



Numer 5 • Rok 1 • Październik 2001 • Dwumiesięcznik



GTA
powrót
mitu

Alfa Romeo
króluje w **Goodwood**

**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



Jesień na dobre zagościła za oknami. Krótkie, często dżdżyste dni, dodatkowo utrudniają i tak nie najlepszą sytuację na polskich drogach. Wzmozżona uwaga za kierownicą samochodu często pozwoli uniknąć niebezpiecznych sytuacji. Szczególnie, gdy lubimy dynamiczną jazdę i podróżujemy mocnym, sportowym autem.

Takim pojazdem jest Alfa Romeo GTA. Wprowadzając do sprzedaży wersje 156 GTA i Sportwagon GTA, firma po 36 latach wraca do oznaczenia, które stało się legendą motoryzacji. Symbol ten, po raz pierwszy zastosowany w 1965 roku w wyścigowej wersji modelu Giulia, do dziś wywołuje emocje wśród miłośników samochodów. Dzięki wprowadzeniu nowych aut przestał wiązać się tylko z przeszłością.

Ostrożnie na drogach

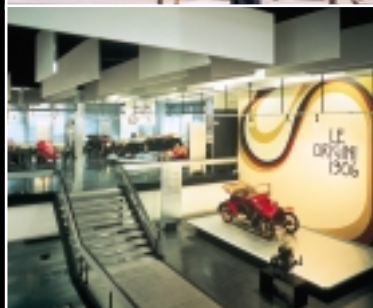
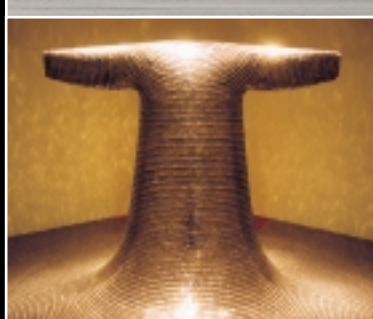
Teraz samemu można zasiąść za kierownicą 250-konnej Alfę oznaczonej trzema literami: GTA. Mocnym, sportowym samochodem poświęcamy w tym numerze wyjątkowo dużo miejsca.

Fascynująco przedstawia się rywalizacja w wyścigach o Puchar Alfa Romeo. Przed ostatnią edycją na torze w Kielcach, szanse na zdobycie Pucharu miało kilku zawodników.

Dla miłośników zabytkowych, najszybszych samochodów świata przygotowaliśmy relację z Festival of Speed - festiwalu prędkości w angielskiej miejscowości Goodwood. W tym roku ozdobą imprezy były modele Alfa Romeo z lat 40., 50., 60. i 70., a także najnowsza Alfa 155 ITC. Dla wyciszenia emocji rozedrganych spotkaniem z szybkimi autami, zapraszamy do odwiedzenia muzeum w Arese. Tam, w spokojnej, muzealnej atmosferze możemy podziwiać najpiękniejsze pojazdy spod znaku Alfę Romeo. Dla odpoczynku od spraw związanych z motoryzacją zapraszamy też do odwiedzenia 49. Biennale Weneckiego, prezentującego najnowsze trendy w światowej sztuce. Stamtąd niedaleko już jest do Budapesztu, by wpaść na wspaniałą węgierską gulasz.

Życzę smacznego oraz przyjemnej lektury

Maciej A. Brzozowski
Redaktor Naczelny



il Quadrifoglio nr 5
Październik 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
POWRÓT LEGENDY	6
MARKA, KTÓRA STAŁA SIĘ MITEM	8
NIE ŚPIEWAM DLA PIENIĘDZY	14
GOODWOOD – POD ZNAKIEM PRĘDKOŚCI	17
DO OSTATNIEGO METRA	22
PLATFORMA LUDZKOŚCI	26
BUDAPESZT – BRAMA MIĘDZY ŚWIATAMI	32
ALFY OD KORZENI PO PRZYSZŁOŚĆ	38
GRA W KOLORY	46
JESIENNE ODKRYCIA	52
STYL ROBINSONA I INDIANY JONESA	54
ROZMAITOŚCI	56
ZRÓB TO SAM	58
SALONY ALFY ROMEO w Polsce	60
KLUBY ALFY ROMEO na świecie	62
ALFA POD ŻAGLAMI	64

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

Opłaty 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

SATIZmsx
INTERNATIONAL

An MSX International Company

na powiększone o specjalne pomieszczenia, gdzie będzie można skorzystać z faksu, telefonu i połączenia z internetem.

Sportwagon przyszłości

Instytut Europejski Wzornictwa z Turynu zorganizował wystawę projektów swoich studentów: prace z zakresu wzornictwa, mody i komunikacji wzrokowej wykonane na zlecenie przedsiębiorstw i agencji, takich jak Armando Testa, Torino 2006, Piaggio i Fabbri.



Prototyp zrealizowany przez studentów Europejskiego Instytutu Wzornictwa

Dużo miejsca poświęcono tematowi „Kreatywność roku 2001 tworząca transportową sylwetkę roku 2010: propozycje stylistyczne dla Alfey Romeo”. Studenci pracowali nad restylowaniem modelu Sportwagon, dążąc do sformułowania nowych propozycji dla samochodu o charakterze sportowym, ale będącym jednocześnie środkiem transportu zarówno dla ludzi jak i przedmiotów. Rezultatem ich rocznej pracy jest kolekcja prototypów w skali 1:4, które można podziwiać na wystawie.

„Ćwiartka” i „Pasikonik”

W Bolonii wyłoniono zwycięzców konkursu Car&Bike Design zaadresowanego do młodych europej-

skich stylistów, próbowali sił w projektowaniu środka transportu nowego tysiąclecia. Spośród 60 projektów nadesłanych również z Francji i Słowacji zwyciężył „Pasikonik”, pojazd ekologiczny na dwóch kołach, wymyślony przez Cosimo Giannone. Drugie miejsce zajęła „Ćwiartka” projektu Cristiano Rossi – samochód miejski, którego nazwa odzwierciedla rozmiary pojazdu równe jednej czwartej tradycyjnego samochodu. Komitet Naukowy oceniający prace składał się

z przedstawicieli Akademii Sztuk Pięknych z Brera, Europejskiego Instytutu Wzornictwa oraz firm Automobili Lamborghini, Ducati Motor Holding, Ferrari i Pininfarina Badania i Rozwój.

Nowy Pion Informacji i Prasy

W Grupie Fiat utworzono Pion Informacji i Prasy. Powstał on w wyniku fuzji Instytucjonalnego Biura Prasowego z Biurem Prasowym Wyrobu i Wydawnictwami Zakładowymi, którymi kierował Simone Migliarino. On też został mianowany na stanowisko dyrektora nowego pionu. Szef Instytucjonalnego Biura Prasowego Sandro Casazza będzie pracował w charakterze konsultanta Zarządu.

Miniaturowa Nuvola



W tym numerze przedstawiamy modele określone przez kolekcjonerów jako „specjalne”, wytwarzane przez Tecnomodel z miejscowości Opera koło Mediolanu. Przedsiębiorstwo, które zajmuje się całym cyklem produkcyjnym: od rysunku do matrycy, od produkcji do modelu zmontowanego lub gotowego do zmontowania, a także sprzedają samochodzików. Firma posiada swoją stronę internetową www.tecnomodelar.com. Można tam przesłuchiwać, na fotografiach i dzięki opisom, w jaki sposób powstaje miniaturowy pojazd.

Tecnomodel stara się tworzyć modele wyjątkowe, jak na przykład Sbarro Issima, prototyp z 1996 r. lub modele nigdy nie odtworzone w zminimalizowanej skali, typu 33/2 Corsa z 1967 r. z zamykanym dachem w różnych wersjach oraz 33/2 Corsa Fleron z 1967 roku z otwartym dachem w różnych wersjach. Osobna wzmianka należy się modelowi Giulietta SZ w wersji drogowej z 1960 r., a także w wersji wyścigowej, w której bardzo dokładnie odtworzono silnik.

Modelem, w którym Tecnomodel pokazał wszystkie swoje możliwości, jest Alfa Nuvola, prototyp z 1995 roku. Jak wszystkie modele powstające w tej firmie, wykonany jest w skali 1:43. Nuvola składa się ze 110 elementów, wśród których znajdują się np. szczęki hamulcowe, kluczyk zapłonu, lakierowane tylne światła i inne szczegóły. Na zdjęciu modelu możemy dostrzec dokładność, z jaką poskładano poszczególne części i odtworzono wnętrze. Bliższe szczegóły na temat modeli można uzyskać kontaktując się poprzez pocztę elektroniczną – adres: gusass@iol.it.

Model Nuvoli,
powyżej zestaw
do jego montażu

Gianni G. Gusella



Pierwsza Alfa 156 GTA pojedzie do Japonii

Pierwsza Alfa 156 GTA, z numerem fabrycznym 0001, została wystawiona na licytację on line, w której uczestniczyły wszystkie witryny europejskie i japońskie specjalizujące się w handlu poprzez sieć elektroniczną. Licytacja, odbywała się od 13 do 23 września, równoległe z salonem samochodowym we Frankfurcie. Cena wywoławcza nowej Alfę wynosiła 1 euro.

Złożono 50 ofert kupna samochodu – najwięcej z Japonii, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii i Włoch. Zwycięzcą licytacji okazał się 44-letni lekarz z Tokio, który kupił auto za 48 691,26 euro (ok. 188 tys. zł). Pan Tadaschi Sengoku jest już właścicielem dwóch Alf – modeli 164 Q4 i Spider. Wylicytowaną Alfę otrzyma on przed wprowadzeniem do sprzedaży nowego modelu, planowanym na wiosnę 2002 r.

Kwotę pochodzącą z elektronicznej licytacji firma Alfa Romeo przeznaczyła na cele charytatywne.

Nowy dyrektor handlowy Fiat Auto Poland

Nowym dyrektorem handlowym Fiat Auto Poland w miejsce Dario Fabbro został Jose' Ramon Soria-no Rouco.

Urodził się przed 47 lat w Madrycie. Po ukończeniu wydziału nauk ekonomicznych na tamtejszym uniwersytecie pracował początkowo w sektorze nieruchomości, a następnie przeszedł do firmy Ford, z którą był związany przez 15 lat. Był m. in. dyrektorem produktu i sprzedaży Ford Espana oraz dyrektorem marketingu w dziale samochodów dostawczych Ford Europe w Wielkiej Brytanii. W latach 1993-2000 pełnił funkcję wiceprezesa i dyrektora generalnego Jaguara w Hiszpanii. W 2000 r. przeszedł

do Grupy Fiat. Przed objęciem stanowiska w Polsce był dyrektorem handlowym Fiat Auto Argentina.

Fiat Auto i wyścigi

Fiat Auto powierzył przygotowanie i przeprowadzenie zawodów sportowych nowo powstałej spółce N.Technology Spa. Struktura własności spółki wygląda następująco: Mauro Sipsz (Nordauto) 40%, Andrea Adamich (Dorado) kolejne 40% i Fiat Auto z udziałem równym 20%.

Tańsze części do starych modeli

Fiat Auto Poland obniżył średnio o 15% ceny części zamiennych do samochodów, które zostały już wycofane z produkcji. W przypadku Alfę Romeo obniżka obejmuje modele Alfa 33, 145, 146, 155 i 164. Dotyczy elementów układu wydechowego, hamulcowego, amortyzatorów, sprzęgła, pomp wodnych, pasków napędowych. Posunięcie to ma skłonić właścicieli aut do inwestowania w oryginalne części zamienne. Tylko one odpowiadają wszystkim normom określonym przez producenta, a więc dają gwarancję jakości i bezpieczeństwa.

Dla pechowców

Europe Assistance wprowadził nową usługę dla właścicieli zepsutych samochodów. Oprócz profesjonalnej naprawy oferuje im również zestaw zawierający gorącą kawę, gazety, napoje, chusteczki odświeżające oraz gry dla dzieci. Serwis Europe Assistance zosta-



Fiat Auto powierzył prowadzenie zawodów spółce N.Technology Spa

Powrót **legendy**



Alfa Romeo, wprowadzając modele 156 GTA i Sportwagon GTA, wraca po 36 latach do skrótów GTA, który wszedł na stałe do historii motoryzacji

THE GTA IS BACK

Symbol GTA, zastosowany po raz pierwszy w 1965 roku w wyścigowej wersji modelu Giulia, nierozdzielnie wiąże się z marką Alfa Romeo i wśród miłośników samochodów wywołuje emocjonujące skojarzenia związane ze wspaniałymi zwycięstwami na torach Europy i Ameryki.

Teraz symbol ten przestał wiązać się tylko z przeszłością. Alfa Romeo ponownie użyła skrótu GTA, tym razem dla pojazdu seryjnego, skonstruowanego na bazie popularnego modelu 156.

Każda zmiana ma więc swoje uzasadnienie. W przedniej części, pod emblematem Alfę wprowadzono ogromny poziomy wlot powietrza, co spowodowało wysunięcie na zewnątrz światła przeciwmgielnych. Na szczycie dachu umieszczono spoiler, dzięki czemu poprawiły się warunki aerodynamiczne auta. Służą temu również progowe listwy zewnętrzne, w których ponadto znajdują się małe otwory ułatwiające chłodzenie silnika. Zostały też poszerzone błotniki, pod którymi umieszczono koła o 17-calowych obręczach. Modyfikacje, łącznie ze zmianami podwozia (zmienione zawieszenia, wzmocniony układ ha-

Used for the first time in 1965 to baptise the racing version of the Giulia, GTA is one of those names that evokes the very spirit of a marque. And when the marque in question is Alfa Romeo, the feelings that three simple letters can stir up are remarkable. No need to turn to the past to experience those kind of emotions. The GTA is back. The basis for its reincarnation is a well-known and highly-esteemed mass-produced model: this time it's the 156's turn to supply the basic ingredients to produce a vehicle with such forcefully expressive style. The changes to the bodywork, clearly intended to bring out the sporting side of the original 156, have been made in true Alfa Romeo style, putting functional changes above mere beautifications that don't have any practical use. Therefore, every additional touch has its own special meaning. At the front, beneath the badge, there is an enormous horizontal air grille, which has meant moving the fog lamps outwards. Then a spoiler on the end of the roof improves air flow. The side miniskirts streamline the overall look and have small air vents to aid the dispersion of heat from the engine unit. Lastly, the widened wheel arches serve to accommodate the 17 inch rims. Obviously all of these modifications, including those to the bodywork (reviewed suspensions, strengthened braking system, new manual and sequential transmissions) apply equally to the Sportwagon version, which will no doubt become an instant classic. But the real "cuore sportivo" is under the bonnet which houses a classic V6 24-valve engine powered up to 250hp. Read on to find out more.

Główne zmiany stylistyczne dotyczą korpusu samochodu. I choć służą one do wyeksponowania sportowych cech charakteru pierwotnego modelu 156, zostały wprowadzone zgodnie z duchem marki Alfa Romeo, która przekłada funkcjonalność nad elementy stylistyczne pozbawione praktycz-

mowania, nowa przekładnia ręczna i sekwencyjna), zostały zapożyczone z wersji Sportwagon, która stała się klasyką, zaledwie pojawiła się na rynku. Ale prawdziwe sportowe serce auta znajduje się pod maską, czyli tam, gdzie zamontowano klasyczny silnik 24-zaworowy V6 o mocy 250 KM. ❀





Marka

która stała się

mitem

GTA – te litery zmieniły historię samochodów sportowych. Mimo że upłynęło 36 lat od pojawienia się w motoryzacji tego symbolu, wywołuje on emocje u miłośników wyścigów samochodowych.

Spróbujmy przypomnieć warunki, w jakich w 1965 roku zadebiutował GTA, model spokrewniony ze słynną Giulią GT. To pozwoli nam zrozumieć, dlaczego postanowiono skonstruować i wylansować wersję coupé Alfę Romeo. W tamtych latach samochody klasy turystycznej odnosiły ogromne sukcesy zarówno wśród publiczności, jak i w stajniach wyścigowych. Startowały na większości torów Europy, prowadzone były przez najlepszych kierowców tamtych czasów. Projektowanie aut, przystosowanie ich do wykorzystania w wyścigach i eksploatacja były stosunkowo mało kosztowne.

W kategorii turystycznej Alfa dysponowała samochodem Giulia limuzyna TI, który z trudem do-

trzymywał kroku modelowi Cortina Lotus Colina Chapmana, za którego kierownicą zasiadali kierowcy tej klasy co Jim Clark i John Withmore. Ciągłe porażki Giulii spowodowały, że Giuseppe Luraghi, prezes stajni Portello, postanowił powiązać ściślej z Alfą pracownię projektową Autodelta. Pracownia powstała dzięki staraniom Carla Chiti, projektanta światowej sławy, który kilka lat wcześniej, pomimo wielokrotnych sukcesów, odszedł z Ferrari.

Efekt pracy Autodelty zademonstrowano publicznie po raz pierwszy na stoisku Alfę 18 lutego 1965 roku w trakcie Salonu w Amsterdamie. Auto zostało skonstruowane na bazie modelu Giulia GT, wylansowanego we wrześniu 1963 roku

i otrzymało nazwę GTA. Na początku, ze względów formalnych, powstała jego wersja drogowa. Była ona konieczna do uzyskania homologacji wyścigowej dla modelu o tej samej nazwie, który niedługo później pojawił się na torach.

Od początku wszyscy zdawali sobie sprawę, że nowa Alfa przeznaczona jest do jazdy sportowej. Samochód bowiem, niezależnie już od wyglądu, miał mało wspólnego ze zwykłym GT przede wszystkim pod względem karoserii. Litera A, która oznacza „lżejsza” (po włosku ►





„alleggerita” – przyp. tłum.), nie została dołączona przypadkiem. Kierownictwo Alfy zdawało sobie sprawę, że największą wadą modelu Giulia TI był właśnie jego nadmierne ciężar. Dlatego cały korpus samochodu został poddany ostrej kuracji odchudzającej.

W nowym modelu Alfę pozostawiono bez zmian w stosunku do GT wewnętrzną część karoserii, natomiast poszycie zewnętrzne wykonano prawie całkowicie z Per-aluman 25 – stopu aluminium, manganu, miedzi i cynku. Powstały z niego wszystkie części, oprócz progów, które mają funkcję nośną. Dla zmniejszenia ciężaru auta, zrezygnowano w nadwoziu z substancji tłumiącej hałas.

Zewnętrznie model GTA różni się od GT przednimi wlotami powietrza, które w wersji drogowej są zamknięte (ale były niezbędne do uzyskania homologacji), małymi klamkami drzwi oraz naklejką ze sportowym symbolem Alfę, czte-

rolistną koniczyną umieszczoną pomiędzy drzwiami a nadkolem.

Wnętrze ma charakter raczej spartański. Wyeliminowano wszystkie elementy zbędne, czyli takie, które nie są bezpośrednio potrzebne do jazdy wyścigowej. Usunięto np. podpórki dla rąk czy kieszenie na drzwiach.

Po wprowadzeniu wszystkich zmian udało się zmniejszyć ciężar auta o ponad 200 kg. Model GT ważył 950 kilogramów, zaś GTA zaledwie 745. Kuracji wzmacniającej poddano też silnik. Przy pojemności 1600 cm³ jego moc wzrosła ze 106 KM do 115 KM.

Podwozie pozostało w zasadzie nie zmienione. Przeprojekowano tylko zwrotnicę osi przedniej i zastosowano 14-calowe obręcze (według typowego projektu Campagnolo).

25 kwietnia 1965 roku model GTA zadebiutował podczas wyścigu Tysiąca Kilometrów w Monzy. Dwa samochody tej wersji wystartowały w kategorii Prototypy, po-

nieważ na uzyskanie homologacji w klasie turystycznej trzeba było jeszcze poczekać. Udział w zawodach pozwolił konstruktorom na zdobycie doświadczenia i dopracowanie kilku szczegółów. Dlatego wycofanie obydwu samochodów z wyścigu nikogo specjalnie nie rozczarowało.

Upragnioną homologację wydano na początku maja 1965 roku, praktycznie pod koniec międzynarodowego sezonu.

Doszło jednak jeszcze do pierwszej konfrontacji Giulii GTA





Giulia GTA w pełnej akcji na amerykańskim torze w Sebring. Poniżej: GTA 1300 Junior z charakterystyczną kalkomanią na boku i symbolem Alfa Romeo na masce.

z Cortiną Lotus i jej kierowcą Johnem Whitmorem na torze w Snetterton. To wyzwanie zakończyło się przegraną włoskiej marki. Była to jedna z ostatnich jej porażek. Rok później Giulia GTA weszła do ścisłej czołówki aut wyścigowych.

Pierwsze sukcesy były oszałamiające. Na wyścigu „4 godziny”, organizowanym przez Jolly Club w Monza, modele GTA zajęły

pierwsze siedem miejsc w klasyfikacji ogólnej. Dało to wspaniały początek długiej międzynarodowej karierze auta. Prowadzący go Andrea de Adamich potwierdził swoją renomę jako znakomity kierowca i wygrywał na Alfie prawie wszędzie, przełamując w końcu dotychczasową przewagę modeli Lotus. Na torze w holenderskim mieście Zandvoort, gdzie odbywał się ostatni wyścig w ramach Challenge Europeo Turismo, de Adamich zdobył mistrzostwo.

Alfy GTA wchodzą na stałe do historii sportu samochodowego.

trudny do prowadzenia, głównie dlatego, że jego silnik zbyt gwałtownie osiągał swą imponującą moc 230 KM.

Jednak typowe modele GTA nadal walczyły we Włoszech i w Europie, gdzie pojawił się im kolejny konkurent – Porsche 911. Zwycięstwa odnoszone na Alfie przez de Adamicha spowodowały, że ponownie zamknął on sezon z tytułem mistrza Europy. W tym okresie kierowca znalazł się w ścisłej czołówce światowej. Ferrari zaproponowało mu udział w wyścigach Formuły 1. De Adamich zdecydował się na zmianę i tak zakończyło się jego wspaniałe „małżeństwo” z GTA (co prawda

później wrócił do Autodelty, gdyż na torach Formuły nie odniósł spodziewanych sukcesów).

Wiosną 1968 roku Alfa Romeo zaprezentowała model GTA 1300 Junior w wersjach drogowej ►





i wyścigowej. Auto zewnętrznie nie różniło się od podstawowego modelu Junior. Miało tylko długie białe pasy po bokach, co nadawało samochodowi bardziej agresywny charakter. Silnik, będący połączeniem rozwiązań z podstawowej jednostki napędowej 1600 oraz modelu SA, osiągał moc 103 KM w wersji drogowej i 140 KM w wersji wyścigowej. Junior od razu zaczął odnosić zwycięstwa, pokonując Lancię, która do tej pory wygrywała dzięki modelom Fulvia Sport. Obydwa GTA dominowały na torach włoskich i zagranicznych aż do 1970 roku, kiedy pojawiła się najdoskonalsza wersja samo-

chodu, o nazwie GT Am. Ostatnie dwie litery to skrót oznaczający „amerykańska”.

Model GT Am został zaprojektowany wyłącznie do udziału w wyścigach. Wyraźnie różnił się wyglądem zewnętrznym od modelu GT, z którego wywodziły się wszystkie dotychczasowe auta GTA. W Am zastosowano dwulitrowy silnik o mocy 230 KM. Autodelta wypuściła około czterdzieści egzemplarzy tego modelu. Jest on zatem bardzo rzadko spotykany i praktycznie nie występuje na rynku kolekcjonerskim. ✱

Carlo Fiorino
zdjęcia: Historyczne Archiwum
Alfa Romeo

THE MARQUE THAT BECAME A LEGEND

GTA: three simple letters that have changed sportscar history and that still today, over thirty-five years from its debut, bring out the racing spirit in motor car enthusiasts (and not just them!). First of all, let's try to establish the context in which the GTA, favourite daughter of the well-known Giulia GT, made its debut in 1965. The efforts of the team at Autodelta were proudly presented on 18 February 1965 on the Alfa stand at the Amsterdam Motor Show: based on the Giulia GT, presented in September '63, this new car was called GTA. That A, stands for *Alleggerita* (lightened). The internal body was the GT's, but the "skin" was made entirely in Peraluman 25, an aluminum, magnesium, copper and zinc alloy. Almost all of the other external load-bearing components were in light alloy. The interior was spartan, all superfluous items were eliminated. At the end the weight of the car fell from the 950 kilos of the GT to the 745 of the GTA. Obviously the engine was powered up: the 1.6-liter twin-cam engine boasts 115hp against the 106hp of the normal version. At the beginning of May '65, practically at the end of the international race season, the long-awaited homologation was achieved: the first challenge against John Whitmore and his Cortina Lotus, on the Snetterton track, ended in defeat. It was to be one of the last, because the following year would see the GTA enter the Olympic arena.

Na górze Giulia GTA w trakcie jednej ze swoich zwycięskich jazd. Poniżej, po lewej Giulia GT Am, a po prawej GTA 1300 Junior.





Uwolnij moc



Alfa 147

z Ryszardem Rynkowskim



Wszyscy lubią jego piosenki. Śpiewa o miłości, smutku, radości... To zwyczajny, normalny człowiek – opowiadał taksówkarz, podjeżdżając starym Polonezem do miejsca, gdzie umówiłam się na wywiad ze słynnym piosenkarzem i muzykiem.

Nie śpiewam dla pieniędzy

Nie mylił się. Naturalna non-szalancja i rozbijający uśmiech piosenkarza, a nawet siwiejące, modnie obcięte włosy, czarne dżinsy i kurtka nie były onieśmielające. Jego sposób bycia wyraża zdziwienie z odniesionego sukcesu. – Fakt, że zacząłem śpiewać, to jeden z tych figli jakie splotało mi życie – mówi piosenkarz.

Studiował muzykę. W 1978 roku marzył o założeniu zespołu wspierającego Victoria Singers – kwintet śpiewający a cappella przeboje Glenna Millera w hotelu Victoria. Stało się jednak inaczej. Odszedł jeden z członków zespołu i Rynkowski zastąpił go jako solista. Gdy śpiewające tam panie „zaczęły jedna po drugiej zachodzić w ciążę i opuszczać zespół”, kwintet stał się kwartetem męskim, przyjął nazwę VOX i zajął czołowe miejsce na liście przebojów. Grupa rozpadła się w 1987 roku, a Rynkowski rozpoczął współpracę z autorem tekstów Jackiem Cyganem jako solista.

– Dyrektor artystyczny grupy VOX mawiał, że muzyka to sposób życia: życie dla muzyki, nie dla pieniędzy – opowiada. – Ja zawsze śpiewałem tylko w ten sposób. Wiara w muzykę pomaga pokonać każdy życiowy kryzys. Trzeba także wierzyć w swój samochód. Dobry samochód jest jak dobry przyjaciel – dodaje. – Wiesz jak dobry samochód zachowuje się w trudnej sytuacji. Jeśli str-

cisz nad nim panowanie, twój los jest w rękach Boga, ale z drugiej strony, także w rękach samochodu. Szczęśliwy samochód nie rozbija się.

Tu Rynkowski dotyka uniwersalnego tematu: romans mężczyzny z samochodem. Być może to dobry pomysł na nową piosenkę.

Jeździł chyba wszystkim, co toczy się po drodze, poczynając od Skody Octavia, którą mając 11 lat prowadził w 1961 roku (u taty na kolanach). Miał też malucha, Mazdę 323, dwa Polonezy, Passata, Audi F6, Mitsubishi 3000 GT i w końcu Alfę Romeo 156, kolor: blue cosmo.

– Włoskie samochody są najlepsze na świecie, a ten jest elegancki i sportowy zarazem. Świetnie się w nim czuję. Kocham dźwięk tego silnika, ten charakterystyczny pomruk. Przyspieszając, naprawdę czuję moc – zachwyca się.



Pomimo ogromnej mocy 2,5-litrowego silnika, Rynkowski nie jest „demonem prędkości”. – Nie mu-

szę być pierwszy – twierdzi. – Gdy jakieś dzieciaki zarzynają silnik by mnie wyprzedzić, droga wolna! Ważniejszy jest dla mnie komfort jazdy. W Alfie siedzę nisko nad ziemią, jakbym był w kapsule, mam wszystko w zasięgu ręki. Ruszając, nie czuję, że to niewielki samochód, a za chwilę widzę tylko umykające krajobrazy.

Jednym z powodów, dla których Ryszard Rynkowski wybrał Alfę, był jej sportowy, a jednocześnie „stateczny” wygląd. Piosenkarz jeździ nią na koncerty, pokonując rocznie około 80 000 km. Dlatego ma już drugą Alfę 156. – Wiem, że to samochód decyduje o moim życiu – mówi. ►



z Ryszardem Rynkowskim



– Dbam o niego, a on gwarantuje bezpieczeństwo.

Po wielu latach koncertowania Rynkowski nie śpiewa w samochodzie. Jego muzyka drogi to Stevie Wonder, Earth, Wind and Fire, War, Santana, przeboje Whitney Houston, Cool and the Gang. – Lu-

bię śpiewać na koncertach. Kontakt z publicznością jest fascynujący – opowiada. – To inny rodzaj energii.

W przyszłości Ryszard Rynkowski nie zamierza jednak tak dużo podróżować. Mając w swoim dorobku około 70 piosenek i 6 albu-

mów, marzy by poświęcić teraz więcej czasu muzyce teatralnej, filmowej i ilustracji muzycznej filmów dokumentalnych. – To właśnie chciałem robić, gdy w wieku 11 lat zdecydowałem, że będę muzykiem – śmieje się. – Jednak życie chciało inaczej.

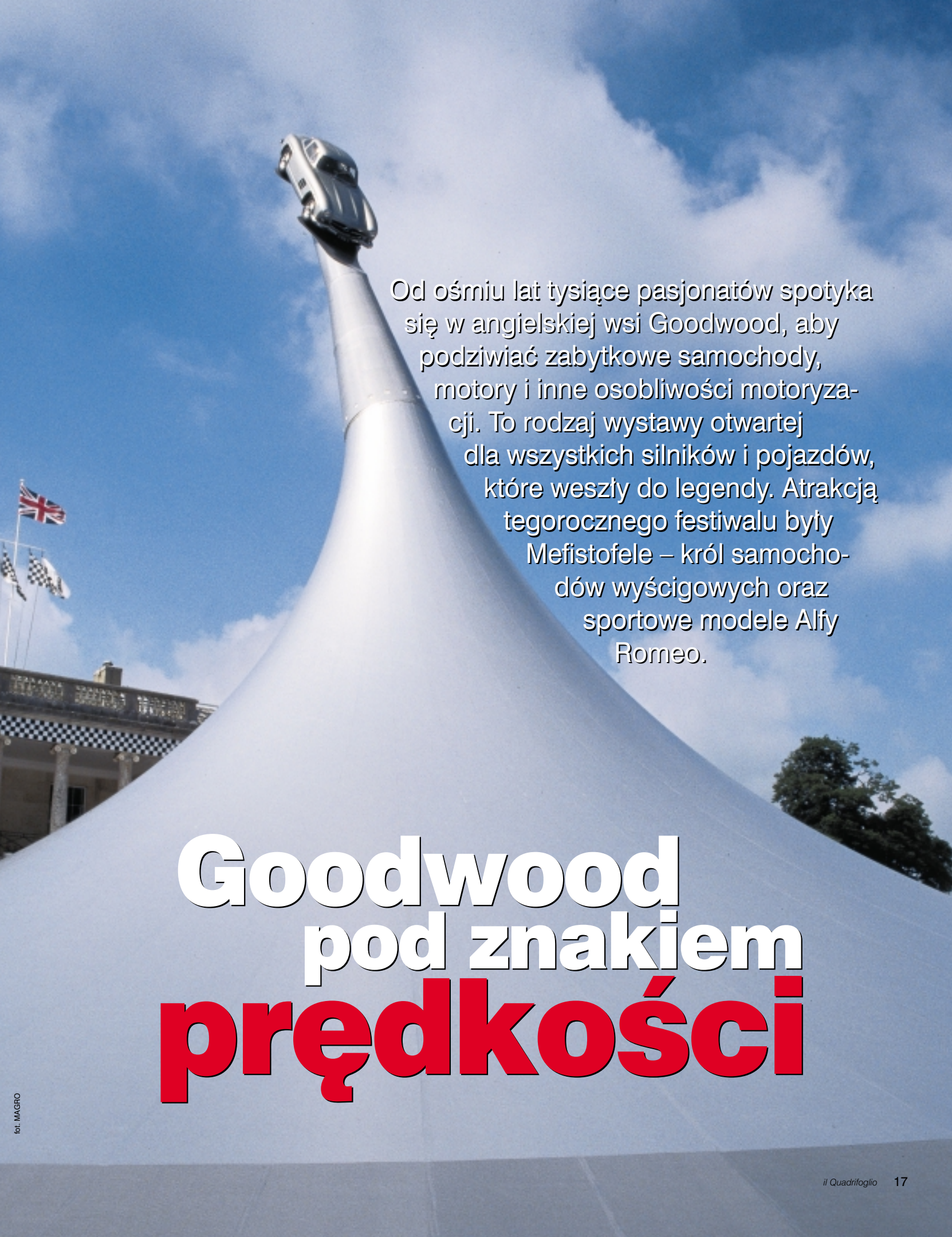
Nikt nie nalega by zmienił swoją karierę. Rynkowski nigdy nikt w tym względzie nie słuchał. – Nigdy nie występowałem dla pieniędzy – mówi. – Grałem kiedy chciałem i co chciałem. Z Jackiem Cyganem rozmawialiśmy o czymś, co widzieliśmy, a potem on pisał na ten temat tekst.

Rynkowski ma nadzieję, że na nowej drodze nie czekają go nowe kryzysy, lecz dobra muzyka i dobre pieniądze. Mając za sobą 21 lat muzycznej kariery i Alfę 156, która poprowadzi go w przyszłość, wierzy, że wszystko jest możliwe. ❀

Eve Berton

Zdjęcia: Mariusz Krajewski
Andrzej Iwańczuk/Reporter





Od ośmiu lat tysiące pasjonatów spotyka się w angielskiej wsi Goodwood, aby podziwiać zabytkowe samochody, motory i inne osobliwości motoryzacji. To rodzaj wystawy otwartej dla wszystkich silników i pojazdów, które weszły do legendy. Atrakcją tegorocznego festiwalu były Mefistofele – król samochodów wyścigowych oraz sportowe modele Alfy Romeo.

Goodwood pod znakiem **prędkości**



Niektóre samochody z Muzeum prezentowane w Goodwood. Od lewej 3000 CM, Disco Volante Spider i Disco Volante Coupé. Poniżej Alfetta 159

Festival of Speed jest dla motoryzacji tym, czym Wodstock dla muzyki – wielkim świętem wszystkiego, co na świecie rodzi emocje związane z prędkością. Odbyna się ono na bardzo osobliwym torze, będącym na co dzień dwukilometrową drogą, która przebiega przez środek zielonej angielskiej wsi. Aby zapewnić bezpieczeństwo startującym, pobocza drogi osłaniają wwały zbudowane z ponad 5 tysięcy słomianych bel.

W tym roku Festival odbywał się już po raz ósmy. Jego pomysło-

dawca,

lord Charles March, organizuje go na terenie swojej rozległej posiadłości (12 tysięcy akrów) w Goodwood w Sussex, kilka kilometrów od Chichester nad Kanałem La Manche. Na początku nikt nie wróżył imprezie powodzenia. Uważano ją za kaprys arystokraty, zabawę dla snobów, atrakcję dla nielicznych zapaleńców.

Malkontenci nie mieli jednak racji. Z każdym rokiem wzrasta liczba uczestników festiwalu. W ostatnim, na dwa weekendowe dni zjechały do Goodwood tysiące kierowców i zapaleńców z wszystkich części świata.

Przyciąga ich niepowtarzalna atmosfera święta samochodów.

W cieniu kasztanów, cedrów libańskich i dębów, przy dźwiękach silników spotykają się słynni kierowcy, ich mechanicy i zwyczajni turyści poszukujący emocji. Wznoszą toasty, bawią się, ścigają, a przede wszystkim podziwiają modele uczestniczące w festiwalu, silniki wszelakich pojemności, samochody różnych epok, motory, osobliwe pojazdy wymagające popchnięcia przy uruchamianiu.

Na dwa dni przenosi się tutaj cały, lub prawie cały świat wyścigów samochodowych, przybywają ludzie i samochody, którzy tworzyli i tworzą historię Formuły 1. Montoya rozdaje autografy i pocatunki, mechanicy Ferrari przygotowują stary samochód Schumachera dla Badoera, w pobliżu Rene Arnoux pozuje do fotografii,



fol. MAGRO

przy chromowanych, wypolerowanych na połysk silnikach. Słysząc ich pomruk, który dla pasjonatów motoryzacji brzmi jak śpiew, najpiękniejsza muzyka.

Niedaleko miejsca, na którym odbywa się Festival of Speed, można oglądać pozostałości toru zbudowanego w 1948 r. na starym lotnisku, wykorzystywanym w czasie wojny przez pilotów RAF-u. Rozegrano na nim wiele niezapomnianych wyścigów. Do 1966 roku stanowił on miejsce zawodów samochodowych, w których uczestniczyli najlepsi kierowcy różnych formuł. Twórcą toru był nim dziadek lorda Charlesa Marcha - Frederick Charles Gordon Lennox, dziewiąty książę Richmond, książę Lennox, książę d'Aubigny, hrabia March, hrabia Darnley, baron Methuen, hrabia Kinrara, baron ►

siedząc na kole swojego samochodu Renault 1,5 Turbo z 1977 r., a Artur Merzario udziela wywiadów w swoim zabawnym angielskim. Obok przechodzi Fogarty, człowiek-wizerunek Ducati i słysząc okrzyki zachwytu dziewcząt. Sandro Munari, rajdowy mistrz świata z lat siedemdziesiątych obserwuje krzątanie mechaników pracujących



fol. MAGRO

Samochody z Muzeum prezentowane w Goodwood

- 6C 2500 Super Sport „Villa d'Este” (1949)
Wspaniałe coupé klasy Touring, które wygrało Gran Premio referendum na konkursie elegancji w Villa d'Este w 1949 r.
- 159 Gran Premio (1951)
Wzmocniona wersja modelu 158, wygrała Mistrzostwa Świata 1951 r. z Juanem Manuelem Fangio za kierownicą
- Disco Volante Spider 2000 (1952)
Prototyp, nadwozie Colli, na częściach mechanicznych 1900, przeznaczony do wyścigów w kategorii Sport
- Disco Volante Coupé 2000 (1953)
Wersja coupé poprzedniego modelu, ze znacznie ulepszoną aerodynamiką
- 6C 3000 CM Spider (1953)
Samochód wyścigowy, kategoria Sport, nadwozie Colli, który osiągał maksymalną szybkość równą 250 km/h. Tym samochodem Manuel Fangio wygrał Gran Premio Supercorstemaggiore w 1953 r., a na wersji coupé zajął drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej w zawodach Tysiąca Mil.
- 33/3 Litry „Le Mans” (1970)
Wzmocniona wersja modelu 33/2 litry opracowana przez Autodelta, podwoziona z duraluminium i tytanu, wyposażona w silnik ośmiocylindrowy w układzie w kształcie litery V, o pojemności 3 litry. Maksymalna prędkość 330 km/h.
- 1750 GT Am (1970)
Coupé wyścigowe, projekt autorstwa Bertone opracowany przez Autodelta oraz niewątpliwy bohater Mistrzostw Świata klasy turystycznej 1970-1971. Miał zamontowany silnik 4-cylindrowy o pojemności 1985 cc i osiągał maksymalną prędkość 240 km/h.

Settrington, znany wszystkim po prostu jako Freddie.

Na starym torze w Goodwood, nawet po jego oficjalnym zamknięciu, najstawniejsze stajnie samochodowe przez długi czas organizowały swoje prywatne próby. Potem obiekt

popadł w zapomnienie, ale niedawno znów wrócił do życia. Od czterech lat odbywa się na nim Revival Meeting, organizowany dla samochodów,





które w przeszłości zdobyły wszystkie możliwe nagrody i takich kierowców jak Stirling Moss, Emerson Fittipaldi, Jackie Stewart. Jak widać zatem, Festival of Speed nie zrodził się z niczego.

Goodwood to nie tylko motoryzacyjne wspomnienia z przeszłości, ale również wyścigi



konne, licytacje antyków, turnieje golfowe. Największą sławę zdobył jednak festiwal, którego pomysłodawcą jest lord March. Ten przystojny i elegancki dżentelmen, doskonały rozmówca i mistrz marketingu, o ugruntowanej sławie jako fotograf świata mody pod pseudonimem Charles Settrington – znalazł sposób na wzbudzenie zainteresowania torem w Goodwood i przyciągnięcie publiczności. Zawarł go w wymyślonym przez siebie haśle: „Wyścigi, które pozwalają cofnąć się w czasie”.

W tegorocznym festiwalu uczestniczyło ponad 400 modeli pojazdów. Każdy z nich jest symbolem jakiejś epoki w historii motoryzacji i sportu samochodowego. Wśród nich nie zabrakło oczywiście aut włoskich. Z muzeum w Arese przyjechało do Goodwood siedem zabytkowych modeli Alfa Romeo, kolejne dwa dostarczyła stajnia z Portello. Były to Giulia TZ1 oraz najnowsza Alfa 155 ITC, należąca do Giancarlo Fisichello.

Samochodem-legendą jest też Mefistofele z 300-konnym silnikiem lotniczym Fiata. Ten niezwykle pojazd zbudowano w Anglii w latach dwudziestych ubiegłego wieku. Miał służyć do pobicia rekordu prędkości tamtych czasów. Aby w Mefistofele zamontować ogromny zespół napędowy, projektant wykorzystał drewniane podwozie dwupiętrowego autobusu, odpowiednio je skracając i zmniejszając.

Samochód spełnił pokładane w nim nadzieje. W 1924 roku, w Arpajon we Francji, na Mefistofele osiągnięto niezwykłą jak na tamte lata prędkość 235 km/h. Po tym sukcesie auto prezentowano w wielu krajach. Później trafiło do magazynu w Preston, gdzie długo stało zapomniane. Po latach odnaleziony przez miłośnika motoryzacji samochód został sprzedany Fiatowi, który uczynił z niego jeden ze swoich symboli.

Dzięki festiwalowi w Goodwood, Mefistofele wrócił do miejsca swego urodzenia, gdzie spotkał towarzyszy dawnych sukcesów.

Uruchomieniu tego „potwora” towarzyszyły niezwykle emocje. Tłumy ciekawskich zbiegły się na padok Brooklands, zwabione niezwykle hukiem oraz chmurą dymu i płomieniami wydobywającymi się z pojazdu. Po chwili ruszyły tłoki w 6 cylindrach i silnik osiągnął 1800 obrotów. W oczach mechaników widać było wzruszenie, a zafascynowana publiczność długo oglądała, dotykała i fotografowała z bliska odnalezionego króla motoryzacji.



Francesco Frera



Do ostatniego metra

Po piątej rundzie Pucharu Alfę Romeo wydawało się, iż z dużym prawdopodobieństwem można już wskazać zwycięzcę. Dwie wygrane Artura Czyża w szóstej rundzie spowodowały jednak, że dopiero podczas ostatniego wyścigu okaże się, kto zdobędzie Puchar.

Mimo zmiany rozkładu jazdy i trasy oraz aż dwukrotnego postoju w Kamieniu Śląskim, „Czerwony Express” zbliża się do celu. 7 października dojedzie do stacji końcowej w Kielcach. Tam, na torze w Miedzianej Górze, odbędzie się

ostatnie wyścigi tegorocznej edycji Pucharu Alfę Romeo.

Na upał najlepszy Kisiel

Dwie rundy – czwarta i piąta – rozegrane w niesamowitym upale na pasach startowych dawnego wojskowego lotniska w Kamieniu

Śląskim nieopodal Opola, zupełnie zmieniły klasyfikację Pucharu. Na czoło przesunął się Robert Kisiel. Uzyskał aż 55 pkt. przewagi nad następnym kierowcą. Prowadzący do tej pory Maciej Bekas spadł na trzecie miejsce, natomiast z czwartego na drugie awansował Artur Czyż, ubiegłoroczny zwycięzca Pucharu.

W Kamieniu rozstrzygnęła się wreszcie sprawa ciągnąca się od wyścigu inauguracyjnego bieżący sezon i powodująca nerwową atmosferę wśród zawodników. Trybunał odwoławczy PZM, który rozpatrzył apelację złożoną przez prezydium zarządu Automobilklubu Wielkopolskiego, ostatecznie oczyścił Roberta Kisiela z zarzutów o stosowanie niewłaściwego ogumienia podczas wyścigu głów-

nego w pierwszej rundzie. Z prawie trzymiesięcznym opóźnieniem wręczono mu puchar za tamto zwycięstwo.

Dwie wygrane w Kamieniu Śląskim i duża przewaga punktowa pozwalały Kisielowi poważnie myśleć o końcowym sukcesie w Pucharze Alfę. W każdym razie umożliwiały spokojniejszą jazdę, bez konieczności bezpardonowej walki o zwycięstwo w dwóch ostatnich rundach. Największym rywalem Kisiela pozostał Artur Czyż. Pozostali zawodnicy z czołówki – Marcin Kaczmarek, Maciej Bekas i Maciej Kaczmarek – stracili wiele punktów do lidera. Któryś z nich

wodnika może być szczęściem innego.

Dwa zwycięstwa Artura Czyża w sprincie i w wyścigu głównym podczas szóstej, przedostatniej rundy w Poznaniu, przy słabszej niż do tej pory postawie prowadzącego Roberta Kisiela sprawiły, że przewaga lidera Pucharu zmalała z 55 do zaledwie 10 pkt. To zaś oznacza, iż końcowy sukces jest sprawą otwartą. Ostatni wyścig w Kielcach zapowiada się pasjonująco.

Sobotni trening w Poznaniu odbywał się w deszczu. W takich wa-



Artur Czyż

Lubię jazdę w deszczu. Również dzięki pogodzie zapewniłem sobie pierwsze miejsce na starcie w Poznaniu. Dziękuję Maciejowi Garsteckiemu za użyczenie auta. To też jest jego zwycięstwo. Nie sądziłem, że jednego dnia odrobię do Kisiela tyle punktów. Teraz sytuacja w pucharowej klasyfikacji zupełnie się odmieniła. W Kielcach postaram się wykorzystać szansę.

Niedzielne wyścigi odbywały się na suchej nawierzchni. Znow najszybszy, i to dwukrotnie, okazał się Czyż. Natomiast Kisiel dwa razy dojechał na szóstym miejscu. Przez defensywną jazdę stracił sporo punktów. Podobno nie chciał wdawać się w bezpośrednie po-



może stanąć co najwyżej na trzecim stopniu podium.

Dwa razy Czyż

Sport bywa nieprzewidywalny. Zwłaszcza w dyscyplinach motorowych zdarza się wiele niespodzianek. Nie tylko błąd kierowcy, lecz również defekt jednego detalu potrafi przekreślić dorobek całego sezonu. Pech jednego za-

runkach najlepiej poznaje się klasę kierowcy. Pokazała ją piątka zawodników z Automobilklubu Wielkopolski. Najszybciej pojechał ubiegłoroczny zdobywca Pucharu Artur Czyż i on stanął na pierwszym polu startowym, a za nim jego czterej koledzy klubowi: Zbigniew Szwagierczak, Marcin Kaczmarek, Maciej Garstecki i Maciej Kaczmarek. Dopiero szósty czas uzyskał Kisiel.

tyczki z innymi zawodnikami, a te dla niektórych kierowców zakończyły się stłuczkami lub wypadnięciem z toru.

Piękny gest Garsteckiego

Niedzielną poranną rozgrzewka do zawodów na poznańskim torze zakończyła się fatalnie dla Czyża. W jego samochodzie „padł” silnik. Nie było czasu, ►



Klasyfikacja po VI rundach

1. Robert Kisiel	Automobilklub Polski	338 pkt.
2. Artur Czyż	Automobilklub Wielkopolski	328 pkt.
3. Marcin Kaczmarek	Automobilklub Wielkopolski	261 pkt.
4. Maciej Bekas	Automobilklub Wielkopolski	251 pkt.
5. Maciej Kaczmarek	Automobilklub Wielkopolski	196 pkt.
6. Maciej Tomaszewski	Automobilklub Polski	175 pkt.
7. Zbigniew Szwagierczak	Automobilklub Wielkopolski	164 pkt.
8. Marcin Bartkowiak	Automobilklub Wielkopolski	112 pkt.
9. Małgorzata Serbin	Automobilklub Wielkopolski	94 pkt.
10. Karolina Czapka	Automobilklub Wielkopolski	84 pkt.
11. Sławomir Winkiel	Automobilklub Wielkopolski	76 pkt.
12. Maciej Garstecki	Automobilklub Wielkopolski	72 pkt.
13. Tomasz Mądry	Automobilklub Leszczyński	55 pkt.
14. Arkadiusz Nowicki	Automobilklub Wielkopolski	54 pkt.
15. Cezary Czub	Automobilklub Polski	48 pkt.
16. Piotr Kaźmierczak	Automobilklub Krakowski	44 pkt.
17. Zbigniew Łacisz	Automobilklub Rzemieślnik	38 pkt.
18. Robert Podolski	Automobilklub Kielecki	31 pkt.
19. Wojciech Śmiechowski	Automobilklub Rzemieślnik	27 pkt.
20. Piotr Knaś	Automobilklub Częstochowski	22 pkt.
21. Jan Matłacz	Automobilklub Rzemieślnik	21 pkt.
22. Sławomir Reszka	Automobilklub Wielkopolski	15 pkt.
23. Michał Barański	Automobilklub Polski	11 pkt.

żeby go wymienić. Auto pożyczył mu kolega klubowy, Maciej Garstecki, czwarty po treningu. Na taki manewr zezwala regulamin Pucharu. Jak już wspomniałem, Czyż szansę zwycięstwa wykorzystał w stu procentach. Na samochodzie kolegi prowadził w obu wyścigach od startu do mety i wygrał niezagrożony.

O ogromnym pechu może mówić Małgorzata Serbin. Urwana na treningu półośka (nową pożyczeli koledzy), pęknięta tarcza sprzęgła i uszkodzona miska olejowa podczas pierwszego okrążenia sprintu to zbyt wiele awarii jak na jeden raz. Wyścig wprawdzie przerwano, by usunąć olej rozlany na torze, ale samochodu Małgorzaty nie dało się naprawić przed główną konkurencją. Nic dziwnego, że była mocno rozgoryczona. Potem

ratowała kolegę, któremu zepsuł się przepływomierz, używając go ze swego auta.

Powody do radości miała za to Karolina Czapka. Dwa razy dojechała do mety na znakomitej siódmej pozycji, choć znów uszkodzonym samochodem.

Znakomita jazda i koleżeńskie gesty nie mogą jednak przestańać postawy innych zawodników. Niektórzy kierowcy nie potrafią jeździć bez stłuczek. Z reguły są to ci, którzy ścigają się na dalszych pozycjach. Nic dziwnego, że taka jazda kończy się dla nich przed-



Małgorzata Serbin

Mam nadzieję, że limit pecha już wyczerpałam. Po treningu, na którym urwała się półoska, mój mąż i mechanicy do godziny 5 rano naprawiali samochód w użyczonym warsztacie. Ich praca poszła na marne. Liczę jednak, że w końcowej klasyfikacji Pucharu uda mi się znaleźć w pierwszej dziesiątce. Mimo dzisiejszych strat, jestem na dziewiątym miejscu. Mam też nadzieję, że na przyszły sezon znajdę sponsora. Teraz wspomagają mnie przyjaciele i znajomi.



**V runda – Opole, wyścig główny:
Artur Czyż, Robert Kisiel,
Maciej Garstecki**

wcześnie, a na torze stanowią zagrożenie dla kolegów.

Mistrz honorowym starterem

Gościem szóstej rundy Pucharu Alfa Romeo w Poznaniu był owacyjnie witany mistrz olimpijski i świata w rzucie młotem Szymon Ziółkowski. Jeździ on na co dzień Alfą. Z zainteresowaniem oglądał samochody przygotowane do wyścigów, jako starter wypuszczał uczestników Pucharu na okrążenie rozgrzewające przed sprintem i wyścigiem głównym. Wręczał nagrody zawodnikom stojącym na podium.

Po zawodach Szymon Ziółkowski wyznał, że chciałby umieć tak szybko prowadzić samochód... ❀

*Andrzej Martynkin
Zdjęcia Mirosław Rutkowski
Andrzej Martynkin*

SZTUKA

Ron Mueck „Shaved head”
– hiperrealistyczna rzeźba z silikonu,
pianki poliuretanowej i włókien
akrylowych (wystawa zbiorowa)

Platforma ludzkości

Ponad 300 artystów z 70 krajów,
64 wystawy w pawilonach naro-
dowych, 27 000 m² powierzch-
ni ekspozycyjnej w całej
Wenecji, tysiące prac,
prawie pół miliona
widzów i mnóstwo
imprez towarzyszących.

49 Biennale Weneckie to nie wystawa, ale nieopanowany żywioł współczesnej sztuki. Na tym wielkim artystycznym show każdy znajdzie coś dla siebie: wielkich mistrzów i obiecujących debiutantów, zaawansowane technologie i rzeźby z odpadków, piękno i brzydotę, okrucieństwo i humor. Nic dziwnego – tegoroczne Biennale odbywa się pod hasłem „Plateau of Humankind”, czyli w wolnym tłumaczeniu „platforma ludzkości”. Ambicją kuratora imprezy, Szwajcara Haralda Szeemanna, było sportretowanie rodzaju ludzkiego na progu nowego milenium. I co niezwykle, to nieskromne zamierzenie w dużym stopniu mu się udało. Współczesne Biennale to wielki show i gigantyczne przedsięwzięcie kulturalne, wprzęgnięte w tryby maszyny weneckiego przemysłu turystycznego. Producentem wystawy jest znajdująca się pod opieką włoskiego rządu fundacja Biennale di Venezia. Ta potężna organizacja, jedna z największych tego typu na świecie ma za zadanie kreowanie Wenecji na ważne centrum współczesnej kultury. Oprócz międzynarodowej wystawy sztuki, Biennale di Venezia organizuje słynny festiwal filmowy, doroczny przegląd teatru, biennale fotografii oraz zyskujące coraz bardziej na prestiżu biennale architektury.

Lunapark sztuki

Gdyby ktoś chciał rzetelnie obejrzeć wszystkie prace na Biennale,

potrzebowałby tygodnia. Samo odnalezienie kilkudziesięciu wystaw ukrytych w labiryntach Wenecji to zadanie dla bardzo wytrwałego turysty. Wystarczającym wyzwaniem są już jednak główne tereny ekspozycyjne w Giardini di Castello i Arsenale, zwłaszcza, że znaczna część prac to filmy wideo, niektóre trwające po kilkadziesiąt minut.

Wielu artystów zadbało, abyśmy z biernych widzów stali się czynnymi uczestnikami tej gry. W pawilonie Hong-Kongu można osobiste przedmioty wymienić na

mu. Jiří Suruvka wyposażył wybudowane przez Nemeth wnętrza w grafiki cyfrowe, telewizory i komputery, służące do odtwarzania filmów i animacji autorstwa obojga artystów. Wszystkie sprzęty można obsługiwać samemu, włącznie ze zrobieniem sobie w kuchni kawy. Antal Lakner z Węgier skonstruował specjalne pojazdy do poruszania się po rozległych terenach Giardini, a w pawilonie węgierskim wystawił stylizowane na urządzenia z fitness klubu maszyny do ćwiczenia banalnych czyn-



Neo Rauch „Übung”
(wystawa zbiorowa)

ciasteczka upieczone przez Leung Chi-Wo i napić się zielonej herbaty w zaaranżowanej przez niego kawiarni. Na wspólnej wystawie Czech i Słowacji Ilona Nemeth zaprasza do odwiedzenia zrekonstruowanych fragmentów jej do-

ności, np. przyrząd do treningu wyśtukiwania sms-ów.

Wielka gwiazda sztuki włoskiej Maurizio Cattelan wystawił „Dziwiątą godzinę” – słynną figurę papieża Jana Pawła II przywalonego meteorytem. Praca, notabene ►

ART FOR A BETTER LIFE



Urs Lüthi „Art for a better life”
– Low action games”
– ironiczny autoportret artysty
(Pawilon szwajcarski)

106 lat Biennale

Biennale Weneckie powstało w 1895 r. z inspiracji króla Włoch Umberto I. Koncepcja imprezy oparta była na idei wystaw światowych – popularnych w XIX wieku wielkich ekspozycji, na których czołowe mocarstwa prezentowały osiągnięcia przemysłowe, naukowe i kulturalne. Państwa uczestniczące w Biennale wybudowały własnym kosztem pawilony, w których pokazywały swoich artystycznych reprezentantów.



Od 1980 r. Biennale składa się z dwóch części. Pierwszą stanowią, tak jak sto lat temu, ekspozycje w pawilonach narodowych, organizowane przez kuratorów z poszczególnych krajów. Druga część to wielka, autorska wystawa zbiorowa, przygotowywana przez aktualnego dyrektora Biennale. Z czasem ekspozycje w pawilonach zostały przyćmione przez rozrastające się z edycji na edycję wystawy zbiorowe – dyktują hierarchie, trendy i mody artystyczne na następne dwa sezony. To właśnie dzięki tym przeglądom artystycznych aktualności wenecka impreza nabrała nowej energii i znaczenia.

sprzedana niedawno za 800 000 dolarów, nie wywołała we Włoszech żadnych kontrowersji, a większość publiczności nie zdawała sobie nawet sprawy jakie emocje towarzyszyły jej eksponowaniu na Wystawie Jubileuszowej w warszawskiej Zachęcie. W pawilonie niemieckim Gregor Schneider przygotował wielopoziomowy labirynt – pełen ciasnych przejść, studni, zamurowanych okien, schodów i pomieszczeń wmontowanych w inne pomieszczenia. Wszystkie elementy tej obsesyjnej konstrukcji artysta przywiózł ze swojego prywatnego domu, zwanego „Totenhaus Ur” („Martwy Dom Ur”), którego wnętrza od kilkunastu lat przekształca w procesie nieustannej, osobiwej przebudowy. W godzinach szczytu do niemieckiego pawilonu czeka się w kolejce 2 godziny, a by wejść do środka, trzeba podpisać oświadczenie, że czyni się to na własną odpowiedzialność. Nie bez powodu – w zakamarkach „Totenhaus Ur” łatwo skrócić kark.

Przed pawilonem austriackim widnieje informacja, że oglądanie

wystawy nie jest wskazane dla ludzi cierpiących na epilepsję i choroby serca. Wewnątrz czeka na nas mącąca myśli fala ultradźwięków i egipskie ciemności rozświetlane przez ogromne kolorowe płaszczyzny, migające w dezorientujących rytmach. Oszołomiony widz wychodzi na zewnątrz, by wpaść w następną pułapkę – miejsce przypominające żywo polskie budowy z lat 80.

Otoczenie pawilonu to jedna wielka kałuża, z której sterczą chwasty, wałają się rozmoczone worki cementu, żelastwo i śmieci. Przez grząski i brudny teren można przejść po kładkach ze starych desek i płyt chodnikowych, ale umocnienie nogawek jest nieuniknione. Nie trzeba dodawać, że bałagan ten nie powstał z powodu niechlujstwa organizatorów, lecz został starannie wykreowany przez anarchizującą grupę „gelatin”. Ekstremalne doświadczenia zmysłowe oferował też Finnogi Petersson z Islandii, każąc widzowi zagłębić się w 16 metrowy, zwężający się tunel – wielkie pudło rezonansowe rozbrzmiewające niepo-

kojącym dźwiękiem, zatytułowanym znacząco „Diabolus”.

Efekty specjalne – Biennale ruchomych obrazów

Na każdym Biennale powinien znaleźć się jakiś akcent dominujący. Dwa lata temu byli nim artyści chińscy, którzy zrobili na wystawie prawdziwą furorę. Tym ra-

zem Harald Szeemann wybrał na główny motyw wideo. Oglądanie zbiorowej wystawy w Arsenale polega w dużej mierze na przechodzeniu z jednego boksu projekcyjnego do drugiego. Podobnie jest w pawilonach.

Szeemann udowodnił, że nie tylko przyszłość, ale i teraźniejszość sztuki leży w ruchomych ►



Siergiej Szutow „Abacus” – tłum kiwających się w nabożnym transie postaci, wznoszący modły w kilkudziesięciu językach świata jednocześnie (pawilon rosyjski)



Ana Laura Alaez „Dance&Disco” – poetycka instalacja wideo (pawilon hiszpański)

Ogrody, stocznie i namioty

Historyczne serce Biennale to Giardini di Castello, które na potrzeby wystawy przeznaczył jeszcze król Umberto. Tereny ekspozycyjne w Giardini są jedynym w swoim rodzaju muzeum architektury XX wieku. Z biegiem lat przybywały kolejne pawilony, budowane przez najwybitniejszych architektów stulecia m.in. Gerharda Rietvelde, Alvara Aalto, Josefa Hoffmanna, Svena Fehna czy Jamesa Sterlinga, który w latach 70. zaprojektował księgarnię Biennale – ostatni budynek wzniesiony w ogrodach.

W Giardini reprezentowane są wszystkie możliwe style architektoniczne – od najstarszych, historyzujących pawilonów Rosji, Niemiec czy Francji po futurystyczne w charakterze pawilony Islandii czy Korei Południowej. Biennale od dawna wyszło poza Giardini di Castello. Wybudowano w nich 29 pawilonów i na więcej nie ma miejsca, tymczasem w najnowszej, 49 edycji imprezy, wzięła udział rekordowa liczba 64 krajów. Państwa, które nie „załapały się” na miejsce w ogrodach, wynajmują najróżniejsze przestrzenie w całej Wenecji, a ostatnio nawet w Mestre. Niektórzy radzą sobie w sposób nietypowy – np. Ukraina, która w tym roku debiutowała na Biennale, pokazywała swoją wystawę w... namiocie wojskowym rozbitym w przy wejściu do Giardini.

Głównym terenem ekspansji Biennale di Venezia jest jednak kompleks tzw. Arsenalu, czyli XVI-wiecznych stoczn w Castello. Na potrzeby wystawy adaptuje się kolejne zabytkowe hale, które służyły kiedyś za powrozwownie, zbrojownie i magazyny weneckiej floty. Te surowe, przestronne wnętrza są sceną najważniejszego spektaklu Biennale – wystawy zbiorowej.



Masato Nakamura
„QSC+mV”
(pawilon japoński)

obrazach. Na Biennale sztuka wideo objawia się we wszystkich możliwych postaciach: krótkich fabuł i animacji komputerowych, zachwycających technologicznym zaawansowaniem wideo-instalacjach z pawilonów francuskiego i kanadyjskiego, prostych i mistycznych zarazem filmach Brytyjczyka Marka Wallingera, hipnotyzujących wideo-obrazach Billa Violi.

Kolejki ustawiały się do boksu z projekcjami Chrisa Cunighama, który pokazywał „Flex” – eksperymentalny film cieszący się sławą nowego kroku w dziedzinie cyfrowych środków przekazu.

Wśród zaproszonych przez Szemanna artystów znalazło się wielu ludzi kina. Swoje wideo-instalacje zaprezentowali między innymi słynny irański reżyser Ab-

bas Kiarostami oraz Atom Egoyan, jeden z najwybitniejszych filmowców kanadyjskich. Nawet otwierająca wystawę w Arsenale gigantyczna, pięciometrowa figura kucającego chłopca, która już zdążyła stać się symbolem tegorocznego Biennale, została stworzona przez artystę wywodzącego się ze świata kina. Jej autor, Ron Mueck, przez kilkanaście lat pra-



Impreza niezatapialna

Największe, najstarsze i najbardziej prestiżowe. Takie jest Biennale Weneckie to odbywająca się od ponad stu lat najważniejsza cykliczna wystawa sztuki współczesnej na świecie. Ma wielu konkurentów: biennale w Sidney, Sao Paulo, Stambule, nowe, ale mające wielkie ambicje biennale w Berlinie, odbywające się co pięć lat documenta w Kassel czy organizowane za każdym razem w innym mieście Manifesta. Do gry włączają się miasta z dalekich peryferii świata kultury; ostatnio własne biennale zafundowała sobie nawet Tirana. A jednak oczy świata sztuki wciąż co dwa lata zwracają się ku Wenecji i jej biennale, które, jak samo miasto, wydaje się „niezatapialne”.

cował jako technik filmowych efektów specjalnych.

Beuys i złote żółwie

Na symbolicznego patrona wystawy Harald Szeemann wybrał wielkiego niemieckiego artystę Josefa Beuysa. Oczywiście nieprzypadkowo. Beuys powtarzał zawsze, że sztuka jest przede wszystkim przestrzenią aktywności społecznej. I takie jest właśnie 49 Biennale – artyści nie zajmują się hermetycznymi problemami sztuki, formy czy stylu. Opowiadają o spor-

cie, wojnie, śmierci, seksie, domu, konsumpcji, o zabawie i niepokoju o przyszłość – słowem o wszystkim, co dotyczy codziennego doświadczenia współczesnego człowieka. Niemymi świadkami tej wie-

logłosowej opowieści są setki złotych żółwi, którymi włoska grupa Cracking Art dosłownie zarzuciła teren Giardini di Castello. ❀

tekst i zdjęcia: Stach Szablowski



Do-Ho Suh
„Some/one”
– figura z setek tysięcy wojskowych plaketek identyfikacyjnych (pawilon koreański)



z 4 wyróżnień Biennale dla młodych artystów.

W tym roku Polskę reprezentował Leon Tarasewicz, którego projekt zwyciężył w konkursie ministerstwa kultury. Urodzony w 1957 r. artysta jest jednym z najciekawszych i najbardziej cenionych w świecie polskich malarzy współczesnych. Tarasewicz rozszerza granice tradycyjnego malarstwa, które chętnie łączy z architekturą, budując trójwymiarowe barwne struktury, czasem całe malarskie labirynty. W Wenecji Tarasewicz stworzył mający ponad 100 m² obraz, którego powierzchnią jest cała podłoga polskiego pawilonu. Wchodząc do budynku, znajdujemy się niespodziewanie w przestrzeni malowidła – wibrującego rytmu ultramarynowych i pomarańczowych pasów. Jak zwykle u Tarasewicza, praca, choć abstrakcyjna, kojarzy się z pejzażem, tyle, że zamiast go oglądać możemy wkroczyć do jego wnętrza.

Biennale po polsku

Polska należy do weteranów Biennale – bierze w nim udział od 1920 roku, chociaż polscy artyści wystawiali na weneckiej imprezie jeszcze w czasach zaborów, jako obywatele Austrii, Niemiec i Rosji. Nasz kraj otrzymał pawilon w prezencie od rządu Italii, który przeznaczył na ten cel część przestrzeni ekspozycyjnych tzw. Pawilonu Wenecji w Giardini.

W czasach PRL wystawy polskie reprezentowały różny poziom – o doborze uczestników decydowała często nie ich klasa artystyczna, lecz polityczna poprawność. Jednak w latach 90., dzięki świetnym pokazom Romana Opalki, Mirosława Bałki i Zofii Kulik, nasz pawilon odzyskał prestiż. Dwa lata temu Katarzyna Kozyra otrzymała jedno



Budapeszt **brama** między światami

fol. CARMEN

Buda i Peszt spięte mostami przerzuconymi przez Dunaj tworzą stolicę Węgier – miasto łączące tradycje najróżniejszych grup etnicznych zamieszkujących ten kraj. Zachwyca ono zarówno zabytkami, jak i wspaniałą kuchnią oraz wszechobecną muzyką cygańskich skrzypiec.

Spacerując po Budapeszcie wszędzie słyszy się charakterystyczny dźwięk skrzypiec grających czardasza. Raz grają go Węgrzy, kiedy indziej Cyganie. Ta fascynująca melodia stanowi jakby łącznik przeszłości z teraźniejszością, jest świadectwem, że muzyka potrafi przeniknąć granice historii i jednocy różne nacje.

Budapeszt od zawsze znajdował się na pograniczu. Nazywany przez jednych stolicą Europy Środkowej, a przez innych stolicą na granicy wschodu Europy, jest miejscem szczególnym – bramą między dwoma światami. Mieszkańcy miasta to potomkowie szczególnego mikrokosmosu, tygla, w którym stapiały się najróżniejsze narodowości. Jesz-

cze dziś Węgry, przy swoich 11 milionach mieszkańców, z czego 20 procent zamieszkuje stolicę, są europejskim krajem o największej ilości mniejszości etnicznych.

Już tysiąc lat temu król Stefan I Święty, uznawany za twórcę państwa węgierskiego głosił: „Kraj, w którym mówi się tylko jednym językiem i który zna tylko jedną tradycję, jest krajem słabym, bezsilnym”. Niezatarte ślady na kulturze Węgier pozostawiali przez lata Romowie, Niemcy, Słowacy, Chorwaci, Rumuni, Polacy, Grecy, Słowacy, Bułgarzy, Ormianie i przedstawiciele innych narodowości. Mieszkańcy Budapesztu dzięki temu mają otwarte umysły i wdzięk, zachwycający każdego, kto ma szczęście zwiedzać to miasto. ►

Triumf Alfę Romeo Nordauto na Węgrzech

Weekend w Budapeszcie był bardzo udany dla zespołu Alfę Romeo Nordauto, uczestniczącego w szóstej edycji FIA, European Touring Car Championship 2001. W pierwszym wyścigu węgierskim, Fabrizio Giovanardi stanął na najwyższym podium po doskonale jeździe, w której prowadził od początku do końca.



W drugim wyścigu, po fascynujących pojedynkach w czołowej grupie, drugie i trzecie miejsce zajęli Nicola Larini i Fabrizio Giovanardi. Po wyścigach w Budapeszcie, Giovanardi i jego Alfa 156 prowadzą w klasyfikacji generalnej mistrzostw.

Most Łańcuchowy łączący Budę i Peszt

PAPRYKA, GULASZ I STRUDEL

Zachwyca również muzyka skrzypiec. W huśtawce rytmów i melodii kołysze się na wodach Dunaju, który przecina stolicę na dwie części: Budę i Peszt. Części to całkiem odmienne – Budę charakteryzuje spokojny pejzaż wzgórz przypominających o przeszłości, a Peszt jest pulsującym sercem życia codziennego i administracyjnego.

Dźwięki skrzypiec towarzyszą nam w zwiedzaniu najstarszej części miasta, dzielnicy twierdzy i jej murów, cichych uliczek wijących się wzdłuż starej Budy, wśród domów, które dzisiaj tworzą dzielnicę willową. Kolorowe fasady budynków w stylu liberty, ozdobione eleganckimi rzeźbami i portalami pięknie komponują się ze strzelistymi wieżami kościołów, wśród których najznamienszym jest katedra Św. Macieja, uznawana za sanktuarium narodu węgierskiego. Naprzeciwko kościoła znajduje się Ruszwarum Cukrarsda – najstarsza cukiernia Budapesztu, ulubiona przez austriacką cesarową

Wnętrze cukierni
Genbaeavd

Kuchnia węgierska, obok włoskiej i francuskiej, należy do najbardziej lubianych na świecie. W węgierskich potrawach króluje przede wszystkim papryka podawana pod wszelkimi postaciami. Typowym daniem jest sławetny „gulyas” (gulasz), będący rodzajem zupy z dodatkiem mięsa wołowego, cebuli, papryki, ziemniaków, marchwi, pomidorów i kluseczek. „Porkolt” jest mieszanką duszonego mięsa wołowego, jagnięcego, wieprzowego i dziczyzny, pokrojonych na kawałeczki i doprawionych papryką oraz innymi warzywami. Jego odmianą jest „tokany”, w którym do mięs i warzyw dodaje się również śmietany. Inne wyśmienite danie węgierskie to „palacsinta”, naleśniki nadziewane mielonym kurczakiem z cebulką i pikantnym sosem. Bardzo smaczne są również sery. Najbardziej znanym serem węgierskim jest Palpuszatati miękki, dojrzwały, pikantny ser. Natomiast wśród ciast najbardziej typowy jest „rétés” – rodzaj strudla nadziewanego serem, jabłkami, czereśniami, wiśniami lub kapustą.



Sissi. Serwowane są tam najlepsze słodkie specjały miasta, takie jak na przykład mus z kasztanów z bitą śmietaną czy typowy strudel rétes.

Skrzypce słychać również u stóp Baszt Rybackich, znajdujących się za katedrą. Tu prezentują się improwizujący muzycy, którzy chcą zarobić parę forintów, krążąc wśród turystów zmierzających na Górę Gellerta. Nikogo nie zraża droga wiodąca wśród wieży-



fol. carmen

Typowy plac Budapesztu

czek i tarasów schodami prowadzącymi na szczyt, z którego podziwiać można jeden z najpiękniejszych widoków świata. Nie bez powodu UNESCO wprowadziło Baszty na listę zabytków światowego dziedzictwa. Z góry wzrok biegnie ku Dunajowi i Mostowi Łańcuchowemu, zbudowanemu w latach 1939-1949 przez angielskiego inżyniera Adama Clarka. Most ten wyznaczył nową erę dla stolicy węgierskiej – dzięki niemu

Buda i Peszt zostały ze sobą połączone w jedno miasto.

Na wschodnim brzegu Dunaju melodia skrzypiec krąży wśród stolików barów i kawiarniach w powtarzanych do znudzenia nutach walcu „Nad pięknym, modrym Dunajem”. W nowoczesnym i zatłoczonym Peszcie, na tyłach ogromnego budynku Parlamentu, znajdują się liczne sklepy, restauracje, lokale nocne, będące oznaką nieustającego pędu konsumpcyjnego ►



**„Pchli” targ
Használcikk Plac**

fol. N.TONDINI/FOCUS TEAM/L'ESPRESSO

fol. N.TONDINI/FOCUS TEAM/L'ESPRESSO



**Jedna z dyskotek
w stolicy Węgier**

stylu życia, upodobiącego Węgry do krajów Europy zachodniej. Budapeszt i cały kraj idą wciąż naprzód, z niesamowitym dynamizmem handlowym. Tak dużym, że trzeba było prosić o pomoc amerykańską FBI, by poskromić mafię rosyjską, dla której stolica węgierska stała się głównym centrum.

Rewolucją ostatniego okresu jest również budapeszteńskie życie nocne. Miasto, po długich „sennych” latach za żelazną kurtyną, oferuje dziś obok Barcelony, Berlina, Londynu i Paryża, najpiękniejsze i najbardziej „niemoralne” noce w Europie. Nieujarzmione rytmy house i techno w dyskotekach

mieszają się z muzyką towarzyszącą striptizom w striptease barach i spektaklom warieté w kasynach. Odeszły już czasy Belle Epoque, gdy w tradycyjnych kawiarniach, jak New York czy Gerbeaud znajdowało się intelektualne centrum życia miasta.

Jak przeżyć budapeszteńską noc? Niedaleki jest jeszcze dźwięk cygańskich skrzypiec, wygrywających tym razem słodką i romantyczną melodię. Wzdłuż brzegów Dunaju towarzyszy ona obietnicom zakochanych i pociesza swoją muzyką młodą kobietę o smutnych oczach, dla której godzina miłości jest tylko ceną do zapłaty. ❀



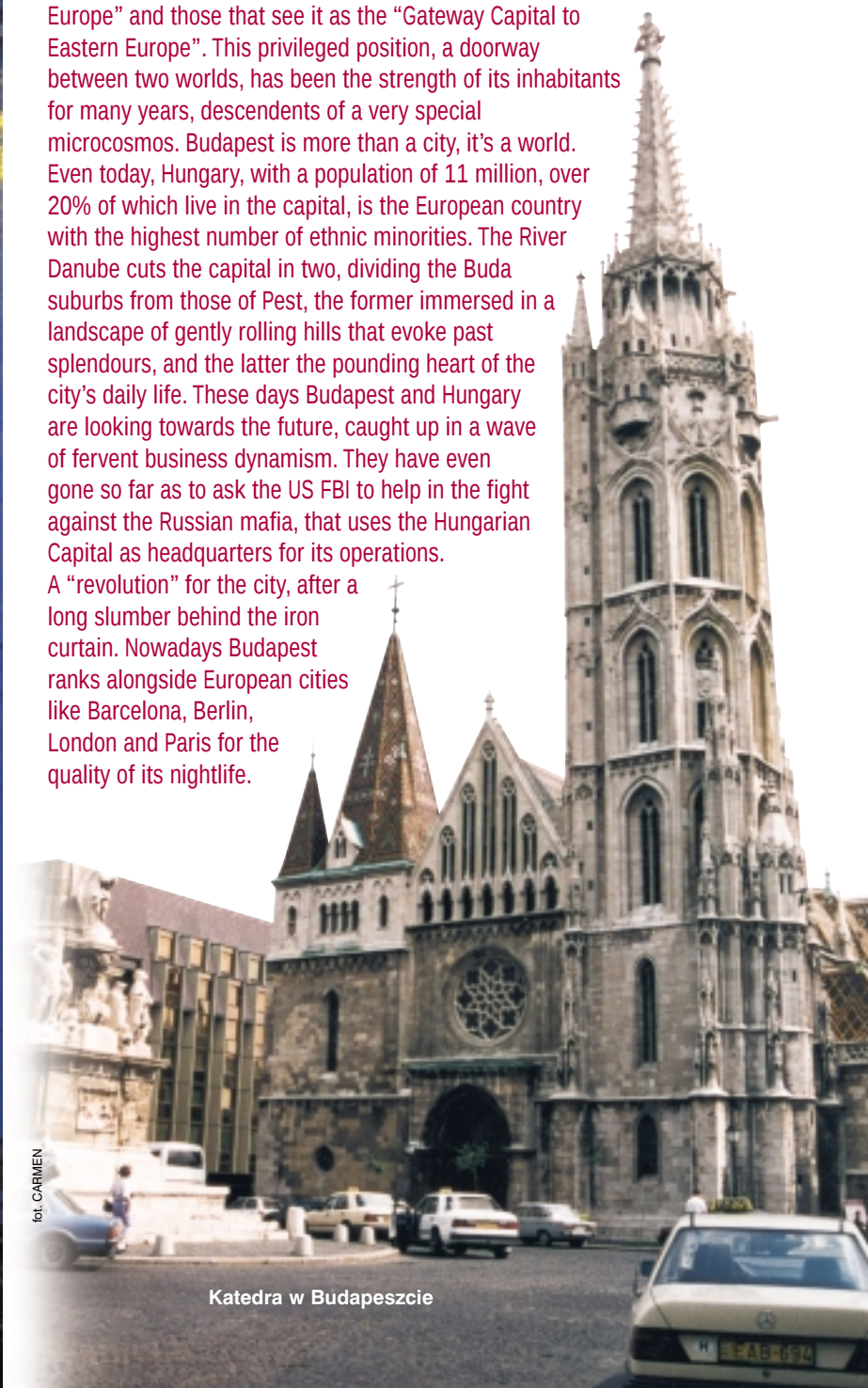
fol. N.TONDINI/FOCUS TEAM/L'ESPRESSO



Jeszcze jeden widok
Mostu Łańcuchowego

BUDAPEST GATEWAY TO THE WORLD

A distinctive soundtrack accompanies visitors around the streets of Budapest. The music that is floating through the streets like a constant reminder of the past and the present comes from a Tzigane violin. The player may be Hungarian or a *bohémien*, the French word for gypsy, but it is of no consequence. For this music manages to rise above history itself and unites one population with the others in a perfect embrace. Budapest has always been in a delicate equilibrium between those that consider it to be the Capital of Central Europe” and those that see it as the “Gateway Capital to Eastern Europe”. This privileged position, a doorway between two worlds, has been the strength of its inhabitants for many years, descendants of a very special microcosmos. Budapest is more than a city, it's a world. Even today, Hungary, with a population of 11 million, over 20% of which live in the capital, is the European country with the highest number of ethnic minorities. The River Danube cuts the capital in two, dividing the Buda suburbs from those of Pest, the former immersed in a landscape of gently rolling hills that evoke past splendours, and the latter the pounding heart of the city's daily life. These days Budapest and Hungary are looking towards the future, caught up in a wave of fervent business dynamism. They have even gone so far as to ask the US FBI to help in the fight against the Russian mafia, that uses the Hungarian Capital as headquarters for its operations. A “revolution” for the city, after a long slumber behind the iron curtain. Nowadays Budapest ranks alongside European cities like Barcelona, Berlin, London and Paris for the quality of its nightlife.



Katedra w Budapeszcie



Alfy od korzeni po przyszłość

Muzeum Historii Alfa Romeo w Arese uznawane jest za jedno z najpiękniejszych i najlepszych muzeów jednej marki na świecie. Wkrótce skończy 25 lat. Chcemy opowiedzieć jego historię ze szczegółami i anegdotami, na pewno nie wszystkim znanymi.

Na początku lat pięćdziesiątych Alfa przeżywała prawdziwy boom produkcyjny i sportowy. Dzięki takim samochodom jak 1900 Giulietta i Spider zdobywała sławę na całym świecie. W magazynach i oddziale doświadczalnym fabryki w Portello znajdowało się jednak wiele elementów starych pojazdów, produkowanych jeszcze

przed wojną i w jej czasie, cudem ocalałych w zburzonym zakładzie. Były podwozia, nadwozia, niektóre nawet kompletne, silniki samochodowe i lotnicze. Czasami brano z magazynu części, które akurat mogły się przydać. Nikomu jednakże, prawdopodobnie z szacunku do tradycji, nie przyszło do głowy, by wyrzucić ten dziwny skład.

W roku 1960 z inicjatywy prezesa Giuseppe Luraghiego postanowiono uratować samochody uważane za interesujące pod względem historycznym, odnowić je i zorganizować muzeum dokumentujące dzieje fabryki oraz jej wyrobów. Zakładowe zbiory pokazano w maju 1963 roku w Mediolanie, podczas pierwszej światowej wystawy zabytkowych Alf Romeo.

Okres tworzenia muzeum przypadł na lata bardzo sprzyjające tego rodzaju projektom. Jeszcze nie weszła w życie moda na stare pojazdy, nikt ich nie poszukiwał i można je było kupić po przystępnych cenach. Organizację i koordynację prac przy groma-

dzeniu, poszukiwaniach, restaurowaniu i ewentualnym tworzeniu replik zabytkowych modeli powierzono Luigi Fusiemu. Był on osobą kompetentną, z ogromnym doświadczeniem, znawcą historii fabryki. W Alfie zaczął pracować w 1920 roku jako projektant części mechanicznych, a potem kierował działem kontroli rysunków w biurze projektowym.

Po sześciu latach przygotowań, Muzeum Alfy Romeo, prowizorycznie zlokalizowane w dwóch pomieszczeniach nowego zakładu w Arese, prezentowało 36 samochodów i 27 silników. Kolejnych 12 pojazdów i 6 silników czekało na prace konserwatorskie w specjalnie do tego utworzonym dziale.

W 1970 roku ekspozycja muzealna przedstawiała zaledwie 45 lat historii Alfy, od pierwszego pojazdu tej marki – 24 HP z roku 1910 – do prototypu wyścigowego modelu 750 z roku 1955. W zbiorach znajdował się również jeden samochód „obcy” – Darracq 8/10 HP z roku 1908, mający jednak znaczenie dla zrozumienia początków działalności fabryki. To przecież filię francuskiej firmy Darracq z jej zakładami w Portello przejęli włoscy przedsiębiorcy z Mediolanu i w 1910 roku

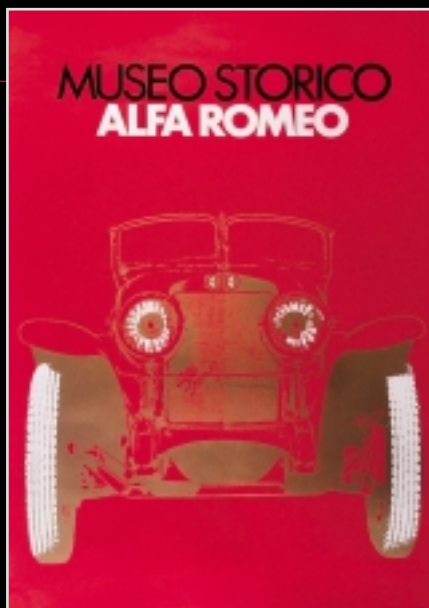
założyli nowe przedsiębiorstwo – Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, czyli w skrócie Alfa.

Poszukiwanie samochodów, które potem trafiały do muzeum, było na pewno zajęciem czasochłonnym, ale jednocześnie pasjonującym i dostarczało Fusiemu wiele satysfakcji. Oryginalny Darracq 8/10 HP odnaleziony został w Szwajcarii. Natomiast auto modelu 24 HP zakupiono w roku 1963 dzięki koncesjonariuszowi Alfy w Brugg (Szwajcaria), który wyszukał je w Anglii (nr rejestracyjny LK 5304). Model 20/30 HP ES Sport z roku 1920, pierwszy samochód, na którym widnieje znak Alfa Romeo został znaleziony aż w Australii.

Wiele przygód towarzyszyło także poszukiwaniom modelu Torpedo RL Super Sport z roku

1925, jednego z najbardziej podziwianych po dziś dzień modeli Alfy. Pewien pracujący w Pakistanie technik angielski przekazał w roku 1971 wiadomość o istnieniu tego samochodu, wyprodukowanego specjalnie dla hinduskiego maharadzy przez Ercole Castagna. Auto, prawdziwy skarb motoryzacji, było już przeznaczone na złom, ale dzięki szybkiej interwencji Alfy Romeo udało się je uratować.

Inny ocalony model to 8C 2300 z roku 1931, zwycięzca wyścigu „24 Godziny Le Mans” – auto prowadzone wówczas przez Birkiną i lorda Howel. Samochód został odnaleziony w pobliżu kopalni w Tos na północy Nigerii. Odkrył go włoski mechanik z Chieti, zatrudniony u koncesjonariusza Fiata w Lagos. Na początku lat siedemdziesiątych Giuseppe Luraghi podjął ►



Afisz muzeum



Agresywny przód modelu P3



Samolot „Anioł Dzieci”

decyzję o przeniesieniu Muzeum w godniejsze miejsce oraz powiększeniu powierzchni wystawienniczej. Zbiory przedstawiały bowiem dzieje firmy i produkowane w niej pojazdy tylko do roku 1955. Na swoje miejsce w ekspozycji czekały zaś 22 młodsze samochody.

Muzeum Historii Alfa Romeo w Arese, usytuowane naprzeciwko budynku dydaktycznego firmy, zostało otwarte 18 grudnia 1976 roku. Data ta jest ważna zarówno dla fabryki w Arese jak i dla historyków oraz wielbicieli motoryzacji. Prezentację dziejów Alfa Ro-

meo wydłużono praktycznie do roku, w którym odbyła się inauguracja nowego muzeum, a najnowszym wystawionym autem był model 33 TT 12, który dopiero co zdobył mistrzostwo świata marek.

Luigi Fusi pracował w muzeum jako konsultant aż do roku 1984. Zwsze z wielką pasją i poświęceniem odnajdował samochody, które przysporzyły sławy marce Alfa Romeo. Takim prestiżowym pojazdem był na przykład model 40-60 HP Aerodynamiczny z roku 1914. Auto, wyprodukowane przez Ercole Castagna dla księcia Marco Ricottiego, nosi rów-



niez bardziej znaną nazwą „Sicuro” (czyli niezawodny). Ze względu na swój kształt przypominający kroplę wody, uznawane jest za pierwszy jednobryłowy aerodynamiczny samochód na świecie.

Co roku muzeum odwiedzają tysiące miłośników motoryzacji, a zwłaszcza marki Alfa Romeo. Każdy, kto przekracza jego próg, pozostaje pod wrażeniem bogac-

twa historii przedstawionej przez samochody, silniki samochodowe i lotnicze, plakaty i modeliki.

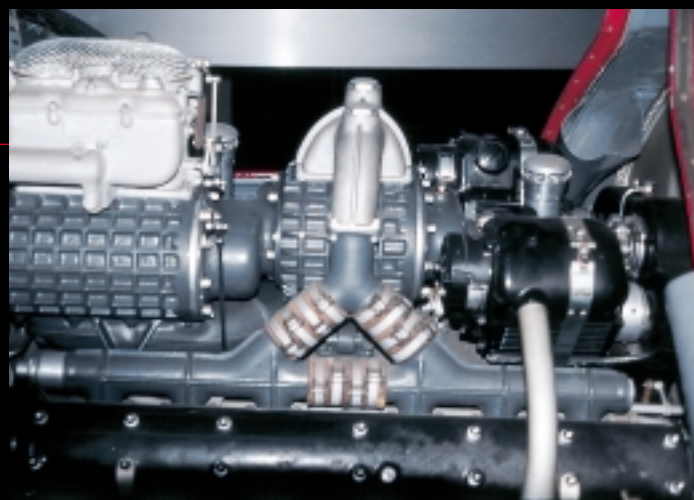
Muzeum, zajmujące powierzchnię 4800 metrów kwadratowych, podzielone jest na sześć poziomów chronologicznych i cztery sekcje tematyczne. Pierwsza sekcja obejmuje ponad sto samochodów, od najstarszego modelu 24 HP z 1910 roku aż po czasy dzisiejsze, oraz dwadzieścia dwa silniki, których rozwiązania techniczne, niezawodność i osiągi zapisały wiele ważnych kart w historii motoryzacji. Dla ułatwienia zwiedzania, obok samochodów znajdują się plansze z wyjaśnieniami, fotografiami i plakatami reklamowymi danego modelu.

Wśród najcenniejszych samochodów, które oglądać można w muzeum znajduje się przede wszystkim pięć samochodów, które umożliwiły Alfie zdobycie tytułu mistrza świata – legendarna P2, dzieło Vittorio Jano z roku 1925, Alfetta 158 z roku 1950 i modele: 159 z roku 1951, 33 TT 12 z roku 1975 i 33 S.C. 12 z roku 1977.

To właśnie Alfa Romeo 159 i prowadzący ją wielki kierowca

argentyński Manuel Fangio, zwycięzca mistrzostw świata w roku 1951, byli bohaterami niezwykle uroczystości, która odbyła się w muzeum. W czwartkowy wieczór 10 września 1981 roku, oglądano tu przedpremierowy pokaz filmu zatytułowanego „Fangio, życie przy 300 na godzinę”. W wydarzeniu tym wzięło udział, obok samego Fangio, ponad czterystu kierowców rajdowych, techników, dziennikarzy i operatorów telewizyjnych. Obecni byli także prezes FISA Jean-Marie Balestre i prezes FOCA Bernie Ecclestone.

W muzeum znajduje się wiele ważnych samochodów. Warto wśród nich wymienić model RL Targa Florio z roku 1923 – pierwszy samochód, na którym pojawił się symbol czterolistnej koniczynki, 6C 1750 Gran Sport, który prowadzony przez zespół Nuvolari-Guidotti zwyciężył w wyścigu Tysiąca Mil w roku 1930, oraz Gran Premio Tipo B (P3) z roku 1932 nazywany niezwyciężonym i zawierający w swej konstrukcji elementy lotnicze model Gran Premio tipo B Aerodinamica z roku 1934, zaprojektowany przez inż.

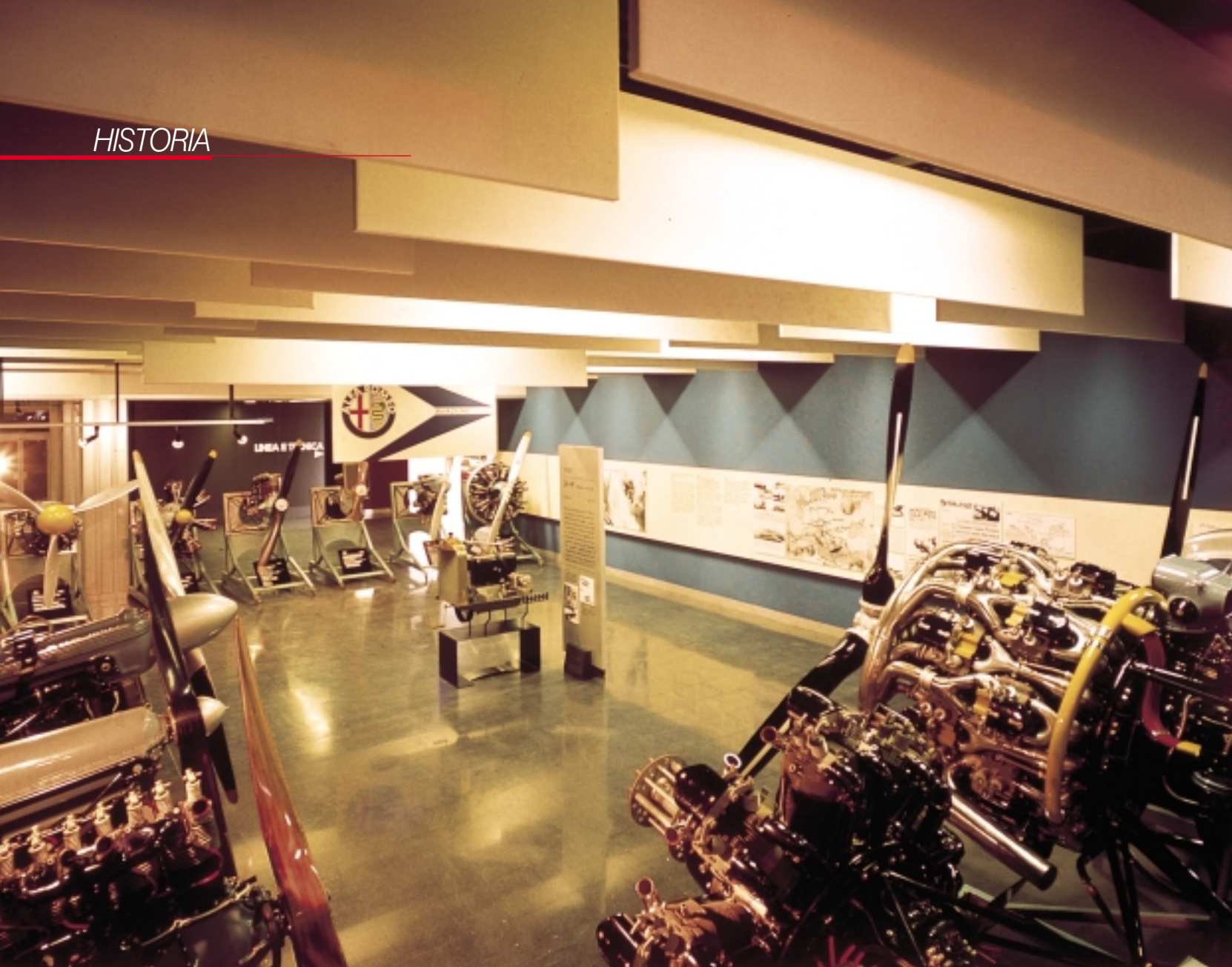


Dwunastocylindrowy silnik boxer z modelu 512

Pallavicino della Breda. Wśród wystawionych aut są też model 8C 2900 B Lungo z roku 1938, pod koniec lat trzydziestych uważany za najbardziej prestiżowy samochód Alfę Romeo Gran Turismo, wyjątkowy prototyp z roku 1940 – Gran Premio Tipo 512 z pierwszym silnikiem boxer Alfę Romeo, 12-cylindrowym o pojemności 1490 cm³ i fantastycznej mocy 335 KM, rozwijający prędkość do 300 km/h. Można też obejrzeć różne wersje modelu 6C 2500 – wśród nich Super Sport „Villa d’Este” z roku 1949, 1900 Berlinę z roku 1950, czyli pierwszą Alfę Romeo o samonośnym nadwoziu wyprodukowaną na linii montażowej. Są też Giulietta Sprint Coupé z roku 1954, Spider i Giulietta Berlina z roku 1955, niektóre z najbardziej znanych Giulii z lat sześćdziesiątych, włącznie ze sportowymi wersjami GTA i TZ, modele 33 dwu- i trzylitrowe Auto- ►



Gran Premio P2, zwycięzca Mistrzostw Świata w 1925 r.



Widok dwóch sal w muzeum:
w jednej zgromadzone
są silniki lotnicze,
w drugiej samochody



delty w różnych edycjach, Alfetta Berlina 1800 z roku 1972, wyścigowe pojazdy tylko z miejscem dla kierowcy, kilka modeli modeli 155. Ekspozycję zamyka gama aktualnie produkowanych pojazdów, z najnowszą Alfą 147.

Druga sekcja poświęcona jest badaniom stylistycznym i pojazdom koncepcyjnym. Wśród aut z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych znajduje się dwanaście samochodów z podpisami wielkich projektantów, takich jak Bertone i Pininfarina. Jest tu także Proteo (Proteusz) – wspaniały concept car stworzony w roku 1991

przez Centrum Stylu Alfa Romeo. To awangardowe coupé o integralnym napędzie, zdobywca nagrody „Car Design Award 1992”, może automatycznie zmieniać się w spidera. Dlatego właśnie auto otrzymało swą nazwę Proteusz – imię mitycznego pasterza z wyspy Faros, który posiadał dar wróżenia i przeobrażania się.

W tej samej sekcji można obejrzeć wszystkie trofea dla kierowców, zaprojektowane i wykonane na zlecenie Alfa Romeo w latach 1963 do 1987. Są to prawdziwe dzieła sztuki, stworzone przez takich artystów jak Fazzini,

Cascella, Greco, Minguzzi, Fontana, Munari, Sassu, Cassinari i wielu innych.

Trzecia sekcja obejmuje lotniczą część Alfę Romeo. Wystawiono tam 13 silników, wśród nich sześć gwiazdzystych. Jest też śmigło z duraluminium o zmiennym skoku podczas lotu i silnik samochodu 24 HP przystosowany do celów lotniczych. Taki właśnie motor 1 listopada 1910 roku został zamontowany na dwupłatowym samolocie projektu Antonia Santoniego, który pilotował Nino Franchini. W pobliżu lotniczej sali wystawiono również sławetnego „Anioła Dzieci” („L'Angelo dei Bimbi”) – kompletny samolot i jego silnik. W 1949 roku samolot ten pilotowany przez Bonziego i Lualdiego pokonał w 19 godzin trasę długości 15 000 kilometrów, od Mediolanu do Buenos Aires, bez radia na pokładzie. Celem tego zadziwiającego na owe czasy wyczynu, który niewątpliwie przysporzył Alfie sławy, było wsparcie zbiórki funduszy na stowarzyszenie księdza Gnocchi opiekującego się dziećmi upośledzonymi fizycznie. Samolot wyposażony był w silnik Alfa 110 Ter, z przestawialnym śmigłem. W cztery lata później Lualdi tym samym samolotem przeleciał nad biegunem północnym.



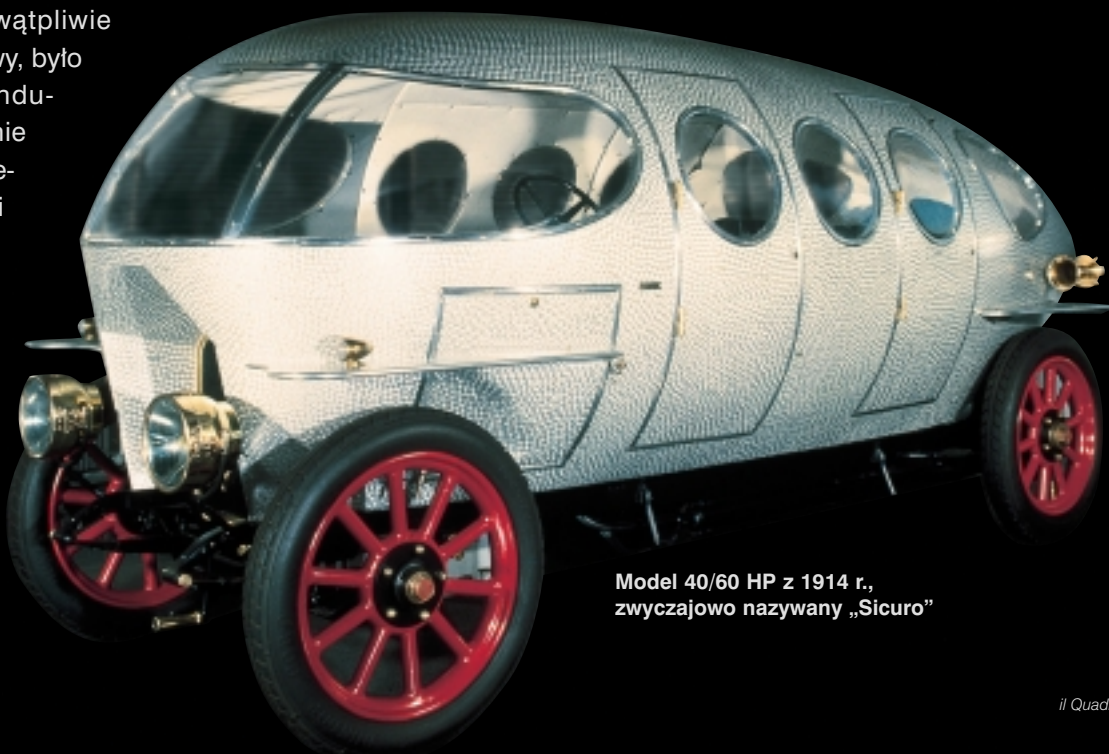
Kuchenka na prąd i gaz Alfę Romeo z 1946 r.

W czwartej sekcji, ostatnio poszerzonej, znajdują się modeliki samochodów. Ku ucieście kolekcjonerów, a szczególnie najmłodszych gości muzeum, w obszernych, oświetlonych gablotach zgromadzono ponad 1200 modelików, zbudowanych w różnych skalach, podzielonych według modeli i typologii.

Inne ciekawostki znajdujące się w muzeum to: bardzo rzadko spotykana kuchenka Alfę Romeo z roku 1946, na prąd i na gaz (ma cztery palniki elektryczne i dwa gazowe), wyposażona w piec i podgrzewacz oraz traktor wyprodukowany przez Alfę w roku 1919. Jest też odnaleziony w 1978 r. we Friuli zespół silnik-sprężarka typu C z roku 1917, uruchamiany ►

Muzeum Historii Alfę Romeo znajduje się w Arese. Można do niego dojechać drogą krajową nr 233 Mediolan-Varese, lub autostradą Mediolan-Laghi A8-A9, z której należy zjechać na drogę do Arese, zaraz za zjazdem na Mediolan Nord.

Muzeum otwarte jest dla zwiedzających od poniedziałku do piątku, w godzinach: 9.00-12.30 i 14.00-16.30. Nieczynne w dni świąteczne i podczas letniej przerwy urlopowej. Zwiedzanie jest bezpłatne. Dla grup przynajmniej 10-osobowych Muzeum gwarantuje przewodników oprowadzających turystów w różnych językach. Bliższe informacje można uzyskać na stronie internetowej pod adresem: www.museoalfaromeo.com.



Model 40/60 HP z 1914 r., zwyczajowo nazywany „Sicuro”



Przekrój muzeum



4-cylindrowym silnikiem pochodzącym z modelu samochodu 20-30 HP. Został on przerobiony przez Giuseppe Merosiego tak, że dwa cylindry środkowe wykorzystywane były jako zespoły napędowe, a dwa boczne jako sprężarki po-

li Alfę 33 – tych, na których Leopoldo Casanova pobił w Sabaudii światowy rekord prędkości, uzyskując 225 km/h. Obok niej można podziwiać silnik dla statków, skonstruowany w 1938 roku: 12-cylindrowy, z doładowaniem, o po-

wietrza, zasilające specjalny zbiornik. W części żeglarskiej muzeum zaprezentowano wyścigową łódź Popoli, wyposażoną w 2,5-litrowy silnik z 8 cylindrami ustawionymi w kształcie litery V, wywodzący się z serii sportowych mode-

li Alfa Romeo. Jednostka ta wywodzi się z samochodowego silnika modelu Tipo C z roku 1936, znanego ze zwycięstwa Tazio Nuvolariego w Pucharze Vanderbilta, rozgrywanym w USA.

Obejrzenie wszystkich tych skarbów powoduje, że zwiedzający jeszcze bardziej doceniają wielkość i znaczenie historyczne Alfę Romeo oraz jej obecną pozycję na rynku motoryzacyjnym. Samochody z muzeum można zresztą oglądać nie tylko w Arese – bardzo często są one wypożyczane na wystawy w różnych krajach. Na przykład w 1982 roku niektóre sportowe auta z muzeum pojechały do Kalifornii, do

Pebble Beach, a 33 samochody uświetniły Motor Show w Bolonii. W roku 1983 prezentowano muzealne Alfę podczas 26 Festiwalu w Spoleto oraz na wystawie w Sali Ośmiobocznej Galerii Wiktora Emanuela w Mediolanie, gdzie odbywał się XIII Międzynarodowy Kongres Design Icsid.

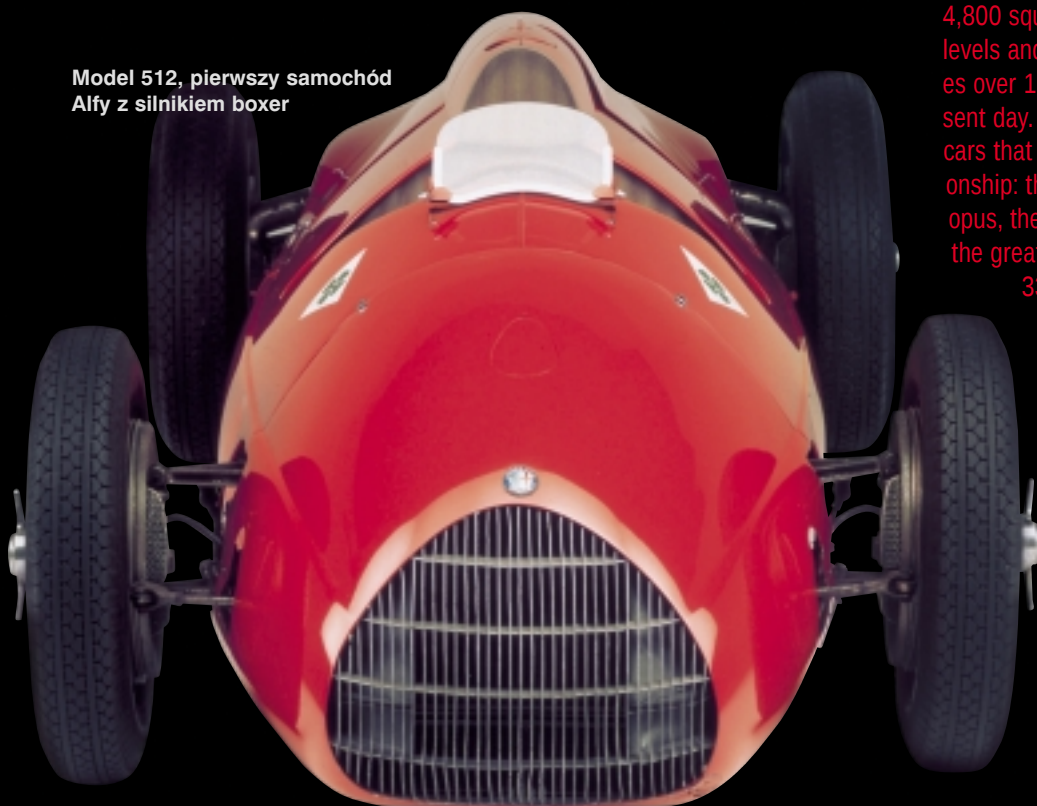
Również w Mediolanie odbyła się w 1985 roku wielka wystawa „Alfa – jej wizerunek i trasy”, samochody prezentowano też na konkursie elegancji w Bagatelle we Francji. Kolejne prestiżowe zaproszenie, już trzecie z kolei, pochodzi z „Festival of Speed”, odbywającego się na ekskluzywnym prywatnym torze Goodwood w Anglii.

W ostatnich latach furorę zrobiła wystawa „Piękno Konieczne”.

Zorganizowano ją w 1994 r. w Barcelonie. Odniosła tam tak wielki sukces, że ekspozycję powtórzono w Dublinie, Amsterdamie, Londynie i Kopenhadze. Poznała ją również Japonia. Ostatnio zakończyła się wspaniała dwutygodniowa wyprawa historycznych samochodów Alfa Romeo do Tokio. Były prezentowane powierzchnie 4 tys. m² w hali wystawowej Pacifico Yokohama. „Piękno Konieczne” porwało za serca – tym razem tysiące japońskich miłośników motoryzacji, którzy dzięki tej wystawie poznali mit Alfę Romeo i podziwiali wspaniałe auta tej marki. Dla muzeum Alfę był to wymarzony rok jubileuszowy. ❀

Marino Bussi
zdjęcia: Archiwum Historyczne
Alfa Romeo

Model 512, pierwszy samochód
Alfy z silnikiem boxer



THE HISTORY OF THE ALFA FROM ITS ORIGINS TO ITS FUTURE

The Alfa Romeo Historical Museum in Arese is one of the most complete and superb single marque museums of its kind. In a few months time it will be 25 years old. In 1960, under the chairmanship of Giuseppe Luraghi, the idea of “saving” the vehicles that were considered to be of historical interest and displaying them in a museum was first contemplated. The initiative was launched in May 1963 at the end of the first world rally of antique Alfa Romeos held in Milan. Luigi Fusi, an expert in company history, was given the task of coordinating activities. Through a series of purchases made over the course of just a few years, the Alfa Romeo Museum, set up inside the new production plant in Arese, housed 36 cars and 27 engines while a further 12 historic cars and 6 engines awaited restoration. The cars range from the first 1910, 24 HP vehicle to the 1955, 750 Competition Prototype. Finally on 18 December 1976, the Alfa Romeo Museum in Arese, located right in front of the main office building, was inaugurated. The historical period covered by the museum was extended just prior to its inauguration with the arrival of the fiery 33 TT 12 fresh from its victory at the World Manufacturers Championship.

Nowadays thousands of car enthusiasts visit the museum every year. The museum covers a surface area of 4,800 square metres and is split into six chronological levels and four themed sections. The first section houses over 100 vehicles from the 1910 24 HP to the present day. The most prestigious of these include the five cars that enabled Alfa Romeo to win the World Championship: the legendary P2, Vittorio Jano's 1925 magnum opus, the 1950 Alfetta 158 and the 1951 159 (raced by the great Argentinean driver Manuel Fangio), the 1975 33 TT 12 and the 1977 33 SC 12.

The second section is dedicated to the revolution in design and the *dream cars* of the sixties and seventies, twelve cars that bear the names of great Italian car body designers such as Bertone, Pininfarina and ItalDesign. The third section regards Alfa Romeo's aviation branch. The fourth section that has recently been extended houses Alfa Romeo miniature car models. There is a heavy demand for the museum's cars; every effort is made to grant requests. For information, tel. (0039) 02.93929303, or look up the website www.museoalfaromeo.com



Kolorowe samochody nie są wynalazkiem naszej epoki. Modę na czarne auta wprowadził Ford i trzeba było lat, by ich karoserie otrzymały żywe barwy, a ich kreowaniem zajęli się dyktatorzy mody. W „kolorystycznej rewolucji” największą rolę odegrały kobiety.

Gra w



To nieprawda, jak się powszechnie uważa, że pierwsze samochody były czarne. Ich drewniane karoserie miały różne kolory. Jednak ręczne malowanie nadwozi było bardzo pracochłonne i trwało około miesiąca. Dopiero gdy Henry Ford rozpoczął w Ameryce taśmową pro-

dukcję modelu T, zaoferował klientom wyłącznie czarne samochody.

Nie wynikało to z „żałobnych” gustów fabrykanta z Detroit, lecz ze względów technologicznych. W tamtych czasach tylko taki lakier można było szybko położyć na stalowej karoserii. Inna rzecz, że sukces Fordów upowszechnił

dwukolorowe – ze szczególnym upodobaniem łączono czerwień lub bordo z czernią i beż z brązem albo zielenią. Interesujące kombinacje barwne zastosował w 1957 roku producent karoserii w modelu Alfy 1900 Berlina Super. Wyraźne kolorystyczne rozdzielenie górnej i dolnej części nadwozia spra-

kolory



modę na samochody czarne lub ciemnoszare.

Gusta kierowców zaczęły się zmieniać w latach 1920-25. Miały w tym swój udział również panie, które wywołały „rewolucję kolorystyczną”. Bogate kobiety, których automobile (w towarzystwie swych właścicielek) często występowały w konkursach piękności samochodowej, zaczęły się domagać pojazdów pasujących do koloru stroju czy biżuterii.

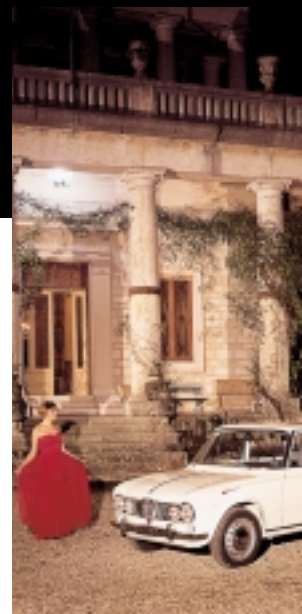
Do legendy przeszedł amaryntowy Rolls Royce lady Mendl, prowadzony przez szofera ubranego w liberię o tym samym kolorze, lub czerwona Alfa baronowej Marii Antonietty Avanzo Bellan, która przybyła na 13 Targa Florio w 1922 roku ubrana w czerwoną suknię, czerwony kapelusz i długą powiewającą woalkę. Oczywiście czerwoną.

Przed II wojną światową, a także po niej, modne były karoserie

wiło, że auto znalazło uznanie wśród eleganckiej klienteli.

W tym samym czasie zaczęły się również rozpowszechniać kolory perłowe, które uzyskiwano, dodając do lakieru proszek z rybiej łuski. Później, używano proszku aluminiowego (lakier aluminiowany) aż w końcu wynaleziono lakier metalizowany, który wszedł do produkcji seryjnej.

Nastąpił zatem powrót do barw bardziej umiarkowanych, co nie oznacza, że w tej kwestii przestano brać pod uwagę zdanie kobiet. Producenci pojazdów wiedzieli przecież, że samochód wybiera się w dwójkę. Z sondażu przeprowadzonego na początku lat sześćdziesiątych wynikało, że spośród 10 mężczyzn, którzy udawali się po zakup samochodu, 8 wracało po ostateczną decyzję z kobietą. Zazwyczaj jej opinia opierała się bardziej na zaletach ►



estetycznych niż technicznych pojazdu, a mężczyzna, wyczerpany przeciwstawianiem pojemności silników i szybkości wozu temu „cudownemu daszkowi” lub „słodkiemu błękitowi, który tak świetnie pasuje do mojej garderoby”, w końcu ustępował.

Również reklama od zawsze łączyła samochód z figurą kobietą. I nie tylko, by przyciągnąć uwagę mężczyzn, ale raczej aby ukierunkować wybór kobiety, która mia-



ła się utożsamiać z wysokimi, szczytami pięknościami fotografowanymi obok płomiennego spidera lub za kierownicą eleganckiej limuzyny.

Konsumenci lat sześćdziesiątych najchętniej wybierali karoserie jasne i, o ile to możliwe, „per-



Gra w kolory Gra w

łowe”, uważając, że mniej się brudzą. Sukcesy odnosił kolor biały, na którym kurz był niezbyt widoczny. A jeszcze niewiele wcześniej białe samochody nie podobały się kierowcom, szczególnie na północy, gdzie uważano, że są mało widoczne w mgle, czyli bardziej narażone na zderzenia.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych biel – w gamie od odcieni kości słoniowej aż do bardzo jasnej szarości – stała się kolorem

„klasycznym”. Gusta klientów są jednak zmienne i po pewnym czasie w modę weszły barwy tradycyjne, czyli szary we wszystkich możliwych odcieniach, czarny i ciemnoniebieski.

Wówczas Alfa Romeo zdecydowała się na pomysł rewolucyjny. Zwróciła się o pomoc przy projektowaniu kolorystyki swych pojazdów do Jole Veneziani, kreatorki mody, znanej z wielkiego wycucia gustów publiczności i stosowania w swoich kolekcjach bar-



w kolory Gra w kolory Gra w kolory

duzo obszernej palety barw. Słynna stylistka, zanim zaistniała w świecie wielkiej mody, była dziennikarką, aktorką, zajmowała się kuśnierstwem. Podczas swojej współpracy z Alfą Romeo wykreowała nie tylko wiele nowych kolorów karoserii, ale wprowadziła również nowatorskie materiały wykończeniowe.

Dziełem Jole Veneziani były kolory o oryginalnych, przyciągających uwagę klientów nazwach, takich jak: zielony leśny, aurora, żół-

ty słomkowy, źródłany, głógowy, niebieski Helvezia, piasek Sahary. Ona też zaproponowała malowanie karoserii na kolor koralowy (powszechnie nazywany pomidorowym), który zdobył wielką popularność. Wyróżniał się wśród stosowanych barw innych samochodów.

Również wnętrza pojazdów projektowano tak, aby harmonizowały z kolorem zewnętrznym. Do tapicerki wykorzystywano nietypowe materiały, takie jak wełna w jodełkę czy brokat. Tkaniny, dostar-

czone przez firmę Lanerossi, były miękkie i wytrzymałe. Przechodziły bardzo surowe próby techniczne i analizy laboratoryjne, podczas których badano wytrzymałość na rozciąganie, odporność kolorów na światło, wodę, pot i czyszczenie. Krótko mówiąc, tworzone „salony w samochodzie”.

Podczas prezentacji nowej gamy kolorów Alfa zorganizowała w Mediolanie paradę. Z ulicy Montenapoleone ruszyła kolumna piętnastu barwnych samochodów ►

wiozących wspaniałe modelki w strojach z kolekcji Jole Veneziani. Publiczność zaniemówiła na widok modelu 2000 Sprint koloru zielonego, z wnętrzem wykończonym lamą.

Ta ekstrawagancja była zamierzona przez stylistów Alfya Romeo, pragnących pokazać, że samochód nie musi być tylko zwykłym środkiem transportu, lecz może również zachwycać linią, kolorem, równowagą barw. Prezentacja odniosła duży sukces, zaś inni producenci pojazdów musieli również wprowadzić



Gra w kolory Gra w kolory Gra w kol



nowe gamy kolorów. Tego żądał rynek, bardziej wymagający po eksperymencie Alfya.

Giulietta TI była pierwszym modelem seryjnym, który wylansował na rynku kolor ciemnopopielaty (grigio fumo), bardzo dobrze przyjęty przez klientów. Wykorzystany został również przez Lancię w modelach Appia oraz Flaminia. Kolor ten okazał się udanym kompromisem, ponieważ nadawał się do samochodów eleganckich, jednocześnie był wystarczająco jasny, aby mógł uchodzić za sportowy, a co więcej „nie brudził się”.

W 1963 roku w Palace Hotel w Mediolanie odbył się konkurs „Nowe kolory dla Giulietty”. Był to bardzo elegancki pokaz z udziałem Jole Veneziani, sióstr Fontana i Germany Marucelli.

Już u zarania motoryzacji projektowano stroje odpowiednie do podróży samochodami. W dawnych automobilach, mających najczęściej otwarte karoserie, niezbędne były ubiory chroniące pasażerów przed błotem i kurzem. Paniom zalecano wówczas szczególnie zapięte suknie, długie płaszcze „prochowce” i kapelusze z wo-

alkami. W czasach nam bliższych czasopisma kobiece również lansowały samochodową modę, z elementami sportowymi, stanowiącą połączenie elegancji i praktyczności. Ponieważ łatwiej jest dobrać garderobę pasującą do koloru samochodu, niż samochody odpowiednie do stroju pani, styliści w żurnalach mód prezentowali kreacje doskonale zgrane z barwami karoserii. Jak widać i w damskiej modzie kolor stał się czynnikiem decydującym o całościowym wrażeniu wywieranym przez samochód.

Minęły lata, ale harmonia świata mody i motoryzacji trwa. Teraz coraz częściej wprowadzane są nowe, oryginalne barwy karoserii, a właściciele aut, korzystając z rozwoju przemysłu lakierniczego oczekują kolorów, na których nie byłoby widać śladów codziennego użytkowania, o trwałości ponad dziesięciolecie, równej średniej długości życia samochodu. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo na drogach, specjaliści zalecają auta

miejskich klienci będą wybierać różne odcienie barwy żółtej. Ale wzrośnie również zapotrzebowanie na błękity, czerwienie oraz kolory neutralne, przede wszystkim z gamy białych i srebrnych, o tonach perłowych, szczególnie dla samochodów luksusowych. Zdecydowanie dominują też lakiery metalizowane, uważane za trwałe i lepiej zabezpieczające samochód niż tradycyjne.

Psychologowie twierdzą, że wybór kolorów świadczy nie tylko o naszych gustach (a czasem i humorze), ale również o charakterze. Kolor czarny wybierają osoby o niezmiennych zasadach, niebieski –

THE COLOR REVOLUTION

As Henry Ford used to say to his first customers: "You can have any color you like as long as it's black". Trends in color preferences started to shift around 1920-25, also encouraged by the ladies who demanded cars in shades that "matched" the color of their clothes. Color triumphed during the golden age of the custom cars in the post-war period, leading to the two-tone schemes of vehicles such as the 1900 sedan proposed by Boano in 1957 and for which various interesting combinations were designed. Pearlescent colors, obtained by mixing a powder obtained from fish scales with the paint, were also very popular in this period. Later, aluminum powder was used (aluminized paint) and subsequently metallic paint for series cars. In the 1960's, consumers preferred light and possibly pearlescent colors, convinced that these tended to show the dirt less. White was so successful because dust remains invisible for longer on this color. Then, customers returned to more traditional colors, that is to say all shades of gray, black and dark blue. When it seemed that this classification covered practically all cars, Alfa Romeo decided that the time had come for something extra: to call on Jole Veneziani, a fashion designer famous for her attention to taste and the rich palette of colors of her collection. She proposed many colors with fascinating names: wood green, dawn, straw yellow, spring

water, hawthorn, Helvetia blue, Sahara sand. The Giulietta t.i. was the first series car to launch smoke gray on the market. This was so successful that Lancia also used it for the Appia and Flaminia. Time has passed but the most popular colors have remained more or less unchanged. Trends are also set by another important factor that steers the paint industry: consumers want colors able to withstand daily wear and tear and that

last more than ten years, the average life of a car. Today, paint production and application technology has reached a stage whereby consumers can express their personal preferences without undermining the duration of the product, thanks to improved pigments, progress achieved in metallizing effects and in transparent paints for improved protection of the body. As far as future trends are concerned, a recent survey has revealed that consumers express their strong individualism in selecting shades of yellow for sport utility vehicles. However, there will also be an increased demand for colors such as light blue and red and for neutral colors, in particular in the range of white and silver with pearlescent hues especially for luxury cars.

Kolory Gra w kolory

w jasnych, żywych kolorach – lepiej widoczne nawet w trudnych warunkach atmosferycznych.

W wyborze koloru samochodu najważniejsze są indywidualne gusty kupujących. Według najnowszych badań, najpopularniejszy jest teraz kolor srebrny. Wyprzedził do niedawna ulubiony biały. Na trzecim miejscu jest czarny, a niebieski nadal kradnie popularność zielonemu.

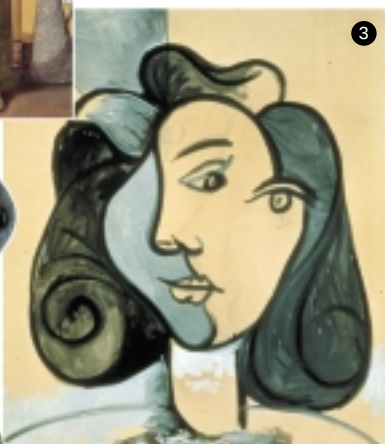
Analizy pozwalają też określić przyszłe tendencje w kolorystyce pojazdów. Wynika z nich, że dla sportowych wersji samochodów

ludzie sentymentalni, żółty pełni wiatałości. Preferowanie bieli świadczy o skłonności do przyzwyczajenia. Ale istnieje kolor charakterystyczny dla Alfę Romeo – ten, który stał się klasyką – czerwony. Jego pozycji w Alfie nic nie grozi. ❀

Elvira Ruocco
zdjęcia: Archivio Storico Alfa Romeo



Jesienne odkrycia



Obrazy Balthusa w Wenecji i nieznane dotąd dzieła Picassa w Mediolanie. Epopeja Koloseum w Rzymie, malarstwo Giovanniego Lanfranco w Cologno oraz sztuka rosyjska w Vicenzy.

Płótna i rysunki pochodzą z Europy, Stanów Zjednoczonych i Meksyku. Jest wśród nich pierwsza i ostatnia praca mistrza. Najstarsze z prezentowanych prac powstały w 1923 roku i są to szkice do autoportretu

wykonane ołówkiem na papierze, natomiast najnowszy obraz – „Dziewczyna z mandoliną” wystawiany jest po raz pierwszy. Sprowadzono także najbardziej znane rysunki Balthusa, a wśród nich „Le rue”, „Geisha”, „La patience” oraz „Kot i dziewczynka” (1).

W Turynie, od 21 września do 4 listopada, Galleria Civica d'Arte Moderna (Miejska Galeria Sztuki Współczesnej) gości wystawę „Plakat Fiata. 1899-1965”, na której można podziwiać afisze z tamtych czasów wykonane techniką litografii, pochodzące z liczącej się kolekcji prywatnej. Wśród wysta-

wionych materiałów znajdują się dzieła takich autorów jak Carpanetto (jego podpis widniał na pierwszym plakacie Fiata, który przedstawiał modele 3 i 1/2 HP), Plinio Codognato, Mario Gros i Giorgio De Chirico.

W Mediolanie, od 15 września do 27 stycznia 2002 r., Pałac Królewski gości wystawę „Picasso – 200 dzieł od 1898 do 1972 r.” (3). Po raz pierwszy wystawiono prace również nieznane, które są kolejnym dowodem na to, że trudno by było wyobrazić sobie sztukę XX wieku bez twórczości hiszpańskiego mistrza. Dzieła przedstawiono w porządku chronologicznym. Są wśród nich obrazy, grafika, rzeźby, ceramika oraz oryginalne kostiumy z „Parade” – kubistycznego baletu, który został wystawiony w 1917 roku.

W Vicenzy, bank IntesaBci jest promotorem wystawy „Cenne przedmioty codziennego użytku. Skarby Rosji” (2), czynnej w Palazzo Leoni Montanari do 28 października. Prezentuje ona prawie 300 dzieł pochodzących z kolek-

W Wenecji do 6 stycznia 2002 r. będzie można podziwiać ponad 250 dzieł niedawno zmarłego wielkiego francuskiego malarza Balthusa. Wystawa została zorganizowana w 36 salach Palazzo Grassi.

cji Moskiewskiego Muzeum Historycznego. Ceramika, przedmioty z drewna i metali, obrazy, naszyjniki, haftowane tkaniny, stroje kobiece od XVII do XIX wieku odtwarzają nam codzienne życie w dawnej Rosji, rytm pór roku, wystrój domów, zabawy i rozrywki, podróże oraz przejażdżki saniami.

W pałacu w Cologno koło Parmy do 2 grudnia można zwiedzać wystawę pt. „Giovanni Lanfranco 1582-1647” (4), stanowiącą naj-

fot. Muzeum Narodowe w Warszawie



Wokół Quo Vadis

To wystawa przygotowana przez Muzeum Narodowe w Warszawie z okazji premiery filmu Jerzego Kawalerowicza. Prezentuje dzieła sztuki starożytnego Rzymu z okresu panowania cesarza Nerona. Ekspozycja pochodzi z muzeów włoskich i watykańskich, a także Muzeum Narodowego. Jednocześnie wystawa przedstawia wizję kultury i cywilizacji rzymskiej w sztuce polskiej końca XIX wieku, a więc okresu, gdy powstawała powieść Henryka Sienkiewicza.

Do najciekawszych eksponatów należą przedmioty codziennego użytku związane z germańską kulturą Ligów, zamieszkujących w początkach naszej ery polskie ziemie. Bohaterowie Quo Vadis – Ligia i Ursus – są właśnie rzymskimi zakładnikami pochodzącymi z plemienia Ligów. W zamyśle Sienkiewicza mieli oni być swego rodzaju pra-Polakami. Kulturę Ligów charakteryzuje wyposażenie trzech grobów: wojownika, średnio zamożnej kobiety oraz grobu księżęcego z Łęgu Piekarskiego nad środkową Wartą, z cennymi, sprowadzonymi z terenów rzymskich naczyniami ze srebra, brązu i kolorowego szkła, z liczną biżuterią i ozdobami. Stanowią one najwspanialszy i najbogatszy zespół importów rzymskich na terenie Polski.

Wystawę można zwiedzać do 28 października.

Moda w dwudziestoleciu

Wystawa przygotowana przez Muzeum Narodowe w Poznaniu jest pierwszą tak szeroką próbą retrospektywnego przeglądu w Polsce. Trzon wystawy stanowi bogata kolekcja ubiorów z Centralnego Muzeum Włókiennictwa w Łodzi.

Kilkaset obiektów tworzy klimat epoki międzywojnia. Wystawa dzieli się na 2 bloki tematyczne: dom i ulicę. Otwierają ją 3 sekwencje związane z modą: grupa manekinów z wytwórni Braci J.J. Zająców z Rybnika, podziwiana na targach w Poznaniu w 1938 r., pracownia krawiecka oraz salon fryzjerski z pełnym wyposażeniem do nieodzownej trwałej ondulacji.

Odminną formułę prezentuje abstrakcyjnie potraktowana ulica z witrynami firmowych sklepów, jazzującą kawiarenką, kinem, salonami piękności i nade wszystko modą panującą na ulicy. Wyrocznią był wówczas dla wszystkich Paryż, ale w dobie wielkiego kryzysu do dobrego tonu należało lansowanie rodzimego przemysłu i rzemiosła. Warto więc zwrócić uwagę na kreacje rodzime – suknie z jedwabiu z Milanówka, które nosiły nawet pierwsze damy ówczesnej Rzeczypospolitej czy ubiory szyte w renomowanym Domu Mody Bogusława Hersego w Warszawie. Obok ubiorów pojawiają się również akcesoria oddające klimat epoki – biżuteria, torebki, kapelusze, rękawiczki, obuwie, przybory do pielęgnacji urody, a także meble i zastawy stołowe.



większy przegląd dzieł tego artysty z nurtu pomiędzy caravaggionizmem a barokiem. Potwierdzeniem znaczenia tej ekspozycji – ponad sto dzieł, wiele z nich dużych rozmiarów – jest fakt, że będzie ją można oglądać również w Neapolu (Castel Sant'Elmo od 21 grudnia do 24 lutego 2002 r.) oraz w Rzymie (Palazzo Venezia od 16 marca do 2 czerwca 2002 r.).

W Rzymie najslawniejszy amfiteatr starożytności będzie do 7 stycznia 2002 roku gościł wystawę pt. „Krew i arena – Hołd dla Koloseum” (5). Pozwala ona przeżyć wielką przygodę na granicy pomiędzy archeologią a ponadczasowymi emocjami. ❀

Lorenzo Bortolin

Styl Robinsona i Indiany Jonesa

Koniec z krawatami i tradycyjnymi koszulami. Męska moda na lato 2002 r. czerpie natchnienie w przygodzie, w wakacjach „on the road”, które spędza się na motocyklu, mając przy sobie parę niezbędnych przedmiotów.

Czy przeżyję z nim przygodę? – będą zastanawiać się kobiety, oceniając typ męszczyzny zaproponowany przez projektantów na wiosnę-lato 2002. Life style obwieszczony przez dyktato-

rów mody podczas mediolańskich pokazów, jest prawdziwym wyzwaniem dla stylu „formalnego”.

Mieszczuch ma już dosyć dotychczasowego życia i chce od niego uciec do natury. Pragnie emocji odmiennych od codziennej monotonii, szuka nowości, przygód. Poszukuje miejsc dzikich, nieskażonych cywilizacją. Tendencje do życia zgodnie z naturą zauważył również świat mody. Jego dyktatorzy mają przecież swoich klientów przede wszystkim wśród bogatych mieszkańców metropolii, ulegających tym ciągotom. Zaproponowali im więc wizję mężczyzny roku 2002 – człowieka wolnego, nie poddającego się żadnym schematom, przeżywającego wciąż nowe przygody. Taki mężczyzna-obieżyświat zostawia w szafie koszulę i krawat, a odkurza ubrania w stylu Indiany Jonesa, bez broni jednakże, bo przemocy nie lubi.

Tłem pokazu mody Roberto Cavalliego były więc

wydmy pustyni i samochód na bezdrożach, które można pokonać w spodniach w stylu safari ze skóry anakondy i jedwabnych koszulach w różne desenie. Prezentowali je na wybiegu dobrze zbudowani, pięknie opaleni mężczyźni, z którymi wyraźnie identyfikowała się publiczność oglądająca prezentację. George Clooney, bawiący przejazdem w Mediolanie przy okazji kampanii na rzecz walki z chorobami serca, wyjawiał swoją pasję do przygody i zapoczątkował wakacje „on the road”, przemierzając Włochy na motocyklu.

Motocykl będzie towarzyszem tysięcy przygód również dla centaury Gianfranco Ferré, który z obojętną miną nosi kurtkę w stylu prawdziwego twardziela. Znoszoną i obryzganą błotem, ale jednak luksusową, bo uszytą ze skóry anakondy, krokodyla i nappy.

Trochę inna atmosfera i styl, również jednak nawiązujący do trendu „szukania



G. Ferré



L. Soprani

zapomnienia” widoczny jest w wyrobach Laury Biagiotti.

Wzorując się na słynnej przed kilkoma laty inscenizacji szekspirowskiej „Burzy” dokonanej przez Strehlera, zamieniła scenę Piccolo Teatro Studio

w pokryte falami morze, wykrzystując 400 metrów niebieskiego jedwabiu. Linia Roma Laury Biagiotti podyktowana jest stylem Survivor i powrotem do życia a’ la Robinson Crusoe. Proponuje np. pulower podobny do sieci rybackiej z jedwabną koszulką polo i swetry wzbogacone drobną nitką lurexu, która je rozświetla.

Jeżeli namiętność rozgorzeje w was podczas letniej nocy, będzie to zasługą Sióstr Fendi. Bo przecież ich bezwstydny Cyganowi, pewnemu własnego uroku, ubranemu w czerwoną koszulkę, noszącemu parciany pasek nie można powiedzieć nie!

„Vintage” triumfuje także w męskiej garderobie. Sztandarowym tego przykładem jest Dolce&Gabbana – pomysły do swoich kolekcji zbierają oni podczas targów na całym świecie. Jednakże prawdziwy „vintage”, ten, który nobilituje ubiór, widoczny jest również w propozycjach Giorgio Armaniego. Jego bohater – w stylu „biedny autor” – nosi naddarte swetry i kurtki z porysowanej skóry. Valentino, natomiast, odwołuje się do etnicznej mody latynoamerykańskiej, do tropikalnych klimatów i typowych kolorów meksykańskich. Koszulki mają kolor turkusowy, żółty lub szmaragdowo-zielony bądź ozdo-

bione są jaskrawymi haftami o motywach kwiatowych, kompozycji malarki Georgii O’Keefe.

Garderobę wybiera się według stanu ducha w danym momencie.



Gucci



Inghrami Company

Dla tych, którzy nie chcą zrezygnować z klasyki, projektanci proponują przewrotne wersje garniturów – Egon Furstenberg z tenisu, a Coveri z materiału w prążki. Tak ubrany mężczyzna wpuszcza jednakże marynarkę w spodnie, a na nogi wkłada sandały.

Niektórzy projektanci mają pomysły jeszcze bardziej burzycielskie, a dwuznaczność, nie tylko w świecie mody, nikogo już nie przeraża. Na przykład Antonio Berardi, projektant z Exté, zgodnie z ostatnimi trendami globalizmu i uniwersalności, stworzył „Uonna” (kobietę-mężczyznę), przedstawioną przez dwudziestoosmioletnią modelkę Justine Bakker – twarz mody unisex o rysach kobiecych i męskich. ❀

Cristiana Lupidi

G. Ferré



Tisot kusi...

swymi najnowszymi zegarkami z serii Atollo (męska) i Temptation (damska). Atollo, powstał pod wpływem projektów modeli samochodów posiadających detale nawiązujące do lat pięćdziesiątych. Zainteresuje mężczyzn aktywnych, lubiących uprawiać sporty. Z tym wodoszczelnym zegarkiem można nurkować na głębokość 100 metrów. Jego koperta z nierdzewnej stali, otoczona obracającym się pierścieniem kryje w sobie kwarcowy mechanizm, a szafirowe szkło jest odporne na zarysowania.

Temptation to zegarek miejski, którego oryginalne linie nawiązują do najnowszych trendów mody. Kolory cyferbaltów – od połyskującej czerni do delikatnego srebra, a także bransolety o różnych odcieniach i fakturze sprawiają, że można go dopasować do różnych okoliczności i strojów, zarówno do sukni wieczorowej jak i dżinsów. Zegarki Tissota są dostępne w sieci salonów W. Kruk.

W Wojciechach

Trudno uwierzyć, że ten uroczy pałacyk jeszcze kilka lat temu był ruiną. Teraz przyjmuje gości, oferując im również pokoje w drewnianym domku i dawnej kuźni, zaprasza grzybiarzy i wędkarzy, zapewnia przejażdżki konne i bryczkami wśród starych lasów i meandrów Pasłęki. Jest to bardzo dobre miejsce do wypoczynku po miejskim zgiełku i biznesowych zmaganiach.

Choć Wojciechy mieszczą się w samym sercu Warmii, niedaleko Miłakowa, aby tu dojechać, trzeba pokonać starą drogę, brukowaną kocimi łbami. Takich mało znanych obiektów turystycznych jest tu zresztą więcej – w pobliżu znajduje się np. dwór w Bieniaszach, także odbudowany pod nadzorem konserwatorskim i zamieniony na pensjonat.

Kolory nastrojów

Nowa seria zapachowa RALPH firmy Ralph Lauren pomoże dobrać odpowiednie perfumy do zmiennych kobiecych nastrojów.



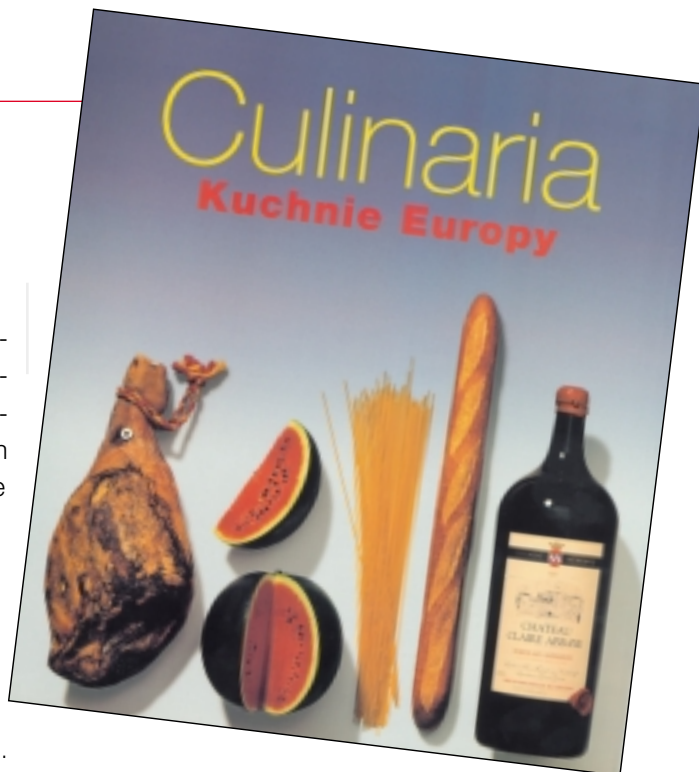


Liście zielonej jabłoni przywrócą równowagę, pomarańczowa mandarynka dostarczy niezbędnej do życia energii, różowe magnolia i lipa podkreślą kobiecą zmysłowość, a fioletowa frezja siłę charakteru.



Dla smakoszy

Skończyły się wakacyjne wojaże połączone zwykle z degustowaniem potraw kuchni obcych krajów. Wspomnienia egzotycznych smaków można przedłużyć we własnej kuchni. Pomoże w tym książka „Culinaria – kuchnie Europy” prezentująca bogactwo i odrębności kuchni Europy – od Irlandii na zachodzie po Rosję na wschodzie, od Finlandii na północy po Turcję na południu. Każdy z działów zawiera charakterystykę narodowych potraw i opis miejscowych zwyczajów kulinarnych, a koloro-



tecnie poradzi sobie z naszymi zmarszczkami. Jest lekki, dobrze się



we zdjęcia i przepisy słynnych kucharzy i cukierników pozwalają odtworzyć wiele przysmaków. Album jest polską edycją niemieckiej publikacji wydanej przez Konemann Verlagsgesellschaft mbH z Kolonii.

Dieta do wcierania

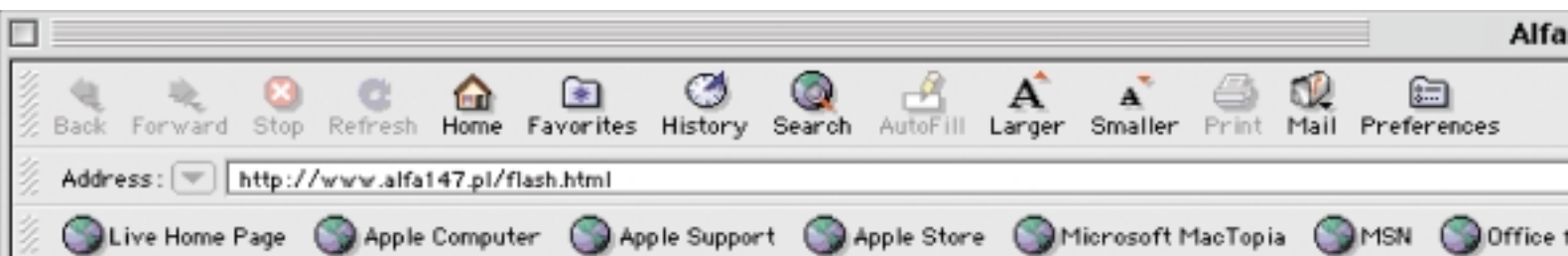
Abdosculpt firmy Biotherm Homme to pierwszy preparat dla mężczyzn przywracający formę mięśniom brzucha. Dzięki niemu być może staną się smukli jak greckie rzeźby, a kofeina, żeń-szeń i orzeszki kola pomogą im utrzymać dobre samopoczucie po letnich wakacjach.

Żegnaj zmarszczko

Nowy krem dla mężczyzn „Stop Age” firmy Biotherm Homme sku-

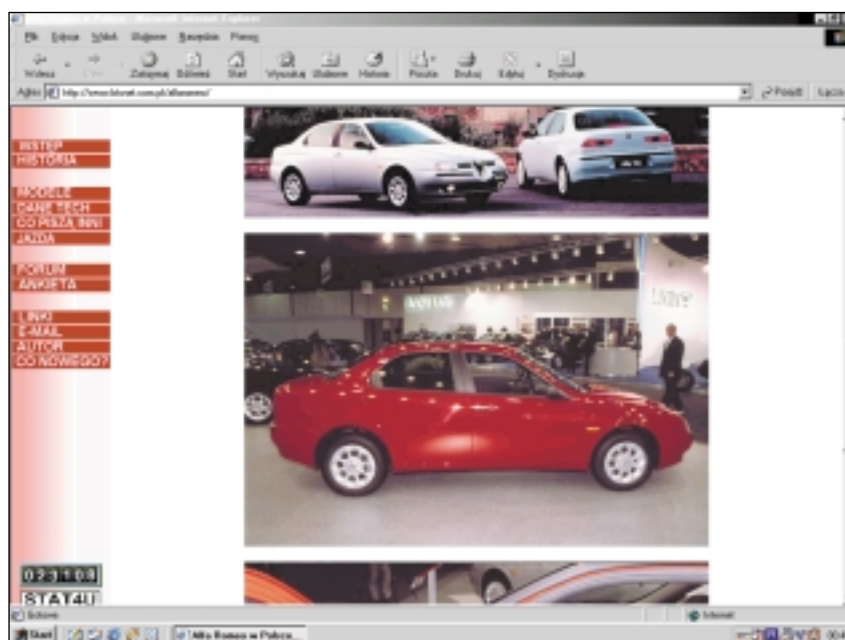
wchłania i przyjemnie pachnie. Dzięki zawartemu w nim retinolowi odnowi naskórek i zapobiegnie objawom starzenia.





Zrób to sam

W internecie można znaleźć coraz więcej stron interesujących miłośników motoryzacji, a także zawierających informacje pożyteczne dla kierowców.



Stworzenie atrakcyjnej witryny internetowej nie wymaga obecnie dużej wiedzy z dziedziny programowania. Właściciele komputerów, wśród których są oczywiście też miłośnicy samochodów, prezentują w ten sposób swoje zainteresowania i życiowe pasje.

Alfa po amatorsku

Taką właśnie stronę poświęconą Alfie Romeo można znaleźć

w internecie pod adresem www.bt-snet.com.pl/alfaromeo/. Przedstawia ona historię marki, zawiera opisy i dane techniczne poszczególnych modeli Alfey, zarówno współczesnych, jak i już nie produkowanych. Przy każdym z prezentowanych pojazdów znajduje się mała galeria zdjęć. W witrynie publikowane są też opinie pism branżowych dotyczące Alfey Romeo.

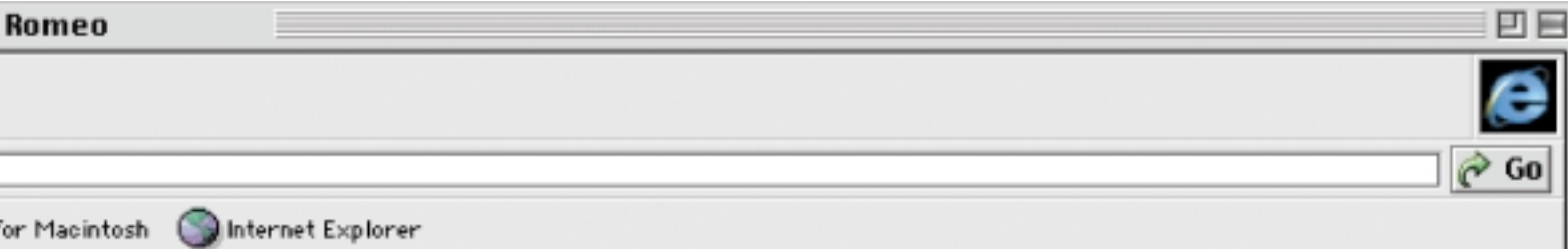
Najciekawszym działem jest „Jazda”, czyli osobiste wrażenia

właściciela internetowej strony z prowadzenia i eksploatacji samochodów. Dotyczą one wprowadzone tylko dwóch modeli - Alfey 145 i 90, ale należy pamiętać, że strona ta jest w 100 procentach amatorska i została opracowana bez wsparcia finansowego oraz pomocy któregośkolwiek sprzedawcy Alfey.

To prawdopodobnie spowodowało, że autor i właściciel witryny wstrzymał jej aktualizację, a w dziale „Co nowego” umieścił napis: Na sprzedaż. Mamy nadzieję, że znajdzie się chętny do zaopiekowania się stroną, która mogłaby stać się dla wielbicieli Alfey Romeo bardzo dobrym miejscem do wymiany uwag i doświadczeń. W Polsce jest ich przecież jeszcze niewiele, a zainteresowanie marką u nas wzrasta wraz z jej rynkowymi i sportowymi sukcesami.

Internetowy korek

Wędrując po internetowych stronach można też znaleźć wiele informacji praktycznych. Kierowcy tkwiący w kilometrowych korkach ulicznych na pewno docenią serwis Korkonet (www.korkonet.pl),



dzięki któremu przed wyruszeniem w trasę mogą poznać zatłoczenie w najbardziej newralgicznych punktach stolicy.

Serwis wykorzystuje internetowe kamery umieszczone w najbardziej zatłoczonych miejscach w Warszawie. Umożliwiają one całodobowy podgląd sytuacji na ulicach miasta.

Po wejściu na stronę mamy dostęp do 21 kamer, których rozmieszczenie jest pokazane na schematycznej mapie Warszawy. Kliknięcie na którąś ze strzałek uruchamia oddzielne okno, gdzie ukazuje się widok z określonej kamery. Ujęcie jest odświeżane automatycznie co minutę. Można także ręcznie przyspieszyć odnowienie obrazu przez jego naciśnięcie za pomocą myszy. Program umożliwia też poznanie zmian sytuacji na danej trasie przez trzy poprzednie minuty.

Informacje o zakłóceniach w ruchu miejskim w stolicy internauci mogą również dostawać do swoich skrzynek pocztowych. Wcześniej trzeba się zarejestrować na stronie Korkonetu oraz określić najbardziej nas interesujące odcinki trasy np. z pracy do domu. Należy też podać, o której go-



dzinie chcielibyśmy otrzymać wiadomości o zatłoczeniu na ulicach. W przyszłości ma być uruchomiona usługa, która umożliwi wysłanie informacji na telefony komórkowe. Na razie „korkowy” serwis ogranicza się wyłącznie do Warszawy, lecz przy tak dobrym pomysłe moż-

na liczyć na to, że zostanie rozwinęty na inne polskie miasta.

Korkonet to nie tylko strona poświęcona korkom drogowym. Znajduje się tu także rozkład jazdy pociągów, metra i pojazdów komunikacji miejskiej, taryfikator mandatów oraz informacje o zapowiadanych policyjnych kontrolach drogowych przeprowadzanych przez fotoradary.

Witryna zawiera również prognozę pogody dla kierowców oraz informacje o utrudnieniach w ruchu na drogach krajowych. Dla osób wybierających się do innych państw przygotowano spis przejść granicznych z wyszczególnieniem czasów oczekiwania na wyjazd i wjazd. ❀

Paweł Koziarkiewicz





W następnym numerze:

- Puchar Alfy Romeo zakończenie sezonu
- Canaletto malarz Warszawy
- Alfa w Formule 1
- „Piękno Konieczne” wystawa w Tokio

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. Puskina 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. Popietuski 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 08 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

ul. Jubilerska 6, 04-190 Warszawa
tel. (0-22) 610 83 84, fax (0-22) 673 10 60
www.dukiewicz.com.pl
e-mail: info@dukiewicz.com.pl

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. Rozdzińskiego 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.AV.
**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
GRANICHTAETENGASSE 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 OBERGRAEFENDORF
ALFA ROMEO CLUB LIGST
STEIBERG 209 - 8563 LIGST
CLUB ALFA ROMEO
RUDERSDORF 25 - 9702 FERNDORF
ALFACLUB 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.DK.NET.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: JARILVIJASAARI@NORDICPRINTMAIL.COM

FRANCJA

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

GRECJA

ALFACLUB 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
DELWIJNSESTRAAT 12
5315 AV KERKWIJK
NETHERLANDS

IRLANDIA

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

ISLANDIA

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

IZRAEL

QUADRIFOGLIO CLUB
RAMAT-HASHARON, ISRAEL
TEL. 00972-3-5406205
E-MAIL: QCI@INTER.NET.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 QUEBAC - 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"
QREJTEN STREET- MSIDA
MSD 09 MALTA
E-MAIL: AUTODELTA@WALDONET.NET.MT
TEL. +356-972190 - FAX +356-220558

NIEMCY

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

NORWEGIA

KLUBB ALFA ROMEO NORGE
POSTBOX 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 WAIKAKEI ROAD
CHRISTCHURCH 5

POLSKA

MIA GIULIA
ALFA ROMEO KLUB WROCLAW
UL. KARKONOSKA 45
53 - 015 WROCLAW
TEL. 48-71-339 93 33
TI AMO ALFA CLUB
UL. PUSZKINA 50
92 - 516 Łódź
TEL. 48-42-649 22 23
KLUB ALFISTÓW - POZNAŃ
UL. GORZYSLAWA 9
61 - 057 POZNAŃ
TEL. 48-61-876 81 87
INTERNETOWY KLUB ALFY ROMEO „IKAR”
WWW.CUORESPOORTIVO.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 CHAMBERLIEN/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

HANGÄRV. 3-S-183 TABY

CLUB ALFA ROMEO SYD SWEDEN

MOGENS RUELOKKE

RIBEV. 12B

21746 MALMO SWEDEN

CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

PETER SODERLUNG

FOLKUNGAGATAN 134

S-116 STOCKHOLM-SWEDEN

TEL. 46-8-640.4686

TURCJA

ALFA CLUB

MESRUTİYET CAD. NO. 135 ODAKULE İS
MRK. KAT. 18

TEPEBAŞY - 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 ARDSELY DR.

ORLANDO - FLORIDA 32804

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

ALFA ROMEO CLUB OF SOUTH FLORIDA

Box 1317 - LAKE WORTH - FLORIDA 33460

FLORIDA ALFA CLUB

1410 PINEAPPLE LANE

CLEARWATER - FLORIDA 34619

ALFA ROMEO OWNERS CLUB OF ATLANTA

2203 RIVER WOODS WAY (Tom Norman)

WOODSTOCK - GA 30188-5913 USA

TEL. 770-924-6674

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

CHICAGO CHAPTER

631 RAVINE AVENUE

LAKE BLUFF - ILLINOIS 60044

IL SUPER REGISTER

501 IRVING AVENUE

HILLSIDE - ILLINOIS 60162

KENTUCKY ALFA ROMEO SOCIETY

Box 115 - EASTWOOD - KENTUCKY 40018

NORTH AMERICAN JUNIOR ZAGATO REGISTER

8191 - BRETON CIRCLE

FORT MEYERS, FLORIDA 33912 - 4652

TEL./FAX 941-768-9384

E-MAIL: FERNANDO.DI@CWIX.COM

WEST MICHIGAN ALFA OWNERS

20065 N. SHORE DR.

SPRING LAKE - MICHIGAN 49456

AROC ST. LOUIS

5, BARLEYSTONE CT.

ST. CHARLES - MISSOURI 63303

STRADA FANTASMA

401 E. 59TH ST.

KANSAS CITY MO 64110

NEBRASKA/IOWA AROC

9211 AMESS AVE.

OMAHA, NEBRASKA 68134

AROC OF SOUTHERN NEW JERSEY

319 EAST ALLENS LN.

PHILADELPHIA PA

NEW MEXICO CHAPTER

50 BARRANCA ROAD

LOS ALAMOS - NEW MEXICO 87544

LONG ISLAND AROC

295 PARK AVENUE

MANHASSET - N.Y. 11030

THE GTZ REGISTER

C/O GEORGE CARL PEZOLD

HUNTINGTON - N.Y. 11744

120 MAIN STREET

HUNTINGTON - N.Y. 11743

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

NEW YORK AROC

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

GTV 2000 REGISTER USA

ALEXANDER GOURAS

200 E. 58TH ST. APT. 9H

NEW YORK, N.Y. 10022-2034

FAX (212) 826-0642

E-MAIL: AMGALFA@AOL.COM

ALFA BUFFS

114 MISTY LANE

EAST AMHERST - NEW YORK 14051

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

E-MAIL: JDMANN@ACSJ.BUFFALO.EDU

NORTH AMERICAN AROC

6308 LAKEWAY DRIVE

RALEIGH - N.C. 27612

MID ATLANTIC AROC

4003 CHAPEL HILL ROAD

DUTHAM - N.C. 27707

BUCKEYE AROC

281 E. HIGH STREET

OSTRANDER - OHIO 43061

NORTHEASTERN OHIO CHAPTER

15001 SCHREIBER ROAD

CLEVELAND - OHIO 44137

OHIO VALLEY ALFA ROMEO OWNERS CLUB

705 MAPLE RIDGE DRIVE

NILFORD - OHIO 45060

AROC OF OKLAHOMA

1933 S.BOSTON, STUDIO C

TULSA - OKLAHOMA 74119

ALFA ROMEO OWNERS OREGON

5115 SW RICHENBERG CT.

PORTLAND - OREGON 97201 CENTRAL PENNSYLV.

VANIA 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, MA.

01915-3548

TEL. 508-921126

A.L.F.A. (TENNESSEE)

2711 ACKLEN 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

MENOMONEE 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

ANIMA - WISCONSIN 54408

ALFA ROMEO OWNERS CLNB

10 RASKIN ROAD

MORRISTOWN NJ 07960

TEL. 1-973-275-9338

FAX. 1-973-285-9343

WIELKA BRYTANIA

ALFA ROMEO OWNER CLUB LTD.

97 HIGH STREET

LINTON, CAMBRIDGE CB1 6JT

TEL. 0223-894300

WŁOCHY

REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

(RIAR) PRESSO ALFA ROMEO

CENTRO DIREZIONALE - 20020 ARESE (MI)

SCUDERIA DEL PORTELLO

PRESSO ALFA ROMEO

CENTRO DIREZIONALE - 20020 ARESE (MI)

INTERNET: WWW.SCUDERIADELPORTELLO.ORG

E-MAIL: INTO@SCUDERIADELPORTELLO.ORG

AMICI DELL'ALFA ROMEO

"CARLO CHITI"

VIA LUCIO CORNELIO SILLA 156/d

20153 MILANO - TEL. 02/3580090

DUETTO CLUB ITALIA

V.LE EDOARDO JENNER 136 - 00151

ROMA TEL. 06-53270512 - FAX 06-53277623

INTERNET: WWW.duettoclub.it

E-MAIL: duetto@duettoclub.it

ALFASPECIAL ITALIA A.S.

HISTORIC OWNERS TEAM

VIA ELVIRA MINISCALCHI 31 - 37139 VERONA

TEL. 0337/481525-5582935

FAX 045/8548049-8520906

TEL/FAX SEZ.-LOMBARDIA 02/2440071

ALFA BLUE TEAM

VIA DONIZETTI, 24 - 20122 MILANO

TEL. 02-5461155 - FAX 02/55181329

CLUB ALFA ROMEO SPIDER (CARS)

VIA CONCIA 2A - 18100 NOVARA

TEL. 0321-692501

REGISTRO INTERNAZIONALE

TOURING SUPERLEGGERA

VIA MILANO, 130

21042 CARONNO PERTUSELLA (VA)

TEL. 02/9650767

ALESSANDRIA ALFA ROMEO CLUB

VIA VINCENZO CAPRIOLLO 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 FOUGNO (PG) - TEL. 0742-320642

GIULIETTA CLUB

VIA FERRARESE 65 - 40128 BOLOGNA

TEL. 0337-576625 / 051-564500

FAX 051/390986

CLUB ALFA ROMEO ROVIGO

C/O HOTEL CRISTALLO

VIALE PORTA ADIGE 1 - 45100 ROVIGO

TEL. 0425/30701 - FAX 0425/31083

ALFA ROMEO RACING CLUB BITONTO

VIA GIUSEPPE LAUDISI 10

70032 BITONTO (BA) - TEL. 080-9511129

Alfa

pod żaglami

Navigare necesse est,
vivere non est necesse –
żeglowanie jest koniecznością,
życie koniecznością nie jest.

Ta dewiza rzymskich żeglarzy lapidarnie określa rolę żeglarstwa w rozwoju antycznego Rzymu, a następnie miast i państw włoskich. Aktualność przynajmniej pierwszego członu – navigare necesse est – do dziś potwierdzają liczne na całym świecie imprezy żeglarskie.

ła firma Boltowicz s.c. – warszawski dealer Alfa Romeo.

Alfę było widać w całych Mikołajkach. Jej emblematy widniały na kadłubach regatowych łodzi, zdobiły zabudowania wioski żeglarskiej. Plenerowy salon powstał tuż przy nabrzeżu. Liczni uczestnicy i widzowie regat mogli



Nic więc dziwnego, że włoska firma jaką jest Alfa Romeo, wspiera tego rodzaju przedsięwzięcia w całej Europie. Także w Polsce.

Żeglujących dziennikarzy gościły latem Mikołajki, wodniacka stolica Polski. W VIII Otwartych Żeglarskich Mistrzostwach Polski Dziennikarzy wystartowały pięćdziesiąt dwie załogi, reprezentujące prasę, radio i telewizję z całego kraju. Jednym ze sponsorów mistrzostw by-

podziwiać najnowsze modele Alfa Romeo. Dla wielu osób była to pierwsza okazja, by zasiąść za kierownicą modelu 147 Selespeed, czy 156 Sportwagon. Niektórzy na miejscu zdecydowali o zakupie Alfę, inni umawiali się na jazdy testowe w późniejszym terminie. Klienci spoza Warszawy kierowani byli do lokalnych przedstawicieli Alfa Romeo.



tekst i zdjęcia: Maciej Boltowicz



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

osiągi 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