biodrówki bez zaszewek. Nowością jest linia inspirowana strojami z dobrych, angielskich college'ów: krótkie, dopasowane marynarki z naszytym na kieszonce złotym herbem, klasyczne koszule w prążki, ciasno wiązane jedwabne krawaty w poprzeczne pasy Wróciły pastel. Ulubione kolory wiosennego Bossa to przede wszystkim ciepłe odcienie brązu, od czekoladowego po beż.



Witaj. mężczyzno!

**Najnowsze kolekcje
jesień-zima 2001**

Jesienny mężczyzna XXI wieku na pewno spodoba się kobietom. Szlachetne tkaniny i militarne dodatki sprawiają, że wreszcie stanie się bardziej męski, a bardziej niż pracowicie wymodelowane na siłowni mięśnie zaczną liczyć się osobowość i własny styl.

narki zakłada wystrzępione jeansy, a wełniany golf ozdabia złożonymi epoletami. Powrócił styl militarny. Jednak nie ten, który pamiętamy sprzed lat. Zamiast wygniecionych zielonych płaszczy, czy bluz o prostym, „żołnierskim” kroju, naszą słabość do militarnych formacji podkreślimy naszywkami, czasem pseudospadochroniarskim beretem i oficerkami. ►

Mediolan myśli już o jesieni. Niedawno zakończyły się pokazy kolekcji jesienno-zimowych „Mediolan Moda Męska”. Gucci, Versace i Roberto Cavalli zaprezentowali swoje najnowsze pomysły.

Podobno moda męska bardzo niechętnie ulega zmianom. Czy i tak było tym razem? Raczej nie. Pojawił się bowiem... prawdziwy mężczyzna. Oczywiście taki, jakiego chcieli stworzyć kreatorzy. Już nie anorektycznie wychudzony, ponury i zblazowany. Przebrany bardziej niż ubrany. Zapatrzony w modę i nie pozwalający sobie na odrobinę luzu.

Mężczyzna z początku XXI wieku lubi luksus i wygodę. Coraz więcej czasu poświęca na własne przyjemności. Praca i kariera nie zawsze są u niego na pierwszym miejscu.

Nosi marynarkę z norek, kaszmirowe płaszcze i blezery, buty ze skór najwyższej jakości. Nie ucieka jednak od kontrastów. Do eleganckiej mary-



FOTO VERSACE



FOTO CAVALLI





FOTO CAVALLI

Zwolennicy minimalizmu będą nieco rozczarowani. Jeżeli chcemy wyglądać modnie oglądamy powtórki „Dynastii”, a nie ascetyczne sklepy z kolekcjami japońskich projektantów. New economy przyzwala na zakupowe szaleństwo, ale i pozostawia możliwość wyboru. Na marynarkach pojawiają się futrzane wstawki, płaszcze będą błyszczeć haftowanymi kwiatami. To oczywiście propozycja dla odważnych. Na wernisaż, koncert hiphopowej grupy, lub filmową premierę.

Jeżeli jednak nie czujemy duchowej i estetycznej jedności z awangardą, możemy pozostać przy własnym, klasycznym stylu. Co najwyżej ożywić zeszłoroczną garderobę kilkoma modnymi elementami: noszonym pod marynarką szalikiem, wąskim, lekko błyszczącym krawatem, koszulą z wydłużonym, spiczastym kołnierzykiem. Pamiętajmy o jednym: gentleman zawsze pozostaje o krok w tyle za modą. Rolę fashion victim pozostawmy gwiazdom filmowym, piosenkarzom i... stylistom. ❀

Cristina Lupidi

Robert Altman, Salma Hayek, Donatella Versace na tegorocznych pokazach w Mediolanie



FOTO VERSACE

PRIMITIVE AND ELEGANT. MALE

After years during which the stylists have depicted an Adam always ready to steal Eve's accessories and cosmetics, constantly fighting the battle of the bulge in order to maintain the same asexual, boyish figure as the models proposed by the designers, men have at last rediscovered their masculinity and stopped fighting against their true nature. The new economy has undoubtedly given a boost to the "catwalk type" inspiration. The dynamism and energy displayed by professions often in the *start-up* phase have modified men's habits as regards clothing and the stylists have interpreted this new mood proposing collections for the "formal- sporting" man who however still preserves a primitive state of mind. Roberto Cavalli, the stylist of the attention-seeking VIPs, has invented clothes with a "vintage military" effect, brightening up fur jackets and coats with gay-colored embroidered flowers and transforming officers' stripes into unique decorations and insignia into gilt accessories also for the classical black jumper. Tom Ford, the art director of Gucci, has launched a sexy man in his torn, stone-washed jeans worn, according to the occasion, with a soft cashmere jumper or mink jacket. The new man as interpreted by Gucci seeks to please everyone: he prefers jumpers to shirts and wears a scarf, an essential accessory for the next Winter season, well in sight under his jacket. Donatella Versace has revisited the *optical style* launched by brother Gianni in the Eighties, adding a note of aggressiveness and forcefulness which are typical of her style. Fashion has finally caught on to the fact that male clothing must please first and foremost women who are tired of the models proposed by the media: either too skinny or too muscle-bound. And as fashion rings the changes, men can at last find refuge in the clothes that best resemble them.

Dla **Alfy** i Alfistów

Każdy z samochodów Alfę Romeo sam w sobie jest dziełem sztuki. Ich właściciele, dumni z posiadania tak pięknych aut, lubią podkreślać przynależność do ro-

dziny Alfę firmowymi drobiazgami. Często chcieliby też nadać swym pojazdom bardziej indywidualny charakter, wyposażając je w dodatkowe akcesoria.

Umożliwia im to butik Alfę Romeo. W każdym z firmowych salonów można kupić lub zamówić eleganckie dodatki cieszące serca Alfistów.



5915619/41/39
Komplet wyrobów
skórzanych:
teczka 2086 zł
portfel 230 zł
brelok 113 zł



5915757/58
Krawat z jedwabiu, beżowy oraz zielony
180 zł



5915864
Okulary z tworzywa giętkiego
133 zł



5915849
Zegarek/chronograf
3995 zł



5901361/1469
Felgi aluminiowe 7x17" 4158 zł (komplet)
+ zestaw adaptacyjny 4436 zł



5915898
Czapka skórzana
z daszkiem
111 zł



5915862
Breloczek
ze srebra
244 zł



5901069
Bagażnik do przewo-
żenia rowerów
175 zł



5900909
Czujniki wspomagające parkowanie
640 zł



5901398
Nakładka aerodynamiczna
na zderzak przedni
1320 zł

Salony



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 28 29 salon
(0-42) 649 28 90 serwis
(0-42) 649 11 48 części zamienne
fax (0-42) 649 24 86
92-516 Łódź
ul. Popieluszki 4
tel. (0-42) 689 85 10
fax (0-42) 689 85 11
94-052 Łódź
www.autofapol.com.pl
e-mail: autofapol@autofapol.com.pl

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 TOLLCAR 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

Alfy Romeo w Polsce



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
www.autorex.pl
e-mail: alfa@autorex.pl

PHUP „AUTOSERWIS” Sp. z o.o.

ul. Płocka 80
tel. (0-23) 654 33 21
fax (0-23) 654 42 13
06-500 Mława
www.autoserwis.com.pl
e-mail: F75249@dealer.fiat.pl

BOLTOWICZ

ul. Jana Rosoła 55
tel. (0-22) 649 30 03, 649 30 50
fax (0-22) 649 26 00
02-786 Warszawa
www.boltowicz.pl
e-mail: alfaromeo@boltowicz.pl

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. Rembielińska 10b
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

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. Sołtysek

ul. Chwarszewska 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
www.rescor.pl
e-mail: rescor@rescor.pl
e-mail: salon@rescor.pl

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
tel. (0-67) 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 47
fax. (0-61) 873 21 10
61-057 Poznań
www.pol-car.pl
e-mail: salon@pol-car.pl
e-mail: info@pol-car.pl

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

Kluby **Alfy Romeo** na świecie

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
BOOYSENS 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
GRANICHSTAETENGASSE 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
ALFACLUB 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 EUPEM - 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.VILJASAARI@NORDICPRINTMAIL.COM

FRANCJA

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

GRECJA

ALFACLUB 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
DELWINESTRAAT 12
5315 AV KERKWIJK
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/SPEEDWAY/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: QCI@INTER.NET.II

JAPONIA

SCUDERIA DEL PORTELLO ALFA ROMEO
1-8-19 NAKAMUNEOKA SHIKI
SANTAMA 353-JAPAN
TEL. /FAX 048/471/7672

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 PENICHA,
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"
GREJTEN 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 DUSSELDORF 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
ALFACLUB ALFISTI
IM LETTEN 8 - 73433 AALEN-GERMANY
TEL. 07361-72007 - FAX. 07361-78770
E-MAIL: DONOFFRO@TOLINE.DE

NORWEGIA

KLUBB ALFA ROMEO NORGE
POSTBOX 7170, MAJORSTUEN,
BEDRIFTSPOSTKONTORET
0307 OSLO NORWAY - TEL. +4764877078
E-MAIL: OEY@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 WROCŁAW
UL. KARKONOSKA 45
53 - 015 WROCŁAW
TEL. 48-71-339 93 33
TIAMO ALFA CLUB
UL. PUZSKINA 50
92 - 516 ŁÓDŹ
TEL. 48-42-649 22 23
KLUB ALFISTÓW - POZNAN
UL. GORZYSLAWA 9
61 - 057 POZNAN
TEL. 48-61-876 81 87

SZWAJCARIA

**DUETTO CLUB ALFA
ROMEO SPIDER 66-70**
WEIHERHOF 3
CH- 8604 VOLKETSCHWIL
TEL. 41-1-9451441 - FAX. 41-1-9456505
ALFA SPIDER CLUB
POSTFACH 5 - 3185 SCHMITTEN
ALFA SPORT CLUB
CASELLA POSTALE 1316
6616 LOSONE - CH TICINO
REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO
LA SAUGE - CH2202 CHAMBRELEN/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



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
HANGÅRV. 3-S-183 TABY
CLUB ALFA ROMEO SYD SWEDEN
MOGENS RUELÖKKE
RIBEV. 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
MRK. KAT: 18
TEPEBASY - ISTAMBUL (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@CWIX.COM
WEST MICHIGAN ALFA OWNERS
20065 N. SHORE DR.
SPRING LAKE - MICHIGAN 49456
AROC ST. LOUIS
5, BARLEYSTONE 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@ACSL.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 PENNSY-
LVANIA AROC**
736 S.PINE ST. - YORK - PA 17403
DELAWARE VALLEY AROC
3420 AQUETONG 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 150TK 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
MENOMONEE FALLS, WISCONSIN 53051 U.S.A.
TEL. 441-252-3750
E-MAIL: ALFAMAN@EXEPCPC.COM
2000&2600 REGISTER U.S.A.
RTE. 1, BOX 111, ZAGATO LANE
ANIWA - 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
V.LE 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 02/2440071
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
VIA VINCENZO CAPRIOLO 10
15100 ALESSANDRIA - TEL. 0131/218679
CLUB ALFA ROMEO
AUTO STORICHE GROSSETO
VIA CANADA 38 - 58100 GROSSETO
TEL. 0564-454017
ALBACAR CLUB ALFA ROMEO MONTICHIARI
VIA O. ROMERO 43
25018 MONTICHIARI (BS)
TEL. 030-9961399
ALFA CLUB BERLINE
CAS. POST. N. 6 - 37060 SONA (VR)
TEL. 0338/9128644
CLUB ALFA ROMEO STORICHE
TEL. 0368/3531971
CLUB ALFETTA GTV E ALFA 75
VIA LAGO DI ALBANO 26
06034 FOLIGNO (PG) - TEL. 0742-320642
GIULIETTA CLUB
VIA FERRARESE 65 - 40128 BOLOGNA
TEL. 0337-576625 / 051-564500
FAX 051/390986
CLUB ALFA ROMEO ROVIGO
C/O HOTEL CRISTALLO
VIALE PORTA ADIGE 1 - 45100 ROVIGO
TEL. 0425/30701 - FAX 0425/31083
ALFA ROMEO RACING CLUB BITONTO
VIA GIUSEPPE LAUDISI 10
70032 BITONTO (BA) - TEL. 080-9511129
CLUB ALFA ROMEO GT BERTONE
VIALE DELLE TERME 19
98050 TERME VIGLIATORE (ME)
TEL. 090-9781750
REGISTRO ALFA 90°
VIA POSTALE 150
44033 BERRA (FE)
ALFA 6-REGISTRO
INTERNAZIONALE PROGETTO 119
VIA V.MONTI 51 - 20123 MILANO
FAX 02/48196299
ALFA CHALLENGE TEAM-VERONA
SEDE CENTRALE
PZZA ZARA 9 - 37135 VERONA
FAX 045/6020147
GIULIA CLUB ITALIA
VIA MASSARENTI 51 - 40049 MEDICINA (BO)
TEL. 0360/871452 - TEL. 0338/7653724
ALFISSIMA OWNERS CLUB
VIA ROCCA PENDICE 13
35031 ABANO TERME (PD)
TEL. 0348/2336415
CLUB ALFA ROMEO "CUORE SPORTIVO"
VIA DEL VALLERANO, 32
00068 RIGNANO FLAMINIO
TEL. 0761-508596/ 0368-7253277
ALFA ROMEO CLUB "IL BIALBERO"
VIALE DON MINZONI, 14
60035 JESI (AN)
TEL. 0731-4240 - FAX 201139
NUVOLA C.A.R. MAGENTA
VIA 1° MAGGIO, 79 - 20013 MAGENTA (MI)
TEL. 02-97290952 - 9471357
FAX 02- 9791132

Alfiści z Poznania

250 właścicieli samochodów Alfa Romeo zgłosiło dotychczas akces do Klubu Alfa Romeo Poznań. Jego członkowie – wzorem włoskich odpowiedników – nazywają siebie „Alfisti” i jak tamtych, kieruje nimi gorące uczucie do samochodów tej marki.

Klub ma już całkiem bogatą tradycję i sporo osiągnięć. Za datę powstania przyjęto 23 maja 1998 roku. Tego dnia, podczas Międzynarodowych Targów Motoryzacyjnych

w Poznaniu odbył się pierwszy zlot Alfistów. Umówili się na poznańskim Starym Rynku. Inicjatorzy założenia klubu – dzisiejszy prezes Ryszard Dudziak oraz sponsor Zygmunt Garstecki, szef „Pol-Caru”, czołowego w Polsce poznańskiego dealera Fiata, Lancii i Alfa Romeo – uzyskali wcześniej zgodę władz miasta na wjazd i zaparkowanie przed ratuszem kilkunastu samochodów. Ku ich zaskoczeniu zjawili się ponad pół setki Alf, które zajęły pół Rynku.



Nieprzypadkowo Alfiści spotkali się w ratuszu, zaprojektowanym w XVI wieku przez słynnego architekta Jana Baptystę Quadro. Ich honorowym gościem był również architekt, tyle, że samochodów – Zbigniew Maurer, współtwórca linii nadwozia Alfa Romeo 156. Piękny renesansowy poznański ratusz, stworzony przez Włocha z Lugano, gościł Polaka, współtwórcę najpiękniejszego współczesnego włoskiego samochodu...

Większość Alfistów poznańskich, to właściciele modelu 156. Choć są i tacy, którzy jeżdżą modelami GTV, 166, a także starszymi Alfami. Już kilkakrotnie spotykali na letnich i zimowych piknikach na Torze „Poznań”, gdzie z pomocą instruktorów Automobilklubu Wielkopolski doskonalili umiejętności jazdy.

Równie miłe są spotkania na balach Alfistów w karnawale, a także wspólne autokarowe wyjazdy na pozapoznańskie eliminacje Pucharu Alfa Romeo. Najwięcej emocji budzi nadal ubiegłoroczna wyprawa do Brna, na tamtejszy „Masarykovy Okruh”, jak nazywa się najnowocześniejszy i najpiękniejszy tor samochodowo-motocyklowy Środkowej Europy. Tego lata poznańscy miłośnicy Alfa Romeo chcą odwiedzić fabrykę tej marki

Pierwszy zlot Alfistów na poznańskim rynku





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