



Słynne pająki **Alfy**



Na
Tysiącu **Mil**

Nowy Jork
Świat w jednym mieście

**Elegancka. Ekonomiczna. Ekstrawagancka.
W każdym wydaniu sportowa.**



Alfa **156** Wolność wyboru.

2 wersje nadwozia – sedan lub Sportwagon. 4 silniki benzynowe oraz 2 turbodiesle JTD. 4 skrzynie biegów. 13 kolorów lakieru, 12 odcieni tapicerki. Distinctive – nowe, wyjątkowo bogate wyposażenie standardowe. 3 Pakiety Sportowe. 254 akcesoria z serii Alfa Linea.

 0-801 117 117



Quadrifoglio Sportivo



Ulubiony przez nas wszystkich okres letnich wakacji nieuchronnie zbliża się do końca. Wypoczęci, z bagażem gorących wspomnień, wracamy do naszych codziennych zajęć. Być może wśród miejsc, do których trafili Państwo podczas wakacyjnych wędrówek był też Nowy Jork. Jeśli nie, warto przeczytać reportaż z tej najbarwniejszej amerykańskiej metropolii. Za rok przecież także będą wakacje. Miłośnikom samochodowych podróży po Włoszech polecamy natomiast wędrówkę trasą od Sieny do Rzymu, fascynującą o każdej porze roku.

Dla firm motoryzacyjnych przełom lata i jesieni jest porą, w której pojawiają się nowe modele, podejmowane są nowe inicjatywy, opracowywane strategie na przyszły rok. Alfa Romeo to silna, ekskluzywna marka, która przoduje w poszukiwaniu najefektywniejszych metod usatysfakcjonowania

klientów. W walce o ich zdobycie i utrzymanie, zwycięstwo zależy dziś przede wszystkim od wysokiego poziom obsługi. Nabywcy Alfę mają bardzo duże oczekiwania, dotyczące zarówno produktu jak i jego serwisu.

W tym roku znacznie zwiększy się sieć salonów sprzedaży i serwisów Alfa Romeo w Polsce. Jednak nie

liczba punktów obsługi, lecz ich jakość jest najważniejsza. Dlatego kładziemy szczególny nacisk na szkolenie pracowników. Profesjonalizm jest bowiem kluczem do umocnienia więzi łączących markę z klientami.

Sukces rynkowy Alfę 156 i 147 dał impuls umożliwiający umocnienie przez markę statusu samochodu ekskluzywnego i dynamicznego, kojarzonego nie tylko z pięknymi i doskonałymi pojazdami, ale również z pewnym stylem życia. Stylowi temu przed laty najpełniej dawał wyraz legendarny model Alfa Romeo Spider. Także dziś Spider oraz model GTV wyznaczają trendy nie tylko motoryzacyjnej mody.

Czytelnikom zainteresowanym historią i koneksjami polsko-włoskimi proponujemy artykuł o królowej Bonie. Znajdą w nim również odpowiedź na pytanie, co Bonę łączy z Alfa Romeo.

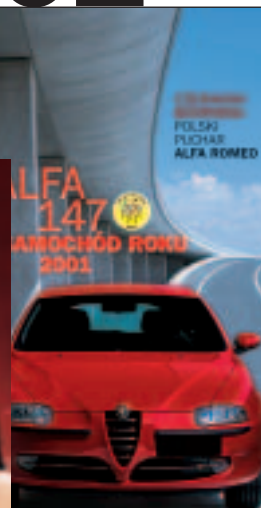
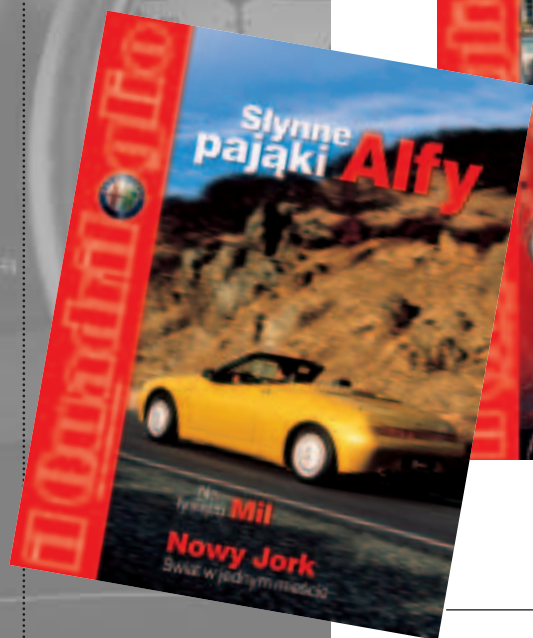
Życzę przyjemnej lektury

Sprostać wymaganiom rynku

Maciej A. Brzozowski
Redaktor Naczelny

prenumerata 2001

6 numerów
70 zł



edycja polska

▶ 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: satiz.polska@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)

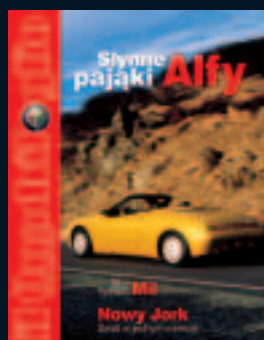
**OBSŁUGA
PRENUMERATY**

033 813 27 61

E-mail: satiz.polska@fiat.com

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





il Quadrifoglio nr 4
Sierpień 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

WYDARZENIA

4

STAWIAMY CZOŁA
KONKURENCJI

8

SPORT KAŻDEGO DNIA

12

ALFA NA OKRUHU

14

AGATA KONARSKA
– ŻYJĘ W ZGODZIE ZE SOBĄ

18

NAJPIĘKNIEJSZE
„PAJĄKI” ALFY

22

NOWY JORK – CAŁY ŚWIAT
W JEDNYM MIEŚCIE

26

NA LEGENDARNEJ
MILLE MIGLIA

34

MAŁE SEKRETY
WIELKICH KIEROWCÓW

40

W DRODZE DO RZYMU

46

WŁOSZKA
NA POLSKIM TRONIE

50

W MUZEACH

54

ROZMAITOŚCI

56

WIRTUALNE MUZEUM

58

SALONY ALFY ROMEO
w Polsce

60

KLUBY ALFY ROMEO
na świecie

62

WROCŁAWIANIE Z MIA GIULIA

64

Motoryzacyjna wyprawa poznańskich alfistów

Miłośnicy Alfa Romeo zrzeszeni w poznańskim klubie Alfisti odbyli motoryzacyjną wycieczkę do Włoch. Zaczęli ją od Mediolanu. Odwiedzili Centro Stile Alfa Romeo oraz muzeum Alfa Romeo w Arese. Również w Turynie pierwszym

nością spodoba się i paniom. 5 października rozpoczną się manewry alfistów, prowadzone pod kierownictwem kadry Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych im. Stefana Czarnieckiego w Poznaniu. Impreza, organizowana przez Klub Alfa Romeo Poznań, zapowiada się bardzo atrakcyjnie. W jej

o imprezie udzielają: Anna Dudziak – tel. 0-61 821 66 61 oraz Ryszard Dudziak – tel. 0-604 644 590.

Alfa 166 dla prezesa Targów

Claudio Di Stefano, odpowiedzialny za Dyрекcję Sprzedaży Alfa Romeo na rynek włoski (po lewej) wręczył Alfę 166 3.0 z automatyczną skrzynią biegów panu Luigi Roth, prezesowi Targów Mediolańskich. Targi te, przy prawie 4 i pół milionach zwiedzających rocznie, są największym kompleksem wystawowym w Europie.

Pięćdziesiąt lat z Alfą Romeo

W Gandawie, słynnym belgijskim mieście leżącym w samym sercu wschodniej Flandrii, znajduje się jeden z najstarszych na świecie koncesjonariuszy Alfa Romeo



punktem pobytu była wizyta w fabryce Fiata. Wiele wrażeń przyniosło także zwiedzanie Galerii Ferrari w Maranello i oglądanie treningu Rubensa Barrichello na torze Ferrari. Wrażenia z wyprawy poznaniacy uwiecznili w reportażu filmowym, a najciekawsze zdjęcia umieścili na płycie CD.

– „Przetarliśmy szlak dla innych alfistów – mówi prezes klubu Ryszard Dudziak. – Służymy więc naszymi doświadczeniami przy organizacji takiej eskapady”.

Manewry na poligonie

To będzie przygoda dla prawdziwych mężczyzn, choć z pew-

programie są m. in. zajęcia na poligonie w Biedrusku, wojna na farby, czyli paint ball, pokaz jednostki specjalnej, no i długie, wieczorne spotkania alfistów.

Ponieważ manewry odbędą się w czasie trwania ostatniej eliminacji Pucharu Alfa Romeo, 7 października wszyscy uczestnicy imprezy wyjadą na Tor Poznań, by dopingować zawodników.

W manewrach mogą uczestniczyć całe rodziny. Zbiórka 5 października o godz. 18.00 na placu apelowym Wyższej Szkoły Oficerskiej im. St. Czarnieckiego w Poznaniu, ul. Wojska Polskiego 86/90. Dodatkowych informacji



Claudio Di Stefano (z lewej) i Luigi Roth

– „Garage Robert Van Steenkiste”. Założyciel firmy, Robert Van Steenkiste, wprawdzie już nie żyje, jego działalność jednak kontynuuje córka i młodszy wnuk, Thierry Inghels. Zorganizowali oni obchody pięćdziesięciolecia istnienia „Garage”, na które zostali zaproszeni właściciele najstynniejszych modeli Alf i przedstawiciele ponad stu klubów zrzeszonych wokół marki Alfa Romeo. Przedstawiono wówczas pięciodrzwiową Alfę 147, również w wersji diesel. Obok nowego samochodu pięknie prezentowały się trzy samochody wyścigowe, udoścępnione przez Muzeum Historii.

Kierowcy lubią srebrne auta

Badania, przeprowadzone przez firmę DuPont, znanego producenta la-

kierów, wykazały, że w Azji, Europie i Ameryce Północnej najczęściej wybierany jest srebrny kolor samochodów. Z porównań upodobań kierowców wynika, że najpopularniejszy niegdyś kolor biały spadł na drugie miejsce, czarny utrzymał swoją trzecią pozycję, a czerwony czwartą. Kolor granatowy, który przez długie lata był jednym z najczęściej wybieranych

w Europie, traci swoją pozycję i spada na siódme miejsce, natomiast szóste zajmuje zielony. Dzięki takiej analizie można przewidzieć przyszłe preferencje klientów firm motoryzacyjnych.

Villa d'Este koronuje

Zwycięzcą edycji 2001 konkursu elegancji Villa d'Este w Cernobbio (Como) ►



Uroczystość w Gandawie

został Aston Martin DB4/GT Jet. Jest to samochód wyprodukowany przez Nuccio Bertone w roku 1961 i sprzedany po prezentacji na kilku ówczesnych targach. Jury, któremu przewodniczył Carlo Felice Bianchi Anderloni z Carrozzeria Touring, składało się z ważnych osobistości świata motoryzacji.

Schumacher reklamuje Piaggio Aero

Michael Schumacher występuje w reklamie modelu P180 Piaggio Aero Industries, nazywanym „Ferrari niebios”. Marka Piaggio



Aero jest doskonale widoczna na daszku kasku kierowcy fabryki z Maranello. – „Cieszę się z tego - komentuje mistrz. – Uważam, że Piaggio Aero Industries, bardzo dobrze łączy typowy styl włoski z zaawansowaną technologią”.

Atlas objazdów

Wydawnictwo Domus we współpracy z Instytutem Geografii De Agostini zaprezentowało nowy atlas drogowy Włoch. Prezentuje on mniej znane drogi, dzięki



którym można ominąć krytyczne węzły autostrad. Pokazano w nim 18 tras wraz ze wskazówkami turystycznymi i praktycznymi, takimi jak na przykład numery policji drogowej na danym obszarze, czy częstotliwości stacji radiowych podających informacje o ruchu drogowym. Atlas, dostępny we Włoszech, przydatny jest przy planowaniu dalszych podróży.

Miniatury w magazynie

Giorgio Nada Editore wprowadził do sprzedaży „Miniauto & Collector” – nowy magazyn kwartalny dla kolekcjonerów miniatuerek samochodów. Wydawany jest w dwóch językach (włoskim i angielskim) i zawiera wiele ciekawych informacji. Przedstawia aktualności i historię miniatur, ich produkcję przemysłową oraz wyroby rzemieślnicze. Autorami artykułów są znani specjaliści z poszczególnych dziedzin i wielu korespondentów z zagranicy. Bliższych informacji o magazynie można zasięgnąć bezpośrednio u wydawcy: Giorgio Nada, e-mail: nadamail@worknet.it. ❀

Modele dla kolekcjonerów

Począwszy od tego numeru, będziemy przedstawiać w Quadrifoglio ciekawy świat modelarstwa, związanego oczywiście z marką Alfa Romeo. W rubryce poświęconej modelarstwu znajdzie się miejsce na nowinki rynkowe.

Przed kilkoma tygodniami pojawił się w sprzedaży model samochodu będącego bohaterem lat siedemdziesiątych, tzn. sedanu Giulia 1300 Super z roku 1970, wykonany w skali 1:18. Model wyprodukowany przez minichampas-Action, rozprowadzany jest przez Ripa Srl.

Jest to drugi model w skali 1:18 (pierwszym była Alfa 155 DTM z roku 1993), we wrześniu natomiast wejdzie do sprzedaży sławetny Spider wersja 1970, nazywany przez wszystkich po prostu Duetto. Naprawdę zaś nazwę tę nosił tylko samochód „Ośc Mątwy”. Model Spidera też będzie dostępny w skali 1:18.

Dla Giulii, modelu obejmującego niezliczoną ilość wersji, Ripa zapowiedziała na Boże Narodzenie wersję Carabinieri. Mamy nadzieję, że wersji będzie wiele, co pozwoli na uzupełnienie kolekcji Alfya na świecie. Jest ich bardzo wiele, zbieracze modeli Alfya Romeo ustępują liczbą tylko kolekcjonerom Ferrari.

Następne dwie nowości wśród modeli Alfya przewidziano na listopad i grudzień 2001 roku. Będą to trzydrzwiowa Alfa 147 i 156 Sportwagon (po raz pierwszy jako model), oba wykonane w skali 1:43. Ostatnią nowość na rok 2001 to cenny model Alfya 33 z roku 1968, w skali 1:43, mający szczegółowo odtworzony silnik.

Modelik Giulia Super, wersja 1970



Szczegółowe informacje na temat modeli Alfya Romeo można uzyskać pod adresem: gusass@iol.it.

Gianni G. Gusella

connection in movement

**Technologia
rozwija się szybko.
My posiadamy
narzędzia rozwoju.**

**Dzięki nam widzisz innych
i sam jesteś lepiej widoczny**

ROZWIĄZANIA DLA PRZEDSIĘBIORSTW

USŁUGI WYDAWNICZE I REKLAMOWE

WYDAWNICTWA TECHNICZNE

SYSTEMY BAZ DANYCH I DOKUMENTACJI



KOMUNIKACJA W PROMIENIU 360 STOPNI

Satiz Poland - ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała - Tel. +48 33 8132761 - Fax +48 33 8134176 - E-mail: satizpolska@fiat.com
Satiz S.r.l. Via Marengo, 32 - 10126 Torino - Tel. ++39 0116866487-592 - Fax ++39 0116866444 - <http://www.satiz.it>

 **SATIZmsx**
INTERNATIONAL

An MSX International Company

z *Juanem Josè Diaz-Ruiz*

Stawiamy czoła konkurencji

Juan José Díaz Ruiz, pracuje w sektorze motoryzacyjnym ponad trzydzieści lat. W Fiat Auto zajmuje od 2000 roku stanowisko dyrektora marketingu i handlu. W rozmowie z *Quadrifoglio* nakreślił strategię grupy Fiata na najbliższą przyszłość.

– Mówił Pan podczas salonu w Genewie, że w tym roku Grupa Fiata rozpoczęła bieg do nowego celu – ponownego wylansowania trzech stanowiących ją marek samochodów. Na jakim etapie jest realizacja tego zadania?

– W Genewie mówiliśmy o strategii Fiat Auto. Zaprezentowaliśmy samochody, które wylansujemy w ciągu tego roku. Są to modele

nowoczesne, konkurencyjne, bogate w rozwiązania techniczne wysokiej klasy, odpowiednie dla coraz bardziej wymagających klientów. Będą one atutem do realizacji naszego celu, czyli ponownego wylansowania trzech marek – Fiata, Lancii i Alfę Romeo i zapewnienia klientom satysfakcji z używania pojazdów noszących te marki. Strategię tę przekładamy już na konkretne działania.

– Prosimy o przykłady.

– W pierwszych dwóch tygodniach czerwca w Mediolanie odbył się największy Business Meeting w historii Fiat Auto. Uczestniczyło w nim ponad 6000 osób pochodzących z 25 krajów i reprezentujących 2180 dealerów. Rozmawialiśmy tam szczerze, jak przedsiębiorstwo z przedsiębiorcami, tłumacząc dealerom naszą wizję, ale również ryzyko, jakie stwarza dzisiejszy, wciąż zmieniający się rynek.

Zmiany nie dotyczą zresztą tylko motoryzacji. Jesteśmy w trakcie radykalnych transformacji, które dotyczą całego otaczającego nas świata. Wielki ekonomista i naukowiec Joseph A. Schumpeter nazwał ten proces spiralą kreatywnej destrukcji. Kreatywnej, ponieważ tylko ci, którzy umieją za-

reagować na zmianę, przetrwają i podążają wyzwaniu.

– Co jednak konkretnie się zmienia dla Was, producentów i sprzedawców samochodów?

– Przede wszystkim zmieniają się klienci. Żądają lepszej jakości i lepszych usług, również od marek full-liner. Poza tym, wskutek nowoczesnych technologii, którymi dysponują klienci, zmienia się sposób dokonywania zakupów.

– Mówi Pan o internecie?

– Internet daje nam możliwość porównania wielu produktów, bez konieczności wychodzenia z domu czy z biura. Dotyczy to również produktów motoryzacyjnych.

Dawniej, aby kupić samochód, klient odwiedzał 3 lub 4 dealerów, porównywał ich oferty. Teraz po informacji wystarczy wejść na internetową stronę producenta. ►

Alfa Romeo: marka i styl życia

Wszyscy jesteśmy świadkami sukcesu Alfy 147, a wcześniej jeszcze modelu 156 w wersjach limuzyna i Sportwagon. Dla marki Alfa Romeo oznacza to dobry okres – wzrost sprzedaży, który w nadchodzących latach powinien się co najmniej podwoić.

Cel jest w zasięgu ręki, a fabryka i dealerzy pracują nad jego urzeczywistnieniem. Atutem Alfego Romeo jest marka – znana na całym świecie, uważana za ekskluzywną, identyfikowana nie tylko z pięknymi i doskonałymi samochodami, ale również z pewnym stylem życia.

To wszystko się liczy. Za taką markę klienci są skłonni więcej płacić, niż za wyroby mniej sławnych konkurentów.

Znane firmy, np. Gucci czy Harley Davidson, które przeszły okres transformacji i ponownie odnoszą sukcesy, wykorzystują wszystkie elementy swojej sławnej przeszłości. Ostatnio

Harley objął prawami autorskimi nawet dźwięk swoich silników.

Również Alfa dysponuje majątkiem, na który składa się wielkie dziedzictwo i wizerunek marki na rynku. Wielkie dziedzictwo to: sukcesy sportowe, modele, które w każdych czasach wykorzystywały najnowsze osiągnięcia technologii oraz kreowały niepowtarzalny styl samochodów. To również wielkie osobistości, które stworzyły historię motoryzacji. Wizerunek zaś oznacza, że również i dzisiaj Alfa Romeo to marka ceniona na całym świecie.





Juan José Diaz-Ruiz

Dlatego statystyczna liczba wizyt u dealerów zmniejszyła się do 1,5.

Ale to nie tylko kwestia internetu. Coraz większego znaczenia nabierają również inne kanały sprzedaży. Wiele samochodów, przede wszystkim tych z segmentów średnio-wysokich, jest kupowanych bezpośrednio przez przedsiębiorstwa dla ich kadry kierowniczej. Dla niektórych modeli ten rodzaj sprzedaży stanowi jedną trzecią całości oferty handlowej.

Zdjęcia wykonano podczas Business Meeting Alfa Romeo w Mediolanie

– Jak stawicie czoła konkurencji?

– Zmieniają się klienci, technologie, kanały sprzedaży, a konkurencja staje się coraz bardziej agresywna. Dzisiaj liczy się przede wszystkim dobra obsługa. Ona decyduje o konkurencyjności firmy. Pozwala wzmocnić więź z klientami, tworzyć bazę klientów zadowolonych, wiernych, gotowych do zapłacenia dobrej ceny. To jest droga do sukcesu. Kto nią kroczy, nie tylko zdoła uciec przed spiralą destrukcji, ale podniesie swoją rentowność.

W skrócie: silna marka tworzy zadowolonych klientów. Aby ich zadowolić, potrzeba sieci profesjonalistów, zaś zadowoleni klienci nagradzają producenta i dealera w taki sam sposób: przywiązaniem do marki. ❀

Bianca Caretto

zdjęcia: SATIZ-LAPRESSE-LOBERA

«THIS IS HOW WE WILL BECOME A WINNING TEAM»

In an exclusive interview for *il Quadrifoglio*, Juan José Diaz-Ruiz, Head of Fiat Auto Marketing and Sales, explained why 2001 will be the year of a major upswing for the brands of the Group. «At the Geneva Motor Show - he says - we highlighted all the efforts dedicated to product development and to revising processes, we presented the cars we intend to launch. Forefront, competitive models packed with hi-tech solutions for ever more demanding customers. Our aim? Relaunch our three brands and offer customers a real *brand experience* at all Fiat, Lancia and Alfa Romeo dealers. The largest Business Meeting in Fiat Auto's history was held in June in Milan: over 6000 participants from 25 countries, for a total of 2180 dealers represented. We explained our vision to the dealers but also stressed the risks of today's market, increasingly exposed to new factors of change». Today the battle to acquire and retain customers is played out on the front of *customer satisfaction*. «A good service - continues Diaz-Ruiz - is our most important cutting edge: it makes it possible to forge a strong relationship, to create a platform of satisfied, loyal customers. Those who follow this road will boost their profitability. Briefly: a strong brand is the key to satisfied customers; to satisfy customers, you need a network of professionals and customers reward the brands and the dealers with their loyalty.





Uwolnij **moc**



Alfa **147**



Sport każdego dnia

W dziejach Alfey Romeo inicjał GTA znaczy wiele. Po raz pierwszy otrzymała go sławna Giulia Sprint, auta z tym symbolem zdobyły liczne sportowe laury. Teraz fabryka w Arese oznaczyła nim dwa swoje samochody – modele 156 i Sportwagon.

Sportowe sukcesy Alfey Romeo wiążą się z autami oznaczonymi inicjałem GTA. Zaczęto go stosować w 1965 roku. Po raz pierwszy symbol ten umieszczono na samochodach Giulia Sprint, przygotowanych do wyścigów przez spółkę Auto-delta. Wprowadziła ona liczne zmiany w silnikach i układach mechanicznych seryjnie produkowanych aut. Zmodernizowane w ten sposób pojazdy odnosiły sukcesy na torach wyścigowych. W 1967 roku Giulia GTA zdobyła mistrzostwo Europy.

Dziś, po upływie 36 lat, Alfa Romeo przedstawiła dwa następne auta opatrzone sławetnym inicja-

łem. Są to modele Alfa 156 GTA i Sportwagon GTA.

Samochody produkowane przez Alfę Romeo cenione są na świecie za swą urodę i walory sportowe. Sprawdzają się także w codziennej eksploatacji na szosach i ulicach miast, dostarczając swym właścicielom wiele radości z ich prowadzenia. Zalety te mają również Alfa 156 GTA i Sportwagon GTA, które dodatkowo zapewniają lepsze osiągi, zarówno pod względem prędkości maksymalnych, przyspieszeń, jak i trzymania się drogi oraz hamowania. Krótko mówiąc, podczas jazdy modelami GTA, kierowcy mogą czuć się niczym na torach wyścigowych.

Podobnie było niegdyś z Giulią Sprint GTA, którą reklamowano hasłem: „Jedno zwycięstwo dziennie samochodem na co dzień”.

Projektantom Alfey 156 i Sportwagon GTA, którzy mieli stworzyć sportowe auto dostosowane do codziennego użytku, nie wprowadzono żadnych ograniczeń. W Alfie 156 sedan, dokonali licznych zmian.

Zastosowano w niej po raz pierwszy silnik 3.2 V6 24V, wprowadzono zupełnie nową geometrię i ustawienie zawiesznień, znacznie mocniejszy układ hamulcowy, inny układ kierowniczy i skrzynie biegów (mechaniczną i Selesped o technologii wywodzącej się z F1), zmieniono koła.



W wyniku tych zabiegów powstał samochód o niecodziennych osiągnięciach, doskonałej dynamice i ogromnej łatwości prowadzenia. Jednocześnie nie zmieniono prawie pięknych linii modelu sedan i podstawowego modelu station wagon. Ingerencje w wygląd zewnętrzny ograniczono do kilku elementów, które podkreślić mają sportowy charakter modeli GTA.

Wszystkie zmiany stylistyczne wynikają z przekształceń technicznych nadwozia i części mechanicznych. Samochody są jest łatwo rozpoznawalne z zewnątrz, sprawiają wrażenie Alfę 156 bardziej „agresywnej”. Modele GTA są szersze, niżej zawieszone, mocno trzymające się drogi.

W przedniej części karoserii efekt ten osiągnięto, stosując poszerzone błotniki, mieszczące 17-calowe koła, a także przesuwając nieco na zewnątrz samochodu światła przeciwmgielne, co pozwoliło na odśrobnienie wlotów powietrza.

Stabilność auta przy dużych prędkościach zapewnia nowy zderzak w kolorze nadwozia, kończący się lekko zaznaczonym spoilerem. W wersji GTA prawie niezmiennione zostały boki karoserii. Zastosowano tu nieco inne listwy boczne, pełniące głównie funkcję estetyczną. Mają za zadanie połączyć ze sobą dwa szerokie błotniki.

Z częścią boczną samochodu dobrze harmonizuje tylny zderzak, i to mimo swoich okazałych rozmiarów. Z profilu auta jest ledwo widoczny, wyraźnie zaznacza się, gdy patrzymy na tył pojazdu. W porównaniu z modelem wyjściowym, tył Alfę GTA wydaje się całkowicie zmieniony w części dolnej, to znaczy od krawędzi bagażnika w dół. Najpoważniejszą innowacją jest zainstalowanie na zderzaku dużego skrzydła nazwanego „wyciągaczem”, które poprawia wskaźniki aerodynamiczne samochodu.



Franco Daria

YOUR EVERY DAY SPORTS CAR

Power and personality have always been among Alfa Romeo's dominant traits, similarly to all the victories carried off on tracks all over the world which have secured the brand both fame and success. Of the many sporting milestones that have marked Alfa Romeo's history, those with the GTA badge are remembered most vividly. The first was the Giulia Sprint in 1965 when Autodelta modified the engine and mechanicals of the basic version. Today, 36 years later, Alfa Romeo now proposes another car with the famous badge. Or rather two, the 156 GTA and the Sportwagon GTA. Cars that, as in the past, represent the maximum expression of the values of the Marque.

From the outside, the Alfa 156 has lost none of its distinguishing features, it simply gives the impression of being a “feistier” Alfa: wider, lower slung, more tightly “glued” to the road. The limited edition of Alfa 156 and Alfa Sportwagon, with 1.8 Twin Spark 16v and 1.9 JTD power units, specific trim such as the exclusive Seagull blue metallic paint, the painted miniskirts and the 16-inch light alloy rims, is now ready for more sophisticated drivers.

Dla tych, którzy chcą się wyróżniać

Dla kierowców, którzy chcą, by ich auto wyróżniało się wśród innych modeli Alfę Romeo, przygotowano serię limitowaną modeli 156 i Sportwagon, w wersjach silnikowych 1.8 Twin Spark 16v oraz 1.9 JTD. Limited Edition 2001 oferuje, obok wyposażenia charakterystycznego dla wersji Distinctive, skórzane pokrycia foteli, zagłówki i trzypunktowe pasy bezpieczeństwa ze zwijaczem, również w środkowym siedzeniu tylnym oraz możliwość instalacji telefonu GSM. Nadwozie pokryte jest metalizowanym lakierem w kolorze „Niebieski Gabbiano”, zastrzeżonym wyłącznie dla tej wersji samochodu. Ma też lakierowane listwy boczne, 16-calowe obręcze kół z lekkiego stopu i opony 205/55 Wr.



Alfa na Okruhu

Zgodnie z regulaminem jedna z siedmiu rund wyścigowego Pucharu Alfy odbywa się poza granicami kraju. Dlatego „Czerwony express” dotarł do stolicy Moraw. 16 i 17 czerwca polscy zawodnicy walczyli na słynnym torze zwanym Masarykuv Okruh.

Może on pomieścić nawet 100 tysięcy widzów i tytu tam przybywa, gdy na okruhu rozgrywane są imprezy najwyższej rangi, z mistrzostwami

świata w wyścigach motocyklowych włącznie. Na torze w Brnie występują od czasu do czasu polscy kierowcy, ale po raz pierwszy wystartowali tak licznie przed ro-



Robert Kisiel zadowolony z drugiego miejsca w Pucharze

kiem, podczas pierwszego Pucharu Alfa Romeo. Teraz przyjechali się ścigać w drugiej jego edycji. Dla Polaków jest to tor neutralny, nie faworyzujący nikogo.

Tylko pozazdrościć

Tor, położony w malowniczym terenie, jest trudny lecz bezpieczny. Swymi zjazdami i podjazdami przypomina nieco obiekt na Miedzianej Górze pod Kielcami. Ma jednak od niego znacznie więcej łuków i zakrętów, co prawda nie tak ostrych, więc podczas wyścigów średnia prędkość jazdy była znacznie wyższa.

Naszym południowym sąsiadom możemy tylko pozazdrościć urządzenia toru. W parku maszyn panuje idealny porządek. Każdy zespół ma swoje stanowisko, nikt nikomu nie blokuje przejazdu. Zaplecze techniczne toru dysponuje wszystkimi niezbędnymi urządzeniami: stacją paliw, sprzętem ratowniczym. No i krytymi bokсами w depo, czego nie ma ani w Poznaniu, ani w Kielcach.



Maciej Bekas:

To był ciężki wyścig, nie jesteśmy przyzwyczajeni do tak długiego dystansu. Gdy prowadziłem, cały czas czułem „oddech” kolegów, czyhających na mój błąd. Przydarzył mi się on na prawym zakręcie podczas 6 okrążenia. Wykorzystał to natychmiast Kisiel. Potem ja myślałem jak go „ugryźć”. Okazja nadarzyła się na lewym zakręcie. Zaryzykowałem, opóźniłem hamowanie i udało się. Od tego momentu pilnowałem się, by nie zrobić żadnego głupstwa. Robert i Artur bardzo naciskali, lecz jechali fair. Cieszę się z wygranej.

Na miejscu jest restauracja, a w godzinach wieczornych można nawet zająć do... winiarni. Z obszernego biura prasowego rozpościera się widok na całą prostą startową. Wyżej położony taras to idealne miejsce do obserwacji.

Kamery zainstalowane wzdłuż całego toru umożliwiają organizatorom śledzenie wydarzeń w każdym momencie trwania wyścigu. Dlatego natychmiastową reakcję sędziego może spowodować niewłaściwe zachowanie kierowców, stwarzanie przez nich ►



Otto Bartkowiak, były mistrz Polski udziela wskazówek synowi Marcinowi

Wyniki po trzech rundach (nieoficjalne)

1. Maciej Bekas	Automobilklub Polski	170 pkt.
2. Robert Kisiel	Automobilklub Polski	163 pkt.
3. Marcin Kaczmarek	Automobilklub Wielkopolski	161 pkt.
4. Artur Czyż	Automobilklub Wielkopolski	128 pkt.
5. Maciej Kaczmarek	Automobilklub Wielkopolski	96 pkt.
6. Maciej Tomaszewski	Automobilklub Polski	95 pkt.
7. Zbigniew Szmagierczak	Automobilklub Wielkopolski	72 pkt.
8-10. Małgorzata Serbin	Automobilklub Rzemieślnik	48 pkt.
Marcin Bartkowiak	Automobilklub Wielkopolski	48 pkt.
Cezary Czub	Automobilklub Wielkopolski	48 pkt.



Ostatnia kontrola samochodu

niebezpiecznych sytuacji, prowadzenie kolizji.

Zazdrościć można jeszcze jednego. Tak wielu wyścigów. W ciągu dwóch dni w Brnie odbyło się ich tyle, ile u nas niemal w ciągu całego sezonu. Były to: Międzynarodowe Mistrzostwa Czech, mistrzostwa Czech, runda Mistrzostw Strefy Europy Centralnej, runda Mistrzostw Europy Strefy Centralnej Formuły 3, Austriackie Challenge Samochodów Turystycznych. Ponadto rozegrano Puchary: Forda Fiesty, Forda Pumi, Formuły Ford, Narodowej Formuły 1400, no i oczywiście Puchar Alfę Romeo. W ciągu dwóch dni, nie licząc polskich uczestników Pucharu Alfę, startowało 91 kierowców.

Pierwsze niespodzianki

Regulamin rozgrywek Pucharu Alfę w Brnie różni się od zawodów polskich. Na Masarykovym Okruchu nie ma podziału na sprint

i wyścig główny. Zawodnicy startują tylko raz, za to na dystansie dłuższym, liczącym aż 90 kilometrów. Wymaga to świetnej kondycji zarówno kierowcy jak i auta.

Na sobotnim treningu przed wyścigiem pierwsze pole startowe wywalczył Maciej Kaczmarek – kierowca, który już w Poznaniu pokazał, na co go stać. Największym zaskoczeniem stało się dopiero dziewiąte miejsce Zbigniewa Szwagierczaka, a zwłaszcza fakt, że szybsza od niego okazała się 18-latką, Karolina Czapka.

Były wielokrotny mistrz Polski Otto Bartkowiak kręcił głową z niezadowoleniem, gdy dowiedział się, że jego syn Marcin zajmie dopiero 12 pole startowe. A przecież chłopak umie jeździć, udowodnił to zdobywając Puchar Megane. Niepocieszony był też Artur Czyż, ubiegłoroczny triumfator w Pucharze Alfę, dopiero na piątym miejscu. Dla niego, to dotkliwa prze-

grana. Kilku innych kierowców też przeżywało gorycz porażki. Wszyscy jednak liczyli, że podczas wyścigu sytuacja może się zmienić.

Walka o podium

Niedzielne zawody zaczęły się dramatycznie. Już na pierwszym łuku doszło do kolizji, która wyeliminowała z jazdy Sławomira Winkla. Potem jednak wyścig potoczył się bez przeszkód. Dość szybko prowadzenie objął Maciej Bekas, przed Robertem Kisiem, Maciejem Kaczmakiem i ubiegłorocznym zdobywcą Pucharu, Arturem Czyżem. Ta czwórka zaczęła uzyskiwać niewielką przewagę.

Potem na prowadzenie wyszedł Kisiel i wydawało się, że walka o miejsca na podium rozegra się wyłącznie między nim, Bekasem i Kaczmakiem. Dzieliły ich ułamki sekund. W końcówce błąd po-



Małgorzata Serbin prowadzi jedyną niebieską Alfę

pełnił Kaczmarek, wykorzystał to Czyż i wyprzedził go.

O zaciętości współzawodnicstwa świadczą czasy. Po pokonaniu 90 km różnica między pierwszym a trzecim zawodnikiem to tylko 1,175 sekundy! Pozostali dojeżdżali w kilku- i kilkunastosekundowych odstępach. Świetnie spi-

sały się Karolina Czapka (9 miejsce) i Małgorzata Serbin (10). Za nimi znalazło się aż dziesięciu mężczyzn. Szczególne powody do radości miała Karolina. Dla 18-latki był to pierwszy ukończony pucharowy wyścig. ❀

Andrzej Martynkin
zdjęcia: Mirosław Rutkowski
Andrzej Martynkin

FIA European Supertouring Championships

Dwie Alfy na czele

Od początku tegorocznych mistrzostw Europy samochodów superturystycznych (European Supertouring Championships) prym wiodą włoscy kierowcy startujący na Alfa Romeo w fabrycznym zespole Alfa Romeo-Nord-auto. Na czele klasyfikacji znaleźli się Nicola Larini i ubiegłoroczny mistrz, Fabrizio Giovanardi. Po wyścigach rozegranych 1 lipca na Hungaroringu ci znakomici kierowcy zamienili się miejscami.

W Euro STC oprócz Alf 156 Superourismo uczestniczą Audi, BMW, Hondy, Nissany, Peugeoty, Toyoty i Volvo. Obaj Włosi startujący na Alfach byli uważani za fawory-

tów, ale na torze nie ma pewniaków. W pierwszym wyścigu Larini dojechał do mety ostatni, bo „złapał gumę”. Wygrał Giovanardi, którego mocno naciskał Tarquini w Hondzie Accord.

W drugim wyścigu, gdy zgodnie z regulaminem zawodnicy startują w kolejności odwrotnej do zajętych miejsc, kandydatem na zwycięzcę wydawał się Larini. Zajmował przecież pierwsze pole. Długo prowadził, ale wyprzedził go Roberto Colciago na Audi A4 Quattro. Giovanardi dojechał trzeci. Dzięki temu, że zdobył punkty w obu wyścigach, objął prowadzenie w klasyfikacji indywidualnej. Zespołowo drużyna Alfa Romeo-Nord-auto zajmuje pierwsze miejsce.

Klasyfikacja po sześciu rundach

- | | |
|------------------------|----------|
| 1. Fabrizio Giovanardi | 382 pkt. |
| 2. Nicola Larini | 366 pkt. |
| 3. Gabriele Tarquini | 314 pkt. |





Żyję w zgodzie ze sobą

Dzieciństwo spędziła w Paryżu, mieszkała w Hiszpanii i Szwecji, studiowała w Wiedniu, a zawodowo realizuje się w Polsce.

– Ostatnio znacznie rzadziej widać Panią w telewizji. To celowy zabieg, czy też nie ma Pani pomysłu na siebie?

– Skłamałabym mówiąc, że w pracy czuję się zrealizowana od początku do końca. Inna sprawa, iż rzadko moje ambicje bywają zaspokojone. Teraz szukam pomysłu zawodowego, który mógłby mnie wciągnąć i zaangażować. Zakończyłam wiele projektów i mam czas na zastanowienie co robić.

– Co w takim razie zadowoliłoby Pani ambicje?

– Miałam okazję spróbować wielu różnych zajęć. Prowadziłam kameralne imprezy i wielkie festiwale, więc to mam za sobą. A w swoim zawodzie? Zajmowałam się sprawami gospodarczymi, publicystyką i robiłam wywiady ze znanymi ludźmi. Przygodo-

wywałam własne programy i reportaże, miałam cykliczne programy w „jedynce” TVP i w TV Polonia. A mimo to byłam odbierana jako prezenterka czytająca program. Teraz bardziej wybiórczo traktuję propozycje telewizyjne i pewnie dlatego występuję rzadziej. Jednak publicystyka (jestem przecież dziennikarką Agencji Publicystyki TVP), a w szczególności tematyka gospodarcza i polonijna pozostają w kręgu moich zainteresowań.

– Dzieciństwo spędziła Pani za granicą, przenosząc się z jednego kraju do drugiego. Jaki to miało na Panią wpływ?

– Na pewno ukształtowało mnie i moje podejście do życia. Urodziłam się w Warszawie, ale jako trzymiesięczne niemowlę wyjechałam z rodzicami do Francji. Dorastałam w samym centrum Paryża. Tam się wychowałam i chodziłam



do szkoły amerykańsko-francuskiej. Gdy po siedmiu latach wróciłam do Polski, znałam trzy języki. Polski – najgorzej, chociaż w domu mówiło się po polsku. Później mieszkałam jeszcze w Hiszpanii, Szwecji, Austrii.

Miałam bardzo zorganizowane dzieciństwo: dwie szkoły – jedna miejscowa, druga polska – i tenis, w którego zawodowo grałam od 10 roku życia. Ale najbardziej ukształtowało mnie to, że przy każdej przeprowadzce musiałam zaczynać wszystko od nowa i sprawdzać się w nowym środowisku. Często musiałam udowadniać, że umiem więcej niż się wszystkim wydaje. To mnie zahartowało.

Jeśli zaś chodzi o dom rodzinny – tata wpajał mi zasady, że w życiu powinienem liczyć tylko na siebie i, że nigdy nie wolno się poddawać. Mama z kolei mówiła mi o emocjach, uczyła wrażliwości i opowiadała o Polsce, a szcze-

gólnie o literaturze polskiej, którą bardzo kocha. Ponieważ przyjeżdżaliśmy tutaj przeważnie na święta, Polska długo kojarzyła mi się z Bożym Narodzeniem i ciepłem rodzinnego domu.

– Z którym z tych krajów dziś jest Pani najbardziej związana?

– Z Francją. Tam stawiałam swoje pierwsze kroki. Francuski był moim pierwszym językiem. Uwielbiam francuską piosenkę, jedzenie, no i oczywiście wino. W Paryżu czuję się dobrze i dla własnego komfortu muszę tam być co najmniej raz, dwa razy w roku. Kiedyś, żeby częściej tam jeździć, wymyśliłam dla TV Polonia cykliczny program realizowany we Francji.

Mam też mnóstwo sentymentu do Wiednia. Tam wkraczałam w dorosłe życie. Studiowałam, pierwszy raz mieszkałam sama, zaczęłam odpowiedzialne, dorosłe życie na własną rękę i zetknę-



łam się z modą, dzięki której trafiłam do telewizji.

– Dlaczego, mając do wyboru tyle miejsc na świecie, zdecydowała się Pani zamieszkać w Polsce?

– Właściwie nie chciałam tu wracać. Nie miałam tu nikogo, nie wiedziałam jak się znaleźć z moim wychowaniem i mentalnością. Zrobiłam to dla rodziców, którzy wrócili do Polski na początku lat dwudziestych. Wtedy w ludziach było dużo optymizmu i entuzjazmu związanego ze zmianami w kraju. Mnie on się również udzielił – przecież Polska była moją ojczyzną, a rodzice to patrioci jakich już niewielu. Przy okazji okazało się, że mogę kontynuować studia rozpoczęte w Wiedniu. Przyjechałam na próbę i jestem już ósmy rok.

– Wracając do sportu. Czego nauczył Panią tenis?

– Nauczył mnie wytrwałości i tego, żeby grać do końca, przełamywać swój ból, słabości. W sporcie nie można powiedzieć: „nie ►



z Agatą Konarską



chce mi się". Nie zdarzyło mi się zacząć dużego projektu – czy to zawodowego, czy osobistego – i zaniechać go w połowie. Od kilku lat przymierzam się do zrobienia doktoratu. Mam już temat, i wiem, że wreszcie go napiszę. Nie wiem, czy doktorat do czegokolwiek mi się przyda, ale chcę go zrobić dla własnej satysfakcji.

– Do wszystkiego podchodzi Pani tak ambicjonalnie?

– Raczej tak. Lubię wyzwania, bo pozwalają mi utrzymać wysoki poziom adrenaliny.

– Zwykle umawia się Pani na spotkania w eleganckich miejscach. Czy ich wygląd ma dla Pani znaczenie?

– Zdecydowanie tak. Zwracam uwagę na szczegóły. Chcę, by wszystko czym się otaczam było takie, jak lubię. Przywiązuję się do miejsc i rzeczy. Z każdej podróży

przywożę choćby drobiazg, z którym wiążą się jakieś wspomnienia.

– Domyślam się, że podobnie podchodzi Pani do kwestii swojego wyglądu?

– Szczerze mówiąc, nie do końca. Bardzo długo nie patrzyłam w lustro. I to dosłownie! Nie było dla mnie ważne, jak wyglądam, tylko co umiem. Teraz uważam, że mój strój jest wyrazem szacunku dla drugiego człowieka, miejsca, do którego przychodzę. Ale nie poddaję się presji mediów, które starają się wmówić kobietom jak powinny wyglądać i ile zarabiać, żeby nazywać się „kobietą sukcesu”.

– Od kilku lat jeździ Pani Alfą Romeo. Czym jest dla Pani samochód?

– Samochodami fascynowałam się zawsze. Jako mała dziewczynka zbierałam „żelazniaki”, kiedy byłam starsza, chodziłam na wystawy i salony samochodowe. Do dziś rozpoznam na ulicy każdą markę i model samochodu.

Jako 17-latką zrobiłam prawo jazdy. Uwielbiam prowadzić, szczególnie auta sportowe. Miałam już chyba z 10 samochodów, zaś tych, które testowałam nie liczę na pewno. Samochód to po prostu mój dom. Wożę tu maskotki, a także ubrania, gazety, kosmetyki – wszystko, co mi jest potrzebne w ciągu całego dnia.

Alfy Romeo są samochodami, które mają w sobie to coś, za co się je kocha, a poza tym ten włoski niepowtarzalny design...

Jeżdżę Alfą już prawie cztery lata. Najpierw to był model 156, dziś

166 z silnikiem 3.0 l wersja super. To naprawdę komfortowy, a przede wszystkim bezpieczny wóz. Gdyby nie Alfa, to pewnie byśmy dziś nie rozmawiali. W ubiegłym roku miałam bardzo poważny wypadek samochodowy – czołowe zderzenie na Trasie Katowickiej. Wyszłam z niego bez szwanku.

– Jaki jest styl życia Agaty Konarskiej?

– Szybki, a moim sukcesem jest to, że jestem niezależna i chyba nieźle zorganizowana. Codziennie przez godzinę lub półtorej gram w tenisa. Nie potrafię wysiedzieć w Warszawie dłużej niż dwa tygodnie. Na moje ukośne podróże w najbardziej egzotyczne zakątki świata mogę wydać każde pieniądze. Lubię zmiany, nowe wyzwania, a najprościej mówiąc – ciągle mnie gdzieś nosi.

– Skąd bierze Pani siłę i energię na zmagania z tymi wszystkimi wyzwaniami?

– Powiem coś, co panią zaskoczy: czasami przegrywam. Mam swoje zasady. Staram się żyć według dekalogu tak, by nikogo nie krzywdzić i nie robić niczego wbrew sobie. Zdarza mi się znajdować w sytuacjach, zarówno zawodowych jak i prywatnych, w których mogę tylko walić głową w ścianę, bo aby przez nią przejść, musiałabym złamać swoje zasady. Przegrywam więc wtedy, ale żyję w zgodzie ze sobą i stąd czerpię siłę na przyszłość. ❀

rozmawiała: Alicja Szewczyk
zdjęcia: Karina Łopieńska,
M.Gmitruk/Forum

Zadbaj o **bezpieczeństwo**



Alfa **147**

Najpiękniejsze

Giulietta spider zaprojektowana przez Pininfarinę pokonała angielskie samochody sportowe. Od blisko pół wieku roadstery Alfę Romeo zachwycają kierowców w Europie i Ameryce, a nawet bywają „gwiazdami” filmowymi.



Spider 1600 Duetto, 1966 r.

Triumph, Jaguar, MG – te trzy angielskie marki stanowiły w latach pięćdziesiątych potęgę. Tylko one liczyły się wśród samochodów sportowych. W najmodniejszych wówczas kabrioletach fotografowały się słynne



Giulietta Spider 1955 r.,
prototyp z muzeum
w Arese

„pająki” **Alfy**

gwiazdy, m.in. uwielbiana przez kinomanów Audrey Hepburn. Relacje z rajdów Monte Carlo, zamieszczane w gazetach i w kronikach filmowych, pokazywały znane osobistości, które mimo zimowej aury paradowały w modnych angielskich roadsterach.

Jedynym sposobem na pokonanie Anglików było skonstruowanie jeszcze atrakcyjniejszego sportowego auta. W Alfie Romeo, która właśnie wprowadzała na rynek nowy model o nazwie Giulietta, postanowiono uzupełnić gamę tych samochodów wersją „spider” (dosłownie – „pająk”, tak we włoskiej nomenklaturze oznaczana jest karoseria typu roadster). Jego zaprojektowanie i wykonanie modelu powierzono Pininfarinie, uznawanemu już wówczas za mistrza w dziedzinie stylistyki samochodowej.

Była to trafna decyzja. W 1955 roku Battista Pininfarina zaprezentował zbudowany na podwoziu Giulietty pojazd z karoserią o nowatorskich kształtach, mogący śmiało konkurować z angielskim roadsterem MG B, nie tylko we

Włoszech, lecz również na rynku amerykańskim.

Pod względem aerodynamicznym Giulietta Spider była znacznie lepsza od MG. Miała niższy, bardziej pochylony ku ziemi przód, a jej maska stanowiła stylistyczną całość z przednią atrapą i firmowym znaczkiem Alfy Romeo. Na bokach, w dolnej części atrapy, znajdowały się dwa wloty powietrza w kształcie stylizowanych listków koniczyny. W ten sposób Pininfarina nawiązał do pomysłu Nuccio Bertone, który w modelu sedan wykorzystał motyw czterolistnej koniczyny.

Kształt tylnej części samochodu był również opływowy. Pod obniżającą się ku ziemi klapą, znajdowało się jednak wystarczająco dużo miejsca na stworzenie dość obszernego bagażnika. Dwa tylne błotniki wystawały poza karoserię, zgodnie z ówczesną amerykańską modą.

Te stylistyczne elementy wprowadziły nowy standard do włoskich modeli spider (także Lancia zleciła Pininfarinie stworzenie

otwartej wersji modelu wywodzącego się z Aurelii). Spowodowały odrzucenie stosowanych dotychczas praktycznych rozwiązań konstrukcyjnych, takich jak wysoki tył pojazdu, półokrągła szyba przednia, czy siedzenia umieszczone w podłodze. Ważniejsze od nich stały się względy estetyczne i możliwość podróżowania samochodem z otwartym dachem.

Patrząc na ówczesne spidery Alfy Romeo i porównując je ze współczesnymi, można zauważyć, że niektóre z dawnych rozwiązań zostały zmienione ze względów aerodynamicznych. Korekty polegające na podniesieniu części tylnej auta i obniżeniu siedzeń nadały obecnie produkowanym spiderom stożkową linię. Dzięki niej fryzury pasażerów pozostają nienaruszone nawet przy bardzo szybkiej jeździe.

Wróćmy jednak do Giulietty Spider. Odniosła ona natychmiastowy sukces, nie tylko w Europie. Zauważyło ją również kino amerykańskie. Alfa Spider podkreślała urok Gary Granta jako zdobywcy ►



Giulietta Spider 1955 r.

niewieścich serc i uwodziciela w filmie „Polowanie na złodzieja”.

Linia nadwozia Giulietty przez lata prawie się nie zmieniała, w kolejnych wersjach tego modelu montowano różne silniki. I tak, kolejno w latach 1961 i 1962 pojawiły się Spider i Spider Veloce trze-



2600 Spider, 1962 r.

kiej serii, które w 1962 roku zostały zastąpione przez Giulie 1600 w wydaniu „normalnym” i Veloce (szybkim). Nadwozie tej ostatniej wersji auta posiadało sztuczny wlot powietrza na klapie – jedyny element, który w widoczny sposób odróżniał ją od poprzednich serii.

Sukces na rynku amerykańskim przyczynił się do powstania spiderów o bardziej wyrazistych liniach nadwozi i w silniejszych wersjach silnikowych. Produkcję nowego modelu 2000 Spider (108 KM) powierzono mediolańskiej fa-

bryce Touring, która wykonała 3459 sztuk tego modelu, co, jak na tamte czasy, było wynikiem bardzo zadowalającym. Umocniona tym sukcesem Alfa Romeo wprowadziła na rynek model 2600 Spider, produkowany również przez fabrykę Touring, który dzięki swojemu silnikowi o mocy 145 KM był w stanie osiągnąć prędkość 200 km na godzinę. W wyposażeniu samochodu, oprócz zwijanego dachu, był również hard top z blachy.

Dopiero rok 1966 przyniósł zmiany stylistyczne spiderów, pilotowane osobiście przez Battistę Pininfarinę. Nowy model otrzymał oficjalną nazwę Duetto, wyróżnioną w konkursie rozpisany przez fabrykę dla określenia ewolucji Alfę spider. Bardziej znany był jednak pod zwyczajową nazwą „Ośc mątwy” (osso di seppia). Wyróżniał się symetryczną formą tylną i przednią części karoserii oraz opływowymi kształtami zderzaków, nawiązującymi do linii Jaguara E, uważanego wówczas za „króla piękna”.

Model ten został wyprodukowany w 6325 egzemplarzach. Sprzedaż na rynku amerykańskim ułatwiło pojawienie się tego samochodu w filmie „Absolwent” z Dustinem Hoffmanem w roli głównej. Dzięki filmowi oraz pochodzącej z niego piosence „Mrs Robinson”, w wykonaniu Simona i Garfunkela, Alfa stała się bardzo modna wśród ówczesnej młodzieży, uważającej do tej

pory Mustanga za szczyt swych samochodowych ambicji.

Duetto, którego produkcja zakończyła się w roku 1969, ustąpił miejsca Spiderowi 1750 Veloce, rozwijającemu dzięki silnikowi o mocy 114 KM prędkość do 190 km/h. W modelu tym zastosowano wiele nowości technicznych w napędzie, sterowanym hydraulicznie sprzęgle, korektorze hamowania na tylnej osi i samoblokującym mechanizmem różnicowym ZF, dostępnym na zamówienie. Silnik o pośrednim wtrysku odniósł wielki sukces w Stanach Zjednoczonych. Wyeksportowano tam 4027 sztuk tego modelu.

Powodzenie Spidera na rynku włoskim zapewniła mu wersja z silnikiem o pojemności 1290 cm³ i mocy 88 KM, nazwana Spider 1300 Junior. Posiadała ona nadwozie Duetto. W roku 1969 doszła jeszcze wersja 1750 Veloce, w której nastąpiła widoczna zmiana w linii nadwozia. Jego ucięty tył zwiększył pojemność bagażnika i zmienił kierunek przepływu powietrza. Dzięki temu samochód był lepiej dostosowany do jeżdżenia z dużymi prędkościami. Model ten wyposażano w wiele wersji silnikowych, nazywanych 2000 Veloce (lata 1971-77 i 1975-82), do których doszła, w latach 1971 i 1982, wersja 2.0i.

Linia Alfę Romeo Spider, zaprojektowanej jako Duetto, przez lata zmieniała się tylko nieznacznie, dostosowując się do wymagań kolejnych mód. W roku 1983 wprowadzono pewne korekty w części

przedniej auta (nowa maska i nowy kształt zderzaków z całkowitym wyeliminowaniem opływowych kształtów w okolicach świateł) i w części tylnej (nowe zderzaki i krawędź ściętego tyłu) oraz zastosowano nowe zespoły napędowe – silniki 1.6 i 2.0, o mocach 104 i 128 KM. Zmieniano też i udoskonalano wersje wyposażenia, aktualizowane aż do roku 1990.

Wówczas przeprowadzono ostatni restyling auta, zaprojektowany jak zawsze przez Pininfarinę. Karoseria, z której znikły niemal pozostałości modelu Duetto, była charakterystyczna dzięki linii tylnej wozu, odzwierciedlającej ewolucję stylistyczną zachodzącą w tamtych latach, wyrażającą się przede wszystkim w opływowych zderzakach i poziomych światłach, zajmujących całą powierzchnię tylnej części auta. W tej wersji Spider Alfa Romeo, wyposażona w silniki 1.6, 2.0i, 2.0i cat., produkowana była do roku 1995.

Podczas salonu samochodowego w Genewie na stoisku Alfa Romeo zaprezentowano wówczas model Spidera, wyraźnie różniącego się od coupé. Auto otrzymało aerodynamiczną, „stożkową” linię z podwyższonym tyłem i opadającym przodem, wyposażonym w okrągłe światła. Jego maska stanowi jedną z pokryw silnika o dwóch widocznych „żyłach” łączących przód auta z podstawą przedniej szyby. Dzięki funkcji roll-bar, jest ona przedłużona ponad głowy pasażerów. Dwa wystające zagłówki i bagażnik znacznie wyż-



Spider 1600 Duetto, 1966 r.

szy od linii pasów sprawiają, że osobom jadącym nowym Spiderem zupełnie nie przeszkadzają podmuchy powietrza.

W wersjach aktualnie produkowanych, tzn., 2.0i 16V Twin Spark L i 3.0i V6 24V L, „spider w stylu włoskim” nadal pozostaje przedmiotem pożądanym nie tylko ludzi młodych, ale i tych, którzy nie zapomnieli emocji przeżywanych w młodości dzięki modelom Giulietta i Duetto.

Nowy model Alfego Spider powstaje pod kierunkiem Andreasa Zapatinasa, szefa Centro Stile Alfa Romeo. Co do wyglądu auta nie ma żadnych przecieków, także dlatego, że projekt ten stanowi dla firmy olbrzymie wyzwanie. Dla Alfa Romeo priorytetem i sprawdzianem prestiżu jest rynek amerykański. Wszyscy czekają w jaki sposób podbije go Zapatinas. ❀

*zdjęcia: ARCHIVIO STORICO
ALFA ROMEO*

Dwie specjalne serie

W drugiej połowie maja rozpoczęła się sprzedaż sześciuset Spiderów i Alfego GTV Limited Edition. Są to samochody wersji silnikowej 2.0 Twin Spark 16V, o specjalnym wyposażeniu.

Spider, obok elementów występujących w wersji 2.0 TS 16V, posiada elektrycznie zamykany dach, wyposażenie wnętrza Blu Style lub Red Style

z chromatycznymi wykończeniami, lakier metalizowany, a także dwie poduszki powietrzne. Koła mają 17-calowe obręcze z lekkich stopów i opony 225/45.

GTV 2.0 TS 16 V Limited Edition, oprócz bogatego wyposażenia seryjnego tej wersji, posiada także wnętrza Elegant, dwa airbagi, centralny zamek, radio i czytnik CD, metalizowany lakier. W aucie zastosowano również 17-calowe obręcze ze stopu i opony 225/45.



NA ŚWIECIE

Nowy Jork

**Cały świat
w jednym
mieście**

Koktajl ras i narodowości. Walka o sukces. Nowy Jork – najbardziej kosmopolityczna z wielkich metropolii świata – przeżywa okres rozkwitu.

Zamknijcie oczy i wyobraźcie sobie, że jedziecie tak-sówką. Jeżeli kierowca zapyta się was: „Donde vamos?”, pomyślcie, że jesteście w Madry-

litym banałem. Jednak w ostatnich latach tak właśnie jest. Amerykański boom ekonomiczny, którego centrum znajduje się na Wall Street, polityka zwalczająca przestęp-



FOT. PAOLO VANNINI

cie lub Mexico City. Wystarczy jednak spojrzeć za okno. Sięgające nieba wieżowce nie pozostawiają żadnych wątpliwości – jesteśmy w Nowym Jorku, najbardziej kosmopolitycznym mieście świata.

Stwierdzenie, że najbardziej znana metropolia ciągle zmienia swoje oblicze, wydaje się pospo-

cość według wprowadzonej przez burmistrza Rudolpha Giulianiego zasady „zera tolerancji”, przyczyniły się do metamorfozy Nowego Jorku, którą dziennik „USA Today” określił jako „urban renaissance”, czyli odrodzenie miasta.

Zmiany są widoczne w wielu dziedzinach. Najbardziej zna- ►

**Alfa 166 przed
Muzeum
Guggenheima**

**Najbardziej znany widok
„Wielkiego Jabłka”**

FOT. SATZILA PRESSE/NORRIS

czący sygnał to wzrost demograficzny. Liczba mieszkańców Nowego Jorku przekroczyła po raz pierwszy 8 milionów, przy czym odnosi się to wyłącznie do pięciu wielkich dzielnic miasta – Manhatanu, Queensu, Bronxu, Brooklynu i Staten Island. Jeżeli dodamy do tego okręgi peryferyjne, wzrośnie ona do ponad 20 milionów.

Zmienia się również demograficzny obraz miasta, przede wszystkim dzięki ludności pochodzenia latynoskiego i azjatyckiego. Latynosi, grupa nabierająca coraz większego znaczenia, stanowi już ponad 30% wszystkich mieszkańców Nowego Jorku, a jej napływ można porównywać do imigracji z Europy na początku dwudziestego wieku. Według spisu ludności, przeprowadzonego przez Statystyczny Instytut Federalny, przybywa tu rocznie ponad milion nielegalnych imigrantów. ►

**Jedna z licznych
kawiarenek
internetowych**



FOT. LA PRESSE



FOT. SATIZ/LA PRESSE/NORRIS



Nowy Jork z lotu ptaka

150 tysięcy mieszkańców pochodzi z Dominikany, 107 tysięcy z Rosji, 83 tysiące z Chin, 45 tysięcy z Jamajki. W niektórych szkołach uczniowie wywodzą się z 80 krajów świata, co zmusiło władze miejskie do ogłoszenia naboru nauczycieli z pięciu kontynentów.

Wzrost demograficzny oczywiście nie mógł pozostać bez wpływu na rozwój miasta. Po latach załamania, kiedy to klasa średniowyszsza uciekała na jego peryferie, a ściśle centrum popadało w coraz większe zaniedbanie, teraz powraca ono do życia. Harlem, to dzisiaj adres nowego biura byłego prezydenta Billa Clintona, reżyser Spike Lee oraz wielki mistrz koszykówki Magic Johnson są jednymi z ważniejszych akcjonariuszy centrum handlowego pomiędzy 125 ulicą a Broadwayem. Obszar Wall Street, który dawniej nocami stawał się wyludniony, przekształcił się w rejon mieszkaniowy.

Powstają nowe modne dzielnice. Wyszedł z mody znany „trójkąt” za Canal Street – Tribeca. Stał się za bardzo popularny i najbardziej wyrafinowani nowojorczycy odwrócili się od niego plecami. Artysty opuścili Soho, uważając je za miejsce zbyt turystyczne.

Ludzie sukcesu tylko okresowo wpadają do Nowego Jorku, pojawiając się tu z okazji wystaw i wydarzeń wielkiego świata. Natomiast kto jeszcze o sukces walczy, na mieszkanie tutaj nie może sobie pozwolić. Wybiera więc „Dumbo” (skrót od Down Under the Manhattan Bridge Overpass) na wy-

To trzeba zobaczyć

W takiej metropolii jak Nowy Jork bardzo trudno jest wskazać najważniejsze wydarzenia z życia miasta. Ale wśród wielu uroczystości i imprez godnych uwagi w najbliższych miesiącach polecamy:

- 13-23 września – San Gennario Festival, spotkanie w samym sercu Little Italy pomiędzy Mulberry Street a Canal Street;
- 8 września – Columbus Day wraz z paradą przez najważniejsze aleje miasta;
- 4 listopada – Maraton, największy bieg miejski świata.

Lato świętujemy w Lincoln Center, gdzie odbywa się słynny „Summer Festival”, organizowany już po raz 35. W tym roku rozpocznie się 30 lipca całą serią widowisk tanecznych, koncertów artystów pochodzących z całego świata.

Miłośnicy tenisa nie mogą pominąć US Open od 27 sierpnia do 9 września. Jest to jedna z największych rozgrywek Wielkiego Szlema obok Wimbledonu, Roland Garros i Australian Open.

Od 23 listopada do 24 lutego 2002 roku The Brooklyn Museum of Art, który posiada jedną z najważniejszych kolekcji sztuki egipskiej, organizuje wystawę Eternal Egypt z wieloma eksponatami pochodzącymi z The British Museum w Londynie.

W Metropolitan Museum of Arts do 20 sierpnia będzie otwarta wystawa bogatego zbioru malowideł chińskich z kolekcji Roberta H. Ellswortha, a do 6 stycznia 2002 roku – wystawa hiszpańskiej rzeźby i sztuki dekoracyjnej z XVI-XVII wieku.



FOT. DIGITAL STOCK



Wejście do wielkiego magazynu Macy's

brzeżu East River, czekając, aż zostanie zauważony przez świat artystyczny.

Nie traci natomiast pozycji Times Square, jeszcze kilka lat temu „brama” do dzielnicy czerwonych latarni, a obecnie siedziba nowej finansjery, której życie toczy się w ścisłym powiązaniu z internetem i wskaźnikami nowojorskiej giełdy. Nowojorscy finansiści zarobili w ostatnich latach około 80 miliardów lirów na akcjach. Ta góra pieniędzy nie mogła oczywiście pozostać bez wpływu na ceny mieszkań, które w Manhatanie średnio kosztują 20 milionów lirów za metr kwadratowy oraz na wysokość podatków miejskich. Są znacznie wyższe niż we wszystkich metropoliach amerykańskich, nawet w kalifornijskim Beverly Hills.

Na ulicach rządzą nowi dyktatorzy stylu „urban-chic”, którzy naśladują gastronomiczny gust Terence’a Conrana, angielskiego guru wyrokującego o eleganckim stylu życia. Niedawno otworzył on ogromne centrum gastronomiczne (9The Terence Conran Shop,

409 East 59th Street), wzorujące się na dawnych francuskich braseriach i tradycyjnych smakach etnicznych dzielnic miasta.

Miejsca, gdzie bywają ci, którzy się liczą, nieustannie się zmieniają. Teraz najmodniejsze są bar-gourmet Paninoteca (250 Mulberry Street) lub Risotteria (270 Bleeker Street), to dowód, że styl Made in Italy nadal odnosi sukcesy. Luksus i ekstrawagancja króluje również w nowych modnych hotelach, takich jak np. sieć „W” (adres internetowy www.starwood.com) urządzonych w stylu „hi-tech” z podłączeniem do internetu i firmową bielizną pościelową.

Jest jednak i inny Nowy Jork, którego też warto zasmakować – najlepiej w niedzielę rano, na trawniku Central Park, czytając najnowsze wydanie „New York Times”. Delektując się chłodnym powiewem znad oceanu, możemy z daleka podziwiać miasto, jeszcze leniwe i milczące. Ten „cały świat w pigułce” niedługo obudzi się i znów zacznie żyć w swoim szalonym, fascynującym tempie. ❀

NEW YORK THE WHOLE IN A CITY

Close your eyes and imagine that when you open them again you are in a taxi. If the driver asks you "Donde vamos?", you obviously jump to the conclusion that you must be in Madrid or Mexico City. Wrong. A quick glance out of the window and the towering skyscrapers of the city soon dispel any doubts: welcome to New York, the most cosmopolitan city in the world. A kaleidoscope, a cocktail of races, emotions, of constantly-changing sensations. That the most famous American city continues to change at lightning speed is an overworked stereotype. The long wave of the American economic boom, whose shock waves fan out from Wall Street, and the Mayor, Rudolph Giuliani's "zero tolerance" crime-prevention strategy have helped to trigger a metamorphosis, a new urban renaissance. After the mass defection of the medium-high class families towards the suburbs, with consequent downgrading of the old districts of the city, there is now an inversion of trend, promoted in particular by Hispanics and Asians. A Federal Statistics Institute census talks of more than one million legal arrivals each year. The soaring increase in the population has had inevitable repercussions on the city and neighborhoods that were derelict until just a few years ago are now teeming with new life. Former President Bill Clinton has decided to set up his new office in Harlem; movie director Spike Lee and Magic Johnson, the great basketball champion, are among the first shareholders of a shopping center between 125th Street and Broadway. The area around Wall Street, once completely deserted at night, has ►

Kiedy Duetto zdobył Amerykę

Dzięki licznym emigrantom włoskim Alfę Romeo znano w Stanach Zjednoczonych już w latach dwudziestych i trzydziestych. Sukcesy marki i wyczyny jej kierowców – przede wszystkim Tazio Nuvolari – były dla Amerykanów symbolem odwagi, dominacji na polu motoryzacyjnym i sportowym.

Legendę Alfę Romeo na amerykańskim rynku zapoczątkowały jednak zawody zorganizowane 12 października 1936 roku, w rocznicę odkrycia Ameryki. Wystartowała w nich firmowa drużyna fabryki w Arese. Należeli do niej Nuvolari, Brivio i Farina.

Wyścig miał długą tradycję w świecie samochodowym, bo po raz pierwszy odbył się w 1904 roku. Zawody rozgrywane w 1936 roku zorganizował miliarder William K. Vanderbilt, magnat statków parowych i kolei żelaznych. Odbyły się na nowym, zbudowanym w ciągu zaledwie stu dni, pasie wielkiego toru samochodowego w Roosevelt Field, położonym w odległości 40 kilometrów od Nowe-

go Jorku i kilka kroków od pola startowego, z którego w 1927 roku Lindberg wyruszył na swój słynny przelot nad Atlantykiem do Paryża.

Trasa była trudna, szutrowa z 16 zakrętami pod ostrym kątem. Długość okrążenia wynosiła prawie 6,5 kilometra. Należało je pokonać 75 razy, co daje w sumie 483 kilometry (trzysta mil). Na poboczu trasy kibicowało zawodnikom przynajmniej dwieście osób (opłata za miejsce na trybunie wynosiła 28 dolarów, miejsce stojące kosztowało 2,75 dolara).

Nuvolari nie rozczarował swoich kibiców. Na 12-cylindrowej Alfie Romeo Tipo C wygrał wyścig w wiel-

kim stylu, pokonując 300 mil w 4 godziny 32 minuty i 44 sekundy, osiągając średnią prędkość 106,10 km/h. Drugie miejsce zdobył, z dwunastoma minutami straty, Wilmille na Bugatti, trzeci był Brivio.

Sukces był ogromny. O Alfie Romeo pisały z entuzjazmem najważniejsze amerykańskie gazety. Nuvolariemu nadano przydomki „szatana prędkości”, „ludzkiej strzały”, „demonia diabłów”, „niepokonane-



go kowboja wyścigów samochodowych”. Za to zwycięstwo otrzymał od Georgea Vanderbilt, wnuka Williama, srebrny puchar wysokości 78 centymetrów, ważący 14 kilogramów oraz czek na bajeczną sumę 32 tysięcy dolarów.

Alfa Romeo zaznaczyła jednak silniej swoją obecność na rynku amerykańskim dopiero po wojnie. W 1955 roku importer sprowadził do Stanów Zjednoczonych 600 samochodów Giulietta Spider. Auta o sportowym charakterze bardzo przypadły Amerykanom do gustu i szybko zaczęły odnosić handlowe sukcesy. W 1958 sprzedaż Giulietty

Spider wzrosła o 35%, a na okładce prestiżowego czasopisma „Look” zaprezentowano ją wśród najchętniej kupowanych samochodów tamtych lat: Jaguara XK 150, Mercedesa 190 SL, MG A, Triumph TR3 i Chevroleta Corvette.

W tym samym roku powstał „Alfa Romeo Owners Club” założony przez Bruce Younga.

W latach sześćdziesiątych samochody takie jak Giulietta,

Giulia Ti, Giulia Coupé 1750 GT Veloce, TZ i GTA, wyposażone w różne silniki, zwyciężały w amerykańskich wyścigach, zarówno na słynnym torze w Sebring, jak i w kilkudziesięciu zawodach lokalnych.

W 1966 roku został wylansowany model Spider 1600 Duetto, który osiągnął bardzo dobre wyniki handlowe. Prezentacja tego samochodu w Nowym Jorku do dzisiaj pozostaje arcydziełem organizacji i dbałości o wizerunek marki. 11 maja w amerykańskich chrzcinach Duetto uczestniczyło około 1300 osób – przedstawicieli świata przemysłu, polityki, mody, sztuki i kultury.

Słynna sopranistka Anna Moffo wylosowała samochód, który otrzymała amerykańska modelka Heidi Gover.

Sukces handlowy modelu Spider 1600 Duetto został ukoronowany filmem „Absolwent”, w którym młody człowiek grany przez Dustina Hoffmana otrzymał od ojca w prezencie za ukończone studia czerwone Duetto. Niezawodność tego samochodu pozwoliła bohaterowi filmu na kilka spektakularnych wyczynów na drogach Los Angeles.

Tymczasem Alfa Romeo stała się częścią amerykańskiego rynku. W 1968 roku samochody 33/2

Sport Prototipo zdobyły dwa pierwsze miejsca w swojej klasie w wyścigu 24 Godziny w Daytona. Amerykański kolos General Electric w kampanii reklamującej swoje wyroby dla przemysłu motoryzacyjnego wykorzystał model Alfa Giulia Coupé 1750 GT Veloce.

Lata siedemdziesiąte to dobre wyniki modelu Spider w wersjach 1750 i 2000 Veloce. On również pojawił się w filmie „Układ” Elia Kazana z Kirkiem Douglassem. Dobrze sprzedawały się modele 2000 Berlina i GT Veloce, a pod koniec dziesięciolecia Alfetta 2.0.

Alfa Romeo nadal odnosiła sukcesy sportowe. Najważniejsze to zwycięstwo modelu 33 Prototipo w Sebring oraz zdobycie Gran Premio w Stanach Zjednoczonych przez bolid Brabham-Alfa Romeo ze Stuckiem za kierownicą. Do wzmocnienia wizerunku marki w Stanach Zjednoczonych przyczyniły się również dwa mistrzostwa świata w klasie sportowej prototypów, w 1975 i 1977 roku, zdobyte na modelach 33 TT12 i 33 SC12.

Na początku lat osiemdziesiątych Alfę Romeo odnosiły sukcesy w wyścigach Formuły 1. Dwukrotnie zajmowały Pole Position – w 1980 roku w wyścigu Gran Premio USA rozgrywanym w Watkins Glen (kierowcą był Bruno Giacomelli), a w 1982 roku w Long Beach, z Andream De Cesarisem za kierownicą.

Do sprzedaży wchodziły kolejne modele Alfę Romeo: Alfetta GTV 6 2.5, Spider w wersji 2000 po restylingu, a w 1986 roku – „Graduate”, „Quadrifoglio”, „Veloce”. W 1985 roku została wylansowana Alfa 75 2.5 „Quadrifoglio verde”, następnie Alfa 75 Milano z wyposażeniem Quadrifoglio Argento, Oro e Platino oraz wersja Verde 3.0i z trzylitrowym silnikiem.

Były to dobre lata dla Alfę Romeo w USA. Spider miał swój usta-



Reklama General Electric z 1968 r.

bilizowany rynek, sukces odniosła Alfa 75. Jej sprzedaż, we wszystkich wersjach, osiągnęła 12 tysięcy egzemplarzy.

W 1989 roku została podpisana umowa z Chryslerem na sprzedaż Alfę 164 w Stanach Zjednoczonych. W tym samym roku Alfa Romeo zaczęła uczestniczyć w Formule Indy, wyścigach będących amerykańskim odpowiednikiem Formuły 1. W bolidzie zbudowanym na podwoziu March, wyposażonym w 8-cylindrowy silnik o układzie V, mającym pojemność 2648 cm³ i moc ponad 700 KM, za kierownicą zasiadał Roberto Guerrero.

Początek lat dziewięćdziesiątych to sprzedaż Alfę 164 w trzech wersjach sportowych. Wszystkie miały silniki 6C w układzie V o pojemności 2959 cm³ z katalizatorem. Wprowadzono też na amerykański rynek model Spider po restylingu, wyposażony w silnik 2.0i z katalizatorem.

Alfa nadal uczestniczyła w Formule Indy. W 1990 roku model Lola T9000 prowadził Roberto Guerrero, rok później kierowcą modelu Lola-Alfa 9100 był Danny Sullivan. Jednak wysokie koszty eksploatacji bolidów i brak spodziewanych rezultatów zdecydowały o wycofaniu się z tych zawodów.

W 1994 roku Alfa Romeo opuściła rynek amerykański.

Marino Bussi

been transformed into a residential neighborhood. The artists have abandoned SoHo, too trendy and too much of a tourist trap. They have moved to Dumbo, which stands for Down Under the Manhattan Bridge Overpass, on the bank of the East River. Times Square, until a few years ago an “outpost” of the red-light district, still holds its own and has become the general headquarters of go-getting finance, the new privileged few of the city who live linked to the Internet and Nasdaq indexes. The streets are ruled by the new “despots” of urban-chic, the gourmets who follow the new trends set by Terence Conran, the English guru of the luxury lifestyle who has opened a huge food store (The Terence Conran Shop, 409 East 59th Street) inspired by the brasserie of Paris and the flavors of the ethnic neighborhoods of the city. The trendy places that are the favorite haunts of VIPs appear and disappear overnight and change at a head-spinning pace. Well-known personalities of the international jet set flock to the bar-gourmet Paninoteca (250 Mulberry Street) or the Risotteria (270 Bleecker Street), confirming once again that “Made in Italy” is still a winner. Luxury and extravagance also in the new fashionable hotels such as those of the “W” chain in strictly hi-tech style with connection to Internet and designer sheets. But alongside this future-oriented New York, there is another city still worth seeking out perhaps on a Sunday morning, on a late Spring day, sitting on the grass in Central Park. Between the blue sky and the cold breeze from the ocean, you can admire the city from a distance as it awakes, slowly, drowsily, without haste. It seems that the entire world is there around you.

Na legendarnej **Mille Miglia**

Słyszając nazwę Mille Miglia, trudno pozostać obojętnym, mimo że obecnie Tysiąc Mil nie budzi już takich emocji jak przed laty. Impreza przestała być morderczym wyścigiem. Jest rajdem polegającym na regularności jazdy. Pozostały jednak legendarne samochody, wybitne nazwiska i jedyna w swoim rodzaju atmosfera.



Modena;
na pierwszym planie
Alfa 6C 1500 SS
należąca niegdyś
do hrabiego
Giovanniego Lurani



Francuski Delahaye 135 MSC z 1931 r.

Od 74 lat start i meta Mille znajduje się w Brescii. Tymi samymi ulicami, po których w 2001 roku zmierzamy w stronę rynku, czyli Piazza Vittoria, pędzili tak legendarni kierowcy jak Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Alberto Ascari, Rudolf Caracciola, Juan Manuel Fangio czy Stirling Moss.

Na rynku panuje nastrój święta i podniecenia. Za kilka godzin wyruszy stąd na 1600-kilometrową trasę pierwszy z samochodów. Na razie stoją nieopodal hotelu Vittoria, gdzie mieści się biuro pierwszej w tym stuleciu Mille.

Autograf Ferrariego

Oczekując na start, odwiedzamy pobliskie muzeum poświęcone wyścigowi. Można tam kupić pamiątki z imprezy, książki, fotografie i modele samochodów. Naj-

ważniejsze jednak są eksponaty z dawnych Mille. Czarno-białe zdjęcia z samochodami, kierowcami, kibicami i reporterami sprzed lat przywołują niepowtarzalny klimat. Odczuwa się swoiste *déjà vu*. Przecież podobne sceny odbywają się w tej chwili na rynku.

W gablotach widać dokumenty podpisane przez ludzi, których nazwiska powodują szybsze bicie serca każdego miłośnika motoryzacji. Oglądamy zgłoszenie Caniato Sozziego i Boni Severiego na dwóch Alfach Romeo 6C, zamaszty podpis Enza Ferrariego z 1931, zdjęcia zawodników itp. Zwiedzająca ekspozycję starsza pani ze wzruszeniem studiuje starannie wykaligrafowane rozliczenie kosztów V Coppa delle Mille Miglia. Wydano wtedy 279 440 lirów. Opowiada, jak pomagała w organizacji wyścigu. ►

Matka wyścigów

Mimo, że Mille Miglia nie była pierwszym wielkim wyścigiem na świecie, to jego legenda nie ma sobie równych. Nigdzie bowiem nie ścigano się na tak ogromnym dystansie tysiąca mil rzymskich, czyli około 1600 km i po tak wąskich, krętych górskich drogach. Wielu historyków sportu samochodowego nazywa tę imprezę „Matką wyścigów”.

Rywalizowały tu zarówno samochody jak i kierowcy. Kofiguracji trasy Mille Miglia nie można było zapamiętać, jak np. 24-godzinny wyścig w Le Mans, który odbywał się na torze i jego zakręty kierowcy znali doskonale już po kilku okrążeniach. Trasa Tourist Trophy na wyspie Man również była do zapamiętania. Okrążenie miało tam bowiem około 60 km. Natomiast 1600 km w Mille Miglia przejeżdżało się tylko raz.

Pierwszy wyścig odbył się w 1927 r., a triumfowały w nim samochody nieistniejącej już fabryki Brescia Officine Meccaniche, zwane OM. W następnym roku marka ta musiała uznać wyższość Alfę Romeo, która rozpoczęła serię zwycięstw w wyścigu.

Lata 1928 i 1929 zdominowały Alfę 6C i kierowcy Giuseppe Campari oraz Ramponi. Rok później Camparię pokonali „latający mantuańczyk” Tazio Nuvolari i Achille Varzi. W pierwszej trzynastce, oprócz Mercedesa i OM, były same Alfę 6C.

W tymże 1930 roku złamano barierę 100 km/h. Nuvolari osiągnął średni czas przejazdu 100,45 km/h. Wyścig zaczął przyciągać najlepszych kierowców z całego świata. W roku 1931 wygrał go Rudolf Caracciola na Mercedesie. Za nim były same Alfę, z przerwą na sklasyfikowanego na 3 miejscu OM. Rok później pierwsze siedem miejsc zajęły Alfę 8C, potem była Lancia, za nią znowu dwie Alfę.

Również kolejne lata do dominacji Alfę Romeo. Wygrała w roku 1935, w następnym Brivio i Ongaro na nowym modelu



**Alfa Romeo
Giulietta Sprint
z 1955 r.**

Słynne Alfy

Tymczasem na rynku temperatura sięga zenitu i to mimo padającego coraz mocniej deszczu. Dochodzi godzina 20. Do startu na pobliskiej Viale Venezia zbliżają się pierwsze samochody. Najniższe

**Lancia Aurelia
Spider B24 S
z 1956 r.**



numery startowe mają auta najstarsze i najbardziej zasłużone. Dawniej numerem była godzina i minuta startu. Gdy jeszcze nie znano elektroniki, sposób ten pozwalał na precyzyjne mierzenie czasów.

Punktualnie o godzinie 20.15 na trasę wyrusza OM z 1927 r. niemieckiej załogi Dienst-Dienst, po nim na pierwszy etap prowadzący do Ferrary wyjedzie jeszcze 366 samochodów, z których najmłodszy został wyprodukowany w 1957 roku. Najwięcej, bo aż 41, jest Alf Romeo. Startuje też 39 Ferrari, 35 Mercedesów, 25 Maserati, 24 Fiaty i 20 Porsche. W sumie zgłoszono 49 marek samochodów, w tym niektóre tak rzadkie jak Preti Alfa Maserati, Rally, Autoavio, Moretti czy Bandini. Auta prowadzą zawodnicy aż 22 narodowości. Do startu dopuszczono wybraną gru-

pę z rekordowej w tym roku liczby 836 zgłoszeń.

Wśród Alf Romeo najstarszy jest model RL Targa Florio z 1924. Samochód napędza 3-litrowy silnik o mocy 90 KM, co jak na tamte lata było osiągnięciem. W 1927 roku z Brescii wystartował tym autem Brilli Peri i prowadził wyścig aż do Rzymu.

Z niskim numerem 20 wyruszyła na trasę Alfa Romeo 6C 1500 SS z 1928 roku. Model ten wyprodukowano tylko 25 egzemplarzach, z czego 10 posiadało sprzężarki. Moc 60 KM wystarczała do rozpędzenia lekkiego pojazdu niemal do 150 km/h. Legendarni kierowcy Campari z Ramponim wygrali na tym aucie Mille w 1928 roku, rozpoczynając pasmo triumfów aut z pod znaku czterolistnej koniczynki. Model Alfy 1750, na

którym zawodnicy ci powtórzyli sukces w następnym roku, w tegorocznym Mille Miglia wystartował z numerem 34. Ten 6-cylindrowy, 85-konny pojazd prowadziła załoga z Japonii.

Wszystkich fascynowały Alfy serii 8C. Rzędowy 8-cylindrowy, doładowany dwiema sprężarkami silnik modelu Monza z 1932 roku miał moc 165 KM, a wersje z lat czterdziestych np. Sperimentale – 180 KM. Samochody te wygrywały ze znacznie nowocześniejszymi konstrukcjami, w czasach, gdy w Italii brakowało pieniędzy na walkę z ogromnym potencjałem przemysłowym III Rzeszy.

Na starcie stanęły też duże, powojenne Alfie 1900, zwane Alfoni. Samochody te nie tylko brały udział w wyścigu. Używała ich również policja do zabezpieczenia trasy imprezy, dlatego nadano im przydomek „Mille Miglia angels”.

W deszczu

Deszcz, który zmienił się w ulewę, przerywa podziwianie samochodów. Pobliskie stacje benzynowe obleżone są przez zawodników kupujących nieprzemakalne kurtki. Większość samochodów nie posiada dachu, a ich załogi podróżują w strojach z epoki, w której nie znano kasków ani kombinezonów przeciwdeszczowych.

Chowamy się pod dachem leżącego na trasie zawodów Motor Hotelu. Recepcjonista opowiada, że zmieniające się warunki atmosferyczne są specyfiką Mille. Jest miłośnikiem tej imprezy. Posiada spidera z lat pięćdziesiątych i pracowicie go restauruje.

Co chwilę słyszymy ryk silników i wśród strumieni wody pojawiają się samochody. Potężnym Mercedesem 300 SLR przejeżdża znany z Formuły 1 Jochen Mass, za nim tenisista Boris Becker autem marki Veritas. ►

8C 2900A zwyciężyli z fantastyczną średnią 121,6 km/h. W roku 1938 padł kolejny rekord prędkości – średnia 135,3 km/h. Pamiętajmy, że wyścig trwał wówczas bez przerw od startu do mety.

Kolejną imprezę, zwaną „Gran Premio di Brescia della Mille Miglia”, polegającą na przejechaniu kilku okrążeń pomiędzy Brescią, Cremoną i Mantuą, zorganizowano w roku 1940. Wygrały ją BMW 328, jednakże pomiędzy nimi, na drugim miejscu, znalazł się Farina na Alfie 6C.

Następny wyścig odbył się dopiero w 1947. Zwycięzcami zostali Romano-Biodetti na Alfie 8C. Drugie miejsce zajęli Nuvoletti w malutkiej Cisitali 1100. O tej jego jeździe do dzisiaj krążą legendy. W rok później, po rodzinnej tragedii, „Nivola” zrezygnował z wyścigu w Reggio Emilia. Był to jego ostatni występ w Mille.

Nadeszła era Ferrari i na mecie jako pierwszy zameldował się Biodetti na modelu 166. Samochody z „konikiem” wygrywały w następnych latach, lecz dopiero w 1953 r. poprawiono rekord przejazdu trasy. Marzotto na Ferrari 340 osiągnął średnią prędkość 142,3 km/h. Drugie miejsce zajął słynny Fangio na Alfie 6C ze średnią prawie 140 km/h. Potem Ferrari uległo Lancii D24 prowadzonej przez Ascarię, a w 1955 r. Stirling Moss z fantastyczną średnią 157,6 km/h wygrał z Juanem Manuelem Fangio.

W tymże roku tragedia w Le Mans, gdzie zginęło 80 widzów, postawiła pod znakiem zapytania sens długodystansowych wyścigów. Mille jednak trwało. W 1957 roku wydarzyła się kolejna tragedia. Alfonso de Portago przy szybkości około 300 km/h „złapał gumę”. Ferrari odbiło się od drzew i wpadło do rowu z wodą. Zginął kierowca i jego zmiennik Nelson oraz 10 widzów.

Była to ostatnia prawdziwa Mille Miglia. Bez powodzenia próbowano ją reaktywować. Pomysł zmienienia jej w rajd weteranów szos powstał w 1967 roku, jednakże pierwsza impreza zbliżona do obecnej odbyła się dopiero w 1977 r. Świat samochodowy potrzebuje Mille, dlatego z każdym rokiem ten najpiękniejszy wyścig świata bije kolejne rekordy. Tym razem popularności i liczby zgłoszeń.



Fiat 508 Balilla Spider Mille Miglia

Jest bohater Le Mans – Jackie Ickx. Wspólnie z Clayem Regazzonim są honorowymi patronami imprezy. Niestety Clay, legenda Formuły 1 nie może od dawna prowadzić wyścigowego auta. W 1980 roku, podczas wyścigu o G. P. USA w Long Beach, urwany pedał hamulca sprawił, że musiał się przesiąść do wózka inwalidzkiego.

Na trasie zaczynają się kłopoty techniczne. Instalacje elektryczne niektórych samochodów nie wytrzymują wilgoci, jednakże zawodnicy i podążające za nimi serwisy doprowadzają wszystko do porządku.

Najdłuższy etap

Pierwszy samochód wjeżdża do Ferrari tuż przed północą. Krótki

sen i o godzinie siódmej rano start do Rzymu.

Przestało padać. Poprzez Ravennę, San Marino i Perugię zawodnicy docierają do stolicy. Nie ma czasu na podziwianie Wiecznego Miasta. Po sprawdzeniu samochodów i dokumentów, usunięciu drobnych awarii, o godzinie 6 zawodnicy wyruszają na najdłuższy etap rajdu: Rzym-Brescia.

Po drodze wszędzie wiwatujące tłumy. Przypominają się walki Variego z Nuvoletim, tym bardziej, że do uszu dochodzi dźwięk silników takich samych Alf 8C. Odnosimy wrażenie, że nic się nie zmieniło. Nawet najnowsze Ferrari i Alf 147 pasują do imprezy. Samochodowe klasyki powstają przecież także i teraz.

Mercedes 300 SLR
– zwycięzca Mille
Miglia w 1955 r.
Tym razem
za kierownicą
Jochen Mass
znany z wyścigów
Formuły 1



Alfa Romeo 8C 160 HP z 1933 r.
W oddali Alfa 1900 Sprint z lat 60.,
zbyt młoda, by startować w Mille

Na trasie przepiękne Siena, Florencia i Bolonia, następnie Modena. Choć mamy świadomość, że gdzieś tutaj powstają Ferrari, brakuje nam czasu, aby odwiedzić pobliskie Maranello. Trzeba pędzić na metę do Brescii.

Wszyscy są zwycięzcami

Na Viale Venezia delle Mille Miglia panuje jeszcze spokój. Wśród jeżdżących po ulicach aut można dostrzec wiele doskonale utrzymanych Alf – modeli Giulia i Spider, Fiatów, szczególnie 500, oraz Lancii sprzed 20 i 30 lat. Widać, że właściciele po prostu kochają te samochody.

Robi się coraz ciemniej, włączono jupitery, a trybuny zapęłniły się do ostatniego miejsca. Nagle sły-



chać charakterystyczny niski ton i na metę wpadają pierwsze auta. Po chwili nikną w tłumie dziennikarzy i fotoreporterów. Umorusani kierowcy ściągają gogle i pozdrawiają kibiców. Po niektórych samochodach widać trudy trasy. Z jednego Blowera leje się gorąca woda, ale 70-letni układ chłodzenia wytrzymał do mety.

Wjeżdżają kolejne auta. Jest Jochen Mass, jest znany z wyścigów Indy Alex Zampedri, mieszkaniec Bressii. W Alfie 1500 SS jedzie Cica Lurani, córka hrabiego Giovanniego Luraniego, który w latach od 1932 do 1952 był zawodnikiem, a przy tym opisywał kolejne Mille. Potomkowie sławnych kierowców chętnie wracają na te trasy. W ubiegłym roku starował Fangio Junior.

Szczególny entuzjazm wywoływały najmniejsze samochody, głównie Fiaty Topolino. W jednym z nich jechały księżniczki Gloria Von Thurm und Taxis z Alessandrą Borghese. Na pięknej Lancii Aurelii Coupe metę minął też prezes firmy Burago produkującej modele samochodów.

Kolejna edycja najpiękniejszego wyścigu świata dobiegła końca. Największą różnicą między imprezą dawną a obecną jest brak bezwzględnej walki o zwycięstwo przy ogromnych prędkościach. Obecnie zwycięzcami są praktycznie wszyscy, którzy dotarli do mety. Nie byle jakim wyróżnieniem jest nawet znalezienie się na liście startowej.

Mille Miglia 2001 wygrali Sergio Sisti i Dario Bernini na Healeyu Si-

lverstone z 1950 roku przed Roberto i Andreasem Vesco na Fiacie 508 Ballila S Coppa Oro z 1935 roku.

„Córki” Tysiąca Mil

Znak czerwonej strzały Mille Miglia stał się czymś tak nobilitującym, że o prawo do jego używania walczy wielu organizatorów największych imprez na świecie. Na razie uzyskali je Argentyńcy. Czerwoną strzałę można zobaczyć na argentyńskich bezdrożach podczas „Mille Milas” Związku Italii z Argentyną są zresztą bardzo ściśle. Właśnie za oceanem Achille Varzi kontynuował swoją wyścigową karierę. Co roku do Bressii przybywa duża grupa zawodników i kibiców z Argentyny.



Fiat 1100 z 1956 r.

Drudzy w kolejce są Japończycy. W Tokio istnieje „Mille Miglia Fan Club”, a do Brestii przyjechało w tym roku 12 zawodników i duża grupa dziennikarzy oraz kibiców.

Jednakże prawdziwa Mille Miglia może odbywać się tylko pomiędzy Brescią a Rzymem. ❀

tekst i zdjęcia: Ryszard Romanowski

Małe sekrety **wielkich kierowców**

Wielcy kierowcy Alfy Romeo przeszli do historii nie tylko dzięki swojej odwadze. Słynne były ich dziwactwa, przesady, charakterystyczne stroje, które, jak uważali, przynosiły im szczęście.

Giuseppe Farina,
zdjęcie wykonane
w Monzy, w 1950 r.

Sport samochodowy, jak wszystkie, wymaga wielu poświęceń od ludzi, którzy go uprawiają. Powszechnie uważa się, że kierowca rajdowy jest człowiekiem bardzo odważnym, o wielkich zdolnościach i woli zwycięstwa, lekceważącym niebezpieczeństwo, potrafiącym poskromić moc swojego samochodu. Ma też świadomość, że śmierć na zawodach jest w kalkulowana w życie sportowca. Kierowcy rajdowi i wyścigowi to na ogół ludzie z wielką fantazją. Wielu zasłynęło nie tylko z powody swych zwycięstw, ale także kaprysów, przesądów i drobnych dziwactw.

Tak jest dziś, podobnie było w przeszłości. Do legendy przeszły spodnie pumpy Nuvolariego, papierosy Varziego czy para butów przynoszących szczęście hrabiemu Trossi. Opowieści o słabościach i drobnych sekretach słynnych zawodników jest zresztą wiele.

Przed laty ubiory kierowców rajdowych były zupełnie inne niż dzisiejsze. Do roku 1930 nosili czapki z daszkiem lub cyklistówki w kratkę. Dopiero później zaczęły obowiązywać kaski w różnych kształtach i kolorach, wprowadzono też kombinezony.

Jednak legendarny Tazio Nuvolari był także oryginałem pod względem stroju. Startował w niebieskich spodniach pumpach, żółtych sweterkach z monogramem TN. Do tego wkładał czapkę z czarnej skóry z daszkiem i białe sandały. Gorzej od niego ubierał się tylko Luigi Fagioli.

Achille Varzi, natomiast słynął z elegancji. Zawsze dbał o swój wygląd, a jego odświętny kombinezon świetnie harmonizował z samochodem. Jednak i on miał swą słabość – był nałogowym palaczem. „El legora” (zając), jak nazywali kierowcę z Galliate przyjaciele, wypalał dziennie czterdzieści papierosów, nawet podczas wyścigów. Na każdym postoju w boksie jego wierny mechanik Bignami zapalał mu papierosa. Widzowie, gdy widzieli go z papierosem w ustach, wiedzieli, że Varzi właśnie tankował paliwo.

Varzi był bardzo dokładny, wprost pedantyczny jeśli chodzi o przygotowanie samochodu do zawodów. Obserwował wszystkie zabiegi mechaników, analizował je, nie dopuszczał do żadnego zaniedbania. Jego auto musiało być doskonałe. O wymaganiach Varziego pisze Enzo Ferrari w swojej książce „Le mie gioie terribili” (Moje wielkie radości).

„Było już tylko kilka godzin do rozpoczęcia rajdu Monte Carlo w 1931 roku, gdy przyjechałem z Włoch i zastałem mojego współpracownika Bazziego niemalże całkowicie zdruzgotanego kapryсами Varziego. Nasz Achilles oświadczył, że jest niezadowolony z samochodu i krytykował przede wszystkim siedzenie kierowcy. Kazał mechanikom wymienić z dzieśnięć poduszek, ale żadna z nich nie zapewniała mu takiego ułożenia, jakiego by sobie życzył.

Na koniec poprosił o dwie poduszki, sprawdził ich ciężar w rę-

kach, zmierzył ich wysokość i stwierdził, że siedzenie powinno być jeszcze troszkę wyższe, ale nie aż o tyle, aby dokładać trzecią poduszkę. Bazzi spojrzał na nie i poprosił Varziego, aby poszedł na kawę. Obiecał, że gdy wróci, będzie miał tak ułożone siedzenie, jak sobie życzy. Jak tylko Varzi się oddalił, Bazzi wyjął z kieszeni Corriere della Sera, złożył na cztery i wsunął pod poduszki. Varzi wrócił po chwili i wypróbował siedze-



Tazio Nuvolari

nie. – Teraz jest świetnie – wyszeptał i podziękował.”

Również Felice Nazzaro, jeden z największych włoskich kierowców rajdowych, był prawdziwym kierowcą gentlemanem, przywiązującym wielką wagę do stro- ►

ju. Gdy po zwycięstwie w Targa Florio w 1907 roku, zdjął czapkę, jego włosy były wciąż starannie zaczesane, wyglądał też o wiele porządniej, niż większość widzów, którzy nie ruszali się z trybun. A przecież podczas zawodów wraz z mechanikiem zamieniał koła w samochodzie, uczestniczył w tankowaniu benzyny, dolewaniu oleju i płynu.

Francuz Philippe Etancelin, nazywany „Fi-Fi”, sympatyczny i zawsze uśmiechnięty, nosił niebieski kombinezon zapinany ciasno na guziki przy nadgarstkach i na szyi, na głowie czapkę z daszkiem ob-

róconym do tyłu. Zawodnik ten jeździł w sposób agresywny i niebezpieczny. Jednak gdy na Rajdzie Holandii w Zandvoort włożył pierwszy metalowy kask, niespodziewanie zmienił styl jazdy. Nadal prowadził auto dynamicznie, ale z większą powagą i spokojem.

Równie zuchwałym zawodnikiem był Raymond Sommer, nazywany przez dziennikarzy samochodowych „Raymondem Lwie Serce”. Ten syn bogatego francuskiego przemysłowca z branży tekstylnej, Rogera Sommera, odznaczał się przy tym wprost pedantyczną dokładnością. Przez całą

swoją karierę prowadził dziennik. Notował w nim nie tylko wszelkie szczegóły dotyczące zawodów, w których brał udział, ale również nazwy restauracji i hoteli, odległości do miejsc gdzie odbywały się wyścigi i przyznawane punkty.

Na początku historii motoryzacji rajdów samochodowych i wyścigów było niewiele. Ich organizacja kosztowała drogo, nie przynosiły też dochodu, bo publiczność nie płaciła biletów wstępu na zawody. W ostatnich latach przed pierwszą wojną światową najbardziej znaczącą imprezą sportową był Rajd Automobil Clubu Francji,

**Carlo Felice,
Trossi,
Achille Varzi
i Emilio Villoresi**

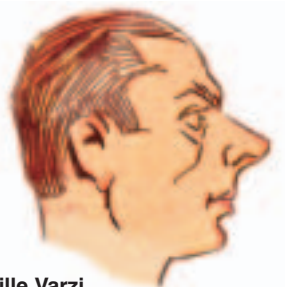




Bortacchini



Caberto Conelli



Achille Varzi



Minoia

wszystkie pozostałe zawody miały mniejszą rangę. Dlatego też tylko nieliczni kierowcy mieli możliwość uczestniczenia w wyścigach i udowodnienia swych umiejętności. Najczęściej byli to pracownicy firm produkujących samochody. Ówczesni zawodnicy mieli wprawdzie do pomocy mechaników, ale musieli często również uczestniczyć w obsłudze pojaz-

dów i usuwaniu usterek. Konieczna była więc dobra znajomość mechaniki samochodowej.

Takim zawodnikiem był Giuseppe Campari, który w 1910 roku zatrudnił się w fabryce Alfa Romeo jako mechanik i kontroler techniczny. Po 10 latach awansował na szefa kontroli technicznej, aż w końcu dał się poznać jako wielki kierowca rajdowy. Campari, ze względu na ciemny kolor skóry i czarne włosy zwany „el negher”, miał dwie wielkie pasje: rajdy samochodowe i śpiew. Był cenionym barytonem i krótko przed Rajdem w Monza w 1933 roku, w którym stracił życie, zapowiedział wycofanie się z rajdów, aby poświęcić się karierze śpiewaka.

Pewnego wieczoru w 1946 roku na kolacji z konstruktorami i technikami w Maranello, Enzo Ferrari zaczął wspominać dawne rajdy i uczestniczących w nich kierowców. Opowiedział wówczas kilka anegdot, między innymi na temat Campariego. Pewnego dnia Campari żartując stwierdził: „Mi vu a cuur e me disen de canta, vu a canta e me disen de cuur” (jak chcę jeździć, to mówią mi, żebym śpiewał, jak chcę śpiewać, to mówią mi, żebym jeździł).

Inny kontroler techniczny w fabryce Alfa Romeo, który awansował na oficjalnego kierowcę Casa del Portello, to Antonio Ascari, od 1921 roku również przedstawiciel handlowy firmy. Był wielkim kierowcą, a jego debiut odbył się w roku 1924 na torze w Cremonie, gdzie poprowadził na chrzest bo-

jowy nową Alfę P2, która wygrała Mistrzostwa Świata w 1925 roku. Ascari wraz z Camparim, obaj niścy i krępi oraz Ugo Sivocci, tysiąjący, wysoki i szczupły, nazywani byli „trzema muszkietierami”. Wszyscy trzej zginęli, prowadząc samochody wyścigowe.

Wśród najodważniejszych kierowców wyróżniał się Tazio Nuvolari. Twierdził, że jego charakter ukształtował się dzięki ojcu. Kie- ►



Giuseppe Campari
na zdjęciu z roku 1932.

dy Tazio był jeszcze dzieckiem, kopnął go koń. Kilka dni po tym, ojciec rzucił złotą monetę, która spadła wprost pod brzuch tego konia i powiedział: „jeśli ją chcesz, to podnieś”. Podniósł monetę i przestał się bać.

Nuvolari miał wiele przezwisk: wielki mały, syn diabła, Nivola, latający mantuańczyk. Publiczność ceniła jego oryginalny i niekonwencjonalny styl jazdy, a także ambicję.

Z udziału w zawodach nie rezygnował nawet, gdy miał kłopoty ze zdrowiem i zawsze walczył do końca. Startując z nogą w gipsie, zajął piąte miejsce na rajdzie w Avus w 1934 roku, a podczas rajdu Mille Miglia (Tysiąc Mil), jechał z Rimini rozbitym samochodem, siedząc na skrzynce po owocach, ponieważ nawet siedzenie było wyrwane. Twarz miał osłoniętą chusteczką, a prawe ramię owinał wełnianym kocykiem, by

go nie zranić, gdy na zakrętach ocierał się o mury.

Nuvolari był też przesądny. Zawsze startował w swetrze koloru kanarkowego, gdyż był przekonany, że przynosi mu on szczęście. Mówiono również, iż po wyścigu osobiście go prał, obawiając się złodziei czających się hotelach. Amuletem Nuvolariego był mały złotw, którego podarował mu Gabriele D'Annunzio.

Luigi Fagioli,
Giuseppe Farina
i Juan Manuel Fangio





Rękawice i okulary Tazia Nuvolarięgo

Słynne były również buty – talizman hrabiego Trossi. Mówiono, że nie zmienił ich od pierwszego zwycięstwa, a nawet od pierwszego wyścigu. Mówił o nich: „Można w nich jechać 200 kilometrów na godzinę, pasują jak rękawiczki”. Buty te wspomniano w środowisku rajdowym, gdy jakiś samochód po zawodach nie nadawał się do użytku. Mówiono: „jest gorszy niż buty Didi” (taki przydomek nosił Carlo Felice Trossi).

Giuseppe Farina (dla wszystkich sportowców Nino) troskliwie przechowywał w kieszeni medalik z Matką Boską. „To Matka Boska uratowała mnie, gdy wypadałem z tras!” – często mawiał mistrz z Piemontu, który przeżył więcej wypadków, niż inni sławni kierowcy rajdowi i miał po nich pamiątki w postaci licznych blizn.

Kierowcą nie uznającym talizmanów był Emilio Villoresi. W wywiadzie na ten temat udzielonym dziennikarzowi Carlo Brighenti, powiedział: „Niezbýt wierzę w talizmany i amulety. Jeśli zwyciężam, zasługi dzielę równo między siebie i moją wierną Alfę. Gdy przegrywam, pró-

buję za to obwinić trochę bardziej samochód. Pomyśl, co działoby się ze mną, gdybym przez przypadek zorientował się, że zgubiłem amulet? Podczas zawodów byłbym kompletnie rozstrojony. Myślałbym o amulecie, że go zgubiłem, o moim pechu, o bezsensowności moich wysiłków, przeznaczeniu, niepowodzeniu, o tym, że pękną opony, o przewodach oleju lub świecach, które zawiodą. Natomiast jeśli nie mam problemu z amuletem, wszystko da się rozwiązać między mną a samochodem”.

Jednym z najśłynniejszych talizmanów w świecie samochodowym jest niewątpliwie czterolistna koniczynka, która stała się symbolem samochodów wyścigowych marki Alfa Romeo.

Po raz pierwszy pojawiła się na samochodzie RL podczas zawodów Targa Florio w 1923 roku. Przyczyny jej umieszczenia na Alfach są niejasne. Jedni twierdzą, że koniczynkę wybrano, ponieważ brakowało oznaczenia wyróżniającego samochód wyścigowy od seryjnych. Według innych opowieści, zieloną czterolistną koniczynkę na białym rombie namalował obok chłodnicy mechanik, właśnie na szczęście przed startem Targa Florio. Triumfalne zwycięstwo Sivocciego, spowodowało, że dyrekcja Alfa Romeo, zdecydowała, iż wszystkie samochody wyścigowe od tej pory będą miały na masce czterolistną koniczynkę. Naprawdę jednak, do wielu chlubnych zwycięstw sportowych Alf Romeo, bardziej niż koniczynka,

przyczyniła się moc silników samochodów i umiejętności ludzi ścigających się na tych wspaniałych maszynach.

Anegdoty, sekrety, talizmany. Dzięki nim postaci legendarnych kierowców stają się nam bliższe i bardziej znajome. Zresztą współcześni zawodnicy również bywają przesądni i używają amuletów ma-



**Karykatura
Achillesa Varzi**

jących zapewnić im zwycięstwo. Wiara w przedmioty przynoszące szczęście lub chroniące przed pechem jest tak stara jak ludzkość i nie jesteśmy od niej wolni dziś, na progu trzeciego tysiąclecia. ❀

*Elvira Ruocco
Zdjęcia: archiwum Alfa Romeo*



W drodze do Rzymu

O świcie wyjeżdżamy z Sieny. Przez szyby naszej Alfey oglądamy Toskanię zajęłą zbiorem winogron. Krajobraz przybiera już jesienne kolory czerwieni i żółci, harmonijnie mieszające się ze sobą.

Z drogi łagodnie wijącej się pomiędzy wzgórzami widać na hory-

zoncie Radicofani z górującą na osadą twierdzą słynnego Ghino di Tacco. O męstwie tego walecznego gibellina pisał zarówno Dante Alighieri w „Boskiej Komedii”, jak i Boccaccio w „Dekameronie”.

Ale nie tylko z tego powodu warto się zatrzymać. Radicofani to jedno z najpiękniejszych miejsc

w środkowych Włoszech. Widać stąd wspaniałą panoramę Apeninów oraz jeziora Bolsena i Trasimeno. Jesteśmy na starożytnej Via Francigena, drodze, którą przez wieki przemierzali podróżnicy zmierzający do Wiecznego Miasta. Tu, w wannach łaźni Bagno Vignoni zażywali kąpiele zdrowotnych. Dla



Są szlaki, którymi ludzie wędrują od stuleci. Droga do Wiecznego Miasta wiedzie przez miejscowości i tereny zamieszkałe już w zamierz-
chłej przeszłości. Wyruszyliśmy Alfą Sportwagon śladami dawnych podróżników.

Rzymian była to Saturnia Tellus, gdzie znalazł schronienie wygnany ze swojego niebiańskiego tronu Saturn, ojciec bogini Junony oraz Jowisza. Korzystanie z term było bardzo modne również w średniowieczu. W wodach tych leczyli się papież Pius II, Lorenzo Medycejski, Katarzyna z Sieny.

Samo miasteczko jest urzekające. Dziś nieco senne, miało w swej długiej historii okresy świetności. Założyli je Etruskowie, było także stolicą ostatniego króla Longobardów, Dezyderiusza. Po nim pojawili się tu Toskańczycy.

Spacer po via Roma, która przecina średniowieczne miasto, po-

zwala nam wczuć się w jego atmosferę, podziwiać architekturę nienaruszonych łuków gotyckich, domy i wspaniały kościół Świętego Piotra (Santo Pietro).

Za Radicofani widać już Lacjum. Z mapy wynika, że trasa Via Francigena w wielu miejscach łączy się ze starożytną Cassia, tak jak na północy łączyła się z via Emilia.

Dojeżdżamy do Acquapendente, pierwszego ważnego ośrodka, który w Lacjum spotykali podróżni zdążający do Rzymu. W mieście znajdowało się wiele szpitali, gdzie udzielano pomocy wycieńczonym wędrowcom; były to między innymi Dom Templariuszy (Casa dei Templari), szpital Bractwa Continenti, szpital Świętego Grzegorza (San Gregorio), Świętej Trójcy (Santissima Trinità), Najświętszej Marii Panny (Santa Maria).

Podobnie jak w Radicofani, główna ulica Acquapendente nosi nazwę Via Roma. Prowadzi do zabytkowej Rzymskiej Bramy, skąd łatwo trafić do bazyliki Santo Sepolcro, będącej niegdyś obowiązkowym miejscem wędrowki każdego pielgrzyma, a dziś masowo odwiedzanej przez turystów. ►

Radicofani





Viterbo

Za Acquapendente, droga zwana dzisiaj Statale Cassia, opada na płaskowyż przełęcz Volsini, aby wyłonić się na naturalnym tarasie jeziora Bolsena, największego w Lacjum, wypełniającego krater wygasłego wulkanu. Następnie, jadąc wzdłuż linii brzegowej jeziora, kierujemy się ku miastu o tej samej nazwie, powstałemu w pradawną epokę etruskiej.

Zachowało się ono w średnio-wiecznej postaci, z XIV-wiecznym zamkiem oraz licznymi uliczkami stromymi i tak wąskimi, że Alfa Sportwagon ledwie się przez nie przeciska. Via Francigena prze-

chodziła przez gród w części najbardziej równinnej i za Rzymską Bramą biegła w kierunku placu Piazza Mateotti oraz XI-wiecznego kościoła Świętej Krystyny (Santa Cristina) o pięknych romańskich wnętrzach.

Świątą tę od wieków otaczano tu kultem, o czym świadczy fakt, że w najstarszych kronikach miasto Bolsena oraz jezioro nosiły jej imię. 12-letnia Krystyna była córką władającego miastem pod koniec III wieku rzymskiego prefekta Urbano. Ojciec torturował ją za to, że przyjęła wiarę chrześcijańską, a w końcu wrzucił do jeziora z ka-

mieniem przywiązany do nóg. Kamień jednak wypłynął na powierzchnię, ratując dziewczynce życie. Nadal prześladowana Krystyna wkrótce zmarła. Zachował się cudowny kamień – znajduje się w katakumbach, przy ołtarzu w lewej nawie Kościoła Cudu (Chiesa del Miracolo).

Wzniesiono go ku pamięci Cudu Eucharystycznego. W 1263 roku pielgrzymujący do Rzymu niemiecki kapłan zatrzymał się w Bolsenie, by odprawić mszę w grocie Świętej Krystyny. W momencie ofiarowania, gdy zwątpił w przemienienie chleba i wina, zobaczył krew w przełamanym opłatku. Cud, który dał początek Świętu Bożego Ciała, ustanowionemu przez papieża Urbana IV, przyczynił się do sławy Bolseny.

Krajobraz na wschód od miasta jest niesamowity, prawie pustynny, porożcinany głębokimi kanionami. W pustkowiu tym znajduje się niecodzienna atrakcja turystyczna – Civita di Bagnoreggio – prawie opuszczone miasteczko, zwane „miastem, które umiera” (la città che muore).

Jedziemy dalej w kierunku Montefiascone, stale trzymając się starożytnej via Cassia, gdzie w niektórych miejscach można jeszcze przejść po dobrze zachowanych fragmentach oryginalnego bruku. Przejeżdżamy przez nasłonecznione wsie, aby dotrzeć do głównego miasta regionu – Viterbo, o którym wzmianki można znaleźć w najstarszych dokumentach.

Miasto jest wyraźnym dowodem na to, jak wielkie znaczenie ma

szlak komunikacyjny dla urbanistycznego rozwoju ośrodków znajdujących się na drodze. Wiek trzynasty był dla Viterbo złotą epoką, podczas której wzniesiono główne budowle miasta i zakończono ostatni pas murów obronnych. Do dziś, położona nieopodal katedry dzielnica Świętego Pielgrzyma (San Pellegrino) zachowała wygląd średniowiecznego miasta, z wieżami, mostami, wąskimi uliczkami, które kończą się małymi placzkami, gdzie znajdują się najlepiej zachowane historyczne budynki. Tu też ulokowały się liczne sklepy z dziełami sztuki i antykami.

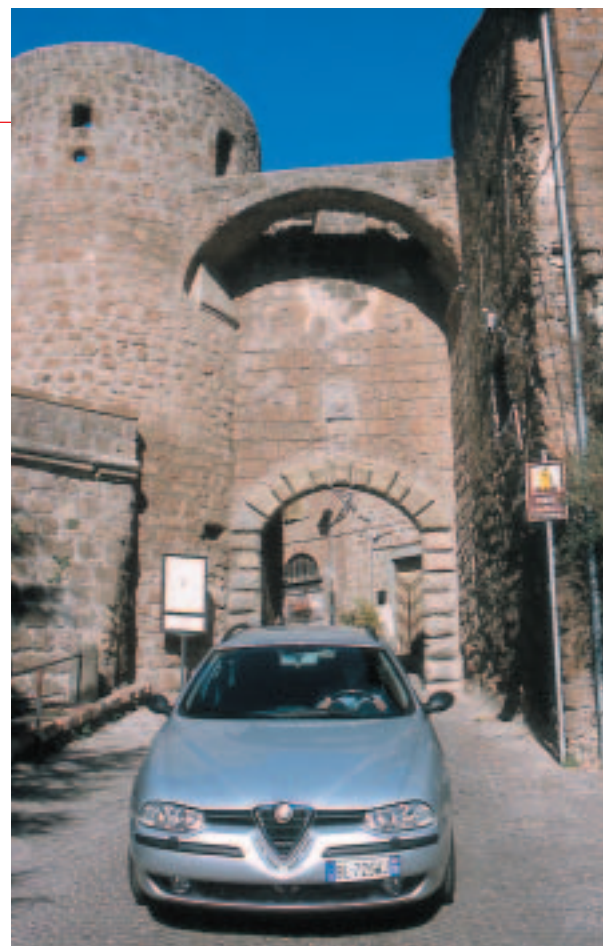
Rzym jest już blisko. Zatrzymujemy się jeszcze w Sutri. To ostatni bastion Etrurii przed Wiecznym Miastem. Zachowały się w nim fragmenty etruskich murów i bram, a idąc via Cassa na południe od miasta, można dotrzeć do etruskiego

amfiteatru wydrążonego w litej skale. Służy on mieszkańcom do dzisiaj. Po adaptacji przez Rzymian mieścił 6 tysięcy widzów. Teraz latem odbywają się tu koncerty muzyki klasycznej.

Całkowicie wyżłobiony w skale jest również urokliwy kościół Madonna del Prato, wzniesiony na różnych poziomach świątyń etruskich, a potem rzymskich. Na jego ścianach oglądamy freski przedstawiające pielgrzymów zmierzających do Rzymu.

Postanawiamy spędzić noc w murach miasta, jak to czynili dawni wędrowcy i o wschodzie słońca przejechać przez sławną bramę Porta Franceta, która wskazuje nam drogę do stolicy.

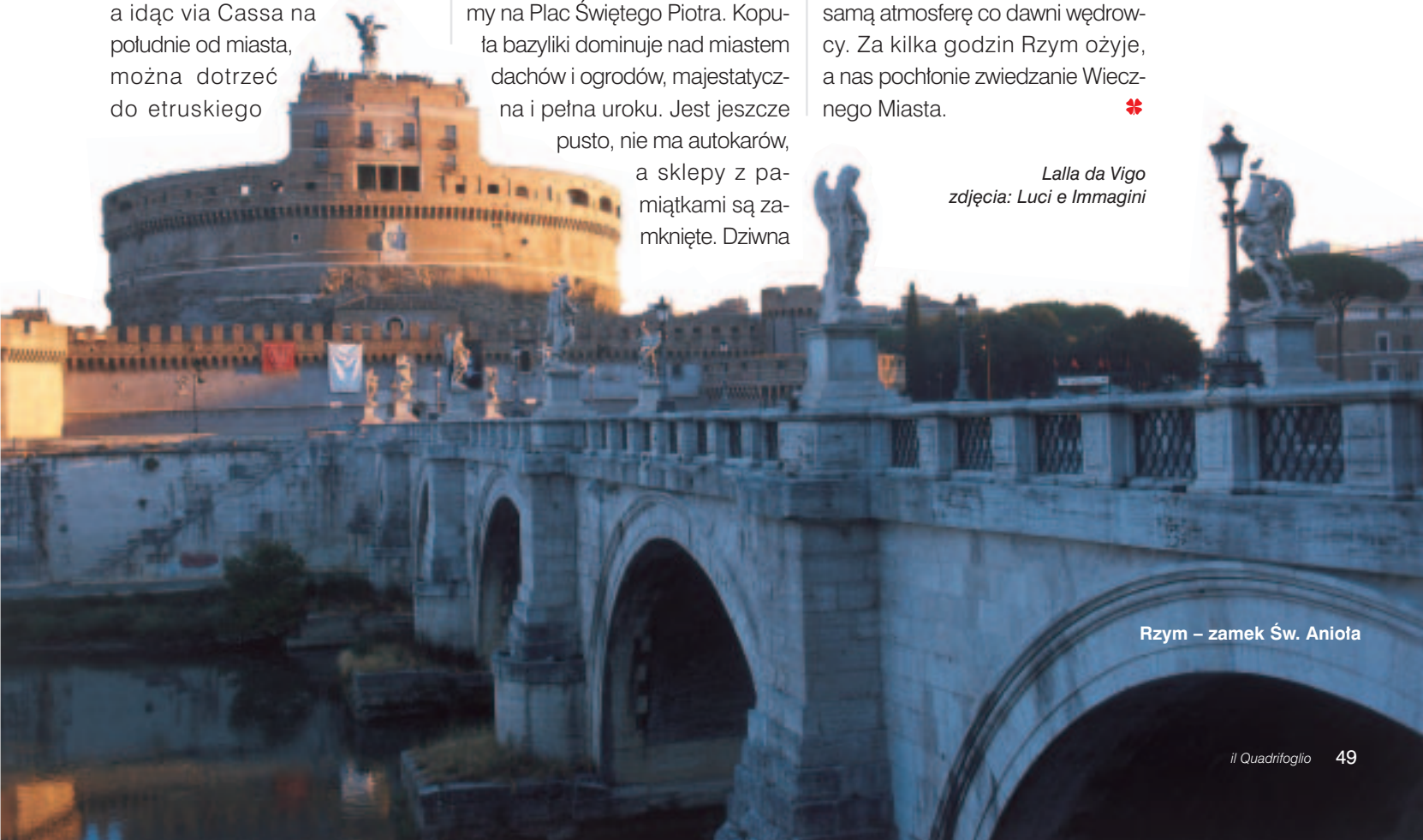
Czeka na nas największa katedra świata. Świta, kiedy przyjeżdżamy na Plac Świętego Piotra. Kopuła bazyliki dominuje nad miastem dachów i ogrodów, majestatyczna i pełna uroku. Jest jeszcze pusto, nie ma autokarów, a sklepy z pamiątkami są zamknięte. Dziwna



Sutri

cisza otacza nas i nasz Sportwagon. Choć podróżowaliśmy inaczej niż przed wiekami, odczuwamy tę samą atmosferę co dawni wędrowcy. Za kilka godzin Rzym ożyje, a nas pochłonie zwiedzanie Wiecznego Miasta. ❀

*Lalla da Vigo
zdjęcia: Luci e Immagini*



Rzym – zamek Św. Anioła



fol. M. Bronarski

Portret Bony Sforzy
(archiwum Zamku Królewskiego w Warszawie)

sforzare" ("coś mi się zdaje, że chcesz mi zadać gwałt"), które wykrzyczał w 1385 roku Alberigo da Barbiano do jednego ze swych żołnierzy. Wśród przodków Bony, zarówno po mieczu jak i po kądzieli (matka, Izabela, pochodziła z królewskiego rodu Aragonów), pełno było wybitnych polityków i żołnierzy, a także wielkich okrutników i zbrodniarzy.

Nie tylko zresztą mężczyźni. Kobiety z rodu Sforzów cieszyły się nie mniejszą sławą. Jedną z prababek Bony była Bianka Maria, żona Francesca Sforzy – znana z talentów wojskowych i z okrutnego stracenia konkubiny męża, jedną z ciotek – Katarzyna Sforza, władczyni, której odwagę i spryt podziwiano w całych Włoszech, ale również autorka prze-



Francesco Sforza,
pradziad królowej
Bony

pisów na kosmetyki konserwujące urodę oraz... na truciznę z opóźnionym działaniem. Inna ciotka – bardzo zaprzyjaźniona z Boną – to Lukrecja Borgia, o której podstępności i rozwiązłości seksualnej krążyły opowieści po całej Europie. Powinowactwo z oślawioną Lukrecją miało wpływ na późniejsze ►

Włoszka na polskim tronie



Rozumna, wykształcona, sprawna administratorka, dalekowzroczny polityk – to z kolei obraz tej samej Bony wyłaniający się zza zasłony dziejów.

Zachłanna, chciwa, podstępna, rozwiązała, chorobliwie ambitna, obłudna intrygantka, a nawet wielokrotna trucicielka. Taki obraz skutecznie budował czarną legendę Bony Sforzy d’Aragona – włoskiej księżniczki, królowej Polski, żony Zygmunta I Starego.



Mediolański
zamek Sforzów

Rola jednej z najgorzej ocenianych postaci w polskiej tradycji historycznej przypadła jej cokolwiek niesprawiedliwie, na wyrost i w przeważającym stopniu bez zasługi samej zainteresowanej. Wydaje się,

że na jej odegranie skazana została „odgórnie”, przy wtórze złośliwego chichotu Historii.

Z „innego” świata

Renesansowe Włochy początku XVI wieku stanowiły centrum kulturalne i gospodarcze Europy, były najbardziej zurbanizowanym i dynamicznym rejonem kontynentu. Neapol zamieszkiwało wówczas około 150-200 tysięcy osób. Wenecja i Mediolan były miastami stu-tysięcznymi, a kilkanaście innych miast liczyło ponad 40 tys. mieszkańców. Zajmowały coraz rozleglejsze tereny – Mediolan rozpostarł się na prawie 115 ha (w tym samym okresie Kraków zajmował dwukrotnie mniej miejsca, zaś Warszawa dziesięć razy mniej). Podstawę bogactwa miast włoskich

stanowił handel, usługi bankowe oraz produkcja tekstyliów – jedwabi i sukien. Ludzie żyli tam szybko, ryzykownie i (przeważnie) krótko.

Jednocześnie Włochy tej epoki to zbiór większych i mniejszych państweczek nieustająco z sobą skłóconych i prowadzących wojny, podczas których wyrastały i padały fortuny nowych władców: Medyceuszy, Viscontich, Este, Montefeltrów. Skrytobójcze morderstwa, intrygi, łamanie paktów, ciągła walka o zdobycie władzy lub o jej utrzymanie to codzienność XIV, XV i XVI wieku Półwyspu Apenińskiego.

Kuzynka Lukrecji Borgii

Bona wywodziła się z jednego z najgłośniejszych włoskich rodów. Legenda wiąże nazwisko Sforza ze zdaniem „lo credo che tu mi voglia



Portret Zygmunta I Starego
(archiwum Zamku Królewskiego w Warszawie)

fol. M. Bronarski

rozpowszechnienie się plotek o Bony truciicielce.

Żądna władzy awanturnica

Odziedziczony po przodkach temperament Bony również przyczynił się do powstania czarnej legendy. Postać niewiasty, angażującej się w rządzenie krajem, ingerującej w politykę wewnętrzną i zagra-

niczną nie była zbyt popularna na Wawelu. Oskarżano ją o zagarnianie coraz większej władzy, manipulowanie starzejącym się królem, sprzedawanie urzędów. Niechęć budził wybuchowy charakter królowej, łatwe wpadanie w gniew i skłonność do szybkiego oraz długiego mówienia. Obawiano się, że Bona zamierza wprowadzić rządy na wzór włoskiego absolutyzmu, znanego nad Wisłą przede wszystkim z „Rad” przypisywanych Kallimachowi (Włochowi – oczywiście – osiadłemu w Polsce pod koniec XV wieku) oraz z „Księcia” Machiavellego.

Na wizerunku Bony zaważył spór z synem, Zygmuntem Augustem, dotyczący jego małżeństwa z Barbarą Radziwiłłówną. Królowa matka została w nim przedstawiona jako wredna świekra, którą niechęć do synowej pchnęła na drogę morderstwa. Zarzut otrucia Barbary (a także kilku innych osób) przylgnął do Bony na wiele stuleci, choć wiadomo, że Radziwiłłówna zmarła śmiercią naturalną.

O złej sławie królowej zadecydowała też sprawa „sum neapolitańskich” – 430 tys. dukatów pożyczonych synowi cesarza Karola V – Filipowi II, królowi Hiszpanii. Pieniądze te stanowiły część majątku wywiezionego przez Bonę z Polski. Królowa zabrała wówczas (do czego miała prawo w ramach umowy ślubnej zawartej 40 lat wcześniej z Zygmuntem I) posiadane ruchomości, przede wszystkim pieniądze i klejnoty. Plotka sugerowała wywóz wielkich bogactw na 24 wozach załadowanych kosztowno-

ściami. Spór o zwrot pożyczki po śmierci Bony ciągnął się przez następne 250 lat, a określenie „sumy neapolitańskiej” oznaczało pieniądze niemożliwe do odzyskania.

Zrehabilitowana po wiekach

Wszystko to sprawiło, że postać królowej malowana była przez wieki w ciemnych barwach. Dopiero badania przeprowadzone w ostatnich stu latach pozwoliły na odkrycie innej Bony: kobiety nieprzeciętnej inteligencji, królowej, dbającej o interes dynastii Jagiellonów i państwa, dobrej administratorki, wprowadzającej nowe metody gospodarki. Szczególnie zasłużyła się, dokonując zakrojonej na szeroką skalę reformy rolnej w dobrach litewskich, popierając kolonizację licznych nieużytków i dbając o rozwój miast. W polityce zagranicznej pozytywnie oceniania jest jej walka z Habsburgami o wpływy na Węgrzech i w Czechach (przełom XV i XVI wieku to okres największej potęgi domu Jagiellonów, którego przedstawiciele zasiadali na tronie polskim, litewskim, czeskim oraz węgierskim) i z rosnącymi w siłę Hohenzollernami, rządzącymi w Prusach Książęcych. Współczesnych historyków nie gorszą również metody polityczne jakimi posługiwała się Bona. Sprzedawanie urzędów, osadzanie na nich wiernych sobie popleczników czy obdarowywanie majątkami stanowi zestaw zwykłych działań z katalogu narzędzi sprawowania władzy, niezależnie od miejsca i czasu.



**Najstarszy zachowany
widok Warszawy
z 1581 r.**
(Archiwum Zamku
Królewskiego
w Warszawie)

Mniejszy natomiast, niż się potocznie sądzi, był wpływ Bony na rozwój sztuki i kultury odrodzenia w Polsce. Sztandarowa inwestycja polskiego renesansu w architekturze – przebudowa Wawelu rozpoczęta została przez Zygmunta I na wiele lat przed przybyciem Bony do Krakowa, a nowe prądy kulturalne płynące z Italii docierały nad Wisłę już od drugiej połowy XV wieku. Oczywiście pojawienie się Sforzów wraz z licznym włoskim otoczeniem miało znaczenie dla większego „otwarcia”

się dworu Jagiellonów ku zachodowi Europy i zmniejszenia tradycji bizantyjsko-ruskiej, silnej jeszcze w XV stuleciu. Symbolem takiego „otwarcia” jest łączone z przybyciem Bony pojawienie się na polskich stołach warzyw, zwanych „włoszczyzną”.

Z wężem w herbie

Szczególny powód do sentymentu dla Włoszki na polskim tronie mają nie tylko posiadacze ogródków warzywnych czy smaczne zdrowego pożywienia, ale

również miłośnicy Alfego Romeo. Znak firmowy Alfego nawiązuje bowiem do historii Mediolanu. W kole po lewej stronie znajduje się herb miasta – czerwony krzyż na białym tle, po prawej wąż pożerający dziecko – herb Viscontich, rządzących niegdyś Mediolanem. Wąż ten był również herbem Bony ze Sforzów, rodu spokrewnionego z Viscontimi. W ten sposób znak Alfego (a przynajmniej jego część) znany jest w Polsce od prawie pięciuset lat. ❀

Dariusz Balcerzyk



Herb Bony Sforzy

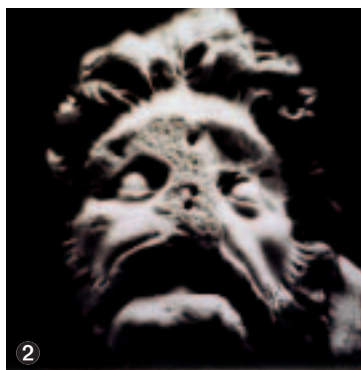
**Herb Bony Sforzy
na wsporniku w Zamku
Królewskim w Warszawie**
(Archiwum Zamku
Królewskiego w Warszawie)



Aborygeni w Turynie,
Mediolan żyje sztuką
współczesną. Werona
odkrywa instrumenty
starożytnego Kongo,
a Avezzano skarby
ukryte w jeziorze Fucino.

W muzeach

W Turynie Pałac Bricherasio gości do 26 września wystawę „Sztuka aborygeńska. Współczesna sztuka australijska” (1), stanowiącą wybór dzieł pochodzących z kolekcji Gabriele Pizzi, właściciela galerii w Melbourne.



W miejskiej Galerii Sztuki Nowoczesnej do 9 września można oglądać retrospektywną wystawę fotografii Mimmo Jodic, przedstawiającą jego prace z lat 1965-2000 (2). Na 150 fotogramach

można obserwować zmiany zainteresowań i eksperymenty artysty – od pierwszych jego prób z lat sześćdziesiątych do prac współczesnych, od krajobrazu do przedmiotów, które wypełniają nasz świat, przedstawionych przez fotografika w formie zniekształconych wizji sennych.

W Mediolanie, na wystawie „Mediolan – Europa 2000” przedstawiono dzieła 120 artystów dwudziestu narodowości, wszystkich uro-

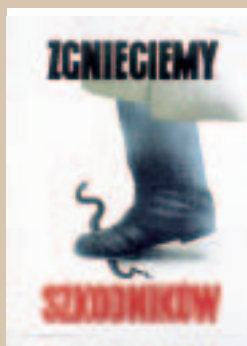
dzonych po 1950 roku, próbując w ten sposób stworzyć syntezę sztuki europejskiej końca XX wieku. Ekspozycja będzie czynna do 16 września.

W Weronie, w sali Boggian w Muzeum Castelvecchio do 30 września czynna jest interesująca wystawa „Kolekcje zwrócone Muzeum” (Collezioni restituite ai musei). Prezentuje ona 300 przedmiotów, takich jak szkła rzymskie, ceramikę Odrodzenia, białą broń, medale napoleońskie, a nawet instrumenty muzyczne starożytnego Kongo.



Willa Torlonia w Avezzano (L'Acquila) gości do 30 października ekspozycję „Skarb jeziora” (Il tesoro del lago), która przypomina o największym przedsięwzięciu inżynierii hydraulicznej starożytności: melioracji Fucino. Projekt, który pragnęli zrealizować czterej cesarze rzymscy, został podjęty osiemnaście wieków później pod rządami Burbonów i zakończony przez rodzinę Torlonia w 1875 roku. Doprowadził on do osuszenia trzeciego pod względem wielkości jeziora we Włoszech. Wystawa prezentuje 500 niezwykle ciekawych znalezisk archeologicznych.

W Wiedniu przy Ringu, zostało otwarte Museum Quartier, centrum kulturalne, mieszczące ponad dwadzieścia instytucji związanych ze sztuką. Wydarzeniem artystycznym jest prezentowana do 2 września w Kunsthistorisches Museum wystawa „El Greco (1541-1614)” (3), przedstawiająca około czterdzieści obrazów hiszpańskiego mistrza,



Żadłem we wroga

Imperialista (najczęściej amerykański), stonka (też amerykańsko-imperialistyczna), kułak (krajowy, wiejski element wywrotowy), spekulant (krajowy, miejski element wywrotowy), wróg (który czuwa) oraz wszelkiej maści szkodniki, złodzie-

je i nieroby to główni negatywni bohaterowie peerelowskich plakatów propagandowych z pierwszych lat powojennych.

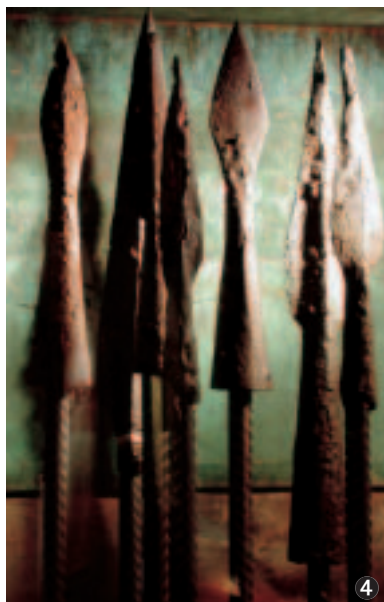
Po blisko półwieczu tematykę tę przypomniało Muzeum Plakatu w Wilanowie wystawą „Żadło propagandy PRL 1945-1956”. Stanowi ona prezentację nie udostępnianych dotychczas plakatów, a jednocześnie próbę, możliwie zwięzłego przedstawienia ówczesnych nastrojów społeczno-politycznych. Dla starszych widzów jest powrotem do dramatycznych dziejów, skrywających się za śmiesznymi w swej naiwnej dydaktyce pracami, dla młodszych – szansą poznania zapomnianej dziś historii. W Wilanowie zaprezentowano około 180 plakatów ze zbiorów muzeum. Można je oglądać do 2 września.

D.B.

zdjęcia: Muzeum Plakatu
w Wilanowie



jednego z największych artystów XVI wieku, prekursora wielu prądów i tendencji artystycznych ostatnich 200 lat. Można na niej prześledzić ewolucję twórczości El Gre-



co, począwszy od pierwszych jej lat, gdy był malarzem ikon, poprzez edukację w Wenecji i Rzymie, aż do osiedlenia się w Hiszpanii.

W Avenches, w szwajcarskim kantonie Vaud, Muzeum Rzymskie zaprasza na wystawę „Legion” (4), będącą interesującą wycieczką do świata wojsk rzymskich. Pozwala ona zdobyć wiedzę o legionach, ich organizacji, technikach walki i życiu w obozach wojskowych. Ekspozycja prezentuje około 250 przedmiotów, takich jak broń, części zbroi legionistów, zbroje końskie i słynne złote popiersie Marka Aureliusza znalezione podczas wykopalisk w starożytnym Aventicum, stolicy ludu Helwetów. Wystawa będzie czynna do 10 października.



Lorenzo Bortolin

A STROLL AMONGST THE GREAT MASTERS

In Turin, Palazzo Bricherasio hosts *Aborigena. L'arte australiana contemporanea* until September 26; at the Municipal Gallery of Modern Art, until September 9, 150 photographs by *Mimmo Jodice. Retrospectiva 1965-2000*. Until July 15 at the Museum of the Mountain, *Il laboratorio dell'alpinismo*, “snaps” by Francesco Ravelli, between 1800 and 1900. In Milan, until September 16, *Anteprima Bovisa. Milano Europa 2000* takes stock of 20th century art. In Venice, the Correr Museum proposes *Plessi Water Fire* until July 29 while Palazzo Mocenigo hosts *Liselotte Höhs-Arazzi bizzarri* until August 31. In Padova, at the Palazzo della Ragione, *Donatello e il suo tempo-Il Bronzetto a Padova nel '400 e nel '500*, with more than 100 works from all over the world including the Crucifix and other “castings” for Saint Anthony's Basilica. Until September 30 in Vicenza, Palazzo Barbaran da Porto houses *Andrea Palladio. Atlante delle architetture*: wood models, photos and engravings of 66 works constructed between 1531 and 1580. Until September 30 in Verona, at the Museum of Castelvecchio, *Collezioni restituite ai Musei*: 300 exhibits including Roman glass, ceramics, weapons, medals and musical instruments. Until September 23, the Medici palace of Seravezza (Lucca) proposes *Geometrie della luce*: almost 90 paintings dedicated to the countryside of the Region between 1800 and 1900. In Rome, at the Museo del Corso, until July 17, *Tesori nascosti. Sedici collezioni private mostrano i loro capolavori*, signed amongst others by Schifano, Magritte and Andy Warhol. Then at the Vittoriano, the *Museo centrale del Risorgimento* has reopened after 20 years. Also in Rome, until July 21, *Il segno di lei. Tutto il potere è da creare*: projects of ten artists in the last thirty years is being held at the complex of the former slaughterhouse. At Villa Torlonia in Avezzano (L'Aquila), until October 30, *Il tesoro del lago*, which recalls the greatest hydraulic engineering feat of ancient times: the reclamation of the Fucino.



Mężczyzna na luzie

Luźne, długie wzorzyste koszule, do tego spodnie – trochę przykrótkie, szerokie, bez zaszewek i sandały lub eleganckie półbuty ze skóry krokodyla. W lecie mężczyzna powinien ubierać się wygodnie, by nie odczuwać zbytnio upałów.

Taka jest kolekcja Kenzo Homme, czerpiąca inspirację z dalekich podróży, wspomnień egzotycznych miejsc, łącząca w eklektyczny sposób różne wątki. Dominują w niej naturalne, delikatne tkaniny – bawełna, lekka wełna, mieszanki Inu, ręcznie haftowany je-

dwab, a także cienka skóra. Bardzo odważne, wręcz zaskakujące bywają zestawienia kolorów – połączenia różu, pomarańczu i winnej czerwieni, fioletu i zieleni bądź słomianej żółci z kością słoniową i sepią – niczym na starej fotografii. Nadruki i desenie miewają ostre, geometryczne formy, ale są też drobne kratki i prążki łączone z elementami roślinnymi.

Zmysłowa Bettina

Francuskie wzornictwo optyczne bawi się okularami. Tworzy modele bardzo oryginalne w stylistyce i kolorystyce, o lekkim, nieco frywolnym projekcie, wyraziste i na pewno przyciągające uwagę. Taką jest właśnie „Bettina” – w kobiecym, zmysłowym stylu retro, zainspirowanym modą lat pięćdziesiątych, z kocimi, nieco podniesionymi bokami i z ażurową górą. Jej fioletowy kolor jest najmodniejszy



Styl policyjny

Powrót do metalowych okularów policyjnych ogłosiła brytyjska firma designerska Cutler and Gross, kształtująca w tej dziedzinie modę na całym świecie. Policyjne okulary odwołują się do stylistyki lat siedemdziesiątych. Są duże, wyraziste, z kolorowymi soczewkami, wykonanymi z tworzy-



w tym sezonie, nie tylko zresztą w okularach.

„Bettina” pochodzi z awangardowej, ekstrawaganckiej linii Boz. Jej twórca, Jean-Francois Rey, słynie z modeli przedziwnych, zaskakujących swoim oryginalnym designem, śmiałą kolorystyką i nigdzie indziej niespotykaną fakturą tworzywa.

wa CR39. Jego zalety to lekkość, wytrzymałość, a przede wszystkim absorbowanie w całości promieni UVA i UVB. Są więc nie tylko modnym i ekstrawaganckim gadżetem, ale również stanowią doskonałą ochronę przed słońcem. Prezentowane okulary można kupić w warszawskim sklepie optycznym CDN przy ul. Miodowej 1.



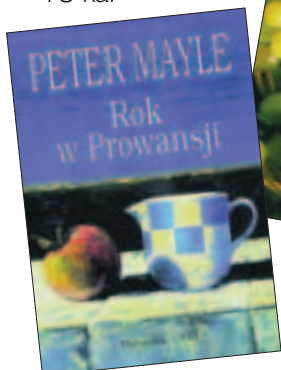
W piersiówce

Opakowanie w formie czerwonej piersiówki podkreśla „męskość” nowej kompozycji zapachowej Alfred Dunhill Desire. Woda przeznaczona jest dla mężczyzn młodych, lubiących gadżety, a jednocześnie ceniących dobry styl. Zapach ten ma być integralną częścią wyrazistego, rozpoznawalnego wizerunku współczesnych gentlemanów, kontrastującego z przeciętnością masywej mody.

Woda nazywa się „Desire”, czyli pożądanie. Mają jej pożądać panowie, którzy dzięki temu zapachowi staną się obiektem pożądania pań.

Wakacyjne lektury

Peter Mayle, „Rok w Prowansji”, „Zawsze Prowansja”, wyd. Prószyński i S-ka.



Bardziej ciekawa, niż wszystkie przewodniki po Prowansji, historia przeprowadzki autora do Francji i jego życia na prowincji. Książki napisane dowcipnie i ze smakiem. Podróżnicy znajdą w nich mało znane zakątki Prowansji, smakośże – mnóstwo ciekawych przepisów pachnących oliwą i ziołami oraz adresy najlepszych restauracji.

Aparat „na miarę”

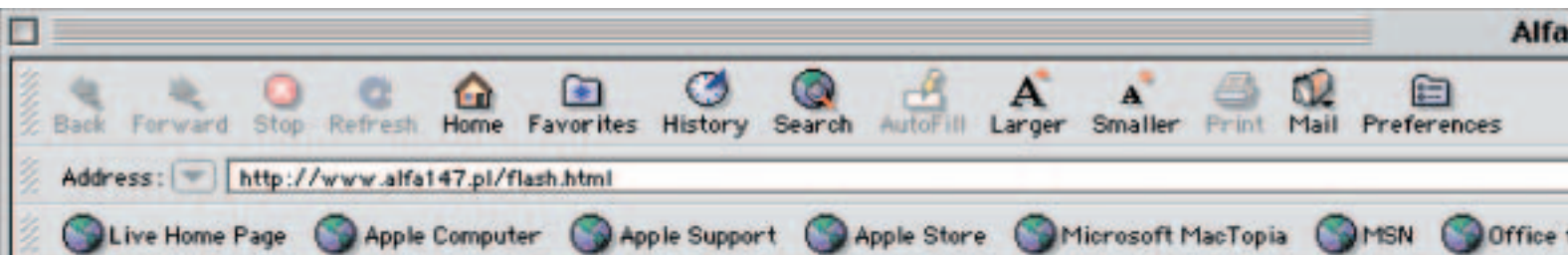
Dostosowuje się do indywidualnych potrzeb i upodobań właściciela. Może pracować jak automat, podejmując za fotografa decyzje o naświetleniu filmu czy ustawieniu ostrości, a jednocześnie spełni bardzo wyrafinowane życzenia, takie, jak na przykład sposób zwijania filmu czy zapamiętanie sposobu naświetlenia konkretnego zdjęcia.

Najnowszy aparat Dynax 7 Minolty to jednoobiektywowa, małoobrazkowa lustrzanka z wbudowaną lampą błyskową, automatycznym nastawianiem ostrości i doborem parametrów naświetlenia kliszy. Zastosowano w nim również system ręcznego nastawiania ostrości, na który fotografujący może się przełączyć w każdej chwili, nie zmieniając nawet sposobu trzymania aparatu.

Zalety Dynaxa 7 to jego niewielkie rozmiary (143,5 x 97,5 x 65,5 mm) i lekkość – 579 g (bez baterii), bardzo krótki czas otwarcia migawki (1/8000 s) oraz prędkość przesuwu filmu wynosząca 4 klatki na sekundę. Obsługę aparatu ułatwia wizjer o dużym powiększe-



niu obrazu oraz wyświetlacz nawigacyjny – ciekłokrystaliczny ekran w graficzny sposób prezentujący dane potrzebne fotografowi. Inne ułatwienia to np. układ Eye-start, ustawiający ostrość i pomiar oświetlenia w chwili przyłożenia aparatu do oka, system przewijania filmu do wybranej klatki (co pozwala na wielokrotne jej naświetlenie lub wyjęcie częściowo naświetlonej rolki), blokada tylnej ścianki przed przypadkowym otwarciem aparatu.



Wirtualne

Wybierając się do Włoch, warto zaplanować odwiedzin w Arese, gdzie znajduje się Muzeum Alfy Romeo. Wcześniej jednak można je obejrzeć wirtualnie w sieci internetu (www.museoalfaromeo.com).



Taka wycieczka jest dostępna dla każdego internauty i to w najdogodniejszym dla niego czasie.

Witrynę można przeglądać w dwóch wersjach językowych: włoskiej i angielskiej. Przejrzenie skonstruowanej strony głównej umożliwia nam przejście do poszczególnych działów. Najciekawsze z nich to Virtual Tour (wirtualna wycieczka) i Multimedial Museum (muzeum multimedialne). Poruszanie się po wirtualnych pomieszczeniach muzeum umożliwia program Quick Time (www.quicktime.com).

Zamiast biletu

Dzięki Virtual Tour możemy zwiedzić muzeum, nie ruszając się sprzed ekranu domowego komputera. Na początku wycieczki zobaczymy plan pokazujący rozkład pomieszczeń w muzealnym gmachu i proponowaną trasę zwiedzania. Tutaj, zamiast kupować bilet jak w prawdziwym muzeum, musimy podjąć decyzję, jak będziemy oglądać ekspozycję, czy chcemy mieć od razu dostęp do wszystkich sal, czy też po kolei „odwiedzać” poszczególne piętra.

Wybór zależy nie tylko od naszych zainteresowań, ale również od możliwości technicznych, którymi dysponujemy. Różnica polega bowiem na wielkości pliku, który trzeba ściągnąć do pamięci komputera.

Posiadając szybkie łącze, możemy pozwolić sobie od razu na wczytywanie większych plików. Jeśli korzystamy z modemu, lepiej używać plików mniejszych.

Na wystawach

Pierwsza opcja, zapewniająca dostęp do wszystkich muzealnych pomieszczeń, daje przede wszystkim ogólny przegląd ekspozycji. Decydując się na oglądanie poszczególnych pięter, dostajemy także opisy znajdujących się tam najciekawszych eksponatów. Na przykład w dziale „Powstawanie mitu” obejrzymy dokładnie pierwsze modele samochodów Alfa, takie jak 24 HP Torpedo, zaprojektowany przez Giuseppe Merosiego czy słynną Alfę 6C 1750 Gran Sport, powstałą w roku 1930, która pro-



muzeum

wadzona przez Tazio Nuvolariego zwyciężyła w zawodach Tysiąca Mil (Mille Miglia). Jest tam też model P2 – pierwsza Alfa wyposażona w silnik z doładowaniem – dwucylindrowy, z dwoma gaźnikami umieszczonymi przed sprężarką.

Dział „Rewolucja designu” pokazuje zmiany w liniach karoserii aut Alfa Romeo z lat 30 i 40. Kolejne poszukiwania stylistyczne twórców samochodów można znaleźć w dziale „Lata ożywienia. Lotnicwo. Dream Car”, gdzie prezentowany jest słynny Proteo Prototipo, który w 1992 roku zdobył nagrodę Car Design Award. Oddzielny fragment ekspozycji poświęcono legendarnemu modelowi Giulia, samochodowi „zaprojektowanemu przez wiatr”. Miłośników

sportu samochodowego zainteresuje dział „Wielkie zwycięstwa”, a zbieracze samochodzików obejrzą je na specjalnej ekspozycji.

Świetne uzupełnienie wirtualnej wycieczki stanowi Multimedial Museum. Znajdziemy tu zestaw filmów przedstawiających Alfę Romeo w różnych okresach dziejów, a także najciekawsze plakaty reklamowe z lat 1926-76.

Dla hobbystów

Witryna muzeum w Arese ma też specjalny dział „Alfa lovers' guide”, przeznaczony dla miłośników

tej marki. Zawiera adresy klubów zrzeszających wielbicieli Alfa Romeo z całego świata, zdjęcia, relacje z ich imprez. Znajdują się tu także namiary polskiego klubu IKAR. (www.cuoresportivo.pl)

„Alfa Boutique” umożliwia przeniesienie się do sklepu z firmowymi gadżetami. Jest to także oddzielna strona (www.alfaromeoboutique.com). Możemy tu kupić wiele rzeczy, m. in. krawaty, zegarki, okulary przeciwsłoneczne, modele samochodów. Wszystko oczywiście ozdobione znakami Alfa Romeo.

Ze strony internetowej możemy też zarezerwować bilety na rzeczywiste zwiedzenie muzeum w Arese. Dla grup powyżej 10 osób zapewnia ono przewodnika. ❀

Paweł Kozierkiewicz





W następnym numerze:

- Prezentacja Alfy Romeo GTA we Frankfurcie
- Opowieść o Paryżu
- 25 lat muzeum w Arese
- Puchar Alfy Romeo w Kamieniu Opolskim

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. Popiełuszki 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

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) 846 54 07 w. 144, 145
fax (0-22) 846 54 09
02-220 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.autoservis.com.pl
e-mail: F75249@dealer.fiat.pl

BOŁTOWICZ

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

Alfy Romeo w Polsce

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. Softysek

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

AUTO-DIUG

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

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

AUTOLAND Sp. z o.o.

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

FIAT AUTO POLAND

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

Firma MIMAR S.C.

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

LETA Sp. z o.o.

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

POLMOZBYT K-CE Sp. z o.o.

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

P.H.U. GANINEX, A. Gazda

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

TFA Poland Sp. z o.o.

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

ZUH EUROMOT Sp. z o.o.

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

WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

EUROCAR KIELCE Sp. z o.o.

ul. 1 Maja 191 A

tel. (0-41) 366 32 07
fax (0-41) 345 46 33
25-655 Kielce

WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

PTH RESCOR Sp. z o.o.

ul. Pstrowskiego 28
tel. (0-89) 542 62 80
fax (0-89) 542 66 88
10-602 Olsztyn
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
BOOYSSENS 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
GRANICHTSTADTENGASSE 98 - 1130 WIEN
ALFA CLUB MILANO
KAINBACH 33 - 8047 GRAZ
ALFA ROMEO CLUB TIROL
POSTFACH 209 - 6060 MILS B.
HALL I. TIROL

**QUADRIFOGLIO VERDE CLUB
DER ALFA FREUNDE**
NEUGASSE 1 - 3200 OBERGRAFENDORF
ALFA ROMEO CLUB LIGST
STEIBERG 209 - 8563 LIGST
CLUB ALFA ROMEO
RUDERSDORF 25 - 9702 FERNDORF
ALFA CLUB ÖSTERREICH MITGLIED ÖMVV
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 EUPEN - 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: JARILVIJASAAI@NORDICPRINTMAIL.COM

FRANCJA

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

GRECJA

ALFA CLUB RODI
VIA KOKOTRONI 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
DELWIJNENSTRAAT 12
5315 AV KERKWIJK
NETHERLANDS

IRLANDIA

**ITALIAN CAR CLUB
(NORTHERN IRELAND)**
MR JOSEPH SPENCE
21 FERINISKEY 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.IL

JAPONIA

SCUDERIA DEL PORTELLO ALFA ROMEO
1-8-19 NAKAMUNEOKA SHIKI
SAITAMA 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
VANCOUVER ISLAND ALFA CLUB
1230 ESQUIMAL ROAD
VICTORIA, BC/QUEBEC - 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 PENCHLA,
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"
OREJUTEN STREET- MSIDA
MSD 09 MALTA
E-MAIL: AUTODELTA@WALDONET.NET.MT
TEL. +356-972190 - Fax +356-220558

NIEMCY

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

NORWEGIA

KLUBB ALFA ROMEO NORGE
POSTBOK 7170, MAJORSTUEN,
BEDRIFTSPOSTKONTOR
0307 OSLO NORWAY - TEL. +4764877078
E-MAIL: OEVI@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
TI AMO ALFA CLUB
UL. PUSZKINA 50
92 - 516 ŁÓDŹ
TEL. 48-42-649 22 23
KLUB ALFISTÓW - POZNAŃ
UL. GORZYSŁAWA 9
61 - 057 POZNAŃ
TEL. 48-61-876 81 87
INTERNETOWY KLUB ALFY ROMEO „IKAR”
WWW.CUORESPORTIVO.PL

SZWAJCARIA

**DUETTO CLUB ALFA
ROMEO SPIDER 66-70**
WEIERHOF 3
CH- 8604 VOLKETSCH
TEL. 41-1-9451441 - Fax. 41-1-9456505
ALFA SPIDER CLUB
POSTFACH 5 - 3185 SOHMITTEN
ALFA SPORT CLUB
CASELLA POSTALE 1316
6616 LOSONE - CH TICINO
REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO
LA SAUGE - CH2202 CHAMBERIEN/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 SILVA

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 RUELOKKE

RIEVB. 12B

21746 MALMÖ SWEDEN

CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

PETER SODERLUNG

FOLKUNGAGATAN 134

S-116 STOCKHOLM-SWEDEN

TEL. 46-8-640.4686

TURCJA

ALFA CLUB

MESRUTTIYET CAD. NO. 135 ODAKULE İS

MRK. KAT: 18

TEPEBASY - İSTANBUL (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, BARLESTONE CT.

ST. CHARLES - MISSOURI 63303

STRADA FANTASMA

401 E. 59TH ST.

KANSAS CITY MO 64110

NEBRASKA/IOWA AROC

9211 AMESS AVE.

OMAHA, NEBRASKA 68134

AROC OF SOUTHERN NEW JERSEY

319 EAST ALLENS LN.

PHILADELPHIA PA

NEW MEXICO CHAPTER

50 BARRANCA ROAD

LOS ALAMOS - NEW MEXICO 87544

LONG ISLAND AROC

295 PARK AVENUE

MANHASSET - N.Y. 11030

THE GTZ REGISTER

C/O GEORGE CARL PEZOLD

HUNTINGTON - N.Y. 11744

120 MAIN STREET

HUNTINGTON - N.Y. 11743

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

NEW YORK AROC

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

GTV 2000 REGISTER USA

ALEXANDER GOURAS

200 E. 58TH ST. APT. 9H

NEW YORK, N.Y. 10022-2034

FAX (212) 826-0642

E-MAIL: AMGALFA@AOL.COM

ALFA BUFFS

114 MISTY LANE

EAST AMHERST - NEW YORK 14051

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

E-MAIL: JDMANN@ACSU.BUFFALO.EDU

NORTH AMERICAN AROC

6308 LAKEWAY DRIVE

RALEIGH - N.C. 27612

MID ATLANTIC AROC

4003 CHAPEL HILL ROAD

DUTHAM - N.C. 27707

BUCKEYE AROC

281 E. HIGH STREET

OSTRANDER - OHIO 43061

NORTHEASTERN

OHIO CHAPTER

15001 SCHREIBER ROAD

CLEVELAND - OHIO 44137

OHIO VALLEY ALFA ROMEO

OWNERS CLUB

705 MAPLE RIDGE DRIVE

NILFORD - OHIO 45060

AROC OF OKLAHOMA

1933 S.BOSTON, STUDIO C

TULSA - OKLAHOMA 74119

ALFA ROMEO OWNERS OREGON

5115 SW RICHENBERG CT.

PORTLAND - OREGON 97201CENTRAL PENNSYLVANIA 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

AL.F.A. (TENNESSEE)

2711 AICKLEN AVE.

NASHVILLE - TENNESSEE 37212

SCUDERIA ALFA ROMEO

935 PARK WIND DR.

KATY - TEXAS 77450

TEL. 281-856-3156

FAX. 281-856-3766

E-MAIL: BKABINE@WYMAN.COM

TEXAS HILL COUNTRY AROC

P.O. Box 523

ALPINE - TEXAS 79831 - U.S.A.

NORTHWEST

ALFA ROMEO CLUB

GEORGES HEBRANT-PRESIDENT

6730 150TH AVENUE N.E.

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

TEL./FAX.425-881-0705

E-MAIL: GHEBRANT@GTE.NET

6C 2500 - 8C 2900 REGISTER

1703 PARKSIDE EAST

SEATTLE, WASHINGTON 98112

CAPITAL CHAPTER

1206 MEADOW GREEN LANE

MCLEAN VA

AROC OF WISCONSIN

W141 N6672 MEMORY ROAD

MEMONONIE FALLS, WISCONSIN 53051 U.S.A.

TEL. 441-252-3750

E-MAIL: ALFAMAN@EXECPC.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: INFO@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 GONCIA 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 FOLOGNO (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

Wrocławianie z Mia Giulia



Twórca i prezes wrocławskiego Klubu Mia Giulia, Tomasz Alechnowicz, od dawna pasjonuje się Alfą Romeo. Na temat tych niezwykłych samochodów potrafi rozmawiać godzinami. Swoją fascynację marką skutecznie wszczepta klientom, którzy odwiedzają prowadzony przez niego salon sprzedaży Fiata, Lanci i Alfę Romeo we wrocławskim ADF Auto.

To właśnie klienci salonu Alfę Romeo pięć lat temu byli założnikiem Klubu Mia Giulia. Dziś ten pierwszy i największy klub w Polsce liczy już 300 osób, a do jego tradycji nale-



ży prezentacja starych modeli tej marki. Podczas pokazu modelu Giulia w wersji wyścigowej, odtworzonego przez jednego z wrocławskich alfistów, postanowiono nadać klubowi obecną nazwę.

Takich spotkań członkowie i sympatycy mają kilka w roku. Zaprezentowano na nich m.in. modele Spider, Giulia Milano GTV, 155 Hornam. Każdemu spotkaniu towarzyszy muzyka wykonywana na organach Hammonda, bowiem brzmienie tego właśnie instrumentu – zdaniem Tomasza Alechnowicza – jest najbardziej bliskie pomrukowi silników Alfę.

Klubowicze organizują również imprezy plenerowe. Olbrzymie wrażenie na wrocławianach zrobiła kawałkada 100 samochodów Alfa Romeo jadących na spotkanie do pałacu w Kraskowie. Członkowie klubu wyjeżdżają wspólnie na wyścigi o Puchar Alfę Romeo. Ich ulubionym miejscem spotkań jest działająca w salonie kawiarenka Mia Giulia.

Kim są wrocławscy alfiści? W zdecydowanej większości to lekarze, prawnicy, architekci, biznesmeni i przedstawiciele wolnych zawodów. Ich samochody zdobi klubowy znaczek, historyczna zielona koniczynka na tle białego trójkąta. Na drodze pozdrawiają się błysnięciem świateł i uniesieniem ręki. Spotkania traktują jak rodzinne święta, na które zabierają również najbliższych. Większość klubowiczów z Mia Giulia jest wierna ulubionej marce. Są wśród nich posiadacze już trzeciej kolejnej Alfę, zakupionej w salonie Tomasza Alechnowicza.

Niezwykle uroczyście będzie obchodzony jubileusz 5-lecia klubu. Najpierw odbędzie się koncert w Teatrze Polskim we Wrocławiu z udziałem „Skaldów”, których lider Andrzej Zieliński ma grać na... organach Hammonda, a potem zapowiadają się liczne atrakcje plenerowe.



Kazimierz Łuczak





Alfa **147**. Wyostrz zmysły.



Pełna moc silnika Alfa Romeo, teraz także w wersji diesel Unijet z turbodoładowaniem i systemem common rail. Jednostka o pojemności 1.9 litra i mocy 115 KM – z turbosprężarką Garrett o zmiennej geometrii i systemem bezpośredniego wtrysku – oznacza

osiągnięcia najlepsze z możliwych: wyższą moc i moment obrotowy, lepsze wyciszenie i mniejszą emisję spalin. Od 0 do 100 km/h w 9,9 s. Maksymalna prędkość 191 km/h.

☎ 0-801 117 117



Cuore Sportivo

Sport.



Wagon.



Alfa Sportwagon

Alfa Sportwagon to osobowość i sportowy duch Alfy Romeo oraz pełna funkcjonalność samochodu kombi. Cztery silniki benzynowe 4 i 6 cylindrów, o mocy od 120 do 190 KM, oraz dwa turbodiesle 4 i 5 cylindrów, z systemem bezpośredniego wtrysku. Skrzynie biegów:

5- lub 6- biegowa, Selespeed lub Q-System. Najwyższy standard wyposażenia: Distinctive. Alfa Sportwagon. Więcej przestrzeni dla twoich bliskich, dla rzeczy, które lubisz, dla przyjemności, których poszukujesz.

 0-801 117 117



Cuore Sportivo