



Alfa i moda
w Mediolanie

Wenecki malarz
Warszawy

Kisiel zdobywcą Pucharu
Alfa Romeo

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



Wydawało się, że dopiero niedawno wystartowała polska edycja Quadrifoglio, a tymczasem obchodzimy już jej pierwsze urodziny. Natłok interesujących wydarzeń sprawił, że czas pędził wręcz z dynamiką Alfę GTA.

A był to wyjątkowy rok dla wizerunku Alfa Romeo w Polsce. Wprowadzenie na rynek nowego modelu 147, profesjonalizacja sieci sprzedaży i serwisu Alfa Romeo, druga edycja wyścigów o Puchar Alfa Romeo, przejazd przez Polskę konwoju zabytkowych modeli ze stowarzyszenia Registro Italiano Alfa Romeo - to tylko kilka przykładów wydarzeń, które elektryzowały miłośników włoskiej marki w 2001 roku. Dzięki nim Alfa uzyskała na polskim rynku bardzo wyraźną tożsamość

Rok z Quadrifoglio

dynamicznej, ekskluzywnej marki o zacięciu sportowym. Dodatkowo od 1 października została wprowadzona dwuletnia gwarancja na wszystkie nowe samochody Alfa Romeo i zostało to bardzo dobrze przyjęte przez naszych klientów. Nadchodzący rok zapowiada się równie atrakcyjnie. Pierwszą z nowości będzie

model Alfę 156 GTA. Znajdzie się on na polskim rynku w pierwszej połowie marca. To zapowiedź innych niespodzianek, jakie pojawią się w salonach sprzedaży Alfę Romeo. W 2002 roku będzie także kontynuowana rywalizacja sportowa.

Miłośnikom Alfę Romeo emocji więc nie zabraknie. Mam nadzieję, że równie ekscytująca będzie dla Państwa lektura niniejszego numeru Quadrifoglio.

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku życzę Państwu wszystkiego najlepszego, wiele przyjemności z obcowania z marką Alfa Romeo oraz bezpiecznej jazdy podczas świątecznych i noworocznych eskapad.

Bartłomiej Lorek
Redaktor Naczelny

prenumerata 2001

6 numerów
70 zł



edycja polska

▶ dwumiesięcznik **il Quadrifoglio**

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

SPOSÓB PŁATNOŚCI

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: satizpolska@fiat.com

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

OBSŁUGA PRENUMERATY

033 813 27 61

E-mail:
satizpolska@fiat.com

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

SATIZmsx
INTERNATIONAL

An MSX International Company



il Quadrifoglio nr 6
Grudzień 2001

WYDAWCA

Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62
43-300 Bielsko-Biała
Tel. 0-33 813 27 61
Fax 0-33 813 41 76

PREZES

Jas Gawroński

PEŁNOMOCNIK

Filippo Gallino

REDAKCJA

02-649 Warszawa
ul. Pułku Baszta 1/16
Tel./fax 0-22 844 41 42
e-mail: modo@atj.pl

REDAKTOR NACZELNY

Bartłomiej Lorek

ZASTĘPCA

REDAKTORA NACZELNEGO
Francesco Novo

REDAKTOR PROWADZĄCY

Jerzy Kozierkiewicz

ZESPÓŁ

Anna Borsukiewicz
Dariusz Balcerzyk

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Dejan Gospodarek

KONSULTACJA

FIAT AUTO POLAND
Rafał Grzanecki
e-mail:
rafał.grzanecki@fiat.com

PRENUMERATA

Tel. 0-33 813 27 61
Fax 0-33 813 41 76

REKLAMA

Tel. 0-33 813 52 55

DRUK

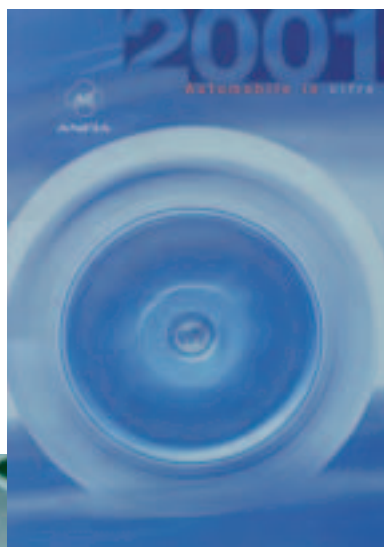
Dimograf
ul. Legionów 83
43-300 Bielsko-Biała

WYDARZENIA	4
JESTEM SPOKOJNY O PRZYSZŁOŚĆ MARKI	6
KUŹNIA ZWYCIĘSTW	10
SILNY, DYNAMICZNY, ZACHWYCAJĄCY	14
GDY ALFA WIĄŻE SIĘ Z MODĄ	16
EUROPEJSKI TRIUMF ZESPOŁU ALFA ROMEO	24
ZAMIENILI SIĘ MIEJSCAMI	26
GENIUSZ BALTHUSA	30
TOKIO – MIASTO MAGICZNE	32
NIEZWYCIĘŻONE ALFETTY	40
WENECKI MALARZ WARSZAWY	46
ROZMAITOŚCI	52
IKAROWE ALFY W ZAMOŚCIU	54
ALFIŚCI NA MANEWRACH	56
NA STRONIE CZARNEGO KONIA	58
SALONY ALFA ROMEO w Polsce	60
KLUBY ALFA ROMEO na świecie	62
DLA ALFY I ALFISTÓW	64

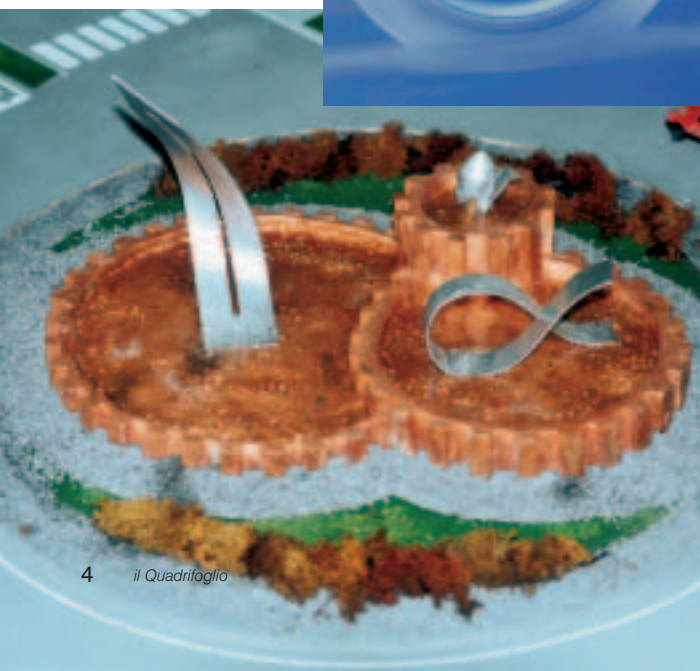
Znak Alfę zainspirował studentów z Arese

Dla studentów z Arese symbolem miasta jest Alfa Romeo. Potwierdziły to wyniki konkursu na projekt fontanny, zorganizowanego przez władze miasta. Znak firmowy Alfę Romeo zainspirował dwie z dziewięciu propozycji przedstawionych przez uczniów liceum artystycznego „Bernard Russel”. W ich pracach historię Arese symbolizuje, obok alfy kłosa zboża umieszczony wewnątrz koła, wieśniaczka trzymająca w rękach koła zębate lub stylizowany liść kukurydzy.

2



1



Rok samochodowy

Anfia – stowarzyszenie włoskich producentów samochodowych – opublikowało na płycie CD „Samochód w liczbach w 2001 roku”, rocznik poświęcony przemysłowi włoskiemu i innych państwach. Zebrano w nim między innymi dane statystyczne dotyczące produkcji, eksportu, importu, nowo zarejestrowanych aut oraz liczby samochodów w podziale na prowincje i regiony, natężenia ruchu, zużycia i cen paliwa, obciążeń podatkowych i głównych wskaźników ekonomicznych Włoch. Zamieszczono też zagraniczne statystyki dotyczące produkcji, rejestracji i eksportu samochodów oraz ruchu drogowego. Wydany wraz z płytą „Autotrends” (116 stron, teksty w języku włoskim i angielskim)

skim) zawiera główne aktualności sektora motoryzacyjnego, analizę wyników oraz statystyczną syntezę danych z CD. Cena rocznika dla niezrzeszonych w Anfia wynosi 100 tysięcy lirów (51,56 euro). Informacji udziela Anfia Service Srl, corso Galileo Ferraris 61, 10128 Torino; tel. 011.5546500 lub 011.5546524; fax 011.545986

Wyścigi samochodów zabytkowych w Monzy

Podczas „XII Pucharu Monzy” – międzynarodowych zawodów dla samochodów zabytkowych regularnie odbywających się na słynnym torze – startowało również kilka samochodów marki Alfa Romeo. Pierwsze miejsce zdobył Fiat Dino Spider z 1967 roku z drużyną Papa-Cumia. Puchar Kobiety

1 Jeden ze studenckich projektów

3 Zabytkowa Alfa na „XII Pucharze Monzy”

2 Rocznik „Samochód w liczbach”



wygrała drużyna Lusa-Giammino-
la na modelu Innocenti S spider
z 1963 roku. Nagroda „Puchar Pre-
zydenta”, ufundowana przez Car-
lo Azeglio Ciampi, zadedykowana
pamięci księcia Giovanni Lurani,
kierowcy i jednego z pomysłodaw-
ców wyścigów, została odebrana
przez jego wnuka.

Zawody, zorganizowane przez
CMAE – Mediolański Klub Samo-
chodów Zabytkowych zostały włą-
czone do kalendarza ASI, FIVA
i CSAI i otwarte dla samochodów
zarejestrowanych do 1970 roku.

BAT 7 Bertone wciąż najelegantszy

BAT 7, model coupé zaprojek-
towany przez Nuccio Bertone
w 1954 roku na częściach mecha-

nicznych Alfę Romeo 1900, trium-
fował w Concours d'Elegance de
Bagatelle Louis Vuitton Classic.
W czternastej już edycji tego kon-
kursu uczestniczyło 80 zabytko-
wych samochodów.

BAT 7, zaprezentowany po raz
pierwszy w 1954 roku w trakcie
Salonu w Turynie, został zwycięż-
cą w swojej kategorii (mały sedan
i coupé sportowe z lat 40, 50 i 60-
tych), zdobywając również presti-
żowy tytuł „Best in Show”, o któ-
ry rywalizowało dziewięć najlep-
szych samochodów z poszczegól-
nych kategorii.



Bat 7



Alfa 1300 – arcydzieło w miniaturze

Carlo Brianza – nazwisko, gwarancja. Na tym stwierdzeniu właści-
wie można by zakończyć artykuł. Dla miłośników modelarstwa Brian-
za stanowił przez lata najważniejszy punkt odniesienia. Przedwcze-
śnie zmarły w 1994 roku, pozostawił po sobie „klejnoty” wyproduk-
wane przez ABC w niespotykanej na tamte czasy skali: 1:14.

Jego żona Raffaella oraz dzieci Andrea i Laura kontynuują roz-
poczętą przez niego działalność z taką samą pasją. Dzisiaj ABC
proponuje klientom miniaturowe modele w różnych skalach,
a wśród nich wiele modeli Alfa Romeo, ulubionej marki Carlo
Brianza. Przedsiębiorstwo umieściło na swojej stronie internetowej
<http://www.abcbrianza.com> również zdjęcia i informacje dotyczą-
ce sprzedaży modeli. Kolekcjonerów zainteresują z pewnością
dwa bardzo ciekawe modele wykonane w skali 1:12 – słynnej Giu-
lietta spider 1300 trzeciej serii i modelu 1600.

To autentyczne dzieła sztuki, które mogą wzbudzić zachwyt ze
względu na dokładność odtworzenia szczegółów oryginału (na zdję-
ciu wersja 1600). Model Giulietty 1300 w kolorze czerwonym ma
wiernie odtworzone wnętrze, włącznie z deską rozdzielczą, dwukolo-

rową kierownicą, a nawet
metalowym pierścieniem sy-
gnalizatora dźwiękowego. Oby-
dwie Alfę można kupić zarówno w zestawach do składania po 540
tysięcy lirów, albo jako gotowy model po 1 550 000 lirów.

Inne nowości to Dardo, Vola (projektu Fioravanti) i 6c 2500 To-
uring z 1940 roku – wszystkie w skali 1:43, oferowane w zestawach
do składania (140 tysięcy lirów) oraz jako gotowe modele (375 tysię-
cy lirów). W serii prototypy znajduje się również Bella projektu Berto-
ne w skali 1:43 (zestaw 140 tysięcy lirów, gotowy model 360 tysięcy
lirów). Na koniec nieznaną model Alfetta pick up w cenie 375 tysięcy
lirów za gotowy model. Mamy nadzieję, że niedługo producenci co-
raz częściej będą proponować modele Alfę Romeo w skali 1:18 cie-
szącej się ostatnio coraz większym powodzeniem u klientów.

Dodatkowe informacje i porady dotyczące modeli można uzy-
skać poprzez pocztę elektroniczną, adres: gusas@iol.it

Gianni G. Gusella

Samochody Alfa Romeo sprzedają się w Polsce dobrze, co świadczy o stabilizacji rynku w tym segmencie.

Quadrifoglio rozmawia z José Ramón Soriano Rouco, nowym dyrektorem handlowym Fiat Auto Poland o działaniach, które przyczynią się do umocnienia pozycji marki.



Jestem spokojny o

– Jakich nowości mogą oczekiwać w 2002 roku polscy miłośnicy Alfy Romeo?

– Jest to bardzo ważny rok dla promocji Alfego Romeo w Polsce. Od 30 lat skrót GTA oznacza najbardziej sportową wersję samochodu. W pierwszej połowie marca pojawi się w salonach model 156 GTA. Oczywiście wersja GTA jest adresowana do małej grupy klientów, ale tego rodzaju modele wzmacniają wizerunek marki na rynku.

To zresztą nie jedyne nowości. Jest jednak zbyt wcześnie, by ujawniać wszystkie nasze plany.

– Czy wzorem krajów Unii sprzedawane u nas Alfę Romeo będą miały dwuletnią gwarancję?

– Wszystkie samochody sprzedawane w sieci Fiat Auto Poland już od 1 października tego roku mają dwuletnią gwarancję. Uczyniliśmy to jako pierwsi w Polsce.

Nowy przepis wprowadziliśmy tytułem próby i został on bardzo pozytywnie przyjęty przez klientów. Dla producenta jest to poważne obciążenie kosztami, ale uważamy, że rynek polski w niczym nie różni się od rynków krajów

zachodnich. Fiat wszystkich klientów na świecie traktuje jednakowo.

– Kim są klienci Alfego Romeo w Polsce?

– Z prowadzonych przez nas badań i analiz wynika, że są to przede wszystkim osoby dobrze sytuowane, z kręgu specjalistycznych grup zawodowych, ludzi prowadzących działalność gospodarczą, wolnych zawodów. Model 147, agresywny i dynamiczny w swoim wyglądzie, bardzo chętnie kupują kobiety. Modele 156 i 166 zdominowane są głównie przez płęć silną, natomiast GTV oraz Spider

dużym uznaniem cieszą się u ludzi sztuki i rozrywki. Chociaż ostatnio ta grupa coraz częściej interesuje się modelem 147.

Muszę jednak podkreślić, że istnieje wspólna cecha łącząca wszystkich klientów, bez względu na ich płeć, wiek i zawód. Jest nią posiadanie przez właściciela Alfę Romeo młodego, sportowego ducha, fantazji oraz chęci bycia kimś wyjątkowym.

– Z jakim wyposażeniem kupowane są Alfę?

– Nie oferujemy samochodów „ubogich”. Nasi klienci mają duże wymagania, często ponadstandardowe. Chcą mieć samochody dobrze wyposażone, gdyż służą im nie tylko w pracy, ale także do spełniania marzeń. Wszystkie modele Alfa Romeo są sprzedawane

Rok 2001 to spowolnienie sprzedaży na całym świecie, a więc i w Polsce. Analizując rynek motoryzacyjny notujący blisko 35-procentowe załamanie, oceniam, że sytuacja marki Alfa Romeo jest dobra. Ten rok prawdopodobnie zakończymy na poziomie blisko 2000 samochodów, co uważamy za dowód niestłabnącego zainteresowania marką. Duży udział w tym ma Alfa 147. Z powodu tego modelu czujemy pewien niedosyt, gdyż nie mogliśmy w pełni zrealizować życzeń klientów. Sukces rynkowy, jaki Alfa 147 odniosła w całej Europie, spowodował, że musieliśmy przeproszać za opóźnienia w dostawach, nie każde życzenie byliśmy w stanie zrealizować.

Alfa Romeo jest marką zaliczaną w Polsce do grupy luksusowej,

nieje jeden tylko wyspecjalizowany salon – Bołtowiec w Warszawie. Obecna sytuacja gospodarcza nie sprzyja za bardzo takim zmianom i dlatego działania te będziemy podejmowali w indywidualnych konsultacjach z dealerami. Można więc powiedzieć, że będzie ewolucja sieci sprzedaży.

– Pojawienie się GTA stawia nowe zadania przed obsługą serwisową?

– Jakość obsługi posprzedażnej często decyduje o przywiązaniu do marki. Wprowadzenie na rynek GTA zmusi serwisy do uzupełnienia wyposażenia, ale jest to naturalny zabieg związany z stałym unowocześnianiem serwisu. Jego doskonalenie to także dostępność części zamiennych i szybkość dostarczania ich do stacji obsługi. I wreszcie

przyszłość marki

z dość bogatym wyposażeniem, a jak już powiedziałem wcześniej, od 2002 roku będzie ono jeszcze lepsze.

– Jak zatem ocenia Pan pozycję Alfę Romeo na polskim rynku?

– Nie zapominając o modelach z lat poprzednich, można rzec, iż era Alfę Romeo w Polsce rozpoczęła się od modelu 156. Przebojem wszedł on na rynek w 1998 roku i zainteresowanie nim nie słabło przez następne lata. Sprzedaż kształtowała się na poziomie 2500-2600 aut.

oczywiście w szerokim pojęciu tej nazwy. Pomimo kryzysu, auta tego segmentu sprzedają się dobrze. Nie obawiamy się o przyszłość Alfę Romeo. Wyniki sprzedaży świadczą o stabilizacji rynku i wykrystalizowaniu się grupy klientów. Kolejne nowości przyczynią się do umocnienia pozycji marki.

– Czy planowany jest rozwój sieci sprzedaży?

– Nie widzimy potrzeby rozbudowy sieci, jest ona wystarczająca. Będziemy się natomiast starali wyodrębnić Alfę Romeo z pozostałych marek Grupy Fiat. W tej chwili ist-

doskonalenie serwisu to także szkolenie pracowników, które Fiat Auto Poland prowadzi non stop.

– Czy będzie promocja Alfę Romeo poprzez sport?

– Alfa Romeo z racji sportowego ducha marki musi być obecna w sporcie. Przez dwa lata organizowany był w Polsce Puchar Alfę Romeo. Jest to u nas zadanie o tyle trudne, że brakuje profesjonalnie przygotowanych torów wyścigowych, trybun dla publiczności, nie ma potrzebnej infrastruktury, są trudności z pozyskaniem sponsorów. Fiat Auto Poland podjął jednak to



Alfa 156 GTA

wyzwanie i chcemy także w 2002 roku kontynuować rywalizację sportową. Myślę, że mając doświadczenie z poprzednich edycji, wyeliminujemy błędy i zrobimy to lepiej.

W Polsce są bardzo dobrzy kierowcy, co było widać podczas rywalizacji pucharowej. Dlatego prawdopodobnie, gdyż ostateczne decyzje jeszcze nie zapadły, postaramy się w przyszłości o start polskiego zawodnika w mistrzostwach Europy samochodów superturystycznych (European Touring Car Championship).

– Więż z marką zacieśnia się także poprzez kluby Alfy Romeo...

– Chcemy, aby powstawały nowe kluby właścicieli, użytkowników i pasjonatów Alfy Romeo we wszystkich regionach Polski. Naszym celem jest aby do końca przyszłego roku funkcjonowało 10 klubów.

Zdajemy sobie jednak sprawę z tego, że zależy to przede wszystkim od chęci samych użytkowników Alf. Na całym świecie kluby są samodzielne i niezależne od importera.

Nie będziemy czynili żadnych nacisków, natomiast pomożemy organizacyjnie, wspomozemy klubowe akcje lub imprezy. Wsparciem w codziennej działalności powinni być dealerzy Alf Romeo i do tego będziemy ich zachęcali.

– Objął Pan stanowisko w bardzo trudnym okresie dla rynku motoryzacyjnego i trudno liczyć na szybkie sukcesy.

Rynek motoryzacyjny co kilka lat dotykany jest przez recesję. Jestem w tej branży od bardzo wielu lat i przeżyłem już niejedno. W porównaniu z innymi markami, pozycja Alf Romeo zarówno w Polsce, jak i Europie jest dobra. Marka ma swoją charyzmę, co stawia ją w

gronie wybranych. Dlatego jestem spokojny o przyszłość.

Branża motoryzacyjna wymaga myślenia perspektywicznego i długofalowego planowania. Tak, jak na deskach projektantów są obecnie modele, które pojawią się dopiero za kilka lat, również w promocji i sprzedaży trzeba przewidywać, co klienci będą chcieli kupować w przyszłości i jakimi drogami do nich dotrzeć.



*Rozmawiali: Jerzy Kozierekiewicz
Dariusz Balcerzyk*

José Ramón Soriano Rouco

Urodził się 48 lat temu w Madrycie. Po ukończeniu Wydziału Nauk Ekonomicznych na tamtejszym uniwersytecie początkowo pracował w sektorze nieruchomości, a następnie przeszedł do firmy Ford.

W Fordzie pracował 15 lat. Był m. in. dyrektorem logistyki i sprzedaży Ford Espana oraz dyrektorem marketingu w dziale samochodów dostawczych Ford Europa w Wielkiej Brytanii. W latach 1993-2000 pełnił funkcje wiceprezesa i dyrektora generalnego Jaguara w Hiszpanii.

W 2000 r. przeszedł do Grupy Fiat. Przed objęciem stanowiska w Polsce był dyrektorem handlowym w Fiat Auto Argentina.

Ma żonę i pięcioro dzieci – trzech synów i dwie córki. Lubi muzykę, książki i sport.

Pokaż swój **styl**



Alfa 147

Kuźnia zwycięstw

Historia motoryzacji zawiera nazwiska i symbole sławne na całym świecie. Tak właśnie jest w przypadku Autodelty, spółki ściśle związanej z nazwiskiem znakomitego inżyniera toskańskiego Carlo Chitiego.



To w dużym stopniu jego zasługą jest zbudowanie sportowego wizerunku Alfa Romeo w latach 1963-1984. Wszystko zaczęło się w Udine, gdy Carlo Chiti wraz z Ludovico Chizzolą założyli w 1963 roku Autodeltę – spółkę specjalizującą się w przygotowaniu i obsłudze technicznej samochodów sportowych.

Ich głównym klientem stała się Alfa Romeo, z którą podpisali umowę przewidującą konstruowanie, budowę i obsługę około stu pojazdów odpowiadających regulaminowi homologacji modeli wyścigowych. Współpraca potoczyła się znakomicie. Rok później liczba zamówień na takie modele wzrosła do stu dwudziestu. Au-

todelta zaś, przede wszystkim ze względów logistycznych i funkcjonalnych, przeniosła się do miejscowości Settimo Milanese leżącej na peryferiach Mediolanu.

W 1966 roku Autodeltę wykupiła Alfa Romeo. Dzięki tej transakcji miała sprostać rosnącym zamówieniom klientów na samochody wyścigowe. Ówczesny prezes Al-

fy, Luraghi, który już wcześniej korzystał ze współpracy niewielkich warsztatów, stajni Sant'Ambroeus i Jolly Club, uznał, że najkorzystniejszym rozwiązaniem byłoby posiadanie własnej struktury zewnętrznej specjalizującej się w sektorze sportowym, takiej jak Alpine firmy Renault czy Abarth Fiata.

Chociaż Autodelta utraciła niezależność, a każdy nowy projekt wymagał zatwierdzenia spółki matki, inżynierowi

Autodelta szybko się rozwijała, a liczba jej pracowników wzrosła do 125 osób. Firma przygotowywała samochody do udziału w mistrzostwach świata marek, mistrzostwach rajdowych, europejskich wyścigach Challenge w klasie turystycznej oraz mistrzostwach Formuły 1. To w Autodelcie powstały słynne modele Alfę GTA, odnoszące zwycięstwa na drogach i torach całego świata i, szczególnie w latach sześćdzie-

A BREEDING GROUND FOR WINNERS

In the history of the motorcar there are some names and acronyms so laden with glory that they are recognized and appreciated all over the world. A case in point is Autodelta, a organization set up to prepare and service racing cars indisputably linked to the name of the ingenious Tuscan engineer Carlo Chiti who made his contribution to upholding the reputation of Alfa Romeo in the world of motorcar racing between 1963 and 1984. In



Warsztaty Autodelta

Chiti pozostawiono dużą swobodę działania. W ciągu dwudziestu lat zaprojektował i zbudował dwadzieścia silników, wykazując niezrównany profesjonalizm i dynamiczność. Jego działalność można podzielić na dwa nurty: zmianę parametrów silników do samochodów Alfę Romeo i konstrukcję własnych silników.

siątych oraz siedemdziesiątych, przyczyniające się do ugruntowania pozycji Alfę Romeo.

Oczywiście arcydzieła inżyniera Chiti to nie tylko modele GTA. Autodelta zasłynęła również z modeli 33, początkowo z 8 cylindrami o pojemności 2 litrów, a później również 2,5 oraz 3 litrów. Ten ostatni silnik zamontowano w modelu ►

1966 the company was acquired by Alfa Romeo to satisfy the urgent demand from customers who wanted vehicles prepared for racing. Luraghi, the chairman at the time, who had already used the services of small workshops such as the Sant'Ambroeus and Jolly Club, came up with the idea of setting up an owned external structure to manage racing activities. Chiti designed and built a staggering twenty engines in twenty years

Życie poświęcone wyścigom



Carlo Chiti urodził się w miejscowości Pistoia 29 grudnia 1924 roku. Zainteresowanie techniką i przedmiotami ścisłymi wykazywał już w liceum. Przeprowadzał eksperymenty z zakresu praktycznego zastosowania elektrotechniki w małym domowym laboratorium. Budował też modele samolotowe i ta pasja skłoniła go do rozpoczęcia studiów na wydziale inżynierii lotniczej. W 1952 roku przystąpił do konkursu organizowanego przez Alfę Romeo dla inżynierów zainteresowanych stażem w fabryce. Został przyjęty do zakładu w Portello z wynagrodzeniem równym trzydziestu tysiącom lirów miesięcznie. Rozpoczął pracę w biurze projektów lotniczych. Przeniesienie go do zakładu w Pomi-

gliano koło Neapolu spowodowało, że Carlo Chiti po kilku miesiącach przeszedł do działu Wyścigi. Tak zaczęła się dla niego przygoda ze sportowymi pojazdami, zapoznał się z takimi modelami Alfę Romeo jak Disco Volante czy Giulietta Sprint Veloce, zawarł znajomości z ich konstruktorami.

Jego przyjacielem stał się Giotto Bizzarini, który był nie tylko świetnym projektantem, ale również osobiście przeprowadzał próby techniczne pojazdów. Kiedy Bizzarini przeszedł do Ferrari, aby zająć się tam modelami GT, Chiti podążył za nim. W Ferrari stał się znany dzięki projektowi jednoosobowego samochodu, na którym Mike Hawthorn zdobył tytuł mistrza

świata oraz dzięki modelowi Ferrari z silnikiem umieszczonym z tyłu, który wygrał mistrzostwa świata w 1961 roku z Philem Hill za kierownicą. To Carlo Chiti wprowadził pierwszy spoiler do samochodów wyścigowych.

W 1962 roku Chiti odszedł z Ferrari i założył firmę A.T.S. (Automobili Turismo Sport). W niej przez okres niewiele dłuższy od roku powstał jednoosobowy ośmiocylindrowy pojazd na wyścigi Formuły 1 oraz model GT 1500. W 1963 roku wraz z przyjacielem Ludovico Chizzola, poznanym w Ferrari, założył spółkę Autodelta, która miała zająć się montażem dla Alfę Romeo serii 112 sztuk aut modelu Giulia TZ. Zapoczątkowało to współpracę trwającą do 1984 roku. W ciągu tych dwudziestu lat genialna intuicja i przyszłościowe projekty Carlo Chitego stały się znane na całym świecie. Jemu zawdzięczamy modele, które zasługują na czołowe miejsca w historii i legendzie Alfę Romeo. Carlo Chiti, nadal w pełni aktywny zawodowo, zmarł nagle w Mediolanie 7 lipca 1994 roku.

Marino Bussi



33/3, który mistrzostwa świata marek w 1972 roku zakończył na drugim miejscu. Auto, zbudowane według najnowszych w swym czasie zaleceń z dziedziny aerodynamiki, posiadało karoserię zaprojektowaną na podstawie badań przeprowadzonych w galerii wiatru Eifela w Paryżu. W badaniach uczestniczył świetny francuski specjalista Michel Tetu, który od lat współpracował z Autodeltą.

W następnych latach, Chiti zastąpił osiem cylindrów rozwiązaniem jeszcze bardziej niezawodnym i o większej mocy – dwunastocylindrowym silnikiem typu boxer. Dzięki niemu Alfa Romeo zdobyła tytuły mistrza świata na modelu 33 TT 12 w 1975 roku i na 33 SC 12 w 1977 roku.

Ten ostatni model wyraźnie przewyższał konkurencyjne auta. Alfa 33 SC 12 wygrała osiem wyścigów, czyli wszystkie w sportowym kalendarzu. Zwycięstwa w równym stopniu odnosili Arturo Merzario i Vittorio Brambilla. Na austriackim torze w Salzburgring, Merzario jadący samochodem wyposażonym w silnik z turbosprężarką (pojemność 2134 cm³ i moc 640 KM) wygrał zawody, osiągając fenomenalną średnią prędkość wynoszącą 203,820 km/h.

Autodelta w 1976 roku zamontowała własny silnik boxer w samochodach Brabham, występujących w Formule 1. Auta początkowo prowadzili kierowcy Reutemann i Pace, a następnie Watson i Lauda. Przygoda z Formułą 1 trwała do 1983 roku, kiedy to działalność wy-

ścigową powierzono firmie Euro-racing, małej stajni Formuły 3, zdobywczyń trzech kolejnych tytułów mistrzostw Europy na czterocylindrowych silnikach o pojemności 2 litrów marki Alfa Romeo.

W 1986 roku Autodelta przekształciła się w Alfa Corse. To kolejna nazwa dobrze znana miłośnikom motoryzacji, związana z wielkimi sukcesami sportowymi Alf Romeo z lat trzydziestych. W 1987 roku podpisano umowę z firmą Liger na do-

stawę do francuskich modeli występujących w wyścigach Formuły 1 nowego silnika Alf Romeo z turbosprężarką – czterocylindrowego o 16 zaworach i pojemności 1499 cm³. Po opuszczeniu Formuły 1 Alfa Corse skoncentrowała się na światowych mistrzostwach klasy turystycznej, wystawiając dwie Alf 75 Grupy A, prowadzone przez takich kierowców, jak Nannini, Barilla, Francia i Lafitte.



Elisa Bracco

Mechanik Autodelty kontroluje silnik Alf 33 w wersji wyścigowej



revealing a drive and professionalism that were beyond compare. The famous GTA came into the world from this very breeding ground. Highly competitive vehicles, the GTA firmly established their reputation on the roads and circuits world-wide contributing, above all in the Sixties and Seventies, to reinforcing the Alfa Romeo legend.

A LIFE DEVOTED TO RACING

Carlo Chiti was born in Pistoia on 29 December 1924. Right from high school he had a inclination for sciences, particularly chemistry, although he did not neglect his Italian or Greek. In a tiny laboratory set up at home he experimented his first practical applications of electrotechnics. His hobby was building model aircrafts, a passion that lead him to enroll in the faculty of aeronautical engineering. In 1952 he responded to an advertisement by Alfa Romeo who were looking to hire "trainee" engineers. He therefore started to work in Portello on a monthly wage of thirty thousand lire. He was first assigned to work in the aeronautical design office, but when a few months later these activities were transferred to Pomigliano near Naples, he was moved to the Racing department.

This is how Chiti began his adventure in Alfa Romeo, a job that would bring him in contact with vehicles such as the Disco Volante and the Giulietta Sprint Veloce. During this period, his friend and colleague Giotto Bizzarrini, who as well as being a talented designer, personally tested the cars.

Silny, dynamiczny,

Silnik zamontowany w modelach GTA to jednostka V6 24-zaworowa o pojemności 3,2 litra i mocy 250 KM. Wiele rozwiązań technicznych w nich zastosowanych pochodzi z Formuły 1. Dzięki nim samochody zachowują się wsporniale na drodze i torze wyścigowym.

Osiągnięcia techniczne, nawet najwspanialsze, stanowią zwykle dla konstruktorów nowe wyzwanie. Tak też było w przypadku projektantów samochodów Alfa Romeo. Wyróżnienie tytułami Samochodów Roku modeli Alfę 156 i 147 stało się bodźcem do opracowania nowych pojazdów – o większej mocy i lepszych charakterystykach prowadzenia.

Punktem wyjścia dla tych prac stała się Alfa Romeo 156 sedan. Liczne zabiegi modernizacyjne, nie zmieniające rodzinnego charakteru auta, nadały mu cechy sportowe, doprowadziły do stworzenia modeli Alfa 156 GTA i Sportwagon GTA.

Przeznaczone są one dla miłośników motoryzacji marzących o samochodzie niepowtarzalnym – mającym wysokie osiągi, ale praktycznym w codziennym użytku, o karoserii dynamicznej w kształcie, ale eleganckiej.

GTA to bezpośredni rywal samochodu BMW M3. Ci, którzy mieli okazję wypróbować oba auta twierdzą, że we włoskiej konstrukcji mniej odczuwa się jego moc auta, ale za to zapewnia ono większą przyjemność prowadzenia.

Silnik GTA pochodzi od klasycznego silnika V6 24-zaworowego o pojemności 3 litrów, w który wyposażone są szczyto-

we wersje modeli Alfa 166 i GTV. Jest to zespół napędowy dynamiczny, a przede wszystkim „zwarty” w konstrukcji – taki, jaki powinien być silnik o sześciu cylindrach. W silniku przeznaczonym dla modelu GTA zwiększono pojemność do 3,2 litra – konstruktorzy zmodyfikowali wał korbowy i tłoki, wydłużając ich skok. Do zwiększenia mocy wystarczyłoby wprowadzić zmiany systemu rozrządu, zasilania i elektroniki. Zwiększenie pojemności poprzez wydłużenie skoku jest jednak posunięciem służącym uzyskaniu wysokich wartości mocy i momentu obrotowego nie tylko przy wysokich obrotach silnika, ale już poczynając od obrotów niskich.

Skutek? Doskonale osiągi – moc 250 KM przy 6400 obrotach, maksymalny moment obrotowy równy 30 kilogramometrów przy 5000 obrotach – ale o krzywej momentu obrotowego osiągającej wysokie wartości już przy niskich obrotach. Pozwala to na jazdę na szóstym biegu poniżej 2000 obrotów i na gwałtowne przyspieszanie bez konieczności zmiany biegów.

Skonstruowanie właśnie takiego samochodu było zadaniem twórców GTA. Mieli stworzyć auto zapewniające niepowtarzalne wrażenia – takie, jakie może zaferować tylko wóz wyścigowy. Jednocze-

Alfa 156 GTA i Sportwagon

GTA, dzięki wspaniałym osiągom uzyskiwanym w warunkach pełnego bezpieczeństwa, są wyrazem samej istoty współczesnego sportu. Urzekająca siła linii tych samochodów jest pozbawiona ostentacji, ale służy lepszej dynamice jazdy i przyczepności do podłoża.



Niezawodny silnik o dużej mocy zapewnia kierowcom emocje i przyjemność prowadzenia.

Te dwa wspaniałe modele samochodów na pełnych prawach wchodzi do wielkiej historii modeli Alfa Romeo GTA, która rozpoczęła się 36 lat temu.

Pierwsza Alfa 156 GTA została sprzedana podczas licytacji on-line. Jej nabywcą został Tadashi Sengoku, japoński lekarz z Tokio.

zachwycający

śnie jednak auto to powinno nadawać się do codziennego użytku.

Moc silnika do tego jednak nie wystarczy. Trzeba jeszcze odpowiednio przełożyć ją na warunki jezdne. To właśnie od sposobu przekazywania mocy zależy charakter samochodu sportowego. Projektanci GTA mogli – jak jest to stosowane w modelach o wysokich osiągnięciach – wszystko powierzyć elektronice. Różne systemy kontroli dynamicznej oczywiście nie zwiększają maksymalnych charakterystyk pojazdu, ale odpowiednio działają na silnik i system hamowania samochodu, zapobiegając ewentualnemu przekroczeniu tychże charakterystyk przez kierowcę.

W przypadku GTA projektanci poszli inną drogą. Aby uzyskać jak najlepsze zachowanie się samochodu na drodze, udoskonallili jego podwozie. Jedyne elektroniczne urządzenie pomagające kierowcy przy kontroli mocy, to system przeciwpółślizgowy ASR. Połączony z ABS i centralną kontrolą silnika, powoduje hamowanie tego koła napędowego, które zaczyna wpadać w poślizg, modyfikując przekazanie napędu na nawierzchniach o słabej przyczepności.

W modelu 156, który był punktem wyjścia do stworzenia GTA, kon-

struktorzy Alfę poprawili również kinematykę układu kierowniczego i przekładni kierowniczej, poprawiając ich precyzję oraz szybkość reakcji. Wzmocnili strukturalnie zawieszenia przednie, zmienili tuleje, a także charakterystykę sprężyn i amortyzatorów. Na koniec, zastosowali opony 225/45 na 17-calowych obręczach.

Dzięki tym zmianom i odpowiedniemu połączeniu sztywnego nadwozia z zawieszeniem przednim o układzie czworobocznym, deformowalnym (rozwiązanie stosowane w jednoosobowych samochodach wyścigowych) oraz zawieszeniem tylnym typu McPherson, model GTA doskonale trzyma się drogi.

W wyniku tych zabiegów powstał pojazd o niecodziennych osiągnięciach, doskonałej dynamice i ogromnej łatwości prowadzenia. Jednocześnie nie zmieniono prawie pięknych linii auta wywodzących się z modelu 156 i nie zrezygnowano z komfortu, który GTA zapewnia kierowcy i pasażerom. Dlatego ten samochód z jednakową satysfakcją możemy prowadzić na torze wyścigowym jak i w mieście. ✱

Giancarlo Riolfo



PURE DRIVING PLEASURE

Developed from the basis of Alfa 156, the GTA is designed to offer pure driving pleasure. On the road as much as on the track. A true sports car you can use for everyday commuting, bringing children to school, going on vacation with the family. The bodywork is intended to bring out the sporting side of the original 156.

More aggressive, with the 17 inches wheels, but still elegant and discreet.

Under the bonnet there's a new six cylinders 3.2 litres. It comes from the classic V6 24 valves engine used by Alfa 166 and Gtv, but it has so many improvements that it must be considered a brand new unit. Having a longer stroke and a bigger capacity, the 3.2 engine develops 250 horsepower at 6400 Rpm: that's enough to have great performances, but most of all it has a tremendous torque.

To get just a fistful of horsepower you don't need to make all these changes. You can increase the performances of a car just tuning the engine and using a new software. So, Alfa Romeo designer's decision to increase stroke wasn't made just to improve top speed and 0-60 acceleration, but to assure a great driving pleasure in everyday use.

Not only the engine, of course, has been modified. Frame, suspensions and brakes were redesigned and strengthened to give the best handling and stopping power. Once upon a time Alfa Romeo's roadholding and active safety were a legend. And so it is today. GTA's gearbox is a six speed manual, but a sequential transmission is also available. A very interesting device, because it matches comfort and race driving sensations.



Gdy wiąże się z

Alfa moda

Kolorowe Alfy Romeo wspaniale harmonizowały z urodą dziewczyn prezentujących stroje podczas mediolańskich pokazów mody. Najmłodsze z modelek były zauroczone Alfą 147, podczas gdy serca największych stylistów zdobywa model 166.

Alfy Romeo, licznie krążące po ulicach Mediolanu od 23 września do 3 października, przyciągały oczy przechodniów nie tylko swymi kolorami i kształtami. Budziły tym większe zainteresowanie, że podróżowały nimi modelki prezentujące propozycje mody pret-a-porter podczas pokazów organizowa-



foto: Stefano Guindani

nych corocznie przez Krajową Izbę Mody Włoskiej.

Atmosfera tegorocznej edycji Mody Damskiej w Mediolanie nie była jednak tak radosna jak zwykle. Zdominowało ją przygnębienie po wstrząsających wrześnie-
wych zamachach terrorystycznych w Ameryce.

– Bardzo długo zastanawialiśmy się, czy organizować pokazy – mówił Mario Boselli, prezes Krajowej Izby Mody. – Na koniec podjęliśmy decyzję, aby z nich nie rezygnować. Mogłoby to bardzo zaszkodzić tej branży, która we Włoszech daje pracę 700 tysiącom osób.

Zatem karuzela mody nadal się kręci, chociaż w wolniejszym rytmie, zaś Alfę 147, 156 i 166 stały się mo-

toem wydarzeń gęsto zapelniających mediolański kalendarz.

Pomysł, aby powierzyć Alfom obsługę zespołu Izby Mody oraz modelkę Riccardo Gaya,



świadczy o pogoni za sukcesem w dobrym guście, z fantazją, harmonią, pragnieniem wyróżnienia się z tłumu, przyciągnięcia uwagi i wywołania zachwyty. Na takich właśnie bodźcach opiera swój ciągły rozwój moda, a samochód jej towarzyszący, staje się jej częścią. Tym bardziej, że w samochodowej modzie obowiązują podobne zasady, z dodatkiem jeszcze rywalizacji sportowej.

Sportowy charakter Alfę zawsze łączył się z kobiecą urodą i szykiem. Wprawdzie dawniej, kiedy na torach ścigali się Varzi czy Nuvolari, kobieta była tylko tłem ich zmagania – cenną ozdobą, symbolem piękna. To ona pocatunkiem nagradzała zwycięzcę, ►

w męskiej rywalizacji bezpośredniego udziału wówczas jednak nie brała.

Cóż, czasy i obyczaje się zmieniły. Dzisiaj kobiety pracują, zajmują kierownicze stanowiska, prowadzą samochody, wpływają na

że są łagodne i posłuszne, ale za razem mają charakter pozwalający na sportową jazdę niemal w stylu Gonsalvo Sanesi, kierowcy objeżdżającego mityczne modele Alfa 1900 i Giulietta. Nauczyli się też doceniać ich klasę i piękny wygląd.



foto. Stefano Guindani

każdą decyzję dotyczącą zakupu, nie tylko strojów i przedmiotów domowych, ale również pojazdów. To ich preferencje opierają się na harmonii stylu i charakteru, którą marketing określa sucho „przywiązaniem do marki”.

Powierzenie modeli Alfę światu mody było udanym pomysłem. Do samochodów przywiązali się wszyscy – modelki, styliści, dziennikarze i ludzie świata rozrywki. Wypróbowując auta, przekonali się,

Gdy zapytaliśmy jedną z piękności uczestniczących w pokazach, jak czuła się w towarzystwie Alfę 147, odparła, że zakochała się w niej od pierwszej przejażdżki. Czym Alfa zasłużyła sobie na to uczucie? – Swoją łagodnością i charakterem, skłonnością do zaspokajania kaprysów, tą niezliczoną ilością drobiazgów, które zostały pomyślane, aby mnie zadowolić, aby uprościć mi życie – powiedziała i dodała, że właśnie ►

Alfa Romeo jako



foto. SATZLAPRESSE

Quadrifoglio zwróciło się do Hansa Hoegstedta, menedżera ds. marketingu worldwide marki Alfa Romeo, z kilkoma pytaniami na temat mediolańskiej inicjatywy.

– Jak narodziła się współpraca pomiędzy Alfa Romeo a Włoską Izbą Mody?

– Jeżeli pomyślimy o podobieństwach łączących Alfa Romeo i modę włoską – takich jak styl, dbałość o szczegóły, znaczenie przypisywane kolorom i materiałom – to współpraca ta nie powinna dziwić. W gruncie rzeczy, samochody i moda są w równym stopniu wyrazem stylu życia właściciela, który w ten sposób przekazuje innym informacje o sobie.

– Jest to jednak wybór odległy od klasycznych wartości Marki, takich jak siła i duch sportowy, choć współgrający z innymi wartościami, czyli dążeniem do piękna i nowoczesności. Jaka strategia stoi za tym wyborem?

– Strategia jest prosta: pozwolić zaistnieć Marce w pełnym wymiarze,

styl życia

prezentując jej różnorodne aspekty klientom, wykorzystując wszelkie związane z nią możliwości. Dlatego pracowaliśmy długo nad zdefiniowaniem wartości symbolizujących Alfę Romeo, starając się w sposób jak najbardziej konsekwentny podejść to tak złożonego zadania, jak budowa i promocja wizerunku marki. Obecnie wszystkie inicjatywy z zakresu komunikacji, począwszy od reklamy firmy i produktu, a na imprezach lokalnych kończąc, muszą wyrażać Piękno, Siłę, Nowoczesność, Wyrazistość. Te same wartości, o których mówią nasze produkty.

– Miłośnicy Alfę Romeo z całego świata wahają się pomiędzy więziami z tradycją a koniecznością zwrócenia się w stronę nowości. Alfa 147 to cudowna synteza tych dwóch elementów. Czego możemy oczekiwać w przyszłości?

– W rzeczywistości nie istnieje wahanie się pomiędzy starym i nowym. Pamiętam zdanie wypowiedziane przez inżyniera Satta pod koniec lat pięćdziesiątych: „Alfa Romeo to nie tylko fabryka samochodów, to sposób życia, coś, co opiera się definicjom, coś, co ma wiele wspólnego z emocjami, z pasją” Te pojęcia są nadal aktualne. To oczywiście prawda, że wielka część siły Alfę Romeo ma źródło w przeszłości, ale jest również prawdą, że marka ta żyje teraz nieśmiesznością i przyszłością. Weźmy przykład mody: jej historia przeplata się z historią naszej Marki. Miejsca, gdzie odbywają się pokazy – Mediolan, a w szczególności Portello – to miejsca, gdzie narodziła się nasza fabryka.

Ten związek staje się jeszcze silniejszy dzięki podobieństwom istniejącym pomiędzy Alfa Romeo i światem mody, takimi jak piękno, nowoczesność, wyrazistość. Jak widać, wciąż wracamy do tych samych pojęć.



tych cech szuka w mężczyźnie, aby zbudować z nim stały związek. Na razie odnalazła je tylko w samochodzie.

Pomysł Alfę Romeo jest potwierdzeniem faktu, na którym opiera się już marketing na całym świecie: to kobieta wybiera samochód. Nie tylko wtedy, gdy jest jej własnością. Jeżeli jest to samochód rodzinny, to i tak do niej należy ostatnie słowo dotyczące koloru, kształtu auta. A gdy samochód należy do jej mężczyzny, to oczywiście i tu wybór, aby ją zadowolić, jest zgodny z kobiecym gustem.

Statystyka mówi jednoznacznie – decydujący wpływ kobiet dotyczy prawie 90% zakupów samochodów. Mówi się, że nawet w Arabii Saudyjskiej, gdzie kobietom nie wolno mieć prawa jazdy, żony (według Koranu muzułmanin może ich mieć aż cztery) zawsze wpływają na wybór swoich

mężów, również i przede wszystkim przy zakupie samochodu.

W gamie Alfę Romeo model 147 jest ulubieńcem młodych modelek Riccardo Gaya, natomiast model 156 ma powodzenie u kierownictwa wielkich struktur, holdingów przemysłowych, których obroty sięgają miliardów. Model 156 to symbol statusu, o cechach charakteru wspaniale współgrających z sylwetką – takich jak młodość, skuteczność, praktyczność, brak jakiegokolwiek przesady. Jazda Alfą 156 zapewnia relaks i przyjemność, jakie odczuwamy, gdy jesteśmy pewni siebie. Pozwala na satysfakcję z pokonywania pełnej zakrętów i podjazdów drogi, bez poczucia winy wywołanego ryzykiem. Ten samochód zapewnia przecież szeroki margines bezpieczeństwa.

Model 166 – pojazd flagowy Alfę Romeo – podkreśla profesjonalne zalety, ale nie zdradza sportowego pochodzenia. Można ocze-



kiwać, że jego właściciel, np. stylistka o ugruntowanej sławie, będzie podróżował siedząc z tyłu, za kierowcą, czytając pocztę lub pracując na komputerze. Często jednak jesteśmy świadkami odwrócenia ról: to kierowca siedzi obok niego, a „on” prowadzi. ►

fot. Stefano Guindani





ALFA ROMEO AT THE SERVICE OF HAUTE COUTURE

In a September that for various reasons will remain deeply etched in our minds, Milan was as usual astir with something new. Sleek, brightly-colored Alfas with their lustrous, sinuous curves resembling a powerful musculature could be seen weaving and darting ever more frequently through the narrow streets of the city center. On board, the models, those long-legged beauties ready to model the very latest in prêt-à-porter clothes at the fashion parades held at the Milan Fair during the event organized each year by the Camera Nazionale della Moda Italiana (National Chamber of Italian Fashion). "Certainly, fashion without all the partying and celebrations loses some of its vitality - declared Mario Boselli, President of the Camera Nazionale della Moda – we did a lot of soul searching before deciding whether or not to hold the shows. In the end, we decided to go ahead so as not to damage a sector that employs around 700 thousand persons in Italy". Therefore, the cavalcade of fashion continues, although in a muted tone, with the Alfas (the 147, 156 and 166) acting as powerhouse behind all the frenetic ferrying to and fro required by the thickly-packed Milan calendar. The idea of entrusting the service for the staff of the Camera della Moda



Martina Colombari,
modelka Riccardo Gaya, i Alfa 147

– Dla kaprysu, dla przyjemności prowadzenia, aby się rozerwać – opowiada nam pewna osobistość, przyłapana na gorącym uczynku, kiedy przekazywała kierownicę swojemu kierowcy tylko do zaparkowania. – Kiedy prowadzę Alfę 166, czuję, że żyję, że muszę myśleć, decydować, działać odważnie i cieszy mnie, kiedy uda mi się pokonać serię zakrętów w stylu godnym toru wyścigowego.

Taki jest świat mody. Nie ma w nim nic ulotnego, jak często sądzimy. W jego galaktyce krążą konkretne wartości, takie jak pragnienie doskonałości, poszukiwanie estetycznych doznań, ucieczka od normalności coraz bardziej pozbawionej kolorów, narzuconej przez masową produkcję o zimnych regułach związanych z kosztami i zyskiem. ❀

Alessandra Schieppati



and for the models of the Riccardo Gay agency to Alfas reflects a pursuit of success based on good taste, élan, harmony, the need to stand out and not be just one of a crowd, but to emerge, attract, please. Alfa Romeo's proposal simply confirms something that is now a widely-acknowledged aspect of automotive marketing all over the world: it is the ladies who choose the car. Statistically speaking, the estimates based on certain data – those of cars registered to women – border on 50 percent of the market but the female *longa manus* on “decisive influences” could reach 90 percent. In the Alfa Romeo range, if the young mannequins of the Riccardo Gay agency immediately fall in love with the 147, the 156 stirs the enthusiasm of the Managers of well-consolidated structures, real industrial holdings with multi-billion earnings. The 156 is even more of a status symbol, a car that is a statement of character, revealing traits that reflect a style, always young, always efficient and practical but without going to extremes. The 166 – the flagship – lays the accent on professional prestige without however betraying its sporting origins. One would expect the famous stylist, the well-known journalist to roll up ensconced behind a chauffeur while he reads his mail or uses his portable computer but very often the roles are reversed: the chauffeur is in the passenger seat and “he” is at the wheel.

Utrzymuj **przyczepność**



Alfa **147**

Europejski triumf zespołu **Alfa Romeo**



Po raz drugi z rzędu Fabrizio Giovanardi na Alfie 156 wygrał mistrzostwa European Super Touring Cup 2001. Alfa Romeo zdobyła również pierwsze miejsce w klasyfikacji marek.

Fabrizio Giovanardi za kierownicą Alfę Romeo 156 wygrał drugą edycję Mistrzostw European Super Touring Cup (Euro STC). Drugie miejsce zajął jego kolega z drużyny Nicola Larini, który wyprzedził Gabrie-

le Tarquiniego i Fabrice'a Walfischa, obu na Hondzie Accord. Zwycięstwo odniesiono również w klasyfikacji marek, gdzie Alfa Romeo ze swoim zespołem Nordauto wyprzedziła drużynę JAS Engineering.

Dobre wyniki osiągnęli także inni kierowcy Nordauto: Romana Bernardoni, Felipe Massa, debiutujący w przedostatnim wyścigu rozegranym w Hiszpanii i Yvan Muller, którego debiut odbył się w Portugalii, podczas ostatniego spotkania Euro STC 2001. Stał tam na pierwszym polu startowym i wygrał pierwszą jazdę, przyczyniając się w sposób decydujący do końcowego sukcesu włoskiej drużyny.

Zawody rozegrano na 10 prestiżowych torach europejskich: Monza (Włochy), Brno (Czechy), Magny-

Cours (Francja), Silverstone (Wielka Brytania), Zolder (Belgia), Hungaroring (Węgry), A-1 Ring (Austria), Nurburgring (Niemcy), Jarama (Hiszpania) i Estoril (Portugalia). Poziom techniczny mistrzostw był bardzo wysoki, a prowadzili od początku dwaj zawodnicy Alfę Romeo z drużyny Nordauto. Po dwudziestu zaciętych walkach nadszedł ostateczny triumf w Portugalii.

21 października na torze w Estoril, u boku Giovanardiego, Larini i Massy do walki stanął francuski kierowca Yvan Muller, natomiast Romana Bernardoni jecha-

**Alfa 147
Fabio Francii**



Fabio Francia mistrzem Włoch

Fabio Francia za kierownicą Alfę 147 wygrał włoskie Mistrzostwa Super Produzione 2001, zdobywając dla Alfę Romeo trzecie laury sportowego sezonu. Młody me-diolańczyk, syn kierowcy

wyścigowego Giorgio Francia, odniósł zwycięstwo już w przedostatniej jeździe. Sukces jest tym większy, że Fabio ma dopiero 20 lat, a Alfa 147 rozpoczęła swój pierwszy sezon wyścigowy.

Nasz bohater odniósł 3 zwycięstwa i zdobył 3 drugie miejsca, wygrywając z bardziej doświadczonymi zawodnikami, jak Bacci

(Peugeot 306) i Storti (BMW 320i). To już drugi osobisty sukces Fabio Francia – w zeszłym roku wygrał CIVT na Alfie 156.

Zasługa niezawodnego modelu 156 i nadzwyczajnej drużyny

ła w kategorii Super Produzione na Alfie Romeo 147. Francuz spełnił pokładane w nim oczekiwania i wygrał wyścig. Emocje tego poranka nie ograniczyły się jednak do pierwszego miejsca zdobytego przez Yvana Mullera. Chorągiewka z szachownicą jeszcze bowiem trzykrotnie obwieściła ukończenie biegu przez Alfę Romeo 156 Giovanardiego, Lariniego i Massy, następnych po Tarquinim.

W drugiej jeździe sytuacja się powtórzyła: Larini ukończył wyścig jako czwarty, Giovanardi piąty, a Muller szósty (Massa wypadł z trasy przez zwykły błąd). Wystarczyło to do ogłoszenia mistrzem Europy Fabrizio Giovanardiego. – To fantastyczne, znowu jestem mistrzem. Jeszcze to do mnie nie dotarło! Praca drużynowa była naprawdę super i chciałbym złożyć podziękowania całemu zespołowi – komentował na gorąco swój wynik.

Nie zapomnijmy, że zawodnik z Sassuolo przez trzy kolejne lata był mistrzem Super Touring Włoch i Europy. Tytuły te zdobył w 1998 r. i w 1999 r. w Mistrzostwach Włoch Super Touring, a w zeszłym roku w Euro STC 2000.

Sukces jest również zasługą mechaników, inżynierów i wytrwałej „Pani padoku”, którą była Monica Spisz. Po zakończeniu portugalskiego wyścigu pani Spisz oświadczyła: „Długi sezon ciężkiej pracy przyniósł wyniki. Przede wszystkim gratuluję moim kierowcom, którzy zawsze są dla nas źródłem satysfakcji”.

Franco Daria

Po zwycięstwie Alfę Romeo 156 w European Super Touring Cup zadaliśmy kilka pytań Roberto Guariniemu, odpowiedzialnemu za działalność sportową Fiat Auto.

– Jakie jest znaczenie sportowe i techniczne tego sukcesu?

– Polega ono na potwierdzeniu wartości marki Alfa Romeo, a także zespołu Nordauto oraz jego kierowców. Ważne jest, że nastąpiło to podczas ostrej rywalizacji w trakcie tych mistrzostw. Znaczenie techniczne natomiast, to potwierdzenie dobrej jakości modelu 156 – samochodu o dużej mocy i niezawodnego, zarówno na drodze, jak i na torze.

– Jak doświadczenie zdobyte w trakcie wyścigów wpływa na technologię produkcji samochodów?

– Może ten wpływ nie jest bezpośredni, ale z pewnością doświadczenie to wzbogaca znacznie know-how naszych techników. Zawody bowiem są zawsze świetną próbą dla nowych materiałów, urządzeń, nowych rozwiązań technologicznych.

– Jak odniesiony sukces wpłynął na wizerunek marki Alfa Romeo?

– Od zawsze nazwa Alfa Romeo kojarzyła się z wyścigami samochodowymi. Miłośnicy marki o tym wiedzą i za to ją cenią. Sukcesy ostatnich lat umacniają tę wieloletnią tradycję. Dlatego też zaangażowanie w działalność sportową jest częścią strategii marki.

– Ile pracy kryje się za tym zwycięstwem?

– Dużo. Rywalizacja w trakcie mistrzostw była bardzo ostra. Uczestniczyli w nich ważni producenci, świetni kierowcy oraz drużyna Formuły 1. Po udanym początku, kiedy to Alfa prowadziła z dużym dystansem do konkurentów, w środku sezonu pech zaczął prześladować nasze samochody. Przebicie opon i banalne wypadki spowodowały utratę cennych punktów. Aż do końca zwycięstwo nie było pewne i tylko ogromny wysiłek zawodników oraz całego zespołu pozwolił na osiągnięcie tego wspaniałego wyniku. Wielkie brawa dla Giovanardiego, Lariniego, pozostałych kierowców i całej drużyny, poczynawszy od pani Spisz, czyli team manager zespołu Nordauto, a skończywszy na mechanikach. Wszyscy pracowali w sposób naprawdę nadzwyczajny.

– Czego możemy oczekiwać w przyszłym roku?

– FIA ustala właśnie regulaminy i kalendarze zawodów. Mistrzostwa będą nazywać się „Super 2000” i wezmą w nich udział oprócz Alfę Romeo także BMW, Honda, Volvo oraz najprawdopodobniej Nissan. Zostaną rozegrane na dziesięciu torach w dwudziestu wyścigach. Staną się one jeszcze bardziej widowiskowe, ponieważ pomiędzy pierwszym a drugim etapem będzie tylko 15 minut czasu na „doprowadzenie samochodów do porządku” i będzie się to odbywać na torze – na polach startowych, przed publicznością i kamerami. Mogę tylko zdradzić, że przygotowujemy jeszcze silniejszą drużynę, a nowy samochód, naprawdę wyjątkowy, będzie się nazywał GTA.



Fabrizio Giovanardi
szczęśliwy
ze zwycięstwa

Zamienili się miejscami

Wyścigi o Puchar Alfa Romeo wygrał Robert Kisiel z Warszawy przed Arturem Czyżem z Poznania. W porównaniu z ubiegłym rokiem zwycięzcy zamienili się miejscami na „pudle”. O zwycięstwie zadecydowała ostatnia runda, która odbyła się 7 października na torze Kielce.



Zdobywca Pucharu Robert Kisiel (od lewej), Artur Czyż i Marcin Kaczmarek

Sport jest najlepszym reżyserem. Po sześciu rundach Pucharu, rozgrywanych przez cały sezon, wciąż nie było pewne, kto będzie jego zdobywcą. Mógł nim być zarówno prowadzący w klasyfikacji Kisiel, jak i skutecznie goniący go Czyż. O wyłonieniu zwycięzcy zadecydować miały dwa ostatnie wyścigi. Jak zapowiadaliśmy w poprzednim numerze *Il Quadrifoglio*, zapowiadała się walka od startu do mety.

Moto Raj i... Piekło

Tor Kielce, na którym odbywały się ostatnie tegoroczne wyścigi Pucharu znajduje się 15 km od miasta, w Miedzianej Górze. Ukończony w 1977 r., był pierwszym w Polsce obiektem, na którym można było rozgrywać zawody samochodowe.

Tor to specyficzny, lubiany przez zawodników odważnych – malowniczy, o różnicy poziomów aż 59,2 m, z podjazdami, bardzo szyb-

kimi zjazdami i ostrymi zakrętami, w większości wiodącymi przez las.

Część toru stanowi ruchliwa droga państwowa nr 74 Kielce-Łódź. Jej zamknięcie na czas zawodów łączy się z dużymi kłopotami. Wyścigi więc odbywają się tu tylko raz w roku i nie można przed nimi trenować poza oficjalną sesją, przeprowadzaną tuż przed zawodami.

Centralne miejsce obiektu: z pawilonem, boksami technicznymi oraz tarasami, z których widać kilkusetmetrowy zjazd, trzy zakręty i część podjazdu – w sumie ponad kilometr trasy wraz parkingiem i owalem małego toru (cały tor ma długość 4160 m), nazywa się Moto Raj. Natomiast najwyższe pobliskie wzniesienie, to... Piekło.

Zadecydował sprint

W Kielcach już na długo przed zawodami panowała nerwowa atmosfera, podgrzewana przez licznych sympatyków zarówno Rober-

ta Kisiela jak i Artura Czyża. Emocje wzrosły, gdy po treningu okazało się, że Kisiel był najszybszy, Czyż dopiero siódmy. Głośno zastanawiano się, czy Artur, startując do sprintu z tak odległego pola, zdoła doścignąć rywala na krótkim dystansie sześciu okrążeń. Za-





dawano też pytania, czy słaby czas, to wina samochodu. A może tor mniej odpowiada Czyżowi? Rok wcześniej Kisiel pokazał, że mu on bardzo pasuje.

Tym razem sprinterski wyścig również był popisem Kisiela. Szybko oderwał się od konkurentów,

zdołał bezpieczną przewagę i niezagrożony pędził do mety. Za nim, ze stratą 3-4 sekund, dojechało pięciu kierowców, a Czyż był dopiero na dziesiątej pozycji. Stracił ponad 10 sekund!

Po zdobyciu 25 pkt. przez Kisiela i tylko 6 pkt. Czyża sytuacja

w klasyfikacji generalnej stała się klarowna. Robert miał taką przewagę, że nawet nie musiał jechać w wyścigu głównym.

Emocje do końca

Nikt z obserwujących ostatni w sezonie wyścig nie przypuszczał, że dostarczy on tylu emocji widzom i zawodnikom. Wydawało się, że będzie kopią sprintu. Tak zresztą było na początku. Kisiel od razu zdobył ogromną przewagę ok. 200 metrów.

Dużo więcej działa się na następnych pozycjach. Startujący



z ostatniego pola (po defekcie ogumienia podczas sprintu i zjechaniu z toru) Maciej Bekas rozpoczął szaleńczą pogonę. Osiągał najlepsze czasy okrążenia. Po kilku przebił się już na 8 miejsce. Przed nim jechała Małgorzata Serbin. Czyż był dopiero dziesiąty. Już na trzecim okrążeniu skończyła jazdę Karolina Czapka, w której aucie zawiodła skrzynia biegów i spaliło się sprzęgło. Potem rozbił samochód Sławomir Winkiel.

Mniej więcej od czwartego okrążenia dramatycznie zaczęła się zmieniać sytuacja w czołówce wyścigu. Odległość między Kisielalem a goniącymi go zawodnikami ►

Klasyfikacja generalna Pucharu Alfa Romeo 2001

1. Robert Kisiel	Automobilklub Polski, Autorex	351 pkt.
2. Artur Czyż	Automobilklub Wielkopolski, Pol-Car Poznań Racing Team	328 pkt.
3. Marcin Kaczmarek	Automobilklub Wielkopolski, Autex	273 pkt.
4. Maciej Bekas	Automobilklub Wielkopolski, Marbis Racing Team	259 pkt.
5. Maciej Kaczmarek	Automobilklub Wielkopolski, Autex	250 pkt.
6. Maciej Tomaszewski	Automobilklub Polski	214 pkt.
7. Zbigniew Szwagierczak	Automobilklub Wielkopolski	203 pkt.
8. Marcin Bartkowiak	Automobilklub Wielkopolski	121 pkt.
9. Małgorzata Serbin	Automobilklub Rzemieślnik, Carsystem Voss	111 pkt.
10. Maciej Garstecki	Automobilklub Wielkopolski, Pol-Car Poznań Racing Team	98 pkt.
11. Karolina Czapka	Automobilklub Wielkopolski	86 pkt.
12. Sławomir Winkiel	Automobilklub Wielkopolski	85 pkt.
13. Arkadiusz Nowicki	Automobilklub Wielkopolski	64 pkt.
14. Tomasz Mądry	Automobilklub Leszczyński	55 pkt.
15. Cezary Czub	Automobilklub Polski	48 pkt.
16. Piotr Kaźmierczak	Automobilklub Krakowski	42 pkt.
17. Wojciech Śmiechowski	Automobilklub Rzemieślnik	38 pkt.
18. Zbigniew Łacisz	Automobilklub Rzemieślnik	38 pkt.
19. Robert Podolski	Automobilklub Kielecki	37 pkt.
20. Michał Barański	Automobilklub Polski, Autorex Racing Team	27 pkt.
21. Piotr Knaś	Automobilklub Częstochowski	22 pkt.
22. Jan Matłacz	Automobilklub Rzemieślnik	21 pkt.
23. Sławomir Reszka	Automobilklub Wielkopolski, JAS S.A.	15 pkt.



wyraźnie zmałała. Po kilku okrążeniach tuż za nim był Maciej Kaczmarek. Kisiel zaś spadał na drugą, potem trzecią i czwartą pozycję.

Teraz ruszył do ataku Artur Czyż, jakby jego auto otrzymało dodatkową moc. Osiągał najlepsze rezultaty okrążeń, przesuwał się do

przodu. A Kisiel spadał – na piątę, szóste, siódme, ósme miejsce. Wyprzedził go startujący z ostatniego pola Bekas, za chwilę... Czyż.

Na prowadzenie wyszedł Maciej Tomaszewski. To kolejna niespodzianka wyścigu. Jeszcze na 300 metrów przed metą był pierw-

szy. Na ostatnim zakręcie popełnił błąd i o pót długości samochodu wyprzedził go Maciej Kaczmarek.

Sezon udanych debiutów

Był to najciekawszy z wyścigów rozegranych w tym sezonie. Emocje nie malały długo po jego zakończeniu. Wszyscy gorączkowo próbowali policzyć punktację i zorientować się, kto został zdobywcą Pucharu Alfa Romeo. Wreszcie ogłoszono oficjalną informację – Robert Kisiel. Otrzymał nie tylko okazały puchar, ale i nową Alfę 156.

Puchar Alfa Romeo '2001 został zakończony. Tegoroczny zwycięzca, Robert Kisiel, zamienił się na najwyższym podium z ubiegłorocznym – Arturem Czyżem. Zawodnicy z Automobilklubu Wielkopolskiego zajęli jednak w klasyfikacji czołowe miejsca – od drugiego do ósmego.

Zwycięzca ostatniego wyścigu Maciej Kaczmarek, to najlepszy debiutant Pucharu Alfa Romeo. Udanie, choć ze zmiennym szczęściem, często na torze potracana i wypychana przez kolegów, zadebiutowała 18-letnia Karolina Czapka. Zajęła 11 miejsce, wyprzedziła kilku starszych i bardziej doświadczonych kolegów. O sukcesie może też mówić Małgorzata Serbin. Rok temu była dopiero 16, teraz przesunęła się na 9 pozycję. Mogła zająć jeszcze lepszą, gdyby nie pech w Poznaniu podczas przedostatniej rundy. ❀

Andrzej Martynkin
zdjęcia: Mirosław Rutkowski
Andrzej Martynkin

O Pucharze mówią:

fol. M. Rutkowski



Robert Kisiel – zdobywca Pucharu

Cieszę się bardzo ze zwycięstwa. Chciałbym podziękować całemu mojemu zespołowi, sponsorom, kibicom, którzy dopingowali mnie od pierwszych startów. Kielecki tor bardzo mi odpowiada. Wygrałem tu podwójnie rok temu i myślałem, że uda mi się powtórzyć ten wynik. Do trzeciego okrążenia wyścigu głównego wydawało się to bardzo prawdopodobne. Jednak potem stwierdziłem, że przy wyższych obrotach silnik traci moc i zaczyna przerywać. Pod górę koledzy jechali znacznie szybciej ode mnie. Nadrabiałem na zakrętach i zjazdach, ale z każdym okrążeniem traciłem dystans. Z przerażeniem patrzyłem, jak kolejno jestem wyprzedzany. Zrezygnowany, postanowiłem maksymalnie oszczędzać auto, aby tylko dojechać do mety.

fol. A. Martynkin



Artur Czyż – drugie miejsce

Chyba udowodniłem niedowiarkom, że moje ubiegłoroczne zwycięstwo nie było przypadkowe. Gratuluję Robertowi. W sprincie pojechał znakomicie, tym zwycięstwem przypieczętował swój końcowy sukces. W ostatnim sprincie moje auto nie było najszybsze, brakowało mu mocy podczas jazdy pod górę. W wyścigu głównym, gdy koledzy znajdujący się na czele „wojowali” między sobą, ja jechałem za nimi swoim tempem. Nikt mi nie przeszkadzał i dlatego „wykręciłem” najlepszy czas okrążenia.

fol. M. Rutkowski



Marek Barański – prezes Automobilklubu Polski

Zwycięstwo Kisiele, szóste miejsce Tomaszewskiego i jego znakomita postawa w ostatnim wyścigu, z której jestem bardzo zadowolony, są dowodem na to, że wyścigi nie zaczynają się i nie kończą w Poznaniu, gdzie jest tor i możliwości treningu. Przez sezonem powiedziałem Kisielowi: my w ciebie inwestujemy, ty musisz wygrać. Odpowiedział: tak będzie. No i stało się.

fol. A. Martynkin



Mirosław Malec – dyrektor Biura Sportu ZG PZM

Przeprowadzenie rozgrywek Pucharu Alfę Romeo, to w naszych warunkach. skomplikowane przedsięwzięcie organizacyjne. Zmiany w kalendarzu rozgrywek Pucharu – zarówno terminów jak i miejsca zawodów – spowodowały w tym roku sporo zamieszania. Stały się one konieczne, gdy za wynajęcie lotniska w Modlinie zażądano od Automobilklubu Rzemieślnik 200 tys. zł. Trzeba było zmienić organizatora. Tor w Opolu też nie jest tani. Jego wypożyczenie kosztuje 35 tys. zł. W Kielcach są problemy z zamykaniem drogi. Wszystkich wyścigów nie można jednak przeprowadzać w Poznaniu.

fol. K. Lopińska



Bogusław Cieślak – szef biura prasowego Fiata Auto Poland

Drugi rok istnienia Pucharu potwierdził opinię, że są to najbardziej emocjonujące wyścigi w kraju i że Alfa Romeo ma ogromne możliwości jako samochód sportowy, chociaż silniki, układy jezdne i skrzynie biegów aut rywalizujących na torze są seryjne. Dodatkowe wyposażenie, to tylko elementy mające wpływ na bezpieczeństwo. Jestem przekonany, że wszyscy zainteresowani rozwojem wyścigów w Polsce – kierowcy, działacze i kibice są zadowoleni z tegorocznej rywalizacji. Większość wyścigów miała emocjonujący przebieg i do ostatniej rundy nie było wiadomo, kto zostanie zdobywcą Pucharu, cennej nagrody i tytułu mistrza Polski. Pewien niedosyt może powodować brak relacji z niektórymi zawodów, zwłaszcza w TVP.

A jednym z celów Pucharu Alfę jest przecież promocja wyścigów i kierowców, zwłaszcza młodych, marzących o startach zagranicznych na samochodach z prawdziwego zdarzenia.



Geniusz Balthusa

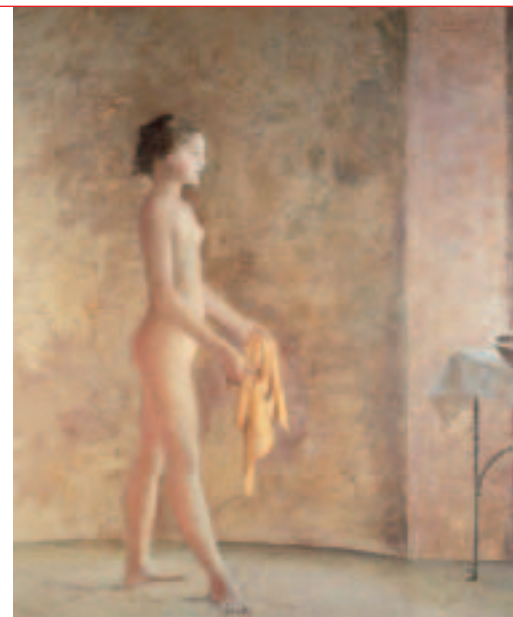
Wenecja składa hołd Balthusowi – niedawno zmarłemu wielkiemu malarzowi. 150 jego dzieł można oglądać w 36 salach Pałacu Grassi. Płótna i rysunki pochodzą z Europy, USA i Meksyku.

Francuski artysta polskiego pochodzenia Balthasar Klossowsky de Rola, pseudonim Balthus, jest uznawany za jednego z największych malarzy XX w. Jeszcze za życia stał się mitem dzięki niezwyklej subtelności swojej sztuki i dbałości o każde pojedyncze dzieło. Nad jednym obrazem potrafił pracować nawet lata.

Hołd temu wielkiemu, niedawno zmarłemu artyście składa Pałac

Grassi w Wenecji, organizując przegląd jego dzieł, najważniejszy po paryskiej wystawie w Centre Pompidou i w nowojorskim Metropolitan w 1983 r. – To pierwsza prawdziwa próba przedstawienia na tle naszego wieku artysty, który stworzył względnie niewiele (w sumie 350 obrazów), ale którego twórczość obejmuje okres około 80 lat, od roku 1922 do 2001 – twierdzi Jean Clair, kurator wystawy.

Wystawione prace, a jest ich około dwustu, pochodzą z 90 muzeów i kolekcji prywatnych w Europie, Stanach Zjednoczonych oraz Meksyku. Zajmują powierzchnię 4 tys. m², zaadaptowaną według projektu Gae Aulenti. Dzieła wyeksponowano na wielkich białych ścianach, w oświetleniu bardzo zbliżonym do naturalnego. Prace rozmieszczono w porządku chronologicznym. Wystawę otwiera Studium do autoportretu z 1921 r. Wśród młodzież-



Nu de profil, 1973-1977

czych prac jest także nieznany i nie ukończony rysunek Dziewczyny z mandoliną. Kilka dzieł jest wystawianych po raz pierwszy. Są to portrety Claude Hersaint i Laurence Bataille, towarzyszkii Balthusa od 1947 do 1951 r. oraz Martwa natura pochodząca z prywatnej kolekcji.

Znajdują się tu wszystkie największe dzieła, te najslawniejsze i te najbardziej dyskusyjne, od zeszytów z rysunkami Mitsou do aktów. Są

Passage du commerce - Saint-André, 1952-1954



PALAZZO GRASSI – JAK I KIEDY

Wystawa czynna

Codziennie, do 6 stycznia 2002 r., w godzinach od 10.00 do 19.00 (oprócz 24, 25 i 31 grudnia oraz 1 stycznia 2002 r.).

Bilety

16 tys. lirów (bilet normalny) i 12 tys. (ulgowy). Bilet można kupić z wyprzedzeniem również w okienkach Banca Nazionale di Lavoro.

Informacje

Palazzo Grassi, San Samuele 3231, Wenecja tel. 199-139-139

Wydawnictwa i pamiątki

Katalog Bompiani (cena 70 tys. lirów), plakaty, pamiątki oraz przedmioty zaprojektowane specjalnie z okazji wystawy.

Internet

Adres www.palazzograssi.it. Tekst z informacjami oraz zdjęciami z wystawy, sekcja poświęcona historii oraz pracom restauracyjnym w Pałacu Grassi oraz dodatkowo innym wystawom zorganizowanym tam w okresie od 1986 r. do dzisiaj.

kopie fresków tokańskich, ilustracje w tuszu i ołówku wykonane w 1933 r. do powieści „Wichrowe Wzgórze”. Jest również „Passage du Commerce-Saint-Andre” – wielki obraz o powierzchni prawie 10 m² oraz „Illustration caricature de L'Enjambement de P.J. Jouve” wielkości zaledwie 10 cm². Nie brakuje portretów najbliższych przyjaciół mistrza: Joan Miro z córką, pierwszej żony Antoniette, wiernego impresaria Pierre Matisse i czarno-biały portret Giacomettiego.

Ulubione tematy Balthusa to koty i młodziutki dziewczęta. W kotach zakochał się jako dziecko, od kiedy zaopiekował się małym opuszczonym kotkiem i nazwał go Mitsou. Po kilku latach zwierzątko zginęło i od tamtego czasu mistrz ciągle je malował, aż do końca życia. Dziwne są te jego koty – czasami olbrzymie, czasami dwunożne, uczłowieczone, przeglądające się w lustrze, uśmiechające lub



La Chambre, 1952-1954

po prostu obserwujące, złośliwie spod przymkniętych powiek, artystę przy pracy. ❀

Emanuela Chiappero

Wiktor Górka czyli taaaka Ryba

Ryba w rękach mężczyzny jest większa niż on. Taakie ryby bywają tylko w Polsce – dowiadywali się cudzoziemcy i mieli do nas czym prędzej przyjeżdżać. Powstały w 1967 roku plakat „Polska – raj wędkarzy” był aż siedmiokrotnie nagradzany na międzynarodowych konkursach, przyniósł swemu twórcy ogromną sławę.

U nas rybę też znano go powszechnie. Dlatego Witold Górka potraktował ją jako swój „znak firmowy” i umieścił w tytule wystawy prezentującej dorobek artystyczny w dziedzinie plakatu. Pokazuje ona oczywiście i inne bardzo znane prace, jak plakaty reklamujące Polskę, wykonane na zlecenie LOT-u, Centrali Handlu Zagranicznego czy Ośrodka Informacji Turystycznej, afisze cyrkowe czy filmowe – a wśród nich słynny „Kabaret” z 1973 roku. Ekspozycja zawiera 200 plakatów powstałych w latach 1949-82.

Witold Górka, jeden ze współtwórców polskiej szkoły plakatu, jest bielszczaninem, absolwentem krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych, gdzie został wychowankiem prof. Jerzego Karolaka. „ojca” pierwszego pokolenia powojennych grafików projektowych. Plakatem zainteresował się już podczas studiów – w 1946 r. otrzymał II nagrodę za pracę propagującą Plan Sześcioletni.

Znany jest nie tylko w Polsce. Przez 20 lat przebywał okresowo w Meksyku, gdzie na czołowych tamtejszych uczelniach artystycznych wykładał i prowadził ćwiczenia z rysunku, kompozycji i grafiki projektowej. Miał tam wiele wystaw, zajmował się pracą twórczą na zamówienie tamtejszych firm wydawniczych. Meksykańskie plakaty, a także inne zagraniczne dzieła są również na wystawie w Nowej Galerii Muzeum Plakatu w Wilanowie.

Można ją zwiedzać codziennie poza poniedziałkami i dniami poświątecznymi w godzinach 10.00-16.00. Wystawa będzie czynna do końca stycznia.

A.B.



fol. Muzeum Plakatu



fol. Muzeum Plakatu



fol. Muzeum Plakatu

Tokio

miasto magiczne

Nowoczesność miesza się tu z miejscami, rytuałami i zwyczajami sięgającymi zamierzchłej przeszłości. Przybysze mogą zagubić się w labiryncie ulic, ale i znaleźć przyjemność w ceremonii picia herbaty oraz odkryć magię japońskiej nocy.



Metropolia już z definicji jest miejscem spotkań i koegzystencji ludzi różnych ras, o odmiennych przekonaniach politycznych, gospodarczych i kulturalnych. To miejsce, w którym czuć się można jak u siebie, niezależnie od tego, czy chodzi się po ulicach Londynu, Paryża czy Nowego Jorku.

Tokio jest odmienne. W stolicy Japonii, mimo że jest ona otwarta na wymianę i komunikację z całym światem, żyją ludzie o jednolitej kulturze i zwyczajach, wśród których Europejczycy trudno nie czuć się jak przybyszowi z innego świata. Jest to na pewno największy szok dla tych, którzy po raz pierwszy przyjeżdżają do Tokio.

Zdziwieni są nieobecnością cudzoziemców. Poza hotelem każdy czuje się odizolowany, otoczony ludźmi o bardzo podobnych fizjonomiach. Tylko przedmioty widziane na wystawach sklepów, ubrania i samochody mogą wydać się znajome. Tak jak międzynarodowe marki, na przykład Sony, Nikon czy Toshiba – jedyne napisy łatwo rozpoznawalne wśród niemożliwych do odcyfrowania znaczków.

Pogodziwszy się z tym faktem, należy sobie wytłumaczyć, że jedynym sposobem na przeżycie w Tokio jest próba zrozumienia tego miasta i jego mieszkańców, odrzucenie stereotypu, który chce widzieć dzisiejszą Japonię jako kraj nastawiony wyłącznie na przyszłość.

Pierwszym problemem nieznanego języka japońskiego przybysza z Europy jest komunikacja. ►



Wagon zarezerwowany wyłącznie dla pań w pociągu Keiko Railways Co.

Trzeba przecież jakoś zorientować się w ulicach i adresach. Tokio podzielone jest na dzielnice i poddzielnice, na wiele wirtualnych wysepek uporządkowanych numerycznie od najbardziej zewnętrznych do najbardziej centralnych. Podczas gdy my, ludzie zachodu, mamy tendencję do przypisywania dużego znaczenia ulicom, bulwarom czy alejom i ich nazwom, dla Japończyków są to tylko trakty komunikacyjne.

Wszystkie wskazówki służące do odnalezienia konkretnego domu nie określają nazwy ulicy, lecz dzielnicę znajdującą się po prawej lub lewej stronie w pobliżu domu, którego się szuka. Dla mieszkańca Tokio nie ma większego znaczenia fakt, że miasto posiada powierzchnię ponad dwóch tysięcy kilometrów kwa-

dratowych. Zamieszkiwana przestrzeń obraca się wokół domu własnego i domów sąsiadów, z którymi tworzy się prawdziwą jedność grupową. Jest zwyczajem, że nowy mieszkaniec posyła prezenty swoim sąsiadom, którzy wkrótce odpowiadają tym samym gestem.

Po wyrobieniu sobie techniki orientacji, cudzoziemiec musi pogodzić się z faktem, iż Tokio jest tak dużym miastem, że aby szczegółowo je zwiedzić, nie wystarczy standardowy 15-dniowy urlop, a tym bardziej podróż służbowa, lub wolny od pracy weekend. Nie należy też zapominać, że Tokio jest miastem drogim, chyba najdroższą stolicą na świecie. Za kawę trzeba tu czasem zapłacić rekordową cenę ponad 600 jenów, czyli około 20 zł, a „tyl-

ko” 110 jenów kosztuje kawa z automatu, których wiele można znaleźć na ulicach.

By poznać to miasto, najlepiej jest wmieszać się w tłum, wsłuchiwać się w różnorakie odgłosy tego labiryntu, poprzecinanego wielopoziomowo liniami kolejowymi i ruchliwymi ulicami, na których ogłuszają nas reklamowe „jingle” dochodzące ze sklepów czy odgłosy wydawane przez sygnalizacje świetlne. Można mieć wówczas wrażenie, że nagle dokonaliśmy skoku w przyszłość.

Ale w cieniu estakad wciąż kryje się duch starego Edo – drewniane domy, japońskie hoteliki, Pałac Cesarski, buddyjskie sanktuaria, jak świątynia Senso-ji czy Hiejinja w głównej dzielnicy Aka-saka, wokół której pną się ku niebu wielkie hotele z butikami fir-



fol. LAPRESSE/GETTY IMAGES

Kawiarnia Starbucks Coffee w Tokio

mowanymi przez nazwiska dyktatorów mody. Nie należy więc się dziwić, widząc kobietę ubraną w kimono, która kupuje hamburgera w McDonald'sie, bo w Tokio można popróbować smaku przyszłego świata, ale spotkać się także z nieoczekiwanymi śladami dalekiej przeszłości.

Warto zapoznać się z tutejszą gastronomią, bo żadne inne azjatyckie miasto nie jest w stanie dorównać Tokio pod względem różnorodności i jakości restauracji.

Obecnie najmodniejszymi lokalami są „Nobu Glamour” (6-10-17 Minami Aoyama, Minato-ku), lansujący nową interpretację japońskiej kuchni oraz „The Terrace” (3-12-15 Hiro, Shibuya-Ku). Idąc do restauracji, należy pamiętać, że w Japonii nie zostawia się napiwków. Do tego zwyczaju opłaca się dostosować, choćby po to, by ograniczyć koszty pobytu w mieście.

Zająwszy miejsce przy stole nie wstydźcie się poprosić

o sztucę, jeśli nie potraficie jeść pałeczkami. Kiedy jednak nie chcecie się poddać bez walki, pamiętajcie, że podniesienie miseczki do warg i wsunięcie potrawy do ust nie jest gestem nieestosownym. Nie wolno natomiast wkładać pałeczek pionowo do ryżu – tak w rytuale buddyjskim podaje się jedzenie umartw.

Aby coś przekąsić, można skorzystać, ale bez przesady, z porcji oferowanych gratis podczas promocji w supermarketach ►

spożywczych. Jeśli pewni jesteście waszego poziomu wytrzymałości na hałas, warto zajrzeć do lokali odwiedzanych przez urzędni-

zgodnie z rytuałem, który łączy w sobie sztukę kulinarną, ceramiczną i kaligrafię. Wystarczy naśladować gesty Japończyków,

je się luźniejsza. Tłum, który w ciągu dnia pospiesznie przemierzał ulice, teraz znajduje się w innym wymiarze życia.

Również szefowie i dyrektorzy zachowują się swobodnie, porzucający zasady i hierarchie surowo przestrzegane w biurze, narzucone przez etykietę. Rodzą się nowe przyjaźnie, nowe układy międzyludzkie, ułatwiające rozmowy także podczas oficjalnych spotkań. Ci nasi nowi przyjaciele wrócą późną nocą do domu, do śpiących żon i dzieci, gdzie znajdą czekającą na nich gorącą kąpiel. Wszystko to stanowi zapewne jedną w ukrytych sił gospodarki najważniejszego kraju azjatyckiego. Ale i za to należy zapłacić określoną cenę.

Kobiety japońskie uważane są za przykładowe żony pod względem uprzejmości, poświęcenia i zrozumienia, choć statystyki mówią, że szczególnie w Tokio, coraz więcej jest rozwodów. Żądają ich kobiety, które oskarżają swoich mężów o to, że zaniedbują je dla pracy i kolegów z biura.

Takie jest Tokio i jego dusza. Ostatnia rada. Jeśli, pomimo dobrych chęci, nie jesteście w stanie zapamiętać podstawowych kurtuazyjnych wyrażen po japońsku, czy wymówić takich zwrotów jak „ohayoo gozaimasu”, „konbanwa”, „arigatoo”, „onegai shimasu”, na których faktycznie można sobie połamać język, ograniczcie się do uśmiechu i lekkiego ukłonu głową. To jest wiza wjazdowa do Tokio i do serc jego mieszkańców. ❀



Kolejka po najnowsze gry elektroniczne

ków w godzinie obiadu. Można tam zjeść coś szybko po przystępnych cenach.

Aby poznać kulturę japońską, trzeba obowiązkowo wziąć udział w ceremonii picia herbaty. W wielu hotelach w Tokio, dla przykładu w Imperial Hotel czy w Okura, organizowane są tego typu ceremonie dla zagranicznych gości. Niekoniecznie trzeba postępować

gdyż celem rytuału jest zapomnienie o wszelkich troskach.

Tokio sprzyja również rozrywkom nocnym. Wraz z zapadaniem zmroku, gdy na drapaczach chmur zapalają się wielkie neony, miasto nabiera magicznego uroku. W lokalach, gdzie pije się sake lub piwo, można się znaleźć wśród żarliwie roześmianych ludzi. Im więcej się pije, tym atmosfera sta-



Istota Piękna

fol. MAGRO

Ponad trzydzieści tysięcy osób odwiedziło wystawę „Istota Piękna”, odbywającą się od 4 do 19 sierpnia w tokijskiej hali wystawowej „Pacifico Yokohama”. Muzeum Alfa Romeo z Arese pokazało na niej część swych olbrzymich zbiorów. Wybrane spośród nich najbardziej reprezentatywne i prestiżowe modele Alfa pozwoliły opowiedzieć Japończykom historię mediolańskiej fabryki, która w zeszłym roku obchodziła dziewięćdziesiąte swoje istnienie.

Pomysł tej prezentacji można było zrealizować dzięki inicjatywie Włosko-Japońskiej Fundacji, któ-

rej prezesem jest Umberto Agnelli. Zainicjowała ona serię wystaw pod hasłem „Włochy w Japonii 2001”, obejmującej różnorodne tematy – od sztuki do przemysłu. Pokaz historycznych samochodów z Arese stał się jedną z największych atrakcji tego cyklu.

Alfa Romeo była zresztą od dawna podziwiana w Kraju Wschodzącego Słońca. Już w roku 1936 książę Chichibu, młodszy brat cesarza Hirohito, posiadał Alfę Romeo RL. Zachowało się nawet unikatowe zdjęcie Setsuko Matsudaira, przyszłej księżnej Chichibu, jadącej w tym samochodzie do pałacu cesarskiego w Tokio. W ostat-

nich latach natomiast, Alfa Romeo zawsze prezentowała swoje nowe modele na Targach w Osace, na wystawie w Takanawa Prince Hotel i w siedzibie linii lotniczych Alitalia w Tokio.

Wystawa „Istota Piękna” w Tokio zajęła teren o powierzchni czterech tysięcy metrów kwadratowych. Ekspozycję otwierał model Torpedo 24 HP – pierwszy samochód Alfa, wyprodukowany w 1910 ►



Podbity Wschód

Na wystawie „Istota Piękna” Alfa Romeo podbiła publiczność swoją wspaniałą historią wielkich samochodów, ich zwycięstw i ludzi związanych z tą firmą. Wszystkich zachwycała również Alfa 147, stanowiąca współczesną kontynuację tradycji marki fascynującej Japończyków. Dowodem tej fascynacji są wciąż nowe kluby miłośników Alfa Romeo – GTV Club, 166 Club, 164 Club, Arese Shinshu. Najważniejszym z nich jest na pewno klub „Scuderia del Portello Giappone” („Japońska Stajnia Portello”), oddział klubu włoskiego, od prawie dziesięciu lat wyróżniający się zasługami w dziedzinie popularyzacji marki Alfa Romeo oraz organizowanymi imprezami. W dowód uznania dla działalności klubu, podczas wystawy „Istota Piękna”, odbyła się uroczystość, podczas której prezes Stajni z Portello, Marco Cajani, wręczył trofea zwycięzcom „Pre-Mistrzostw Alfa Romeo Japońskiej Stajni Portello”. W imprezie tej wzięło udział aż trzystu kierowców japońskich.



fol. MAGRO



roku. Po nim można było podziwiać słynne auta sportowe, odnoszące sukcesy na torach wyścigowych całego świata. Widzom zaprezentowano model RL Targa Florio z roku 1923, na którym po raz pierwszy pojawił się sportowy symbol Czterolistnej Koniczyny (czyli Quadrifoglio), model 6C 1759 Gran Sport, w którym Tazio Nuvolari został zwycięzcą wyścigu Tysiąca Mil 1930, model Gran Premio Tipo B (P3) z roku 1931, a także model 8C Monza z roku 1932.

Obok nich można było zobaczyć inne budzące podziw samo-

chody – Berlinettę 8C 2900 B z roku 1938, mistrzowskie dzieło Zakładu Karoserii Touring, uznawane za najbardziej prestiżowy model gran turismo, auto Gran Premio 159, na którym Manuel Fangio zdobył w 1951 roku mistrzostwo świata oraz 33 TT 12 – mistrza świata marek w roku 1975. Na wystawie zaprezentowano też Alfę Romeo 1900 z roku 1950 – pierwszy samochód tej marki z nadwoziem samonośnym, produkowanym seryjnie na linii montażowej. Były też różne wersje Giulietty, sławetny spider Du-



Alfa Romeo księcia Chichibu młodszego brata cesarza Japonii Hirohito.
Zdjęcie jest prawdziwą perłą archiwalną, a zostało wykonane po roku 1936.

sub-districts, tidy virtual islands with concentric numbering of the blocks, from the outer border to an ideal center. Westerners tend to attribute considerable importance to streets, large boulevards or avenues whereas, for the Japanese, these are only a means of getting where they want to go. The real “center” is their home: all the indications to reach a building refer not to the name of the road but to a district which is in turn close to, to the right or to the left, of the building you are looking for. Mingling with the crowd, struck by different sounds in a labyrinth crisscrossed at various levels by railway lines and traffic-congested roads is an unforgettable experience. The feeling of having stepped into the

etto, Giulia GTA, 33 Stradale, 155 DTM oraz 156 – zwycięzca European Super Touring Cup 2000.

Współczesnym akcentem wystawy stała się prezentacja „Samochodu Roku 2001”, czyli Alfa Romeo 147. Auto, podziwiane przez wszystkich zwiedzających, w Japonii weszło do sprzedaży w październiku.

Specjalne miejsce na wystawie poświęcono Centrum Stylistycznemu. Pokazano prototyp Nuvola powstały w 1996 roku, kolekcję szkiców karoserii i różnych detali aut, a także ręcznie wykonane modele – wszystko, co świadczy o technice projektowania, duszy i innowacyjnej filozofii marki Alfa Romeo. Dla publiczności gromadzącej z zapalem wszystkie pamiątki i gadżety z emblematami Alfę przygotowano też butik „Linia Alfa Romeo”.



Marino Bussi

TOKYO, WHERE EVERYTHING COMES FROM THE FUTURE

Although it welcomes trade and communications with the entire world, the capital of Japan is teeming with people with their roots so firmly planted in the same culture and intimately bonded by the same habits that it is difficult not to feel like a being from outer space. This is the greatest shock for first-time visitors to Tokyo, also surprised by the dearth of foreigners. Only the objects on display in the shop windows, the clothes, cars, modern buildings appear to be vaguely familiar. The internationally-famed brand names, Sony, Nikon, Toshiba, to mention just a few, are the only signs the visitor is able to recognize in a bewildering swirl of indecipherable ideograms. Having accepted this situation, the visitor must accept the fact that the only way to survive in Tokyo is to understand the city, to grasp the soul of its people forgetting the stereotype according to which Japan is projected only towards the future, animated by an inexhaustible, frenetic excitement. Tokyo is divided into districts and

future is very strong. But the cradle of the Japanese powerhouse, in the shadow of the flyovers, still harbors the soul of old Edo: a wooden house, a Japanese tavern, the Imperial Palace, the Buddhist temples. For *full immersion* in Japanese culture, the tea ceremony, *chanoyu*, must not be missed. In many Tokyo hotels, this ceremony is reserved with particular attention for foreign visitors, as at the Imperial Hotel or at the Okura. There is no need to follow the ceremonial ritual which combines, with a pinch of Zen, the arts of cooking, ceramics and calligraphy. Simply imitate the gestures of the Japanese because the real aim of the tea ceremony is to forget all your worries. Lovers of the night spots will find an ally in Tokyo because, as dusk falls and the throbbing signs on the skyscrapers switch on, the city is robed in magic. In the haunts that serve sake or beer, the visitor will find himself immersed in a carefree, laughing crowd whose enthusiasm is contagious. The crowds that ran through and invaded the streets during the day suddenly find a new dimension of life. Even the bosses and directors forget the rigid rules and hierarchical relationships strictly complied with at work, as imposed by etiquette.



Niezwyciężone Alfetty

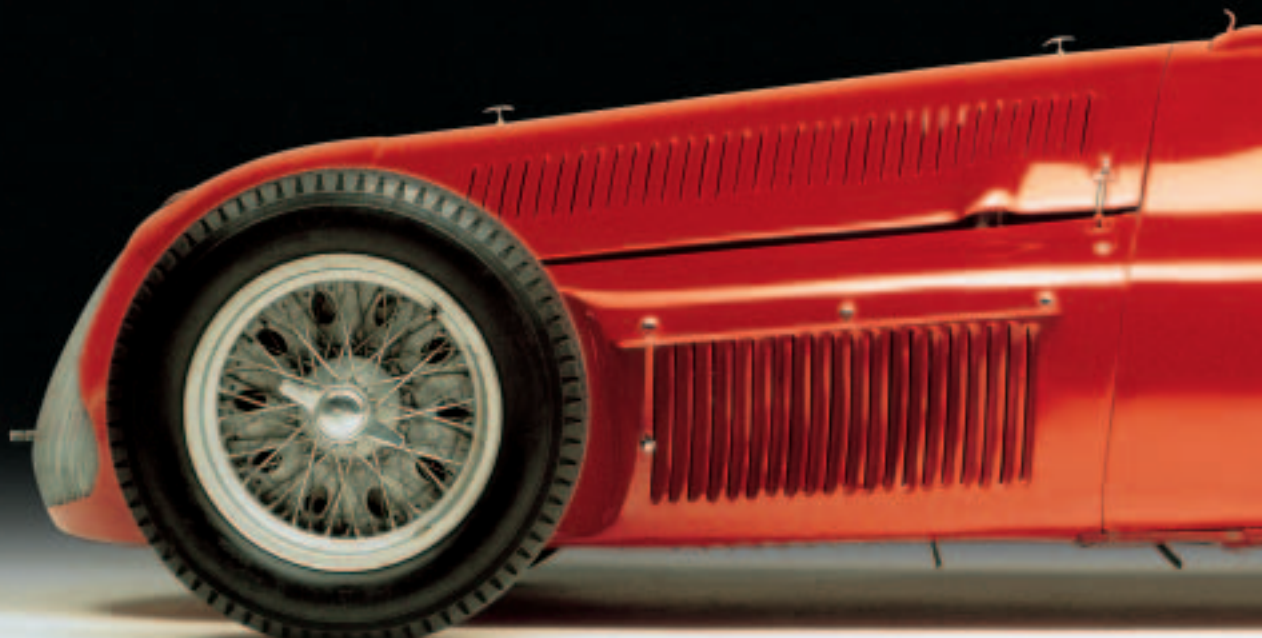
Alfetty 158 i 159 dominowały na wszystkich torach świata od roku 1938 do 1951. Żaden inny sportowy samochód nie miał tak długiego żywota i chyba żaden poza nimi nie ukończył go bez klęski.

Alfetta 158 została zaprojektowana przez Gioacchino Colombo w Medanie. Cyfry 158 w nazwie samochodu nie są przypadkowe. Określają pojemność silnika (15 oznacza 1,5 litra) oraz liczbę cylindrów (8).

Debiut Alfetty zbiegł się z rozpoczęciem działalności nowej organizacji sportowej Alfa Corse, prowadzonej przez Enzo Ferrariego. Po raz pierwszy auta wystąpiły 7 sierpnia 1938 r. w wyścigach na Torze Montenero (Livor-

no), gdzie zajęły dwa pierwsze miejsca. Zwycięstwem Alfetty zakończyło się również Gran Premio w Tripoli w roku 1940.

Wojna spowodowała jednak wstrzymanie rozgrywek sportowych. Alfetty oraz samochody



eksperymentalne zostały umieszczone w bezpiecznym miejscu. Te małe czerwone pojazdy stanowiły majątek techniczny o ogromnej wartości.

Wyścigi samochodowe reaktywowano w roku 1946. Przygotowaniem Alfetty i obsługą podczas zawodów zajął się Dział Doświadczalny Alfa Corse, prowadzony przez inż. Gian Paolo Garcea. Dzięki pewnym zmianom wprowadzonym w silnikach, ich moc zwiększyła się z 225 KM (1940 rok) do 255 KM. Pierwszy występ zmodernizowanych samochodów – 21 czerwca 1946 roku podczas Grand Prix Narodów w Genewie – zakończył się ich spektakularnym zwycię-

stwem. Alfetty zajęły trzy pierwsze miejsca, a prasa nazwała je „symbolem odrodzenia Włoch”.

W 1947 r., po triumfie w Grand Prix w Belgii, gdzie na czele wyścigu znalazły się Alfetty prowadzone przez Wimille’a, Varziego i Trossiego, francuski dziennikarz napisał: „Mam wrażenie, że cofnęliśmy się o 22 lata, gdy właśnie tu, w Spa, Alfę Romeo P2 prowadzone przez Ascarięgo i Camparięgo podjechały do boksu i kierowcy zasiedli przy stole, by coś zjeść, tak wielka była ich przewaga nad przeciwnikami”.

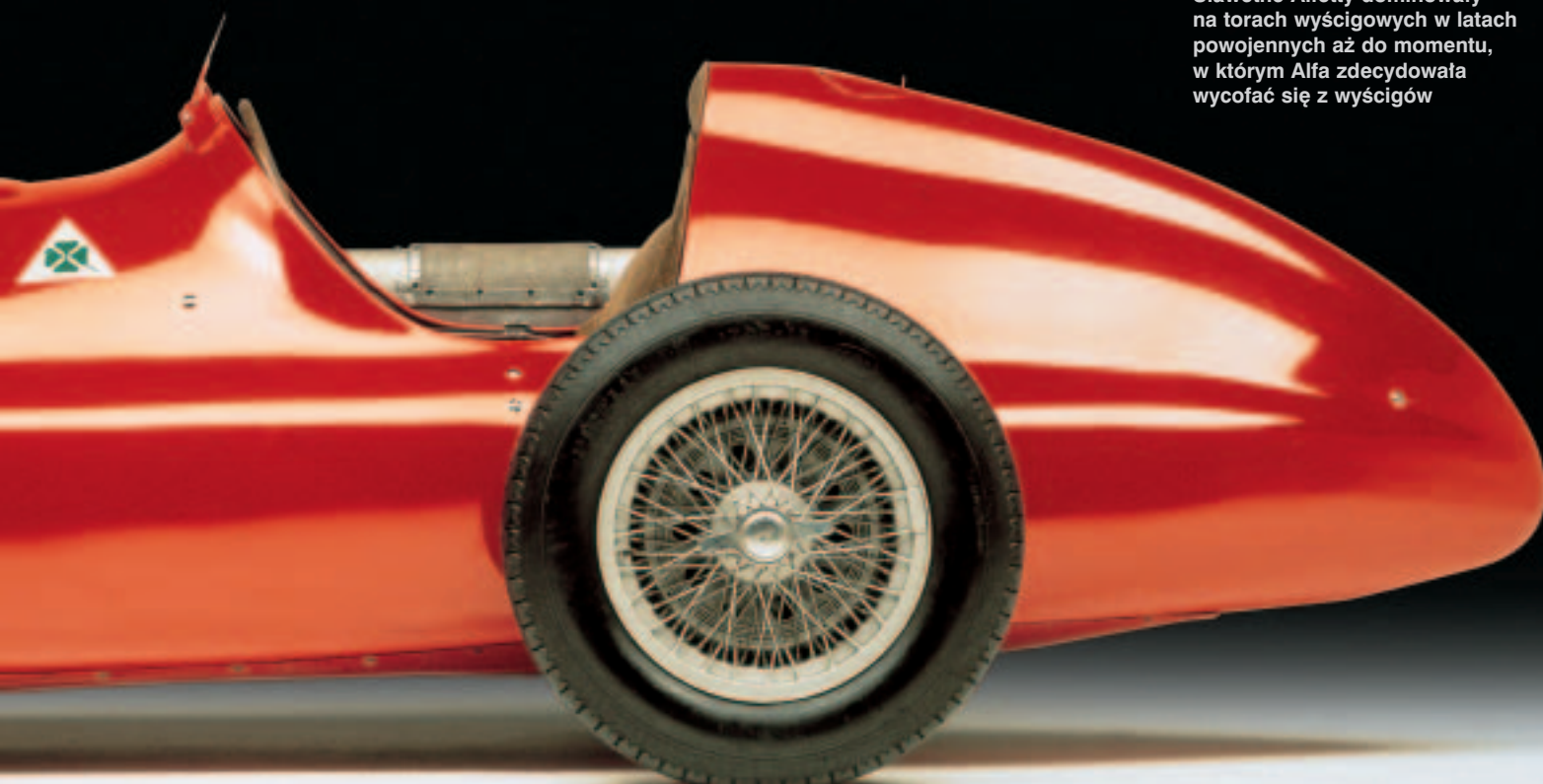
W 1950 r. Międzynarodowa Komisja Sportowa FIA zorganizowała po raz pierwszy Mistrzostwa Świata Kierowców – cykl wyści-

gów, w których mogła wziąć udział wyłącznie Formuła 1, czyli samochody o pojemności 1500 cm³ ze sprężaniem lub o pojemności do 4500 cm³ bez sprężania. Nigdy wcześniej tytułu mistrza świata nie przyznawano indywidualnym kierowcom. Istniał niegdyś jedynie tytuł mistrza świata marek. Alfa Romeo wygrała go w 1925 roku dzięki modelowi P2.

Zorganizowanie nowych mistrzostw stało się wielkim wydarzeniem. Początkowo rywalizacja rozgrywała się wyłącznie między firmami włoskimi – czerwone Alfę Romeo stanęły przeciwko czerwonym Ferrari.

Rok 1950 był dla Alfetty okresem triumfów: 11 bezwzględ- ►

Sławetne Alfetty dominowały na torach wyścigowych w latach powojennych aż do momentu, w którym Alfa zdecydowała wycofać się z wyścigów



nych zwycięstw w 11 Grand Prix doprowadziło Alfę Romeo do zwycięstwa w Mistrzostwach Świata Formuły 1. Świętowano je w Monza, gdzie Giuseppe Farina zdobył tytuł Mistrza Świata. Na drugim miejscu uplasował się Argentyńczyk o włoskich korzeniach, Juan Manuel Fangio, zaangażowany przez Alfę Romeo po powrocie na tory wyścigowe.

W roku 1951 zaprezentowano zmienione Alfetty z nową nazwą „159”. Ich silniki, po zastosowaniu dwustopniowego zasilania osiągnęły moc 425 KM przy 9300 obrotach/min. W autach wzmocniono podłogi, wprowadzono tylne zawieszenie typu De Dion, powiększono do objętości 250 litrów zbiorniki paliwa, co spowodowało również lekkie poszerzenie nadwozi.

Alfetta 159 pokazała swoje zalety zarówno na torach szybkich jak mieszanych i zakończyła swój pierwszy sportowy sezon, zdobywając Grand Prix w Barcelonie. Po raz drugi osiągnęła mistrzostwo świata, tym razem dzięki Juanowi Manuelowi Fangio. ❀

Elvira Ruocco

*Zdjęcia: Ośrodek Dokumentacji
Alfy Romeo*

Wspomnienie o Juanie Manuelu Fangio

Tajemnice mistrza

Kiedy zapytano mecenasa Agnelli, do kogo mógłby przyrównać fenomen Schumachera, aktualnego zdobywcy tytułu Mistrza Świata Formuły 1 na Ferrari, odpowiedział: przyrównałbym go do Fangio. Niemiecki kierowca nie mógłby usłyszeć piękniejszego komplementu.

Juan Manuel Fangio, zmarły 17 lipca 1995 roku w wieku lat 84, jeszcze dziś uważany jest za największego kierowcę naszych czasów. Świadczy o tym pięć tytułów mistrza świata, wywalczonych w latach 1951-1957. Pierwszy tytuł zdobył na Alfecie 159. Na Alfie zaczął jeździć w 1950 roku. W ciągu dwóch lat wziął udział w dwudziestu Grand Prix, z czego dziesięć wygrał, a w czterech był drugi.

W 1986 r., podczas jednej ze swych licznych podróży do Włoch, wielki argentyński kierowca odwiedził Muzeum Historyczne w Arese. Rozmawiałem z nim jako koordynator redakcyjny Quadrifoglio. Pamiętam, że ogromne wrażenie wywarły na Fangio rozwiązania techniczne zastosowane w dawnych modelach Alfę. Zachwyił się samochodem Gran Premio Tipo A z roku 1931, ogólnie znanym jako Dwusilnikowiec (Bimotore). Auto miało bowiem dwa silniki 6-cylindrowe pochodzące z modelu 1750. W modelu Gran Premio Tipo B Aerodinamica, powstałym w 1934 r. zastosowano silniki o 12 cylindrach. – Technika silników Alfę Romeo zawsze była „muy buena” ! – stwierdził w swojej typowej, włosko-hiszpańskiej mieszance językowej.

Fangio ze wzruszeniem zatrzymał się przy „swojej” Alfecie 159. Dwukrotnie obszedł ją naokoło, dotknął kierownicy, pogłaskał maskę, popatrzył z bliska na mocny ośmiocylindrowy silnik, z doładowaniem, o pojemności 1,5 litra, osiągający moc 425 KM i szybkość 305 km/h. – To jest wielki samochód – powiedział. – Już Alfetta 158, którą jeździłem w 1950 roku była dobra, ale ta, wzmocniona i z belką De Dion gwarantowała lepszą przyczepność i większą szyb-

kość, również dlatego, że tylne opony mogły lepiej pracować.

Alfetty 158 i 159 wywołały liczne wspomnienia mistrza. Mówił o samochodach, technikach ich prowadzenia i swoich osiągnięciach. Przy okazji zdementował plotkę o tym, że w Monzy na prostej w pobliżu trybun, osiągnął prędkość 300 km na godzinę i wszedł w zakręt bez ściągania nogi z gazu.

– Jechałem wówczas – opowiadał mistrz – z prędkością około 280 km/h. Nieprawdą jest również, że wchodziłem w zakręt „na pełnym gazie”. Zdejmowałem delikatnie nogę z pedału, a punktem charakterystycznym, przy którym miałem to zrobić, był wysoki krzew. Dwa zakręty w Le Mans pokonywałem na trójce, wrzucałem czwórkę na następnym zakręcie, natomiast pa-

rabolę, która wówczas była pokryta porfirowymi kostkami, pokonywałem na dwójce. To był najtrudniejszy zakręt, bo wpadało się w niego

z dużą prędkością, a na porfirze samochód miał tendencję do skakania i tracenia przyczepności.

Które ze zwycięstw na Alfecie było najpiękniejsze? Fangio twierdził, że odniesione w Grand Prix na PENA RHIN w Barcelonie. Był to ostatni wyścig mistrzostw 1951 roku. Mistrzowski tytuł zdobył pokonując Antonia Ascari na Ferrari. W przededniu tego wyścigu Alfa Romeo i Ferrari miały identyczną liczbę punktów.

Marino Bussi

Mistrzostwa Europy na torze Silverstone w 1950 r.

San Remo 1950 r. – Fangio świętuje zwycięstwo na Alfecie 158



Mistrz stylu

Juan Manuel Fangio („el Chueco”) urodził się 24 czerwca 1911 roku w Balcarce koło Buenos Aires. Początki jego pracy nie zapowiadały wspaniałej kariery. Był mechanikiem samochodowym, uczył się w szkole artyleryjskiej, a od czasu do czasu amatorsko uczestniczył też w wyścigach. Potem założył w Balcarce firmę „Fangio, Duffart i Cavalotti” zajmującą się naprawą samochodów.

W 1934 roku wziął udział w pierwszym wyścigu na Fordzie i odtąd zaczął jeździć coraz częściej jako kierowca. W latach 1940 i 1941 zdobył mistrzostwo Argentyny, a po wojnie sławę przyniosły mu zwycięstwa w Rio, Buenos Aires, Montevideo i Rosario. W roku 1950 został zaangażowany przez Alfę Romeo i w jej zespole uczestniczył w wyścigach pierwszych mistrzostw świata Formuły 1. Uplasował się wówczas na drugiej pozycji, za Fariną, tracąc do niego ułamek sekundy. Choć potem zwyciężał w niej pięciokrotnie, ów pierwszy sezon wspominał jako najpiękniejszy w karierze kierowcy.

Wówczas nie wiedział jeszcze, że zostanie wielkim mistrzem, „maestro” stylu jazdy. Gdy został powołany przez Alfę Romeo do jej drużyny, poczuł się „jak śpiewak, który po raz pierwszy proszony jest o występ w La Scala”. Mówiąc o Alfie, Fangio często odwoływał się do porównań muzycznych. Twierdził, że silnik jego samochodu osiągnął doskonałość symfonii i, że można było w nim usłyszeć „skrzypka, który prowadzi smyczek po strunach Stradivariusa”.

Włosi początkowo niezbyt przychylnie przyjęli uczestnictwo Argentyńczyka w zespole Alfę Romeo. Zadawali sobie pytanie, dlaczego mediolańska fabryka zatrudniła kierowcę cudzoziemca. Sytuacja zmieniła się już po pierwszym zwycięstwie Fangio w San Remo. Wówczas dyrektor naczelny Alfę, inż. Antonio Alessio, powiedział w radio Argentina: „Cieszę się, że mogę zanieść pozdrowienie od Alfę Romeo argentyńskim kibicom w dniu, w którym wasz mistrz Manuel Fangio po raz pierwszy siada za kierownicą naszych samochodów na europejskich torach. To połączenie wielkiego argentyńskiego kierowcy i awangardowej włoskiej produkcji wykracza jednak poza wydarzenie sportowe i mechaniczne. Przypomina, poprzez oceany, które dzielą nas ciągle coraz mniej, o nierozwalnych związkach braterstwa pomiędzy naszymi narodami”.

Przypomina, poprzez oceany, które dzielą nas ciągle coraz mniej, o nierozwalnych związkach braterstwa pomiędzy naszymi narodami”.

28 października 1951 roku na torze Pena Rhin w Barcelonie Fangio zdobywa mistrzowski tytuł. Podczas jego rundy honorowej trzy tysiące widzów krzychało „ole!” i „Campeon del Mundo!”. Słyszając swój ojczysty język, Manuel Fangio poczuł się jak w domu.

W roku 1952 nie mógł już startować na Alfetcie 159, gdyż Alfa Romeo wycofała się z Formuły 1. Fangio podpisał więc dwie umowy, które wiązały go z BRM i Maserati w wyścigach Formuły 1 i 2. Pozostał jednak wierny Alfie w wyścigach w kategorii turismo i sport. W roku 1958, ku zaskoczeniu zawodników, kibiców i działaczy, wycofał się ze sportu motorowego.

Zdobycie dwa lata pod rząd tytułu mistrza świata było powodem ogromnej radości i dumy nie tylko wśród techników i mechaników, którzy pracowali u boku kierowców, lecz i wszystkich pracowników fabryki z Portello. Dla Alfę to podwójne zwycięstwo wydało się wystarczające, by wycofać się (nie spodziewanie) z rozgrywek Grand Prix. Swoją sportową wizerunek kształtuje jednak poprzez uczestnictwo w wyścigach, w których biorą udział samochody z seryjnej produkcji.



fot. G.A. ROSSI

Błyskawiczne tankowanie

Mechanicy w boksach Alfę znani byli z szybkości obsługi. W 22 sekundy potrafili wymienić opony i napełnić zbiornik paliwa. Podczas tych przerw zarzucali na kierowców gumowe płaszcze, które miały chronić ich przed ewentualnym płomieniem lub niechcący rozlewającymi kroplami paliwa. W odróżnieniu od samochodów Ferrari, Alfę potrzebowały częstsze uzupełniania zbiorników, ponieważ wyposażone były w silniki z doładowaniem.

Latający magister

Giuseppe Farina, nazywany powszechnie „Nino”, zdobywając w Monza Grand Prix Włoch i tym samym tytuł mistrza świata, zrealizował swoje marzenie, jakim było odniesienie sukcesu na tym słynnym torze i dopisanie swego nazwiska do „złotej księgi”, obok takich nazwisk jak Campari, Nuvolari, Varzi, Fagioli, Stuck, Rosemayer i Caracciola.

Urodził się w Turynie 30 października 1906 roku. Bardzo wcześnie zaczął się pasjonować samochodami oraz wyścigami. Nino wraz z bratem organizowali sobie tor wyścigowy w ojcowskim zakładzie karoserii na Corso Tortona. Jeździli tam godzinami małym „Temperino”.

Po raz pierwszy Giuseppe uczestniczył w wyścigu jako mechanik swego wuja Pinin Fariny. Za kierownicą oficjalnie zadebiutował natomiast latem 1930 roku w wyścigu górskim rozgrywanym na trasie Aosta – Gran San Bernardo. Prowadzona przez niego Alfa 1500 wypadła jednak z trasy, zaś Farina odniósł poważne obrażenia, które na kilka lat wykluczyły go ze sportu samochodowego.

Mistrzem Włoch został w roku 1937. Podczas tego sezonu uczestniczył w wielu wyścigach, prowadząc różne samochody i wykazując się ogromną determinacją oraz niezwykłą odwagą. Znalazł jednak czas i na to, by skończyć studia. Przyniosło mu to przydomek „latający magister”.

Jego zalety docenił Enzo Ferrari. Powołał Farinę do zespołu Alfy Romeo. W 1938 r., gdy Nuvolari odszedł z Alfey, Nino został pierwszym kierowcą fabryki.

Po drugiej wojnie światowej wrócił do wyścigów. W roku 1950 utworzyli w Alfie zespół „3 F”, nazwany tak od nazwisk zawodników: Farina, Fangio i Fagioli.

Gdy pod koniec sezonu 1951 Alfa Romeo podjęła decyzję o wycofaniu się z wyścigów, odsunął się od sportu samochodowego rozgoryczony, uważając, że jego umiejętności i zasługi nie były nigdy należycie docenione.

Był człowiekiem skromnym. Zbierał znaczki, całe wieczory spędzał wśród klaserów. Stracił życie w wypadku drogowym w roku 1966, kiedy jego Lotus Cortina zderzył się ze słupem.



ALFETTA 158 AND 159 UNBEATABLE AND UNBEATEN

Two cars – the Alfetta 158 and Alfetta 159 – can claim to have carved out a niche in the annals of motor racing. From 1938 to 1951, excluding the period of the War, they demonstrated their absolute invincibility on racing tracks all over the world. No other racing car can claim such an amazing lifespan and, perhaps, has ever completed a season without losing a race. The initial 158 indicated the cylinder capacity (1.5 liters) and the number of cylinders (8). It was designed by Gioacchino Colombo in Modena and its debut also marked the start of the new Alfa Corse sports organization directed by Enzo Ferrari. On August 7 1938, it stormed to a 1-2 victory on the Montenero (Livorno) track. When the war put an abrupt end to racing activities, the Alfetta's and the experimental cars were stashed away in a safe hideout: those slim red racing cars represented a technical wealth of inestimable value. In 1950, the international sports Commission of the F.I.A. organized the first world drivers' championship, a set of races reserved for Formula 1 cars, that is to say with a cylinder capacity of 1500 cm³ with compressor or up to 4500 cm³ without compressor. This was the first time a world title was awarded to the individual drivers. In the past, there had been a constructors' world title, carried off back in 1925 by Alfa Romeo with the P2. 1950 was a year of unequalled success for the Alfetta, with 11 hands-down victories in 11 Grand Prix races, Alfa Romeo carried off the F1 world championship, a triumph celebrated at Monza where Giuseppe Farina was crowned world champion. Juan Manuel Fangio, the Argentine driver of Italian origin, engaged by Alfa Romeo to mark its return to the tracks, was second. In 1951, after substantial improvements, the 158 was re-christened the 159. Its two-stage supercharged engine developed 420 Bhp at 9300 rpm on the block. The Alfetta 159 forged ahead giving excellent proof of its performance on both fast and mixed type circuits and ended its year of racing with a flourish winning the Spanish Grand Prix at Barcelona where it carried off its second world championship with Juan Manuel Fangio at the wheel.





Krakowskie Przedmieście
od strony Bramy Krakowskiej

Plac Zamkowy – dla Warszawy miejsce magiczne, przyciągające zarówno mieszkańców jak i gości odwiedzających miasto. Zamek, kolumna Zygmunta, kamienica Johna. Wszystko jak kiedyś, gdy plac malował Bernardo Belotto o przydomku Canaletto.

Wenecki malarz Warszawy



fol. Maciej Bronarski

Warszawiacy zaanektowali go dawno i zaliczyli do „swoich”, czyli ludzi nierozłącznie związanych z miastem. Pamięta się artyście i to, że zasłużył się stolicy również w wiele lat po swej śmierci. Jego obrazy uwieczniające gmachy, pla-

ce i ulice stały się niezwykle pomocne podczas odbudowy miasta obróconego w gruzy po Powstaniu Warszawskim.

Wnuk i siostrzeniec

Bernardo Belotto musiał zostać malarzem. Fach ten, jak wiele innych, w weneckich mieszczańskich rodzinach był dziedziczny. Bernardo Canal, dziadek Belotta malował dekoracje teatralne. Wuj – Antonio Canal, noszący przydomek Canaletto, był jednym z najsłynniejszych twórców wedut. Bezdzietny malarz na następcę upatrzył sobie syna siostry i przyjął go do pracowni, która zresztą, by podobać liczny zamówieniom, zatrudniała wielu uczniów.

Wenecja połowy XVIII w., choć lata potęgi miała za sobą, była wciąż jednym z najważniejszych miast Europy i już wtedy przyciągała turystów. Pamiątkami z pobytu w Wenecji były dla nich właśnie weduty – obrazy przedstawiające fragment miasta z jego budowlami, ulicami i przechodniami oraz kanałami, po których płynęły statki i gondole.

Siostrzeniec Canala okazał się człowiekiem zdolnym. Jego pierw-

szy znany obraz, przedstawiający wenecki kościół SS. Giovanni e Paolo, powstał w 1740 r. i był już dziełem ukształtowanego malarza, choć twórca miał dopiero 19 lat. Belotto, zwyczajem ówczesnych artystów, podróżował po Włoszech. Był m.in. w Rzymie, Florencji, Turynie i Weronie. Z wypraw przywoził weduty z widokami tych miast. Kierował też pracownią wuja, gdy Antonio Canal wyjechał do Anglii. Z czasem odziedziczył nawet po nim przydomek Canaletto.

Na północ

Włoskich artystów zawsze chętnie zatrudniano w innych krajach, na dworach monarchów i moż-

Canaletto prezentuje swój obraz królowi Stanisławowi Augustowi (fragment Widoku Warszawy od strony Pragi)



fol. Maciej Bronarski

nowładców. Belotto też skusiła zagraniczna propozycja. Młodego, ale już znanego twórcę, ściągnął do Drezna elektor saski i król polski August III. Zaoferował mu stanowisko malarza nadwornego i wysoką pensję. Wyjeżdżając z żoną i malutkim synkiem, artysta miał za ledwie 27 lat. Zapewne nie sądził, że opuszcza Wenecję na zawsze.

W Dreźnie rozwinął się talent Canaletta – malował widoki miasta, a także pobliskiej Pirny i górującej nad nią twierdzy Sonnenstein. Belotto na dworze szybko zrobił karierę. Już za pierwsze weduty otrzymał od króla wysadzaną brylantami złotą tabakierkę i 300 luidorów. Księżniczki saskie były matkami chrzestnymi trzech córek artysty.

Drezno było wówczas znanym ośrodkiem kulturalnym, skupiającym wielu artystów cudzoziemskich, zwłaszcza Włochów. Nic więc dziwnego, że Belotto czuł się tam świetnie, a jego sztuka rozkwitała. Malował dla króla i jego wszechwładnego ministra hr. Henryka Brühla, a także wielu innych klientów, którzy naśladowali monarsze gusty.

Wszystko się zmieniło podczas wojny siedmioletniej. Pruskie wojska Fryderyka II bombardowały Drezno, król uciekł ze stolicy. Canaletto też ją opuścił i znalazł się w Wiedniu na dworze cesarzowej Marii Teresy. Gdy po kilku latach wrócił do Drezna, zastał swój dom zburzony. Zmieniły się też warunki – państwo saskie zubożało, nie żył król August

III ani hrabia Brühl – jego dotychczasowi protektorzy, a dokonania artysty nie znajdowały już takiego uznania jak poprzednio. Zbiedniały i rozgoryczony Canaletto wyjechał więc w 1767 r. z Saksonii.

Nowa ojczyzna

W Warszawie znalazł się niemal przypadkiem. Zatrzymał się tu tylko przejazdem, bo zmierzał do Petersburga. Trafił jednak na dwór króla Stanisława Augusta Poniatowskiego, jednego z najwybitniejszych mecenasów sztuki, gdzie stworzono mu dogodną sytuację materialną i doceniono jego umiejętności. Królewski dwór artystyczny pełny był utalentowanych cudzoziemców, wśród nich Włochów. Pracowali tu malarze Marcello Bacciarelli, rzeźbiarz Jakub Monaldi, architekt Jakub Fontana i Dome-

W ciągu 13 lat pobytu w Polsce Belotto stworzył około siedemdziesięciu obrazów. Najstojniejszym jego dziełem stała się jednak rozpoczęta w 1767 r. i tworzona przez 13 lat seria obrazów do zamkowej galerii królewskiej, umieszczona w sali, która otrzymała nazwę Sali Canaletta.

W warszawskich wedutach osiągnął szczyt swego artystyzmu. Pokazywał nie tylko architekturę miejską – ulice, place, kościoły i magnackie pałace. Malował ludzi, ich wygląd, ubiory, sceny rodzajowe. Tworzył też pejzaże, np. „Widok łąk wilanowskich” i obrazy historyczne, takie jak „Wjazd do Rzymu w roku 1633 królewskiego wysłannika na dwór papieski” oraz „Elekcja Stanisława Augusta”.

Canaletto znalazł w Warszawie nową ojczyznę. Tu do końca życia mieszkał z całą rodziną, pracował z synem Lorenzo, który zgodnie z tradycją uprawiał również zawód malarza. Polskiego prawdopodobnie dobrze się nie nauczył, ale stanisławowski dwór był kosmopolityczny.

Stanisław August wynagradzał go hojnie. Pobory artysty wynosiły 400 dukatów rocznie, ponadto 120 dukatów na ekwipaż, tyleż samo na teatr i 40 na opał. Cieszył się królewską przyjaźnią – w rozmowie z monarchą uwiecznił się na obrazie „Widok ogólny Warszawy od strony Pragi”. Król pokrył też dług po śmierci artysty i zadbał o wdowę po nim oraz trzy córki. ►



fot. Karina Lapińska

Tablica ku czci Canaletta na murach Starego Miasta

nico Merlini. Warszawa rozwijała się, powstawały nowe, wspaniałe budowle.

Pierwszym zadaniem, jakie od króla otrzymał Canaletto, były prace w przebudowywanym Zamku Ujazdowskim. Wykonał je w nietypowej dla siebie technice al fresco.



**Sala Canaletta
w Zamku Królewskim**

Sala w Zamku, zaprojektowana przez Domenico Merliniego specjalnie do ekspozycji obrazów Canaletta, została odtworzona z wielką starannością. Zrekonstruowano boazerię i kunsztowną posadzkę, jedną z najładniejszych w zamkowych wnętrzach. W czerwcu 1983 r. przewieziono tam 23 dzieła, by wmontować je w przygotowane dla nich miejsca. Pracownicy Zamku Królewskiego przed jego otwarciem dokonali kwerendy w dawnych inwentarzach i rachunkach,

odnajdując stare nazwy pomieszczeń. Stwierdzili, że salę, w której umieszczono na zamówienie króla obrazy Canaletta, nazywano niegdyś „przedpokojem senatorskim koło spalenizny” (po pożarze tej części zamku) lub pokojem przed kaplicą. Salą Canaletta nazwano ją dopiero w inwentarzu z 1795 r.

Nazwa ta utrwaliła się, a sala Canaletta należy do najbardziej znanych i lubianych zamkowych komnat.



Widok Warszawy od strony Pragi

Odkryty przez świat

Zespół widoków Canaletta jest dla nas bezcenny – mówił prof. Stanisław Lorentz, dyrektor Muzeum Narodowego, walczący przez lata o odbudowę Zamku Królewskiego, podczas wystawy w 1971 r. – Odtwarza ulice, place i gmachy, ale też ludzi różnych stanów, sceny uliczne, życie miasta. Obrazy te posiadają wysoką wartość artystyczną, co ocenione zostało należycie dopiero w ostatnich czasach. Pokazaliśmy w ciągu ostatnich kilkunastu lat nasz cały zespół obrazów Canaletta, liczący 30 pozycji, na wystawie w Wenecji, Rotterdamie, Londynie, Dreźnie, Wiedniu i Esen, a po kilkanaście obrazów na naszych wystawach milenialnych w Chicago, Filadelfii, Ottawie, Paryżu i Londynie. Krytycy artystyczni określili te wystawy jako niezwykle odkrycie doskonałego malarza wedut, w których widoki miasta i architektury komponują się z krajobrazem i ze sztafażem.

Bernardo Belotto zmarł 17 listopada 1780 r. w wieku 60 lat i został pochowany w kościele Kapucynów przy ulicy Miodowej. W podziemiu kościoła nie ma jednak po jego grobie żadnego śladu – wiele osiemnastowiecznych epitafiów zostało zniszczonych.

Wędrujące obrazy

Interesujące są losy obrazów z sali Canaletta. Cztery z nich zabral do Paryża Napoleon i wróciły do Zamku po Kongresie Wiedeńskim. Po upadku powstania listopadowego 21 widoków Warszawy i Elekcję wywieziono z rozkazu cara Mikołaja I do Rosji, gdzie zdobyły pałac Taurydzki w Petersburgu, a potem pałac w Gatchynie, zaś Elekcja znalazła się w moskiewskim pałacu Aleksandrowskim na Kremlu.

Do Polski wróciły w początku lat dwudziestych. Uratowane z płonącego Zamku podczas oblężenia stolicy w 1939 r., zostały przeniesione do Muzeum Narodowe-

go, skąd wywieźli je Niemcy. W 1946 r. obrazy odnaleziono w Bawarii. Wróciły do Warszawy – do Muzeum Narodowego i Łazienek, a po odbudowie zamku do odtworzonej Sali Canaletta.

Co pewien czas jednak wędrują po świecie. Do czerwca tego roku gościły w rodzinnym mieście Bernardo Belotto. Były prezentowane w weneckim Muzeum Corner. Następnie przedstawiono je w Stanach Zjednoczonych. Wystawę Canaletta można było obejrzeć w Museum of Fine Arts w Houston.

W Warszawie zaś artystę upamiętnia ufundowana przez władze stolicy brązowa tablica z wizerunkiem Canaletta i napisem sławiącym jego zasługi. Umieszczono ją na murach obronnych Starego Miasta, w miejscu, z którego rozciąga się widok na plac Zamkowy utrwalony na obrazach weneckiego mistrza. ❀

*Anna Borsukiewicz
reprodukcje: Zamek Królewski
w Warszawie – archiwum*



Alfa **147**. Wyostrz zmysły.



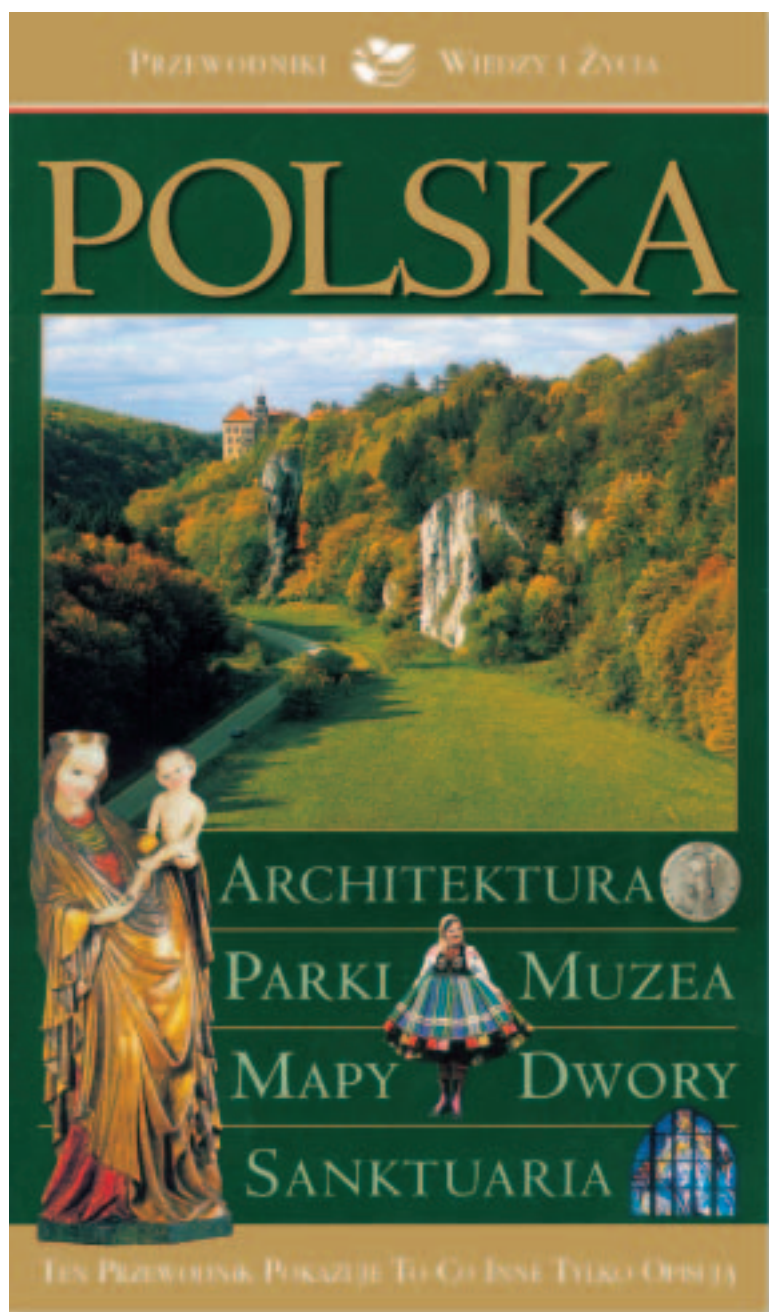
Pełna moc silnika Alfa Romeo, teraz także w wersji diesel Unijet z turbodoładowaniem i systemem common rail. Jednostka o pojemności 1.9 litra i mocy 115 KM – z turbosprężarką Garrett o zmiennej geometrii i systemem bezpośredniego wtrysku – oznacza

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



W Polskę jedziemy

Najlepiej z nowym przewodnikiem Wiedzy i Życia. To albumowe wydanie, zawierające nie tylko informacje o najciekawszych miejscach w naszym kraju, ale również ich fotografie i rysunki, już swoją formą zachęca do podróży. Pozwala je zaplanować, a potem zaś powinno towarzyszyć w wycieczkach. Świetny upominek świąteczny dla każdego turysty.

Jak pachnie bawełna...



zastanawia się Giorgio Armani. Na pewno latem, świeżością i cytrusami. Nowy zapach WHITE w wersji męskiej i damskiej, ubrany w ascetyczny, „bawełniany” flakon zawiera między innymi bergamotkę, cytrynę, mandarynkę i piżmo. Polecany dla modnych minimalistów.



Czwartki z organami

Okazja dla melomanów. W każdy pierwszy czwartek miesiąca o godz. 19 w warszawskim kościele p.w. świętych apostołów Piotra i Pawła przy ul. Emilii Plater (róg Nowogrodzkiej) odbywają się koncerty muzyki organowej – polskiej i obcej, znanej i mniej znanej, organizowane przez Fundację Artibus. Na organach, zbudowanych przez mającą ponad 100-letnią tradycję firmę Kamińskich, gra młody, niezwykle wysoko oceniany muzyk Jan Szypowski. Muzyczne wrażenia z koncertów pomoże przedłużyć płyta nagrana przez Jana Szypowskiego.



Komplet dla narciarza

Narty, wiązania, buty – to najważniejsze elementy narciarskiego wyposażenia, mające decydujący wpływ na bezpieczeństwo i wygodę jazdy. Najlepiej zaś spełniają swoją rolę, gdy są jedną, współpracującą całością.

Z takiego założenia wyszedł znany austriacki producent sprzętu narciarskiego, firma Atomic, oferując system Tritech. Narty, wiązania i buty są dobrane tak, by stanowiły harmonijnie pracujące składniki systemu. Sprzęt można wybrać w zależności od umiejętności i preferowanego stylu jazdy. Np. jeśli decydujemy się na narty Beta Race 9.12 z kategorii slalom carver dla zaawansowanego amatora, producent zaleca zakup wiązań Race 310 (o skali wypięć 3-10) i specjalny but slalomowy o nazwie Beta Race

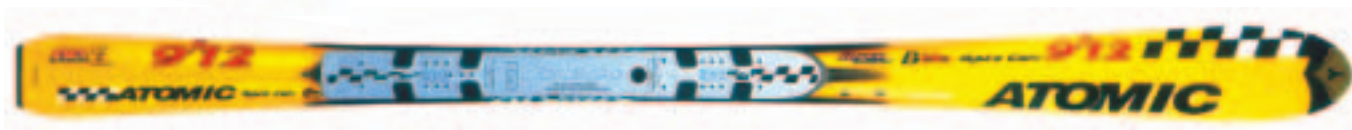
9.50 (czyli o sztywności „9” i wysokości piętki 50 mm). Komplet można uzupełnić o aluminiowe kije Beta Race w pasującym do całości żółtym kolorze.



Na najważniejszą noc...

... czyli tę sylwestrową, gdy będziemy wchodzić w rok o niezwyklej zapisie: 2002, panie powinny się przystroić równie niezwykle. Najlepiej w brylanty, które dodają blasku damskiej urodzie. Firma Jubilerska W. Kruk proponuje komplety biżuterii z białego złota bogato wysadzone brylantami o wysokiej klasie czystości i barwy.

Komplety składają się z naszyjnika, bransoletki, pierścionka i kolczyków. W skromniejszym jest 255 brylantów, bogatszy ma ich aż 562. Ich awangardowa linia łączy w sobie nowoczesność z wyrafinowanym, precyzyjnym jubilerstwem. Komplety z kolekcji „Kruk Fashion” dostępne są jedynie w wybranych salonach sieci jubilerskiej W. Kruk oraz na specjalne zamówienie.



Ikarowe Alfy

w Zamościu

Członkowie Internetowego Klubu Alfa Romeo IKAR kontaktują się często, ale poprzez internetowe łącza. Osobiście spotykają się na zlotach.



Zamość – pogodny, jesienny weekend. Do miasta z różnych stron przybywają Alfę Romeo. Z charakterystycznym gangiem silnika bokser na plac wjeżdża czerwona Alfasud. Podróż spod Wrocławia tym za- bytkiem zajęła Pawłowi i Marcinowi osiem godzin; Andrzej swą potężną Alfą 155 V6 dotarł z Gdańska zapewne w krótszym czasie. Witają się członkowie klubu z Krakowa, Łodzi i Warszawy. Zlot, organizowany dwa-trzy razy

w roku, jest dla nich jedyną okazją do spotkania.

Wieczorem kilkadziesiąt klubowych Alfa Romeo stoi w równym rzędzie, a ich właściciele dyskutują przy ognisku. Takie rozmowy mo-

gą trwać bez końca. Wraca się do tematów internetowej listy dyskusyjnej, podejmuje zaczęte kiedyś spory. Co pewien czas podjeżdża kolejna, ciemna, ale połyskująca w świetle ognia, klinowata sylwetka, cichnie silnik. Nazajutrz rano – rajd. Do późna w nocy siedzimy przy żarzących się polanach, choć już za kilka godzin będziemy rywalizowali o ułamki sekund na próbach.

W słoneczne, sobotnie przedpołudnie Alfę wzbudza ją sensację na pięknym, zamojskim rynku. To serce stare-



go miasta. Obowiązuje tu absolutny zakaz wjazdu. Ale nie dla nas. Członkowie klubu najpierw urządzili pod eskortą policji pokazową paradę wzdłuż pięcioboku bastionów okalających miasto, a teraz prezentują swoje pojazdy przed schodami Ratusza.

Jest na co popatrzeć. Nieczęsto widywana 164 Quadrifoglio Verde, najmocniejsza seryjnie produkowana Alfa, kilka nowych 147, szereg samochodów z rewelacyjnymi silnikami V6. Także w każdej, skromnej 33 czy 145 można się dopatrzeć jakiegoś detalu czy dyskretnego dodatku, świadczącego o prawdziwym zamiłowaniu właściciela.

Nie przez przypadek członkowie klubu, zafascynowani włoską motoryzacją, na miejsce swojego spotkania wybrali Zamość. Tuższe stare miasto, wraz z całym układem XVI-wiecznych fortyfikacji, jest wybitnym dziełem wło-

w głąb wychodzących z rynku uliczek, widzi się bramy bastionów, niczym w niezwyklej, słonecznej Sabbionecie.

Prezentacja dobiega końca. Karty drogowe rozdane, szefowie Automobilklubu Zamojskiego wypuszczają zawodników na trasę rajdu. I oto ci, którzy wcześniej rano ścierali z karoserii niewidoczne pyłki, teraz bez litości drą opony w ciasnych slalomach. Na długich prostych dają kibicom posłuchać brzmienia rasowych silników, osiągających najwyższe obroty, wyrażone liczbą 7000.

czorem III Ogólnopolski Rajd Alfistów jest zakończony. Ogłoszenie wyników, uroczyste rozdanie nagród są jednak tylko wstępem do prawdziwej zabawy. Dopiero to drugie nocne ognisko, gdy nie trzeba już zachowywać sił na rajd i myśleć o taktyce, pokazuje siłę pasji i temperament, łączące członków klubu. Marcin z Zamościa, gospodarz i organizator imprezy, ma teraz przed oczami efekt swojego kilkumiesięcznego wysiłku.

Piąty zlot wszyscy uczestnicy będą długo pamiętać. A niebawem, w styczniu odbędzie się szó-



Zwycięzcy rajdu:
Magdalena Wróblewska
i Maciej Biegański oraz
zdobywca II miejsca
Paweł Krupa

Uczestnicy zlotu
i ich Alfę



skich architektów okresu manieryzmu. Jego regularna forma przypomina układ takich miast, jak Lukka czy Padwa, a patrząc

Trasa rajdu jest przepiękna – złota jesień, kręte drogi Roztoczańskiego Parku Narodowego, przejazd przez Puszcę Solską. Wie-

ste spotkanie, w Warszawie, połączone z rajdem zimowym. ❀

Grzegorz Grątkowski
www.cuoresportivo.pl

Alfiści na manewrach

Była to nietypowa zbiórka. Na placu apelowym Wyższej Szkoły Oficerskiej imienia Stefana Czarnieckiego w Poznaniu w szeregach stały samochody Alfa Romeo i ich właściciele.



Ryszard Dudziak,
komandor zlotu
i płk Zygmunt Maciejny,
szef sztabu zlotu

Zjechali tu na imprezę nie-zwykłą – Wielkie Manewry Alfy. Pomysł ich zorganizowania powstał w Klubie Alfa Romeo Poznań, a jego realizacja stała się możliwa dzięki życzliwości i zaangażowaniu gen. Krzysztofa Pajewskiego – komendanta-rektora, który objął honorowy patronat nad imprezą i przez cały czas w niej uczestniczył. W przygotowanie i przeprowadzenie manewrów włączyli się wykładowcy szkoły, a nawet jej studenci.

Związki szkoły z Alfą Romeo i klubem miłośników tej marki są zresztą silne na co dzień. Alfistami są zarówno rektor Pajewski, jak i dziekan płk Zygmunt Maciejny. Fiatami i Alfami Romeo jeździ większość kadry, a serwisuje je Pol-Car, największy poznański dealer tych marek.

– Szkoła wielokrotnie pomagała nam w przygotowywaniu imprez – mówi Ryszard Dudziak, prezes klubu i komandor zlotu, ale tym razem zaangażowała się jak nigdy

dotąd. Rzeczywiście – Alfiści, zarówno poznańscy i wielkopolscy, jak przybyli z różnych stron kraju – Wrocławia, Częstochowy, Łodzi i Jeleniej Góry – uczestniczyli w zajęciach i konkurencjach zupełnie odmiennych niż na zwykłych imprezach samochodowych.

W manewrach wzięli udział nie tylko Alfiści, ale również ich rodziny, włącznie z dziećmi. Wszyscy zwiedzali Muzeum Broni Pancernej. Kustosz, kpt. Tomasz Ogrodniczuk prezentował czołgi, transportery opancerzone i działa samobieżne – niektóre prawdziwe unikaty, jak np. lekki czołg T70, jedyny zachowany w Polsce, czy ogromny czołg JS3 o pancerzu grubości 23 cm. Najmłodszych zafascynował „Rudy” – czołg z filmu „Czterej pancerni i pies”.

Równie ciekawe było zwiedzanie Zakładu Techniki Bojowej, gdzie podziw wzbudziły trenażery – urządzenia, na których podchorążowie opanowują czynności dowódcy, kierowcy i działonowego

zanim zasiądą w prawdziwym czołgu. Zaglądano wszędzie – do Izby Tradycji, sal sportowych, magazynu broni, a nawet pomieszczeń, gdzie mieszkają studenci.

Główna część imprezy odbyła się na poligonie w Biedrusku. Uczestnicy zlotu mogli tu poznać warunki żołnierskiego życia. Zostali zakwaterowani w zbiorowych salach, spali na żelaznych łózkach, jedli w żołnierskiej stołówce.

Również zawody, w których współzawodniczyli Alfiści były od-

wodą po wiszącym linowym moście, rzucali granatami, strzelali. Przebrani w czarne, pancerniackie kombinezony jeździli bojowymi wozami po pełnej wertepów czołgowej drodze. Na koniec zaś podziwiali pokazy sprawności sprzętu wojskowego przygotowane przez dowódców i słuchaczy szkoły im. Czarnieckiego.

Dla Alfistów była to wspaniała przygoda, a przy tym okazja do zawarcia znajomości i nawet przyjaźni zawiązanych w „bojowych



Członkowie zlotu na zbiórce

mienne niż na większości zlotów. Zostawili swe piękne limuzyny i, podzieleni na sześć drużyn, przesiadli się do wojskowych samochodów, którymi pokonywali poligonowe drogi. Rywalizowali na torze przeszkód, przeprawiali się nad

warunkach”. Był też czas na typowe klubowe zajęcia – nocne rozmowy, oczywiście o ukochanych samochodach, czyli Alfach, plany spotkań i kolejnych imprez. ❀

Anna Borsukiewicz
zdjęcia: Jerzy Koziarkiewicz

Najbliższe imprezy Klubu „Alfisti” Poznań

12.01.2002 r. Akademia Bezpiecznej Jazdy – Tor Poznań
16.02.2002 r. Bal Alfistów
19-26.04.2002 r. „Druga odsłona Alfy” – wycieczka do Neapolu

Najpiękniejsza

Wśród samochodów uczestniczących z zlotie największe zainteresowanie wzbudzała czerwona Alfa Romeo Spider Veloce z 1976 roku. Jej właściciel, Maciej Witowski z Częstochowy,



raz po raz otwierał maskę, by zaprezentować 2-litrowy silnik, pokazywał zdjęcia dokumentujące poszczególne etapy restauracji auta, opowiadał, w jaki sposób samochód trafił w jego ręce.

Zabytkowymi samochodami Maciej Witowski interesuje się od dawna. Poszukiwał słynnego model Duetto, ale poprzez internet natrafił w Niemczech na spidera. – Auto było w stanie fatalnym – mówi. – Mimo to zdecydowałem się na nie, tym bardziej, że z kupnem części nie ma teraz kłopotów.

Teraz Maciej Witowski startuje Spiderem w rajdach starych samochodów. Na części trasy towarzyszył też wiosną słynnej wyprawie Alfa Romeo Tour 2001, podczas której 16 zabytkowych Alf z Włoch przemierzało nasz kraj.

Na poligonie

Kolejka górską wysiada – tak określił emocje związane z jazdą transporterem po czołgowej drodze 15-letni Dawid z Bogatyni. Przejazd nim zrobił też ogromne wrażenie na rodzeństwie – Małgorzacie i Michale Lisakach z Wrześni. – Naszą żółtą Alfą 145 uczestniczyliśmy już w klubowych imprezach, ale ta jest

całkiem odmienna i długo będziemy ją pamiętać – mówią. Umiejętności potrzebne do prowadzenia samochodu były tym razem zupełnie nieprzydatne – podsumowywał zadania na poligonie Edmund Cichy z Poznania. – Najważniejsze, że udało nam się wykonać cały program, a na linowej przeprawie osiągnęłam trzeci czas – dodała pani Maria Cicha.

Tor przeszkód



Back Forward Stop Refresh Home Favorites History Search AutoFill Larger Smaller Print Mail Preferences

Address: http://www.ferrari.com/cgi-bin/fworld.dll/ferrariworld/scripts/gi/cars_oggi.jsp

Live Home Page Apple Computer Apple Support Apple Store Microsoft MacTopia MSN Office 1

Favorites History Search Page Holder



Na stronie Czarnego końa



Miłośnicy Alfa Romeo interesują się też zwykle konkurencyjnymi markami samochodów. Jedną z najważniejszych oczywiście jest Ferrari.

Wspaniałe maszyny, oznaczone symbolem czarnego konia, są, podobnie jak Alfa, symbolem ducha sportu motorowego. Łączą w sobie perfekcję wykonania z eleganckimi i agresywnymi liniami wozów sportowych. Informacje na ich temat można znaleźć na internetowej stronie producenta z Modeny pod adresem www.ferrari.com.

Skarbnica wiedzy

Wędrowanie po stronie nie powinno sprawiać kłopotów nawet niezbyt sprawnym internautom, pod warunkiem, że znają język włoski lub angielski. W górnej części okna znajduje się menu, które umożliwia przeniesienie się do róż-

nych działów. Niżej przedstawione są odnośniki do najświeższych informacji dotyczących Ferrari, a także krótkie opisy poszczególnych działów witryny.

Każdy punkt menu podzielony jest na kilka dodatkowych. Wystarczy najechać myszką na nazwę konkretnego działu, a po chwili ukaże nam się kilka poddziałów.

Dział „Press Office” obfituje w wiadomości ze świata Ferrari. Najczęściej są to informacje sportowe, ale można tu także znaleźć ciekawostki, np. o sławnych właścicielach tych samochodów. Dział zawiera również archiwum newsów, które były na stronie. Pozwala też zagłosować na najlepszych kierowców Formuły 1.

Witryna przedstawia relacje i wyniki z mistrzostw Formuły 1, Grand Prix Ferrari, a także dane dotyczące wyścigów historycznych modeli tej marki.

Dla tych, którzy szukają informacji o zwykłych, czyli dopuszczonych do ruchu drogowego, pojazdach koncernu z Modeny przygotowano dwa działy: Today i Yesterday. Pierwszy prezentuje samochody obecnie produkowane. Przedstawia wybór modeli z silnikami 12- i 8-cylindrowymi. Opisy każdego z aut zostały zilustrowane fotografiami i rysunkami studyjnymi. Możemy nawet posłuchać, jak pracują silniki samochodów.

Dział Yesterday to istna skarbnica wiedzy o dawnych wozach

Ferrari. Ich kolekcja zaczyna się od modelu 159 (1947 r.), a kończy na 355F1 powstałym w 1997 r. Autorzy strony zamieścili zarówno dane techniczne poszczególnych modeli, jak i ich zdjęcia.

Multimedia

Oficjalna strona Ferrari oferuje też sporo materiałów, które internauta może ściągnąć do swojego komputera. Są tu np. wygaszacze ekranu specjalnie przygotowane z okazji każdego Grand Prix Formuły 1. Z myślą o wielbicielach tematu Ferrari zaprojektowano też tzw. tapety na pulpit, przedstawiające bolidy F1 na różnych torach wyścigowych.

Oprócz tego, w dziale Download znajdziemy obszerną galerię zdjęć, a także pliki wideo i audio z samochodami Ferrari w roli głównej. Wielbiciele tej marki na pew-

no skorzystają z możliwości wysłania przez e-mail specjalnych kartek pocztowych.

Miłośnicy Ferrari mogą też sprawdzić swą wiedzę i umiejętności w grach komputerowych. Dla techników-amatorów przygotowano specjalną grę, polegającą na zmontowaniu w jak najkrótszym czasie silnika V8. Jest to zadanie niełatwe, choć prawdziwym znawcom tematu nie powinno sprawiać wielu trudności. Wadą gry jest to, że została napisana w programie Flash. Przy słabym połączeniu internetowym może się więc bardzo długo wgrzywać w pamięć komputera.

Drugą grą jest test z wiedzy o wyścigach Formuły 1. Uczestnicy muszą w jak najkrótszym czasie odpowiedzieć na 25 pytań, a są one trudne i często dotyczą szczegółowych przepisów F1.



Życie i styl

Na stronie Ferrari można znaleźć wiadomości nie tylko związane ze sportem. Dział „Life & Style” podaje informacje dotyczące turystyki i mody. Można się tam dowiedzieć, gdzie warto pojechać, jakie odwiedzić restauracje, a nawet poznać ciekawe przepisy kulinarne i ćwiczenia poprawiające kondycję fizyczną.

Warto też wybrać się na zakupy do sklepu Ferrari. Znajdziemy tu wszystko o czym marzy każdy wielbiciel „Czarnego rumaka” – zarówno firmowe koszulki i czapeczki, miniatury modelei samochodów, jak i perfumy, krawaty, a także książki i albumy. Jest nawet oryginalna kierownica do gier komputerowych.

Poprzez internet można zostać również członkiem klubu Ferrari. Przynależność do stowarzyszenia jest jednak płatna, kosztuje 25 euro (można płacić kartami Visa lub Mastercard). Jego członkowie mogą brać udział w rozmowach na żywo z innymi fanami, przeglądać specjalnie dla nich przygotowane zdjęcia, otrzymują też listy z nowościami ze światka Ferrari. ❀

Paweł Kozierekiewicz





W następnym numerze:

- GTA i nowa Alfa 156
- Wystawa Alfa Romeo w Muzeum Nauk w Londynie
- Prezentacja sezonu wyścigowego 2002
- Metale lekkie w konstrukcji samochodów Alfa Romeo

WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

ADF AUTO Sp. z o.o.

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

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

PHU AUTEX

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. Puszkińska 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. Popieluski 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

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.autoserwis.com.pl
e-mail: F75249@dealer.fiat.pl

Alfa Romeo w Polsce

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

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 ŚLĄSKIE

FIAT AUTO POLAND

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

LETA Sp. z o.o.

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

POLMOZBYT K-CE Sp. z o.o.

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

P.H.U. GANINEX, A. Gazda

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

TFA Poland Sp. z o.o.

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

ZUH EUROMOT Sp. z o.o.

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

WOJEWÓDZTWO 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 WIELKOPOLSKIE

PM AUTO-SERVICE-RONDO

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

LEMACAR

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

PIL-CAR Sp. z o.o.

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

PM POL-CAR Sp. z o.o.

ul. Gorzysława 9
tel. (0-61) 873 21 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 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-DIUG

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

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 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 Alfa Romeo na świecie

AFRYKA POŁUDNIOWA

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

ARGENTYNA

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

AUSTRALIA

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

AUSTRIA

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

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

BELGIA

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

DANIA

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

FINLANDIA

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

FRANCJA

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

GRECJA

ALFA CLUB RODI
VIA KOKOTRONI 16 - 85100 RODI - ELLAS
TEL. 0030-241-77604
Fax 0030-241-23080

HISZPANIA

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

HOLANDIA

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

IRLANDIA

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

ISLANDIA

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

IZRAEL

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

JAPONIA

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

KANADA

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

KENIA

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

LUKSEMBURG

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

MALEZJA

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

MALTA

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

NIEMCY

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

NORWEGIA

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

NOWA ZELANDIA

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

POLSKA

MIA GIULIA
ALFA ROMEO KLUB WROCŁAW
UL. KARKONOSKA 45
53 - 015 WROCŁAW
TEL. 48-71-339 93 33
TI AMO ALFA CLUB
UL. PUZSKINA 50
92 - 516 ŁÓDŹ
TEL. 48-42-649 22 23
KLUB ALFISTÓW - POZNAŃ
UL. GORZYSŁAWA 9
61 - 057 POZNAŃ
TEL. 48-61-876 81 87
INTERNETOWY KLUB ALFY ROMEO „IKAR”
WWW.CUORESPORTIVO.PL

SZWAJCARIA

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



CLUB ALFA ROMEO

TAZIO NUVOLARI

POSTFACH 20 - 8866 ZIEGELBRÜCKE - GL SVIZZERA
TEL. 055-6173372 - 079-6349612

ALFA ROMEO CLUB TURGOVIA

POSTFACH 20 - 8500 FRAUENFELD

ALFA ROMEO CLUB SCHWEIZ

POSTFACH 5454 BELLIKON AG
TEL. 057317265 BURKARD SILVA

SOCI ALFA VECCE 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

RIEV. 12B

21746 MALMO SWEDEN

CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

PETER SODERLUNG

FOLKUNGAGATAN 134

S-116 STOCKHOLM-SWEDEN

TEL. 46-8-640.4686

TURCJA

ALFA CLUB

MESRUTTIYET CAD. NO. 135 ODAKULE IS

MRK. KAT. 18

TEPEBASY - ISTANBUL (TURKEY)

TEL. 0090-212-2456767

FAX. 0090-212-2516133

URUGWAJ

ALFA CLUB

EDIL HUGO PRATTO 2325 - MONTEVIDEO

USA

ALFA ROMEO OWNERS OF SOUTHERN CALIFORNIA

P.O. Box 3621

NORTHBRIDGE CA 91394

TEL. 818-7600189

FAX 818-7668569

ALFA ROMEO OWNERS CLUB NATIONAL OFFICE

2468 GUM TREE LANE

FALLBROOK - CAL. 92028

ORANGE COUNTY CHAPTER

19701 PHOENIX LANE

HUNTINGTON BEACH - CAL. 92028

AROC OF CENTRAL CALIFORNIA

1128 PALOMINO ROAD

SANTA BARBARA - CA 93108

TEL. 805-6825744

AROC OF NO. CALIFORNIA

1116 18TH STREET

SACRAMENTO - CAL. 95814

ALFA CLUB OF COLORADO

4255 S. OLIVE ST.

DENVER - COLORADO 80237

FLORIDA FIRST COAST

ALFA ROMEO CLUB

65 SEASIDE CAPERS DR.

ST. AUGUSTINE - FLORIDA 32084

CENTRAL FLORIDA CHAPTER

1741 MOHAWK TRAIL

MAITLAND - FLORIDA 32751

ALFA ROMEO CLUB

OF CENTRAL FLORIDA

3012 ARDSLEY DR.

ORLANDO - FLORIDA 32804

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

ALFA ROMEO CLUB OF SOUTH FLORIDA

Box 1317 - LAKE WORTH - FLORIDA 33460

FLORIDA ALFA CLUB

1410 PINEAPPLE LANE

CLEARWATER - FLORIDA 34619

ALFA ROMEO OWNERS CLUB

OF ATLANTA

2203 RIVER WOODS WAY (TOM NORMAN)

WOODSTOCK - GA 30188-5913 USA

TEL. 770-924-6674

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

CHICAGO CHAPTER

631 RAVINE AVENUE

LAKE BLUFF - ILLINOIS 60044

IL SUPER REGISTER

501 IRVING AVENUE

HILLSIDE - ILLINOIS 60162

KENTUCKY ALFA ROMEO SOCIETY

Box 115 - EASTWOOD - KENTUCKY 40018

NORTH AMERICAN JUNIOR

ZAGATO REGISTER

8191 - BRETON CIRCLE

FORT MEYERS, FLORIDA 33912 - 4652

TEL./FAX 941-768-9384

E-MAIL: FERNANDO.DI@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@ACSU.BUFFALO.EDU

NORTH AMERICAN AROC

6308 LAKEWAY DRIVE

RALEIGH - N.C. 27612

MID ATLANTIC AROC

4003 CHAPEL HILL ROAD

DUTHAM - N.C. 27707

BUCKEYE AROC

281 E. HIGH STREET

OSTRANDER - OHIO 43061

NORTHEASTERN

OHIO CHAPTER

15001 SCHREIBER ROAD

CLEVELAND - OHIO 44137

OHIO VALLEY ALFA ROMEO

OWNERS CLUB

705 MAPLE RIDGE DRIVE

NILFORD - OHIO 45060

AROC OF OKLAHOMA

1933 S.BOSTON, STUDIO C

TULSA - OKLAHOMA 74119

ALFA ROMEO OWNERS OREGON

5115 SW RICHENBERG CT.

PORTLAND - OREGON 97201CENTRAL PENNSYLVANIA AROC

736 S.PINE ST. - YORK - PA 17403

DELAWARE VALLEY AROC

3420 AQUETONG ROAD

DOYLESTOWN - PA. 18901

ALFA OWNERS

OF NEW ENGLAND

21 MADISON AVE. - BEVERLY, M.A.

01915-3548

TEL. 508-921126

AL.F.A. (TENNESSEE)

2711 AICKLEN AVE.

NASHVILLE - TENNESSEE 37212

SCUDERIA ALFA ROMEO

935 PARK WIND DR.

KATY - TEXAS 77450

TEL. 281-856-3156

FAX. 281-856-3766

E-MAIL: BKABINE@WYMAN.COM

TEXAS HILL COUNTRY AROC

P.O. Box 523

ALPINE - TEXAS 79831 - U.S.A.

NORTHWEST

ALFA ROMEO CLUB

GEORGES HEBRANT-PRESIDENT

6730 150TH AVENUE N.E.

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

TEL./FAX.425-881-0705

E-MAIL: GHEBRANT@GTE.NET

6C 2500 - 8C 2900 REGISTER

1703 PARKSIDE EAST

SEATTLE, WASHINGTON 98112

CAPITAL CHAPTER

1206 MEADOW GREEN LANE

MCLEAN VA

AROC OF WISCONSIN

W141 N6672 MEMORY ROAD

MEMONONIE FALLS, WISCONSIN 53051 U.S.A.

TEL. 441-252-3750

E-MAIL: ALFAMAN@EXECPC.COM

2000&2600 REGISTER U.S.A.

Rte. 1, Box 111, Zagato Lane

ANIWA - WISCONSIN 54408

ALFA ROMEO

OWNERS CLNB

10 RASKIN ROAD

MORRISTOWN NJ 07960

TEL. 1-973-275-9338

FAX. 1-973-285-9343

WIELKA BRYTANIA

ALFA ROMEO OWNER CLUB LTD.

97 HIGH STREET

LINTON, CAMBRIDGE CB1 6JT

TEL. 0223-894300

WŁOCHY

REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

(RIAR) PRESSO ALFA ROMEO

CENTRO DIREZ.LE - 20020 ARESE (MI)

SCUDERIA DEL PORTELLO

PRESSO ALFA ROMEO

CENTRO DIREZIONALE - 20020 ARESE (MI)

INTERNET: WWW.SCUDERIADELPORTELLO.ORG

E-MAIL: INFO@SCUDERIADELPORTELLO.ORG

AMICI DELL'ALFA ROMEO

"CARLO CHITI"

Via LUCIO CORNELIO SILLA 156/D

20153 MILANO - TEL. 02/3580090

DUETTO CLUB ITALIA

V.le EDOARDO JENNER 136 - 00151

ROMA TEL. 06-53270512 - FAX 06-53277623

INTERNET: WWW.duettoclub.it

E-MAIL: duetto@duettoclub.it

ALFASPECIAL ITALIA A.S.

HISTORIC OWNERS TEAM

Via ELVIRA MINISCALCHI 31 - 37139 VERONA

TEL. 0337/481525-5582935

FAX 045/8548049-8520906

TEL/FAX SEZ.-LOMBARDIA 02/2440071

ALFA BLUE TEAM

Via DONIZETTI, 24 - 20122 MILANO

TEL. 02-5461155 - FAX 02/55181329

CLUB ALFA ROMEO SPIDER (CARS)

Via GONCIA 2A - 18100 NOVARA

TEL. 0321-692501

REGISTRO INTERNAZIONALE

TOURING SUPERLEGGERA

Via MILANO, 130

21042 CARONNO PERTUSELLA (VA)

TEL. 02/9650767

ALESSANDRIA ALFA ROMEO CLUB

Via VINCENZO CAPRIOLO 10

15100 ALESSANDRIA - TEL. 0131/218679

CLUB ALFA ROMEO

AUTO STORICHE GROSSETO

Via CANADA 38 - 58100 GROSSETO

TEL. 0564-454017

ALBACAR CLUB ALFA ROMEO MONTICHIARI

Via O. ROMERO 43

25018 MONTICHIARI (BS)

TEL. 030-9961399

ALFA CLUB BERLINE

CAS. POST. N. 6 - 37060 SONA (VR)

TEL. 0338/9128644

CLUB ALFA ROMEO STORICHE

TEL. 0368/3531971

CLUB ALFETTA GTV E ALFA 75

Via LAGO DI ALBANO 26

06034 FOLOGNO (PG) - TEL. 0742-320642

GIULIETTA CLUB

Via FERRARESE 65 - 40128 BOLOGNA

TEL. 0337-576625 / 051-564500

FAX 051/390986

CLUB ALFA ROMEO ROVIGO

C/O HOTEL CRISTALLO

VIALE PORTA ADIGE 1 - 45100 ROVIGO

Dla **Alfy** i Alfistów

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

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

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



5915902
Torba sportowa
252 zł



5915640/38/39
Etui na klucze
ciemnoszare 113 zł
czerwone 113 zł
brązowe 113 zł

5915886/87/88
Koszulka polo
M 133 zł
L 133 zł
XL 133 zł



5915896
Długopis
275 zł



5911254
Łańcuchy śniegowe
214 zł



5901471 Bagażnik na narty 323 zł



5901408 Siatka unieruchamiająca bagaż 113 zł

**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

Jet set

www.alfaromeo.com.pl



Alfa 166.



Witamy na pokładzie Alfy 166. Przestrzeń podporządkowana przyjemności kierowcy: ergonomiczne kształty, wyciszona kabina. Sześciobiegowa skrzynia biegów w standardzie. Cztery wersje silnikowe: jednostki benzynowe - 4 lub 6-cylindrowe, o mocy od 150 do 220 KM - lub pięciocylindrowy turbodiesel z bezpośrednim wtryskiem. Najwyższy poziom aktywnych zabezpieczeń: ABS, TCS dla uniknięcia poślizgu kół napędzanych, VDC dla lepszej stabilności w ekstremalnych sytuacjach.



Quadrifoglio