



Numer 7 • Rok 2 • Luty 2002 • Dwumiesięcznik

Powrót **GTA** i nowa **Alfa 156**



Włoska przygoda
Jerzego Stuhra

Tajniki
wyścigowej **Alfy**

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



Alfa 156 tuż, tuż...

Zbliża się najradośniejsza pora roku – wiosna. Jej nadejście to okres budzenia się do życia przyrody, rozkwitu pąków drzew i kwiatów, pierwszego poddmuchu wiosennego powietrza. To również najlepszy czas na podejmowanie nowych wyzwań i przedsięwzięć.

Nic więc dziwnego, że Alfa Romeo właśnie tę porę roku wybrała na prezentację swych nowości. Klasyczne piękno, dynamiczna sylwetka, sportowa moc – to atrybuty samochodów Alfa Romeo idealnie komponujące się z pierwszymi przebytymi wiosny. A tegoroczna wiosna bez wątpienia upłynie pod znakiem Alfę 156. W kwietniu na polski rynek trafi jej najnowsze wydanie. Jednocześnie swą premierę będzie miała naj-

mocniejsza wersja, oznaczona literami GTA.

U wszystkich miłośników motoryzacji, a szczególnie marki Alfa Romeo, skrót ten od kilkunastu lat budzi dreszcz prawdziwej emocji.

Po raz pierwszy oznaczenie GTA pojawiło się w połowie lat sześćdziesiątych w wyścigowej wersji modelu Giulia i od tego momentu stało

się symbolem sportowych sukcesów Alfę. Teraz samemu będzie można zasiąść za kierownicą 250-konnego Grande Turismo Alleggerita.

Dla osób, które nad zapierające dech w piersiach osiągi GTA przedkładają ekskluzywny komfort klasycznego modelu 156, firma zaprezentuje (również w kwietniu) jego drugą generację. Po czterech latach produkcji nadszedł czas na odmłodzenie przebojowej Alfę. Wizualnie się nie zmieniła. Jej piękna sylwetka kryje jednak nowe rozwiązania techniczne, dzięki którym auto ma lepsze osiągi, zapewnia większe bezpieczeństwo aktywne i bierne, jest lepiej wyposażone, a najwyższej jakości materiały wykończeniowe tworzą komfortowy klimat kabiny pasażerskiej.

Nowa Alfa 156, podobnie jak i dotychczas produkowany model oraz jej młodsza siostra – 147, są sprzedawane ze standardową, dwuletnią gwarancją. Wewnątrz numeru znajdziecie Państwo kupon pocztowy, za pomocą którego możecie Państwo uaktualnić swoje dane pocztowe, zamówić broszurę o wybranym modelu lub polecić il Quadrifoglio swoim znajomym.

Z przyjemnością pragnę podkreślić, że z każdym miesiącem powiększa się grupa i aktywność fanów marki, zrzeszonych w polskich Klubach Miłośników i Użytkowników Alfa Romeo. Zwiększy się także liczba samych Klubów. Witamy w Rodzinie.

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



SATIZ



il Quadrifoglio nr 7
Luty 2002

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

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
ALFA 156 I ALFA GTA – CHWILE CHWAŁY	8
WŁOSKA PRZYGODA JERZEGO STUHRA	20
TAJNIKI PUCHAROWEJ ALFY	24
NA TORACH PRZED NOWYM SEZONEM	28
LEGENDA ALFY ROMEO W LONDYNIE	30
NIE TYLKO LEKKOŚĆ	36
PARYŻ – SEKRETNY UROK HISTORYCZNEGO MIASTA	40
ALFY I JAZZ W ORVIETO	48
W MUZEACH POLSKICH I WŁOSKICH	52
NOWA STRONA INTERNETOWA ALFA ROMEO	54
WYDARZENIA W POLSKICH KLUBACH ALFISTÓW	58
SALONY ALFA ROMEO w Polsce	60
KLUBY ALFA ROMEO na świecie	62
DLA ALFY I ALFISTÓW	64

Emocje książąt i cesarzy

W grudniowym wydaniu Il Quadrifoglio z 2001 roku zamieściliśmy na 39 stronie unikatowe archiwalne zdjęcie, zrobione w 1936 roku. Przedstawia ono samochód Alfa Romeo RL, w którym książę Chichibu, najmłodszy brat cesarza Japonii Hirohito, towarzyszy Setzuko Matsudaira, przyszłej księżnej Chichibu, w podróży do pałacu cesarskiego w Tokio.

Zdjęcie to wywołało olbrzymie zainteresowanie czytelników. O wyjaśnienia z nim związane poprosiliśmy Shotaru Kobayashi, znanego dziennikarza magazynu „Car Graphic”, najpoczytniejszego czasopiśma samochodowego w Japonii.

– Księcia Chichibu można uważać za pierwszego klienta firmy Alfa Romeo w Japonii. Był najmłodszym bratem cesarza Hirohito i wu-

jem obecnego cesarza Akihito – mówi Shotaru Kobayashi. – Samochód Alfa Romeo, który widać na zdjęciu w Il Quadrifoglio, jest modelem RL z 1927 roku, autem wyposażonym w trzylitrowy, sześciocylindrowy silnik i chłodnicę typu V, z podwójnym znakiem firmowym. Nadwozie typu Gran Turismo z czterema miejscami, zbudowane z lekkiego tworzywa, jest prawdopodobnie wykonane w stylu angielskim.

Ciekawostką jest, że również książę Akihito, obecny cesarz Japonii, jeździł Alfą Romeo należącą do jego kolegi ze studiów.

Po wojnie dealerem Alfę Romeo w Japonii był Kokusai Jidosha Ltd. Co. – firma znana do tej pory. Rozpoczęła ona działalność w 1952 roku, gdy zniesiono wszelkie bariery związane z importem, które wprowadzono podczas drugiej wojny światowej. Trzema pierwszymi autami Alfa Romeo importowanymi po wojnie przez Kokusai by-

ły samochód 2500 Berlina i dwa modele 1900. Bardzo drogi i elegancki model 2500 zakupił właściciel salonu „pachinko” (rodzaj gry) w Nagoi. Jeden z samochodów Alfa Romeo 1900 został nabyty przez właściciela dużego sklepu z aparatami fotograficznymi w dzielnicy Ginza, a drugi przez potomka słynnej rodziny położników i ginekologów, jednocześnie miłośników motoryzacji. To właśnie jego kolegą z klasy, w szkole w Gakushin, był książę Akihito.

W tamtych czasach Akihito nie miał takiej ochrony jak teraz, a ponieważ również on bardzo kochał samochody, osobiście prowadził je, jeżdżąc na korty tenisowe w Karuizawa, gdzie rodzina cesarska spędzała lato i gdzie spotkał Michiko, obecną cesarżową.

Pewnego dnia książę zadzwonił do przyjaciela i powiedział, że wie, iż kupił Alfę Romeo. Zapytał, czy pozwoli mu się przejechać. Przyjaciel nie odmówił księciu tej niezwyklej przyjemności, jaką przeżywa każdy z prowadzących auto ze znakiem Alfa Romeo. ❀



Alfa 1900

Alfa Romeo 147 zdobywa Japonię

Tytuł „Importowanego samochodu roku” za rok 2001 zdobyła w Japonii Alfa 147. Wyróżnie-

nie to zostało przyznane przez jury złożone z 55 dziennikarzy motoryzacyjnych, którzy nagrodzili sa-

mochód Alfa Romeo, wybierając go spośród 31 startujących modeli. Alfa 147 otrzymała 371 punktów. Wyprzedziła Audi A4 (314 punktów), Volvo S60, Jaguar X i Peugeota 307. Uznaniu ze strony specjalistów towarzyszy sukces handlowy. Już w ciągu pierwszego miesiąca obecności Alfy 147 na rynku japońskim klienci zamówili aż 1800 tych samochodów.

Przyznane wyróżnienie ma historyczne znaczenie dla Alfy Romeo, ponieważ po raz pierwszy otrzymał je włoski samochód. W Japonii Fiat Auto jest obecny z markami Lancia i Alfa Romeo od 1990 roku. Ich sprzedaż w 2001 roku wzrosła o prawie 30%, osiągając ponad 8 tysięcy zarejestrowanych pojazdów. Co więcej, nagroda dla Alfy Romeo została przyznana w roku, w którym obchodzono „Dni włoskie w Japonii”, poświęcając Włochom wiele wystaw, kongresów na temat sztuki, kultury i wyrobów przemysłowych. ❀



Uroczystość z okazji przyznania nagrody „Importowany samochód roku”



Pierwsza Alfa na ziemi kangurów

Najstarszy egzemplarz Alfy Romeo zakupiony został w Australii przez importera firmy, który samochód odrestauruje i wystawi w swoim salonie. Auto pochodzące z 1915 roku jest jedynym, jakie pozostało z 52 modeli typu G1.

Jego historia jest bardzo ciekawa. W 1921 roku Alfę kupił australijski przedsiębiorca, który po niedługim czasie zbankrutował. Samochód przeszedł w ręce wierzycieli, zaś po ich śmierci przywłaszczyła go sobie grupa pastuchów. Początkowo służył im do zapędzania bydła, a następnie wykorzystali silnik do uruchamiania pompy wodnej. Samochód w bardzo kiepskim stanie odnalazła i przejęła grupa miłośników Alfy Romeo.

Radiowozy na olej napędowy

Spółka „Autostrade” zakupiła dla policji drogowej patrolującej włoskie autostrady pierwsze samochody Alfa 156 Sportwagon 2.4 JTD.

65 nowych radiowozów zastąpi dwudziestozaworowe Fiaty Marea Weekend 2.0. Jak widać, zwiększa się popularność aut z silnikami wysokoprężnymi. Zastosowano je do aut uczestni-

czących w wyścigach na torze, teraz służą policji w pojazdach do patrolowania autostrad.

Alfa Romeo sponsoruje tenisistów

Wrocław gościł w lutym zawodowych tenisistów, którzy w Hali Ludowej oraz hali AZS Środowisko walczyli o punkty i pieniądze podczas halowego międzynarodowego zawodowego turnieju mężczyzn Challenger ATP KGHM Polish Indoors. Jednym z jego głównych sponsorów była Alfa Romeo.

Challenger Series to cykl ponad 100 turniejów (singlowych i deblowych) rozgrywanych na całym świecie. Wśród nich turniej wrocławski jest największym halowym challengerem. W turnieju głównym brało udział 32 tenisistów, a w grze deblowej 16 par. Pula nagród w tym roku wynosiła aż 175 tysięcy dolarów. Zwycięzcą zawodów został 29-letni zawodnik włoski Davide Sanguinetti.

Oprócz zawodowców, w grach uczestniczyli też amatorzy podczas turnieju VIP-ów i nocnego turnieju deblowego dziennikarzy.

Alfa i deski snowboardowe

Alfa Romeo przeznaczone są dla ludzi o sportowym duchu. Dlatego też firma popiera wszelkie formy aktywności i sponsoruje zawody – m.in. snowboardowe. Dyscyplina ta w ostatnim czasie zaczęła się cieszyć wielką popularnością, również dzięki olimpijskim sukcesom Jagny Marczułajtis.

Podczas zawodów Alfa Romeo jest bardzo widoczna. Snowboardziści startują z bram ozdobionych logo Alfy Romeo, stoki, po których zjeżdżają zawodnicy, udekorowane są banerami i innymi elementami wizualizacyjnymi promującymi markę. Firma patronowała też Pucharowi Europy FIS w snowboardzie, oficjalnie nazwanym Pucharem Alfa Romeo 2002.

W miejscowościach, w których rozgrywane są zawody, odbywają się również prezentacje samo-



foto. Lucjusz Cykarski

chodów Alfa Romeo. Zainteresowanie nimi jest ogromne. Np. w Krynicy, gdzie odbywały się Mistrzostwa Polski w snowboardzie, na jazdy próbne Alfami zapisało się 150 osób.

Ogólnopolska Konwencja Dealerów Alfa Romeo 2002

10 stycznia odbyła się w Warszawie Ogólnopolska Konwencja Dealerów Alfa Romeo. Zespół Alfa Romeo pracujący w Dyrekcji Handlowej Fiat Auto Poland S.A. podsumował rok 2001 oraz przedstawił plany rozwoju marki na bieżący rok. Zgodnie z mottem „ALFAbet Rozwoju”, będzie on poświęcony profesjonalizacji sieci salonów i serwisów Alfa Romeo oraz dalszemu budowaniu wizerunku marki Alfa Romeo jako niezależnej i odrębnej od marki Fiat. Alfa Romeo jest marką ekskluzywną, której klienci muszą być obsługiwani na najwyższym poziomie. Wszystkim partnerom Alfa Romeo został przedstawiony plan wprowadzania

w najbliższych 3 latach na rynek nowych silników i modeli samochodów. Wydarzeniem roku będzie niewątpliwie wprowadzenie do sprzedaży odnowionego modelu 156/Sportwagon oraz przedstawienie platformy GTA modelem 156 GTA/Sportwagon GTA.

Przedstawiono również plan działań marketingowych. Koncentrują się one na precyzyjnym dotarciu do potencjalnych klientów oraz kładą nacisk na pozytywny i intensywny kontakt z marką Alfa Romeo we wszystkich podejmowanych inicjatywach. Konsekwentna realizacja strategii marki niezależnej i elitarniej jest podstawą do osiągnięcia celów nie tylko w roku 2002, lecz także w perspektywie długoterminowej. José Soriano, dyrektor handlowy Fiat Auto Poland, podkreślił konieczność wspólnego działania Dyrekcji Handlowej oraz wszystkich dealerów Alfa Romeo. Zachęcił do wykorzystania potencjału Alfa Romeo, który tkwi w stabilnym rozwoju segmentu samochodów elitarnych, odnowionej gamie produktów Alfa Romeo, precyzyjnym marketingu, szerokim pakiecie usług dodatkowych, łącznie z 2-letnią gwarancją.

Transportowe pojazdy Alfę w skali

Mało kto wie, że Alfa Romeo konstruowała nie tylko samochody. Produkowała również silniki do samolotów i okrętów, różnorodne ciężkie i lekkie pojazdy, które zainspirowały także świat modelarzy.

Firma Gila Modelli (r.gilardoni@flashnet.it) zajmuje się przede wszystkim modelami, których pierwowzorem są pojazdy transportowe spod znaku Alfa Romeo. Właściciel firmy, Roberto Gilardoni, po karierze modelarza rozpoczętej w 1981 roku, założył w 1996 roku przedsiębiorstwo oferujące miniatury ciężarówek i samochodów terenowych, których najmłodszy nie widzieli nigdy w eksploatacji, chyba że podczas rajdów starych pojazdów. Jego firma oferuje szeroką gamę modeli – od małego samochodu terenowego Alfa Romeo 1900, znanego jako „Matta” (Szalona), do największych pojazdów tej marki: 430-800-900, które występowały w różnych wersjach.



Wszystkie modele produkowane są w skali 1:43 i odznaczają się wiernymi reprodukcjami detali, takich jak obręcze, opony z tworzywa gumopodobnego oraz obracające się koła, światła, lusterka, skrzynie ładunkowe i bagażniki z drewnianym dnem, ramą podwozia z białego metalu. W przypadku gotowych modeli samochody odznaczają się doskonale odtworzoną kolorystyką.

Ceny modeli wahają się od minimum 129 euro za zestaw do samodzielnego składania do maksimum 258 euro za modele gotowe. W produkcji firmy Gila na szczególną uwagę, ze względu na ich specyficzny wygląd oddający klimat epoki, zasługują Alfa Romeo 900 autocysterna z Supercortemaggiore z charakterystycznym psem z sześcioma łapami, Alfa Romeo 800 w wersji wojskowej z generatorem gazu wraz ze wspaniałym kotłem pionowym, Alfa Romeo 430 w wersji Regio Esercito w kolorze piaskowym ze skrzynią z plandeką.

Rada dla modelarzy, którzy chcą osiągnąć bardziej realistyczny wygląd plandeki: należy przykleić płótno na część z tworzywa sztucznego, a następnie delikatnie je pomalować. Ta sztuczka pozwoli na odtworzenie faktury starych plandek, które nie były pokrywane tworzywem, tak jak obecnie. Aby uzyskać porady, modelarze mogą pisać na adres poczty elektronicznej gusass@iol.it.

Gianni G. Gusella





Alfa 156 i Alfa **Chwile**



W nowym wydaniu

Nowe auta GTA nie stanowią powrotu do starego modelu. Czasy przecież się zmieniły – od pojawienia się pierwszej Alfey GTA minęło 37 lat – a projektanci dysponują zupełnie innymi środkami technologicznymi i materiałami. Korzystając z nich, mogą stworzyć współczesny samochód, spełniający – jak dawne GTA – bardzo wyrafinowane wymagania. Z jednej strony – auto musi być użyteczne w codziennej eksploatacji, z drugiej zaś – jego osiągi, przyjemność prowadzenia oraz wrażenia z jazdy mają być takie same, jak na torach wyścigowych.

Pierwszym założeniem przy projektowaniu nowego GTA było stworzenie modelu zaliczonego do segmentu samochodów luksusowych, a jednocześnie sportowego. Rozwiązanie znaleziono w historii Alfey Romeo. Tak jak w pierwszych GTA sięgnięto do modelu Giulia, w przypadku nowych wystarczyło zachować standard modelu 156 lub modelu Sportwagon, wraz z tym samym wyposażeniem. Dołożono oczywiście kilka elementów – przede wszystkim boczne listwy i powiększone błotniki, obniżono zawieszenie i zastosowano duże koła z obręczami ze stopu lekkiego. To one sprawiają, że kiedy auto przejeżdża obok, od razu widać, że to jest GTA.

GTA chwały

Nowa Alfa 156

Moc i technologia

W cztery lata po wprowadzeniu do sprzedaży Alfa Romeo 156 nadal jest symbolem rynkowego sukcesu, osiąga znakomite wyniki handlowe. Model ten – w wersjach nadwoziowych sedan i Sportwagon – sprzedany został łącznie w liczbie 500 tysięcy egzemplarzy. Nadszedł jednak czas na odmłodzenie przebojowej Alfę. Wizualnie się nie zmieniła. Jej piękna sylwetka kryje

jednak nowe rozwiązania techniczne, dzięki którym auto ma lepsze osiągi, zapewnia większe bezpieczeństwo aktywne i bierne, jest lepiej wyposażone i ma nowocześniejszą telematykę. Przypatrzmy się im szczegółowo.

Rewolucyjne silniki

We wszystkich modelach 156 nastąpiła znaczna poprawa mocy i osiągow. Ponadto w gamie jednostek napędowych przybył nowy, 2,0-litrowy, benzynowy silnik o bezpośrednim wtrysku (oznaczony symbolem JTS, który wkrótce będzie charakterystyczny dla całej rodziny silników Alfę), posiada-

jący moc porównywalną z mocą osiąganą przez silniki o pojemności 2,3 litra. Zastosowana w nim wyrafinowana technologia umożliwiła osiągnięcie w samochodach produkcji seryjnej mocy 82 KM i momentu obrotowego 100 Nm na każdy litr pojemności. Benzyna, sprężona w procesie podobnym do tego, który stosowany jest w przypadku silników diesel common rail, wtryskiwana jest w odpowiednich dawkach bezpośrednio do cylindra. Ma ona postać lekkiej mgiełki, która zostaje spalona w całości,

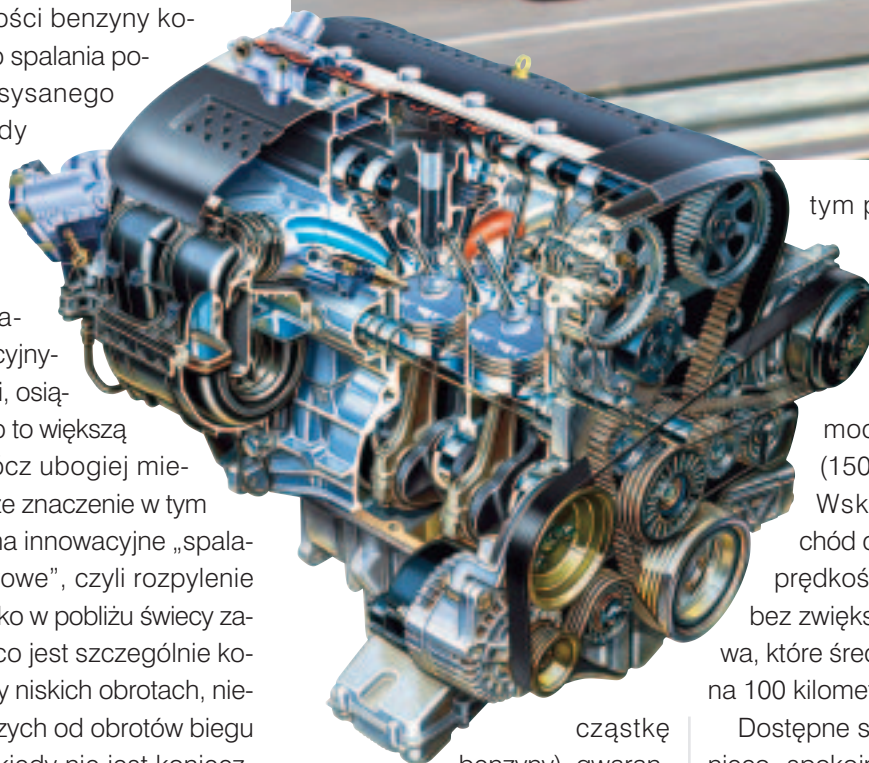


nie pozostawiając resztek w układzie wydechowym. Jest to technologia tzw. „ubogiej mieszanki”, pozwalająca Alfie na sprostanie, z dużym wyprzedzeniem, surowym wymagom normy Euro 4.

Silnik JTS, dzięki właśnie tym możliwościom perfekcyjnego dozowania ilości benzyny koniecznej do spalania powietrza zasysanego przez każdy

cylinder, zużywa 10% paliwa mniej w porównaniu z tradycyjnymi silnikami, osiągając mimo to większą moc. Oprócz ubogiej mieszanki, duże znaczenie w tym procesie ma innowacyjne „spalanie warstwowe”, czyli rozpylenie benzyny tylko w pobliżu świecy zapłonowej, co jest szczególnie korzystne przy niskich obrotach, niewiele wyższych od obrotów biegu jałowego, kiedy nie jest konieczna pełna moc silnika. Zjawisko to wytwarzane jest przez dyszę i sam strumień paliwa, który dosłownie „ciągnie” (Jet Thrust) rozpyloną benzynę tam, gdzie jej skoncentrowanie powinno być największe, czyli w okolicę powstawania iskry.

Spalanie ubogie silnika JTS obejmuje tylko obroty poniżej 1500 obr./min. Gdy obroty są wyższe, włącza się wtrysk proporcjonalny (w terminologii technicznej nazywany „stechiometryczny”, czyli 14,7 cząstek powietrza na jedną



cząstkę benzyny), gwarantujący maksymalną moc przy różnych obrotach. Technologia JTS umożliwia stosowanie normalnych katalizatorów i normalnej benzyny bezołowiowej (niekoniecznie specjalnie rafinowanej bez najmniejszych nawet śladów siarki).

Przewagę nad rywalami daje też Alfie 156 silnik 2.4 JTD, turbodiesel common rail, preferowany przez klientów ze względu na jego właściwości sportowe, połączone z niewiarygodnie niskimi kosztami eksploatacji. W silniku

tym przeprojektowany został sposób zasilania i niektóre elementy mechaniczne, dzięki czemu osiąga on moc o 10 KM większą (150 zamiast 140 KM). Wskutek tego samochód osiąga maksymalną prędkość równą 212 km/h, bez zwiększania zużycia paliwa, które średnio wynosi 6,6 litra na 100 kilometrów.

Dostępne są także w Alfie 156 nieco „spokojniejsze” – benzynowe (1.6 i 1.8 Twin Spark) oraz turbodiesel (common rail 1.9 JTD). Na szczycie gamy silników znajduje się benzynowy silnik 2.5 V6, 24-zaworowy. Jest to silnik w stylu Alfę, łączący doskonale osiągi z wysoką kulturą pracy (192 KM, 230 km/h, 7,3 sekundy od 0 do 100 km/h, 11,8 litra benzyny na 100 kilometrów).

Fantastyczny Selespeed

Model 2.0 JTS, zarówno w wersji sedan jak i w wersji Sportwa- ►

W nowej Alfie 156 zastosowano również nowoczesny benzynowy silnik JTS o wtrysku bezpośrednim (pokazany na rysunku obok)

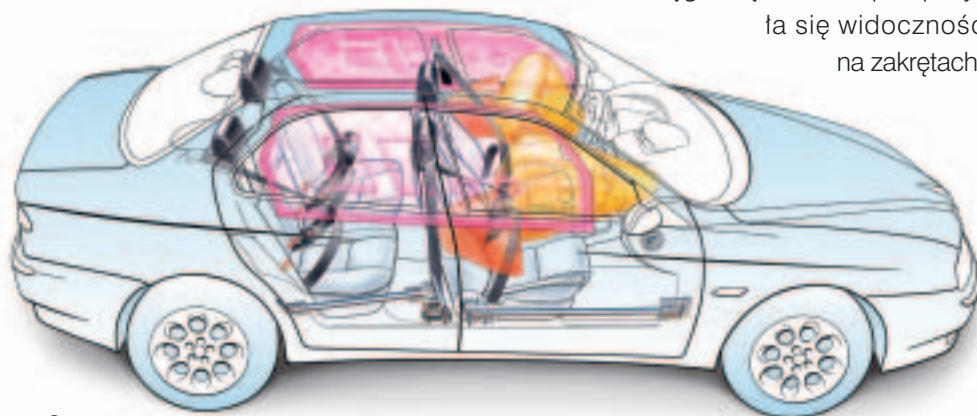


gon, jest jedynym w gamie Alfy 156 dostępnym ze zautomatyzowaną, sekwencyjną skrzynią biegów, ze sterownikami umieszczonymi na kierownicy, jak w pojazdach Formuły 1.

Ponieważ skrzynia ma zautomatyzowane włączanie biegów i sterowanie sprzęgłem, przełożenia można zmieniać zarówno posługując się dwiema dźwigniami umieszczonymi pod kierownicą, jak i za pomocą sterownika sekwencyjnego typu „joystick”,

szek powietrznych, zamontowano kurtyny powietrzne, chroniące głowy pasażerów przy zderzeniach bocznych, jak również w przypadku dachowania. Dodano ponadto zaczepy Isofix służące do instalowania fotelików dziecięcych.

Bezpieczeństwo aktywne Alfę 156 poprawiono dodając system VDC z Brake Assist oraz – jako opcję – reflektory ksenonowe. Ich moc oświetleniowa jest dwa razy większa w stosunku do świateł tradycyjnych. Mają też szerszy zasięg, dzięki czemu polepszyła się widoczność na zakrętach.



Systemy bezpieczeństwa biernego

umieszczonego między siedzeniami. Dzięki temu zmiana biegów odbywa się szybko i precyzyjnie. Dla kierowcy jest to wygodne, bo mniej męczące od tradycyjnego operowania dźwignią, a także bardzo bezpieczne. System posiada bowiem cały szereg zabezpieczeń, uniemożliwiających wrzucenie nieprawidłowego biegu.

Coraz bezpieczniejsza

Alfa Romeo 156 stała się też bardziej bezpieczna dla pasażerów. Oprócz powszechnie używanych przednich i bocznych podu-

Symbol VDC (Vehicle Dynamic Control) oznacza system dynamicznej kontroli pojazdu. System ten, na stałe włączony, uruchamia się automatycznie, kiedy występują problemy ze stabilnością auta, np. przy zbyt dużej prędkości, podczas nieprawidłowego manewru lub przy zmniejszonej przyczepności kół do podłoża. Decyzja „kiedy i w jaki sposób interweniować” powierzona jest komputerowej centralce, która nawet przy minimalnym zachwianiu równowagi między przodem a tyłem pojazdu powoduje delikatne zahamowanie jednego z kół oraz

oddziałuje na przepustnicę, zmniejszając moc silnika i przywraca właściwy tor jazdy. Jest to urządzenie bardzo pożyteczne dla osób lubiących ryzykowny, sportowy styl prowadzenia samochodu, ale stanowi również ochronę przed zbyt gwałtownymi manewrami roztartego kierowcy.

MSR (Motor Schlepp Regelung) natomiast zapobiega blokadzie kół. Włącza się, gdy w warunkach obniżonej przyczepności kół do podłoża kierujący autem zbyt gwałtownie zredukuje bieg.

Brake Assist, dzięki działaniu komputera, wyczuwa czy pedał hamulca naciskany jest w sposób gwałtowny (nagle i silne hamowanie) i wspomaga działanie hamulców aż do granicy przyczepności, kontrolowanej przez ABS, umożliwiając jednocześnie wykonanie wszystkich manewrów koniecznych do ominięcia przeszkody. Jednocześnie włączają się automatycznie światła awaryjne, informujące jadące z tyłu auta o niebezpieczeństwie.

Komfort i przyjemność prowadzenia

Wymagający alfista na pewno nie zrezygnuje z nowoczesnej klimatyzacji. Klimatyzacja w Alfie 156 jest sterowana poprzez specjalną centralkę elektroniczną, która kontroluje, w dwóch oddzielnych strefach, temperaturę, dystrybucję, nawiew powietrza i recyrkulację. Sterowanie oziębionym lub ogrzanym powietrzem (w zależności od pory roku i ustawienia regulacji)



Luksusowe wnętrze Alfy Sportwagon, powyżej deska rozdzielcza



uwzględnia czynniki zewnętrzne, takie jak pogoda czy nasłonecznienie. Na przykład, w lecie zwiększa efekt schładzania obszaru szyby przedniej, również w zależności od kierunku padania promieni słonecznych.

Duża liczba kratek wylotu powietrza pozwala na szybkie osiągnięcie wybranej temperatury we wnętrzu auta, a czujnik, znajdujący-

cy się w pobliżu filtra pyłkowego, włącza recyrkulację jeśli powietrze na zewnątrz jest zanieczyszczone. Funkcja ta, nazywana AQS (Air Quality Sensor) oraz czujnik deszczu uruchamiający automatycznie wycieraczki, są dostępne jako opcja.

W całej nowej gamie Alf 156, dostępny jest też, jako wyposażenie dodatkowe, Cruise Control – system pomagający kierowcy ►

NEW ALFA 156 MORE PERFORMANCE

The auspicious date, October 9 1997, was the day when the international press got its first glimpse of the Alfa 156 in Lisbon. Yet the event that set Alfa Romeo on its new path was the appearance of the 156, a medium-

sized car that encloses all Alfa's proud sporting and engineering heritage within one clean, stylish Italian-looking package. The model now confirms its own vitality by offering the public the new Alfa 156 and Sportwagon. The only features that these two cars share with their predecessors are their external line (so appreciated by motorists around the world) and their intrinsic irrepressible



w automatycznym utrzymywaniu szybkości samochodu.

Przyszłościowy display

W samym środku deski rozdzielczej auta znajduje się ekran podający współrzędne jazdy (Trip control): średnią prędkość, zużycie paliwa, odległość, którą można przejechać z paliwem znajdującym się w baku, czas potrzebny

do dojechania na miejsce, i tak dalej. Na ekranie pojawiają się również informacje o ewentualnych usterkach samochodu i możliwościach ich wyeliminowania.

Radio z odtwarzaczem CD wyposażone jest w system Dolby Surround przy wykorzystaniu awangardowej technologii Sound System Bose. Automatyczne funkcje regulują odpowiednio rozprzestrze-

nienie dźwięków we wnętrzu samochodu, między innymi w zależności od prędkości jazdy oraz hałasów dochodzących z zewnątrz, związanych na przykład ze złą nawierzchnią drogi.

Nowy wygląd wnętrz

Piękna linia zewnętrzna Alfę 156 pozostała niezmieniona. W środku samochodu natomiast dokonano



znacznych modyfikacji. Całkowicie przeprojektowano deskę rozdzielczą, która stała się jeszcze piękniejsza i bardziej funkcjonalna. Zupełnie nową linię ma środkowa część konsoli, gdzie zastosowano chromowane wstawki i pokrętła.

Zmieniła się także kierownica. W bardziej ergonomiczny sposób rozmieszczono sterowniki lusterek i świateł przeciwmgielnych, po-

większono schowki i popielniczkę. Między fotelami montowany jest obecnie podłokietnik, zawierający jednocześnie praktyczny schowek.

Materiały wykończeniowe i skóry zastosowane w pokryciach tapicerskich są eleganckie i znakomitej jakości. Wystrój wnętrza zaprojektowano w trzech kolorach – beżowym, granatowym lub szarym. ❀

Bianca Carretto

personality and outstanding dynamic assets. Everything else has undergone deep-seated changes to offer: better performance, more safety, a comprehensive telematic array and more opulent interiors. The new Alfa 156 and Sportwagon offer more performance. The model has another sophisticated automotive engineering ace up its sleeve in the form of a brand new power unit that is Alfa Romeo's interpretation of a direct injection petrol engine. The engine is referred to as a JTS (Jet Thrust Stoichiometric) and is the first direct injection petrol engine with a specific power greater than 60 kW/l and a specific torque higher than 100 Nm/l. It guarantees the performance of a 2.3 unit, yet consumes 10% less fuel. This revolutionary new engine reduces fuel consumption by adopting a stratified charge lean burn system at speeds of up to 1500 rpm. Above this threshold, the engine harnesses all the engine's power to increase performance. Unlike other lean burn engines, the new unit is fitted with a normal trivalent catalytic converter and can use the normal unleaded fuel on sale today instead of low sulphur fuel. The engine already meets the strict Euro 4 emission limits due to come into force. The new 2.0 JTS (the acronym destined to identify an entire family of future Alfa Romeo models) is joined by a 2.4 JTD turbodiesel with power increased from 140 to 150 bhp, a 2.0 JTS Selespeed (with improved sequential gearbox operation) and the tried and tested petrol-driven 1.6 T. Spark, 1.8 T. Spark and 2.5 V6 24V. Plus the 1.9 JTD. All in all, an engine range that is bound to accentuate the car's outstanding performance. As is borne out by the performance results.

Alfa 156 GTA

sportowa przyjaciółka

Silniki montowane w Alfach 156, choć znakomite, nie były wystarczająco mocne dla modeli GTA. Dlatego zastosowano w nich, zarówno w wersji sedan jak i Sportwagon, silnik V6 24-zaworowy o pojemności 3,2 litra, mocy 250 KM i momencie obrotowym 300 Nm przy 4800 obr./min. Dzięki niemu GTA może przyspieszać na szóstym biegu bez konieczności zmiany przełożeń już od 2000 obro-

tów. Maksymalna prędkość aut napędzanych tym silnikiem przekracza 250 km/h, do 100 km przyspieszają w ciągu 6,3 sekundy, zużywają średnio 12,3 litra paliwa na każde 100 kilometrów. ►





Na sportowy charakter modeli GTA wpływały nie tylko doskonałe jednostki napędowe. Równie istotne były inne rozwiązania techniczne, gwarantujące autom znakomitą stabilność podczas jazdy i niezawodność w najtrudniejszych sytuacjach drogowych. To dzięki nim Consalvo Sanesi, odpowiedzialny w Alfie Romeo za sektor prób technicznych, mógł z przekonaniem mówić, że „GTA wybacza błędy zawsze, wszędzie i każdemu”.

Od pojawienia się pierwszego GTA minęło już 37 lat, a stwierdzenie to jest nadal aktualne. Projektanci nowego modelu – Alfę 156 GTA – postawili sobie podobne jak wówczas zadanie zbudowania samochodu nadającego się do codziennego użytku, ale mogącego zagwarantować kierowcy wrażenia, osiągi i zachowanie auta takie samo, jak w pojazdach wyścigowych. Zrealizowali ten cel, wykorzystując nowoczesne technologie i rozwiązania techniczne.

Dlatego model GTA otrzymał zawieszenie zmodyfikowane w stosunku do pozostałych



wersji Alfę 156. Z tyłu zastosowano zawieszenie typu McPherson zamocowane do karoserii w nieco odmiennych punktach. Pozwoliło to zmniejszyć prześwit między podwoziem a nawierzchnią drogi (środek ciężkości ma zasadnicze znaczenie dla przyczepności kół do podłoża). Aby zapewnić autu większą sztywność, dodano masywny drążek stabilizacyjny, tuleje o programowanej deformacji, wykalibrowane sprężyny i amortyzatory.

W przedniej części samochodu, bardziej płaskiej niż mają zwykłe modele Alfę 156, zastosowano wzmocnienie dolnej belki poprzecznej, utrzymując jednak tę samą geometrię podwozia, co w normalnych wersjach.

Poprawiono osiągi i zwrotność auta. Reagu-

je ono błyskawicznie na wszelkie, nawet tylko kilkustopniowe ruchy kierownicy. Przeprojektowano również hamulce – z przodu zastosowano tarcze wentylowane o średnicy 305 mm i dwutłoczkowe zaciski hamulcowe Brembo, natomiast z tyłu tarcze o średnicy 276 mm.

Jak i w innych wersjach Alfę 156, hamulce są sterowane przez system ABS (który pozwala uniknąć blokady kół przy hamowaniu) wraz z systemem EBD (kontrolującym rozkład dociążenia osi). Aby pod-



Nowy silnik, bogatsze wyposażenie wnętrza, większe bezpieczeństwo. Oto nowe Alfę 156 sedan i Sportwagon – dwa samochody, które prezentują publiczności swoją jeszcze wyraźniejszą osobowość. Widać ją już po jednostkach napędowych. Ich gamę otwiera rewolucyjny silnik benzynowy o wtrysku bezpośrednim JTS. Jest to światowa nowość, potwierdzająca po raz kolejny doskonałość mechaniki marki Alfa Romeo. Kolejną nowością jest silnik 2.4 JTD o mocy 150 KM.

Zmieniły się także wnętrza auta, zwiększyło się bezpieczeństwo, zarówno aktywne jak i pasywne. Pozostała natomiast niezmieniona linia zewnętrzna, która wraz z doskonałymi zaletami dynamiki, doprowadziła do światowego sukcesu tego modelu.

Alfa 156 GTA i Sportwagon GTA są samochodami sportowymi, które również w codziennym życiu oferują emocje torów wyścigowych i rzadko spotykaną przyjemność prowadzenia. Ich tworzeniu przyświecał konkretny cel: skonstruować samochód wyrażający w pełni wartość marki, przywrócić do życia symbol GTA, dzięki któremu w połowie lat sześćdziesiątych Alfa Romeo dominowała na torach całej Europy.

przyspieszania uniknąć poślizgu kół, powstającego w wyniku nadmiaru mocy, zastosowany został system ASR (Anti Slip Regulation), który doskonale uzupełnia przyczepność szerokich i niskoprofilowych kół 17-calowych z oponami 225/45.

GTA to model sportowy, a jednocześnie luksusowe auto wyższej klasy. Te dwie cechy znakomicie połączono we wnętrzu wozu, wyposażając je w kierownicę z metalicznymi wstawkami, deskę rozdzielczą o sportowym

charakterze oraz zestaw aluminiowych pedałów z gumowymi nakładkami. Kubełkowe fotele pozwalające regulować również tę część siedzenia, na której opierają się uda, zapewniają kierowcy bezpieczną i wygodną pozycję podczas jazdy.

Z zewnątrz GTA na pozór niewiele różni się od standardowych modeli Alfę 156 w wersjach sedan bądź Sportwagon. Jednak powiększenie błotników oraz dodanie pewnych drobiazgów, takich jak zewnętrzna listwa progowa czy koła z siedemnastocalowymi obręczami z lekkich stopów sprawiło, że patrząc na ten samochód, od razu można powiedzieć: „to jest GTA”. ❀

Bianca Carretto

AUTHENTIC DRIVING SATISFACTION

Alfa Romeos are universally acknowledged to be good-looking, sporty cars that combine a glittering racing pedigree with the cream of contemporary engineering. Cars that enhance everyday driving experience with a true racing feel and authentic driving satisfaction. The Alfa 156 GTA and Sportwagon GTA offer all these attributes but also hold something extra in reserve: more performance, more handling, more braking capacity. All the dynamic performance of a car destined for the track, in other words. The credit goes mainly to the exuberant engine concealed beneath the bonnet of both cars. A 3.2 V6 24V capable of a power output of 250 bhp and a torque of 300 Nm (30.6 kgm). A power unit that is capable of exhilarating performance that also makes the GTA extremely satisfying to drive even during everyday use. The torque curve reaches such high levels at low speeds that the car can be driven along in sixth gear at less than 2000 rpm yet still sprint away without the need to change gear. Yet sports cars need much more than excellent engines. For this reason, our engineers made more deep-seated changes to the already excellent base offered by the thoroughbred Alfa 156 saloon. Changes were made to all the parts that affect the car's dynamism, with the suspension first on the list. On the New Alfa 156, the lower beam of the high double-wishbone configuration front suspension adopted on the previous version has been reinforced. The specially designed wheel strut features a different steering link fastening position and the suspension also offers lower ride, new shock absorber spring settings and a bigger diameter anti-roll bar. The rear is fitted with a MacPherson strut system with particularly advanced geometry and construction details, different body attachment points, bigger diameter anti-roll bar and a special spring, shock absorber and bush settings. Inside, the GTAs offer the same opulent specification developed for the New Alfa 156 but add certain decidedly sporty details that are exclusive to the version. The main ones are: high-containment, sports configuration seats with an adjustable thigh support; steering wheel spokes with Peltro grey metalluro inserts; leather gear lever knob and gaiter; aluminium pedals with rubber inserts.



Włoska przygoda

Wybitny aktor teatralny i filmowy, scenarzysta, reżyser, pedagog, gwiazda kabaretowych „Spotkań z balladą”. Równie popularny jak w Polsce jest we Włoszech.

– Pana włoska przygoda rozpoczęła się prawie 30 lat temu. Czy był to przypadek, a może świadomy wybór?

– Absolutny przypadek... aczkolwiek może nie do końca.

Byłem studentem, a moja narzeczona – a potem żona –

została stypendystką Akademii Santa Cecilia. Ona mnie namówiła, abym i ja próbował wyjechać do Włoch. Udało się i jako stypendysta Szkoły Teatralnej znalazłem się na filmowym biennale w Wenecji. Spędziłem miesiąc w tym mieście i to był taki zastrzyk innego świata, innej kultury, że to na zawsze gdzieś we mnie zapadło. Dziś trudno sobie wyobrazić, jaki był to dla nas, młodych zza żelaznej kurtyny, szok cywilizacyjny.

Potem prowadziłem już normalne zawodowe życie w Polsce. W pewnym momencie pomyślałem, że profesja, którą kocham, która jest moim spełnieniem, ogranicza mnie... językowo.

Chciałem spróbować, czy aktor może przekroczyć tę barierę. Gdyby wtedy przyszła propozycja z Finlandii, to pewnie teraz opowiadałbym o tym kraju...



– A przyszła z Włoch...

– Tak, to odmieniło moje życie. Po raz pierwszy mogłem sprawdzić, czy mogę odezwać się ze sceny w obcym języku.

– Zapewne to ogromny stres

– Pan na scenie wygłaszający kwestie wśród pięknie mówiących włoskich aktorów.

– No właśnie. Trudno wyobrazić sobie napięcie towarzyszące takiemu wystąpieniu.

Co prawda z wykształcenia jestem filologiem i lubię pewne eksperymenty językowe, ale nie było to proste. Zwłaszcza, że właściwie jestem samoukiem. Włoskiego i angielskiego nauczyłem się sam. (Bardzo chciałbym jeszcze nauczyć się hiszpańskiego. To piękny język).

W pewnym momencie musiałem jednak zaangażować fachowca – włoskiego poetę, lektora z UJ, który uczył mnie analizować zdania z mojej roli. Potem, gdy mieszkalem we Włoszech i słuchałem tego języka, rozmawiałem z ludźmi, doskonale go opanowałem. Teraz sam się czasem zastanawiam, skąd u mnie takie piękne włoskie frazy.

– Włoskim teatromanom dał się Pan poznać, grając spektakl „Kontrabasista”.

– Wcześniej jednak miałem inną, dziwną przygodę. Dostałem szalenie nobilitującą propozycję z Ośrodka Badań Teatralnych Pontedera. Jest to Mekka, święte miejsce wszystkich wyznawców Jerzego Grotowskiego. Ten ośrodek wspólnie z uniwersytetem włoskim postanowił wylansować na teatral-

nym rynku Witkacego. Chodziło między innymi o przygotowanie sztuki „Mątwą” z polsko-włoskim zespołem. Zaproszono mnie i odnieśliśmy ogromny sukces, recenzje były znakomite. Ten dramat grałem później w Rzymie i Mediolanie – w ten sposób dałem się poznać szerokiej publiczności. Za tę rolę dostałem nagrodę dla najlepszego aktora obcojęzycznego na scenach włoskich. To wyróżnienie otworzyło mi drzwi do najlepszych tamtejszych teatrów.

– Potem Włosi odkryli, że jest Pan również pedagogiem...

– Tak. Zapraszały mnie na wykłady i zajęcia liczne szkoły teatralne, począwszy od Uniwersytetu w Bolonii aż po Uniwersytet w Perugii i florenckie kursy teatralne. Proszę sobie wyobrazić, że gdy w ubiegłym roku grałem we włoskim filmie, na planie spotkałem swoje byłe uczennice. To było niesamowite. Jedna z nich grała już matkę. Moje wycho-

wanki na ogół grywają kochanki... Ależ ten czas idzie naprzód.

– Włosi mają zwyczaj, że wybitnych aktorów, którzy przyjeżdżają do nich z przedstawieniami, proszą o recital.

– Ja nigdy formy recitalu nie uprawiałem, ale zaproponowałem „Kontrabasistę”. Po raz pierwszy zagrałem ten spektakl w letnią noc w Parmie i jeszcze przed zejściem ze sceny wiedziałem, że jest to strzał w dziesiątkę – moja interpretacja plus treść tej opowieści: świat muzyki, opery, miłości – to był sukces. Rozpocząłem chyba trzyletnie tournée po Włoszech. Nie zdecydowałem się zostać w tym kraju, a ciągłe dojazdy potwornie wyniszczały mnie zdrowotnie. Miałem dosyć.

– Kilka lat później Pana film „Historie miłosne” dostaje się do konkursu festiwalu filmowego w Wenecji...

– ...i ja znajduję się na wybiegu, koło mnie idzie Kasia Figura, ►

for. Jacek Dominiński/Reporter



Z Juliuszem Machulskim

z Jerzym Stuhrem



spiker zapowiada mój film – déjà vu. Przypomniałem sobie, jak będąc jeszcze studentem, stałem na Lidio przed pałacem festiwalowym i oklaskiwałem najstynniejszych aktorów i reżyserów, a teraz przyszła moja kolej. To naprawdę wzruszająca chwila.

– Koło się zamknęło, ale to nie koniec Pana włoskiej przygody.

– Zadzwonili do mnie z teatru w Genui i zapytali: co byś chciał dla nas zrobić? Leżała właśnie

przedemną nowa sztuka Sławomira Mrożka. Oni go uwielbiają, utwór ich zachwycił, w ciągu tygodnia go przetłumaczyli, wyznaczyli zespół i tak w ubiegłym roku swoją światową premierę mieli w Genui „Wielebni”.

– Jakie miejsca na włoskiej ziemi upodobał Pan sobie szczególnie?

– To jest naprawdę piękna ziemia... Przejechałem cały świat i żaden kraj nie spodobał mi się tak jak Włochy. Może dlatego, że mo-

je poczucie estetyki to przede wszystkim ład. Jak otwieram okno w hotelu i widzę rzędy cyprysów, harmonię pagórków, to naprawdę uważam, że jest to jeden z cudów świata. Podziwiam renesansową Florencję i... umiejętność bez troskiej, włoskiej zabawy.

– Czym jeszcze Pana ujęli Włosi?

– Od Włochów uczyłem się harmonii, wyczulenia na piękno, estetyki. Podziwiam ich architekturę, malarstwo, przedmioty użytkowe i modę. Poza tym podobają mi się ich żarty z kościoła (wcale przez to nie tracą wiary), a także nieprawdopodobna smykałka do sportu.

– Tęskni Pan za włoskimi miastami, krajobrazami?

– Czasem mówię sobie, że już dość, nie pojadę więcej do Włoch, ale jak zadzwonią z Rzymu, to lecę natychmiast. Rzym i rzymianie mnie fascynują. Nawet kilka dni temu miałem taki miły telefon – jedno z rzymskich kin chce zrobić retrospektywę moich filmów – wystąpię w podwójnej roli – jako aktor i reżyser. Cieszę się, że ciągle jestem obecny na tym rynku.

– Czy w takim razie Kraków, w którym Pan mieszka, nie wydaje się Panu trochę prowincjonalny?

– Dla mnie Kraków i jego mieszkańcy – z rezerwą, z dystansem, trochę skąpi – był i nadal jest źródłem inspiracji. Czasem żałuję, że nie mogę wyjść na Rynek, pospacerować, tylko muszę się przemukać. Popularność coraz bardziej zaczyna mi przeszkadzać.

Z Jerzym Kawalerowiczem



fot. Jacek Dominiński/Reporter

– Pan ma na imię Jerzy, a na drugie – nomen omen – Oskar...

– Oskar mam dlatego, że mój dziadek tak się nazywał. Ale jeżeli chodzi o to amerykańskie wyróżnienie, to gdy było ono ode mnie daleko, wydawało się mitem. Potem, gdy otarłem się o nie – „Historie miłosne” były o krok od tej nagrody – i jak z bliska zobaczyłem, o co w tym chodzi, to Oscar... zbladł i to bardzo. To jest nagroda nie dla twórców, ona jest potrzebna producentom, dystrybutorom. To ich świat, nie mój.

– W życiu rodzinnym hołduje Pan tradycyjnym wartościom.

– Dotknęła Pani tematu dla mnie istotnego. Tak mi się życie ułożyło, że rodzina często schodziła na drugi plan, dzieciństwo moich dzieci gdzieś mi uciekło, opiekowałem się domem przez telefon, faks. Teraz to się trochę zmieniło, ale już dzieci w domu nie ma...

– Mimo to, syn Maciek poszedł w Pana ślady. Cieszy to Pana?

– To chyba dobrze, że Maciek, idzie bliską mi drogą. Dzięki temu mamy wspólne tematy, znajdujemy wspólny język. Jak oceniam jego dokonania? Maciek na razie był aktorem, widać jego pracę nad sobą. Teraz musi mieć szczęście.

– Podobno ma Pan już scenariusz i niebawem powstanie nowy film. O czym będzie?

– Tak, mam już nowy scenariusz. Właśnie o młodym pokoleniu będzie mój następny film. Nie

rozumiem kryteriów moralnych, etycznych, wyborów współczesnego pokolenia. Oni mają ogromne trudności z nawiązywaniem kontaktów, z komunikacją, z byciem w grupie. Są samotni... ale to jest temat na dłuższą rozmowę. Nie bardzo wiem, jak się w tym znaleźć, jakie zająć stanowisko. Muszę ten temat poruszyć, bo wydaje mi się, że znajdują się ludzie, którym te zagadnienia również będą bliskie. Maciek będzie grał w tym filmie dużą rolę – mojego syna.

– Pan jest zodiakalnym Baranem. W naturze tego znaku leży nieustanna walka, podejmowanie nowych wyzwań.

– To jest właśnie najgorsze – a może i najlepsze – w mojej naturze. Ja sobie zawsze wyszukam, zajęcie, nieustannie poddaję się ocenie. Na przykład na festiwalu w Gdyni moi wszyscy koledzy od dawna są jurorami, a ja ciągle startuję w konkursie i oni mnie oceniają. Widocznie jest mi to potrzebne.

– A żona nie chciałaby mieć Pana trochę dla siebie?

– No tak, dzieci odeszły z domu, sama uprawia okrutny zawód i rzeczywiście coraz częściej chce być ze mną, wyjeżdżać.

Niebawem jedziemy na festiwal do Triestu, a potem we włoskie Alpy na narty. Ciekaw jestem... będzie to po raz pierwszy Italia bez lirów, z euro.

– Najbardziej zabawna rzecz, którą Pan o sobie usłyszał lub przeczytał to...

– ...recenzja z filmu „Shrek”, który cieszył się ostatnio dużą popularnością w kinach. W tym obrazie podkładałem głos pod osiołka. Jeden z krytyków napisał, że to najlepsza rola Jerzego Stuha. Trochę mi się śmieszy i smutno zrobiło, bo tyle się – cholera – człowiek narobił w życiu, a tu proszę, okazuje się, że głos osiołka to mój życiowy sukces. ❀

*Rozmawiała
Anna Lubertowicz-Sztorc*

**Jako
kontrabasista**



fol. Grzegorz Kozakiewicz



Tajniki pucharowej **Alfy**

Samochody uczestniczące w rozgrywkach o Puchar Alfa Romeo są specjalnie przygotowane do wyścigów. Swoje auto prezentuje nam Robert Kisiel – zdobywca Pucharu w 2001 r.

Wiosną już po raz trzeci zaczniemy kibicować wyścigom o Puchar Alfa Romeo. Rywalizacja w nich jest niezwykle emocjonująca. Również dlatego, że wszyscy zawodnicy startują na takich samych samochodach – Alfach 156, dzie-

ki czemu mają równe szanse we współzawodnictwie.

– Auta uczestniczące w wyścigach różnią się od seryjnych – mówi Robert Kisiel, zdobywca ubiegłorocznego Pucharu Alfa Romeo. – Samochód, który można kupić w salonie, nie nadaje się do wyczy-

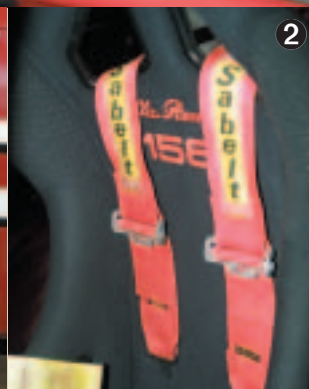
nowej jazdy. Nie tylko dlatego, że nie zapewnia kierowcy odpowiedniego bezpieczeństwa i jest za ciężki. Ma zbyt miękkie zawieszenie, podczas jazdy z dużą szybkością na zakrętach zbyt pochyłaby się na jedną lub drugą stronę i łatwo wypadalby z toru. „Wyścigówka” musi być sztywna, musi mieć obniżony środek ciężkości. W razie wypadku, a gdy walczy się o ułamki sekund o kolizję nietrudno, karoseria bez wzmocnienia stanowiłaby zbyt słabe zabezpieczenie kierowcy. ►

Wypośażanie auta zaczyna się od montażu w karoserii klatki bezpieczeństwa (1), czyli systemu rur spawanych i umocowanych wewnętrznie tak, aby nadwozie nie uległo zgnieceniu nawet przy kilkakrotnym rolowaniu przez dach lub uderzeniu w przeszkodę.

Dla zapewnienia kierowcy większego bezpieczeństwa montowany jest w aucie specjalny fotel, tzw. kułelkowany. Musi on być sztywny, głęboki i wysoki, z zagłówką stanowiącą integralną część oparcia. Boki fotela zapobiegają przesunięciu miednicy i barków nawet przy przeciążeniach na zakrętach. Zabezpieczeniem chroniącym przed kontuzjami są też szelkowe pasy firmy Sabelt (2). Trzymają tak mocno, że nawet kilkakrotne rolowanie auta nie powoduje zmiany pozycji ciała. Fotel, pasy i klamry muszą mieć homologację.

Następnie w samochodzie montuje się specjalne, przystosowane do sportu zawieszenie oraz spręży-

Bezpieczeństwo kierowcy



ny i amortyzatory o jednakowej twardości firmy Bilstein. Zarówno sprężyny, jak i amortyzatory mają znacznie większą twardość niż seryjne – auto musi być stabilne na zakrętach, które przejeżdża się przecież bardzo szybko. Innymi słowy, nie może się kołysać, przechylać.

Samochód jest bardzo nisko zawieszony – prześwit (czyli odległość od zawieszenia do nawierzchni toru) wynosi zaledwie 6-7cm, absolutnie nie nadaje się więc do normalnego użytkowania na drogach. Zawieszenie ustawia się w zależności od cha-

rakterystyki toru. Inaczej, gdy przeważają szybkie łuki, jak np. w Brnie, a inaczej, kiedy jest więcej ostrych zakrętów, jak w Kielcach.

Kolejny element mający wpływ na bezpieczeństwo, to system hamulcowy. Jest on taki sam jak w seryjnej Alfie. Można zmienić tylko klocki hamulcowe, ale ich powierzchnia musi być identyczna z montowanymi fabrycznie. Większość z nas stosuje klocki znanej firmy Ferodo. Alfa wyposażona jest w system ABS, ale bez korektora siły hamowania. Duża przyczepność opon powoduje, że

ABS włącza się dość późno i nie przeszkadza w wyścigowej jeździe.

Felgi (3) mogą być fabryczne. Na ogół jednak używamy 15-calowych obręczy włoskiej firmy OZ, wykonanych z lekkiego stopu wzmocnionego magnezem, bardzo wytrzymałych. Ogumienie też ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Seryjne opony nie nadają się do sportu. Potrzebne są silki (opony gładkie) na suchą nawierzchnię i deszczowe (z odpowiednim bieżnikiem) na mokra. W 2000 r. używaliśmy ogumienia firmy Dunlop, w zeszłym Michelin.



Ubiór

Organizator wyposażył nas w niepalne kombinezony firmy OMP, buty, rękawice, kask i balaklawę, czyli kominiarkę, zakładaną pod kask, a chroniącą twarz przed ogniem. Ubiór zapewnia kierowcy przeżycie

ok. 2-3 minut w płomieniach. W takim czasie powinien przyjść ratunek. Obowiązuje także bielizna wyścigowa firmy dowolnej, ale z atestem FIA. Kask, rękawiczki, buty mogą być różnych firm, lecz także atestowane.

Gaśnica, wyłącznik prądu

Nie ma obowiązku posiadania w samochodzie specjalnego systemu gaśniczego uruchamianego od wewnątrz przez kierowcę. Wystarczy 2-kilogramowa gaśnica, z reguły montowana w przedniej części podłogi auta, tam, gdzie w zwykłym pojeździe zazwyczaj znajdują się stopy pasażera. Regulamin wymaga natomiast instalowania dwóch wyłączników prądu. Znajdujący się na zewnątrz samochodu musi być bardzo wyraźnie oznaczony, aby każdy, gdy zajdzie potrzeba, mógł wyłączyć prąd i zapobiec ewentualnemu pożarowi. Wyłącznik wewnątrz, tzw. hebel, umieszczony jest tak, aby bez trudu można było sięgnąć do niego ręką, bez uwalniania się z pasów.

Samochodu do wyścigów nie przerabia się z seryjnego, lecz montuje od razu z myślą o jego przeznaczeniu. – Karoseria, jak to się mówi „goła”, czyli bez elementów tłumiących hałas, mechanizmów podnoszenia szyb, tapicerki, foteli i reszty wyposażenia (z wyjątkiem deski rozdzielczej, bo ta musi być identyczna jak w samochodzie przeznaczonym do sprzedaży), trafia z fabryki do działu sportu Alfę mieszczącego się

w Chivasso – wyjaśnia Robert Kisiel. – Jest tam oddział Fiata zajmujący się budową samochodów wyczynowych.

W wyścigach i rajdach samochody podzielone są na grupy. W grupie A dozwolone są bardzo daleko idące przeróbki wszystkich elementów pojazdu.

W autach grupy N, do której zaliczane są Alfę 156 uczestniczące w Pucharze, regulamin dopuszcza wyłącznie zmiany mające wpływ

na bezpieczeństwo jazdy. Z samochodu wolno usunąć wyposażenie wnętrza, takie jak fotele, tapicerkę, elementy tłumiące hałas dochodzący z zewnątrz, czy koło zapasowe, które stanowi niepotrzebny balast.

Na przykładzie swojego samochodu Robert Kisiel prezentuje, jak wygląda Alfa Romeo 156 przygotowana do wyścigów. ❀

Andrzej Martynkin
zdjęcia: Mirosław Rutkowski



9



Wnętrze

8

Deska rozdzielcza i wszystkie wskaźniki są identyczne jak w seryjnej Alfie. Można zmienić kierownicę, ale tylko na homologowaną przez FIA (Międzynarodową Federację Automobilową). Dozwolona jest zmiana kształtu pedałów. Mogą być poszerzone, aby łatwiej było nimi operować.



10

Układ napędowy

Jakiegolwiek zmiany są praktycznie zabronione. Silnik jest identyczny jak w seryjnych Alfach 156 sprzedawanych w salonach, ale dzięki modułom elektronicznym jego moc wzrasta ze 155 KM do około 180 KM. Podczas zawodów montowane są w aucie komputery, które pozwalają na podwyższenie obrotów z 7000 do 7350-7400 obr./min.

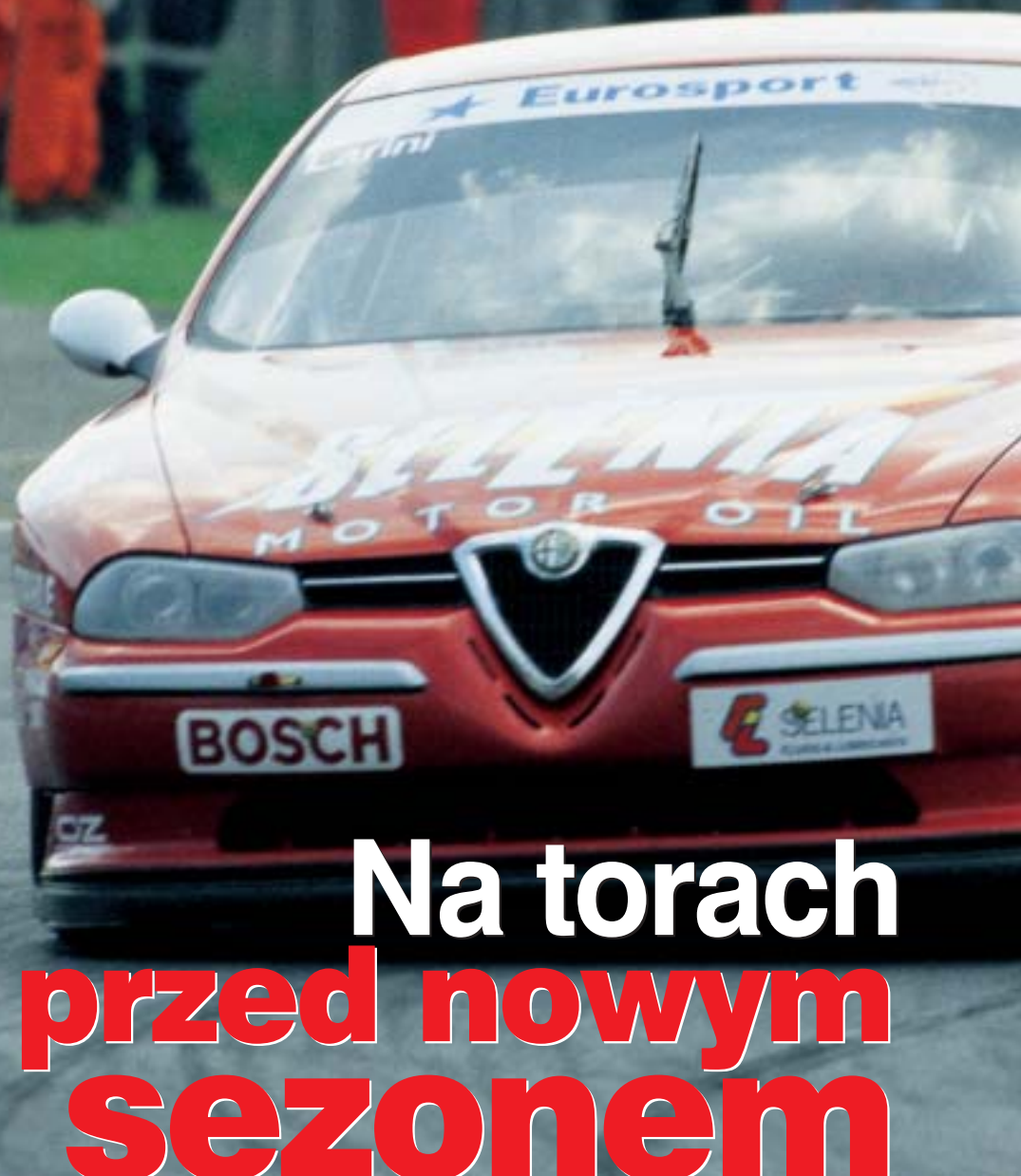
Skrzynia biegów jest także seryjna. Zmienione ma tylko sprzęgło, na twardsze, wyczynowe, mniej podatne na uszkodzenia w czasie sportowej jazdy. Normalne nie wytrzymałoby błyskawicznych, wielokrotnych zmian biegów przy wysokich obrotach. Tarcza szybko uległaby „spaleniu”. Cały zespół napędowy podczas wyścigów jest zaplombowany, aby wykluczyć jakąkolwiek ingerencję z zewnątrz.



Szybkość

Ciężar wyścigowej Alfy z 5 litrami paliwa nie może przekraczać 1110 kilogramów. Jest więc lżejsza o około 300 kg od seryjnej. Dzięki zwiększonej mocy, do 100 km/h rozpędza się w 7 sekund. Szybkość maksymalna to 240-245 km/h. Na torze w Kielcach, pod koniec zjazdu przed hamowaniem można „wyciągnąć” do 235 km/h. Specjalne klocki znacznie skracają drogę hamowania. Zużycie paliwa wynosi około 23-25 l/100 km – półtora razy więcej niż w normalnej jeździe.

W samochodzie jest kostka – elektroniczne urządzenie, rejestrujące przez komputer zainstalowany na linii start-meta czas przejazdu każdego okrążenia do tysięcznej części sekundy. Wyklucza to wszelkie pomyłki. Kostka jest montowana na czas treningów i zawodów.



Spółka N.Technology przedstawiła program imprez sportowych, w których będą uczestniczyć w tym sezonie kierowcy i samochody Alfa Romeo.

Na torach przed nowym sezonem

Po roku sukcesów samochodów Alfa Romeo wracają na tory wyścigowe. Sezon 2002 roku zapowiada się jeszcze bardziej interesująco niż poprzedni. Kibice wciąż pamiętają triumf młodziutkiego Fabio Franci na Alfie 147 podczas Campionato Italiano Superproduzione (Mistrzostwa Włoch w klasie Superproduzione) w 2001 roku. Wspaniałe zwycięstwo odniósł zespół Nordauto-Alfa Romeo oraz Fabrizio Giovanardi na Alfie 156 podczas Mistrzostw Europy FIA Euro TCC 2001 roku. Drugie miejsce zdobył Nicola Larini, do brze spisali się również inni kierow-

cy z tej stajni: Romana Bernardoni, Felipe Massa oraz Yvan Muller.

Wyniki te mobilizują do jeszcze lepszej walki w nadchodzącym sezonie. Przygotowaniem i przeprowadzeniem wyścigów Alfa Romeo zajmie się nowa, powstała 1 lipca 2001 roku, spółka N.Technology, której prezesem jest Mauro Sipsz. Będzie nadzorowała na forum międzynarodowym uczestnictwo w Mistrzostwach Europy FIA Euro TCC, w których wystąpi załoga Alfa Romeo „GTA Racing Team Nordauto”.

N. Technology przedstawiła program na sezon 2002. Na najlepszych światowych torach odbędzie

się dziesięć zawodów, podczas których będą rozgrywane po dwa wyścigi, transmitowane przez telewizję Eurosport. Mistrzostwa te będą wspaniałym widowiskiem. Oprócz znanych zespołów uczestniczących w tych wyścigach, ich atutem będą również nazwiska znakomitych kierowców i uznane marki samochodów. Poza drużyną GTA Racing Team Nordauto, na tor wyjadą załogi broniące takich marek jak BMW, Honda, Nissan i Volvo.

Natomiast we Włoszech N.Technology będzie koordynować działania Alfa Challenge 2002 podczas zawodów Campionato Italia-



fol. Mirosław Rutkowski

Puchar Alfa Romeo – po raz trzeci

Pod koniec kwietnia na torze „Kielce” rozpocznie się trzeci rok ścigania w Pucharze Alfa Romeo. Który z kierowców zdobędzie prestiżowy puchar i nagrodę główną, Alfę 147, przekonamy się w październiku po szóstej, ostatniej rundzie rozgrywek.

Trzecia edycja Pucharu zapowiada się emocjonująco. Kibice już teraz zastanawiają się, czy w tym roku walka będzie się toczyć między Arturem Czyżem (zwycięzca w 2000 r.) i Robertem Kisielem (wygrał w 2001 r.), czy może wtrąci się ktoś trzeci? A jeśli, to kto? Może na to pytanie w jakimś stopniu da odpowiedź pierwszy wyścig sezonu, rozgrywany 27 kwietnia. Może znów o wszystkim zadecyduje ostatni wyścig?

Tegoroczny Puchar zostanie rozegrany na krajowych torach podczas sześciu eliminacji. Potwierdzony jest udział dotychczasowych sponsorów: producenta olejów silnikowych Selema oraz Europejskiego Funduszu Leasingowego.

Jeszcze nie możemy podać pełnej listy startowej. W wyścigach nie pojawią się bowiem wszyscy z ubiegłorocznych zawodników, będzie za to kilku nowych.

Podczas tegorocznej edycji Pucharu Fiat Auto Poland szykuje niespodziankę – wsparcie dla startujących.

– Nie w formie finansowej, lecz zapewniając część materiałów eksploatacyjnych, jak ogumienie i klocki hamulcowe – wyjaśnia Bartłomiej Lorek, brand manager Alfa Romeo z Dyrekcji Handlowej FAP. – Staramy się też o nowych sponsorów. Wyścigi kreują pozytywny wizerunek Alfę. Jest to interesująca forma reklamy i promocji marki oraz podtrzymanie sportowego wizerunku samochodu. Dla dealerów Alfa Romeo Puchar jest również jednym z narzędzi wykorzystywanych w działalności marketingowej.

Organizatorzy planują także pojawienie się samochodów pucharowych podczas imprez poza torami wyścigowymi.

Andrzej Martynkin

Kalendarz Pucharu 2002

26-27 kwietnia	Kielce
25-26 maja	Poznań
6-7 lipca	Poznań
10-11 sierpnia	Kamień Śląski
4-5 października	Kielce
19-20 października	Poznań

no Velocita' Turismo (Wyścigowe Mistrzostwa Włoch w klasie Turystrycznej), gdzie rozgrywane będą wyścigi o nagrodę Monomarca Alfa 147 Cup.

Alfa Romeo wyznaczyła znaczącą nagrodę dla zwycięzców. Ale nie tylko. Jak twierdzi Andrea de Adamich, wiceprezes spółki N.Technology: „nie możemy ograniczać się do ścigania i zwyciężania, lecz musimy mieć wkład w rozwój sektora samochodów sportowych i w przygotowanie kierowców, spośród których, być może, wyłoni się nowy talent”.



Franco Daria

Londyńskie Science Museum gości najpiękniejsze samochody Alfa Romeo. Siedemnaście modeli przedstawia ewolucję stylu i technologii w autach tej marki.

Legenda **Alfy Romeo** w Londynie

Po raz pierwszy prestiżowe Science Museum otworzyło swoje podwoje przed samochodami. Do 30 kwietnia będzie tu gościć wystawa zatytułowana „Sustaining beauty: 90 lat sztuki projektowej”. Wyeksponowano na niej najpiękniejsze i najbardziej znane modele Alfa Romeo pochodzące z muzeum w Arese: od legendarnej 1750 Gran Sport Nuvolariego po Alfettę 159 Fangia, od pięknej 2900 B z 1938 r. po najnowszy concept car Nuvola, od spidera Duetto po model 33TT12, który w 1975 roku zdobył mistrzostwo świata

w klasyfikacji marek. Łączna wartość tych siedemnastu samochodów została wyceniona na osiem milionów euro.

Wystawa jest wyrazem uznania dla włoskiego stylu i sukcesów mediolańskiej firmy. Ale nie tylko. Przedstawia również współzależności pomiędzy sportowym współzawodnictwem a ewolucją techniczną, pięknem a technologią, poszukiwaniem rozwiązań a modernizacją samochodów i to zarówno pod względem osiągnięć, jak i bezpieczeństwa oraz poszanowania środowiska. Nieprzypadkowo wystawa ta została zorganizowana

w Science Museum, jednym z największych tego rodzaju na świecie. Corocznie odwiedza je ponad 1,6 miliona osób. W 2002 roku, wraz z wprowadzeniem bezpłatnego wstępu, przewiduje się, że liczba zwiedzających sięgnie 2,6 miliona osób.

„Sustaining beauty” jest wystawą szczególną. Nie tylko ze względu na jej aranżację przygotowaną przez architekta... Ferrari, który w wielkiej centralnej galerii holu umieścił zawieszoną w powietrzu Alfettę 159 Fangia. Przede wszystkim dlatego, że samochód widziany jest tu zarówno jak dzieło sztuki



ki i jak owoc inżynierskich prac badawczych. Jest on przedmiotem, który powstaje, aby poruszyć i wywołać wrażenie, a jednocześnie jest dziełem rygorystycznej logiki.

– Technologia i pasja są od zawsze dwiema współistniejącymi duszami Alfę. Tak było kiedyś, tak jest i dziś. To synteza dwóch przeciwności, to nić, wokół której konstruowana została cała wystawa – twierdzi Lindsay Sharp, dyrektor Science Muzeum. – Wszystkie przedmioty zaprojektowane tak, aby osiągały wielkie szybkości, odznaczają się osobiwym pięknem.

Dotyczy to zarówno samolotów Concorde, jak i regatowych żaglówek, samochodów, jak i istot żywych. O ich kształcie czy też formie – mówi dalej dyrektor Sharp – decydują prawa fizyki. Rekin i delfin w systematyce zwierząt należą do różnych gromad: ryb i ssaków, a jednak w wyniku ewolucji ich formy bardzo się upodobniły. Muszą one bowiem liczyć się z regułami hydrodynamiki. Podobnie, kształty geparda są konsekwencją jego zrywności i szybkości. Wszystkie zwierzęta, których atutem jest szybkość, wyróżniają się wyjątkową elegancją.

– Pomysł zorganizowania wystawy w naszym muzeum spodobał mi się od razu – opowiada dyrektor Sharp. – Przemysł samochodowy w całej swojej złożoności jest, po przemyśle transportowym, największy na świecie. Ma zatem ogromny wpływ na życie każdego z nas. Ale to nie wszystko. Choć samochód jest środkiem niezastąpionym, jego eksploatacja musi respektować wymogi środowiska. Oznacza to ograniczenie emisji spalin, redukcję zużycia paliwa, projektowanie pojazdów w taki sposób, aby podlegały całkowitemu recyklingowi. Wystawa poświęca szczególną uwagę właśnie temu aspektowi – znaczeniu, jakie przywiązuje się do możliwości odzyskania i ponownego wykorzystania wszystkich materiałów budulcowych.

Dlaczego wystawa jest poświęcona właśnie modelom Alfa Romeo? – Przede wszystkim dlatego, że podobają mi się Alfę – wyjaśnia Lindsay Sharp. – Modele te ucieleśniają istotę samochodu sportowego „made in Italy”: design, piękno, znakomitą mechanikę, osiągi. To trochę tak jak z samochodami Ferrari, lecz o ile te ostatnie, projektowane dla nielicznych, pozostają raczej w sferze marzeń, modele Alfę Romeo są prawdziwymi produktami przemysłowymi. Są pojazdami wysokiej klasy, konstruowanymi z wykorzystaniem metod i technologii produkcji wielkoseryjnej. U nas w Anglii zawsze cieszyły się wielkim uznaniem.



Giancarlo Riolfo

Namacalna nauka

Otwarte w 1928 roku przez króla Jerzego V Science Museum prezentuje zdobycze z dziedziny nauki i technologii. Anglia jest ojczyzną wielu wybitnych postaci – od Newtona po Darwina, od Fleminga po Hawkinga – które wyznaczyły bieg historii w fizyce, biologii czy też medycynie. Jest też pierwszym krajem, w którym odkrycia naukowe były podstawą użytecznych rozwiązań. Pragmatyzm ten stanął u podstaw rewolucji przemysłowej i stał się dobrodziejstwem całego świata zachodniego.

Położone kilka kroków od Hyde Parku, Science Museum i przylegające do niego Natural History Museum stanowią jedno z głównych światowych ośrodków popularyzacji wiedzy na temat zdobyczy naukowo-technicznych. W ostatnich latach muzeum odbiegło od tradycyjnej formy wyłącznego eksponowania wynalazków i rozwiązań technicznych. Przeobraziło się w interaktywne laboratorium angażujące publiczność. Na parterze znajduje się sklep z książkami, materiałami audiowizualnymi, teleskopami i przede wszystkim zabawami przyciągającymi uwagę najmłodszych zwiedzających. Muzeum, otwarte codziennie od godz. 10 do 18, znajduje się na Exhibition Road, w dzielnicy South Kensington. Strona internetowa: www.sciencemuseum.org.uk



foto: Saliz/La Presse/G. Lobera

Wolfgang Egger

– styl to mieszanka sztuki i technologii

Czy istnieje związek pomiędzy kształtem a technologią? Zapytaliśmy o to Wolfganga Eggera, nowego szefa Centrum Stylu Alfa Romeo.

– Więż ta jest ściśta – usłyszeliśmy. – Poszukiwanie piękna to jedna z sił napędzających nowatorstwo, a jednocześnie nowe rozwiązania technologiczne pozwalają stylistom na większą swobodę twórczą. Tak było w przeszło-

ści, o czym świadczą na przykład piękne nadwozia Touring, konstruowane w latach czterdziestych w oparciu o szczególną, „superlekką” technologię, i tak jest do dnia dzisiejszego.

Egger – Niemiec z pochodzenia, mediolańczyk z wyboru, mówi doskonale po włosku z lekkim akcentem obcokrajowca. – Urodziłem się 38 lat temu w bawarskim miasteczku – wspomina.

W Alfie zakochany jest od dzieciństwa. Dlatego też opuścił Niemcy, aby studiować design we Włoszech, w International College of Arts & Sciences w Mediolanie. Następnie uzyskał stypendium w Centrum Stylu Alfa, gdzie w 1989 roku został przyjęty do pracy.

– Nadwozie – mówi – jest ciałem otulającym mechanikę. Musimy zatem ściśle współpracować z inżynierami, być z nimi w prawdziwej ►



fot. Satz/La Presse/G. Lobera



symbiozie. Nie ma bowiem rozdziału pomiędzy stylem a technologią. Elementy wyróżniające styl naszych nowych modeli: od przesuniętego do tyłu słupka szyby tylnej po linię obwodu samochodu, pełnią konkretną rolę w funkcjonalności pojazdu.

Gdy mówimy o stylu Alfa Romeo, na myśl przychodzi przede wszystkim model 156. Wylansowany w 1997 roku, doczekał teraz swojej drugiej generacji, która wnosi szereg nowatorskich rozwiązań technicznych. Design auta pozostaje jednak nienaruszony i nadal atrakcyjny. Jest to zjawisko niespotykane w świecie samochodowym, gdzie proces starzenia się pojazdów jest bardzo szybki.

– Sekret młodości modelu 156 – mówi Egger – bierze się z wnikliwej analizy wielkich historycznych

Alf, od modelu 2500 Villa d'Este po Giuliettę, i doboru formy, która odzwierciedlałaby cechy właściwe marce, jak dynamizm i sportowość. Ponadto 156 jest modelem, który ucieka od trendów mody, dlatego też nigdy się nie zestarzeje.

Alfa Romeo 156 naznaczyła przełom w stylistyce marki, o czym świadczą kolejne modele 166 i 147. W modelu 156 zostały przejęte pewne elementy charakterystyczne dla tradycji wielkich Alf. Jednym z nich jest „tryptykowy” przód samochodu z maskownicą oraz dwoma poziomymi wlotami powietrza. W żadnej mierze nie odjęto to modelowi jego nowoczesności.

– Wraz z modelem 156 – wyjaśnia Egger – nabrały znaczenia kształty i tradycyjne elementy charakterystyczne dla modeli spod znaku Alfa Romeo. Nie chcieliśmy jed-

nak sięgać do działań w stylu retro, jak zrobił to Volkswagen w przypadku modelu New Beatle czy Chrysler z modelem PT Cruiser. Jeśli sięgamy do tradycji, to tylko po to, aby nawiązać do korzeni, zaczerpnąć doświadczeń z naszej historii, która jest historią nowatorstwa. Nie odczuwamy nostalgii za przeszłością, lecz pragnienie uzyskania najlepszych parametrów w zakresie aerodynamiki, wygody wnętrza i bezpieczeństwa. Nie chcemy zapomnieć o przeszłości, lecz musimy myśleć o przyszłości.

Kolejną cechą charakterystyczną dla stylu Alf jest brak jakichkolwiek ozdóbek, prostota w pełnym tego słowa znaczeniu. Tak było w przypadku modeli wyścigowych, których najważniejszą cechą stanowiła lekkość. I tak jest w przypadku modeli współcze-



snych. – Obejrzyjmy na przykład klamkę drzwi w modelu 156 czy 147 – mówi Egger. – Jest ona elementem charakteryzującym całą płaszczyznę boku modelu, o bardzo funkcjonalnym kształcie.

Na stole Eggera znajduje się kilka szkiców. Są to propozycje stylistyczne przyszłych modeli firmy, projekty osłonięte jeszcze wielką tajemnicą, co do których woli zachować milczenie. Lepiej powrócić do tematu wielkich modeli w historii marki, jak te wystawione w Londynie. Która Alfa jest najpiękniejsza na świecie?

– Nie ma jednej, jest ich wiele. Na przykład model 1750 Gran Sport: piękny i prosty, a jednocześnie prawdziwie wyścigowy; zwycięzca w wyścigach Tysiąca Mil, a jednocześnie model do codziennego użytku. Czy też Alfa 2900

B typ wydłużony z nadwoziem Touring, pochodząca z naszego Muzeum: piękne coupé granturismo z 1938 roku. Jednym z rozwiązań aerodynamicznych jakie wprowadziła, były nadkola w kształcie kropli. W moim garażu chciałbym jednak mieć Giuliettę Spider, projektu Pininfariny – mówi Egger. – Marzyli o niej wszyscy na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Była kwintesencją małego sportowego modelu włoskiej szkoły, ponadczasowym pięknem.

Opinię tę w pełni podziela. Nie jesteśmy też w niej osamotnieni. Warto przypomnieć, że w gronie licznych miłośników Giulietty Spider był także młody senator stanu Massachusetts, John Fitzgerald Kennedy. Ze swoim samochodem nie rozstał się nawet wtedy, gdy został prezydentem. ❀

THE ALFA ROMEO MYTH ON SHOW IN LONDON

Until April 30, the Science Museum houses *Sustaining beauty*, an exhibition of the most beautiful cars of the Milan-based manufacturer. Seventeen models that retrace the evolution of style and technology from Nuvolari's legendary 1750 Gran Sport to Fangio's Alfetta 159, from the splendid 2900 B of 1938 to the recent Nuvola concept car, from the Duetto two-seater to the 33TT12 which carried off the Constructors' World Championship in 1975.

«The idea of holding this exhibition appealed to me right from the outset», says Dr. Lindsay Sharp, Director of the Science Museum. «The car industry, in its entirety, is the largest in the world after transportation and therefore has an enormous impact on our lives». Why dedicate an exhibition to Alfa Romeo? «Because Alfa Romeo cars embody the very essence of the sports car *made in Italy*: design, superlative mechanics, performance».

For the German Wolfgang Egger, new Head of the Alfa Romeo Style Center, «Shape and technology are tightly interwoven. The search for beauty stimulates innovation and, at the same time, new technical solutions allow the stylists to unleash all their creative inspiration».

The characteristics of Alfa Romeo's style, explains Egger, are «the presence of the traditional "trademarks" of the marque such as the characteristic nose with the shield and the two horizontal air vents, the absence of unnecessary frills, the search for simplicity. As in a Zen garden, true beauty requires no adornment».

The London Science Museum, open every day from 10 a.m. to 6 p.m., is in Exhibition Road, in South Kensington. The Museum's internet site is www.sciencemuseum.org.uk.



Nie tylko lekkość

Postęp techniczny w budowie samochodów polega nie tylko na rewolucyjnych rozwiązaniach, ale także na niewielkich innowacjach technicznych. Widać to w modelach Alfy Romeo, przy których budowie stosuje się bardzo zaawansowane technologie konstrukcyjne, wykorzystujące stopy metali lekkich.

W nowoczesnych samochodach postęp wiąże się już nie tylko z osiągnięciami na drogach. Równie ważna jest poprawa takich parametrów jak zużycie paliwa, kom-

fort jazdy, zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska czy możliwości ponownego wykorzystania materiałów (recycling). Najlepsze rozwiązania pozwalają na osiągnięcie tych celów nie w jed-

nej, lecz wielu dziedzinach, często różnorodnych i pozornie się wykluczających.

Zastosowanie aluminium do budowy pojazdów ma długą historię. Konstruktorzy od lat doceniali jego lekkość i łatwość obróbki. Zalety tego metalu jeszcze wzrosły dzięki rozwojowi metalurgii i procesów produkcyjnych, dzięki czemu powstały specjalne stopy i nowe metody ich obrabiania. Umożliwiło to projektowanie samochodów lżejszych, łatwiejszych w budowie, pozwalających na powtórne wykorzystanie materiałów.

Skonstruowano samochody „całe z aluminium” – na przykład Hondy NSX, Audi A8 czy Ferrari 360. Są to jednakże auta drogie, wytwarzane w niewielkich seriach. Nowoczesne technologie i materiały są jednak wykorzystywane coraz szerzej, i to bez drastycznego zwiększania kosztów produkcji,

również w pojazdach przeznaczonych dla masowych odbiorców.

Zastosowanie aluminium jest bardzo szerokie, przy czym metal ten rzadko wykorzystuje się w czystej postaci. Zwykle są to stopy zawierające znaczne ilości innych substancji, takich jak krzem, cynk, miedź, magnez, itd. Ich wspólną cechą jest niewielki ciężar w porównaniu z tradycyjnymi materiałami metalowymi (są o 1/3 lżejsze od stali), lepsze przewodzenie ciepła (ponad trzykrotnie w porównaniu ze stalą), nierdzewność, a także większa łatwość obróbki. Do tego należy dodać takie cechy mechaniczne, jak na przykład naturalna tendencja do zmniejszania wibracji czy łatwość recyklingu. Dlatego coraz powszechniejsze stosowanie w nowoczesnych samochodach stopów z aluminium i magnezu nie jest tylko wynikiem ich „lekkości”. Materiały te lepiej niż tradycyjne pozwalają rozwiązywać złożone problemy technologiczne.

W modelach Alfy Romeo GTV, 156 i 166 znajduje się wiele elementów z lekkich stopów. Na przykładzie tych aut widać, jak materiały te można wykorzystać w samochodach o tradycyjnej koncepcji, czyli takich, których konstrukcja wykonana jest głównie ze spawanej stali.

W Alfach GTV i Spider po raz pierwszy zastosowano proces „tixocasting” (nazywany inaczej tixokształtowaniem) do produkcji dodatkowej podłogi tylnej. Konstruktorzy musieli zaprojektować ele-



ment zastępujący stosowaną wcześniej platformę podtrzymującą bardzo delikatne zawieszenia tylne. Rozwiązali problem przez stworzenie pojedynczej części – bardzo skomplikowanego w formie odlewu z lekkiego stopu o wyjątkowych cechach mechanicznych. Zalety procesu „tixocasting”, to odporność struktury i stałość

wymiarów, znacznie przewyższające właściwości, które uzyskać można podczas tradycyjnego procesu technologicznego.

Następny krok naprzód zrobiono przy konstruowaniu Alfę 156, w której szeroko wykorzystano specjalne technologie. W modelu tym zastosowano piętnaście elementów ze stopu z aluminium ►

Fabryka Meridian (grupa Teksid) w Verres, w Valle d'Aosta, gdzie produkowane są liczne komponenty z magnezu.

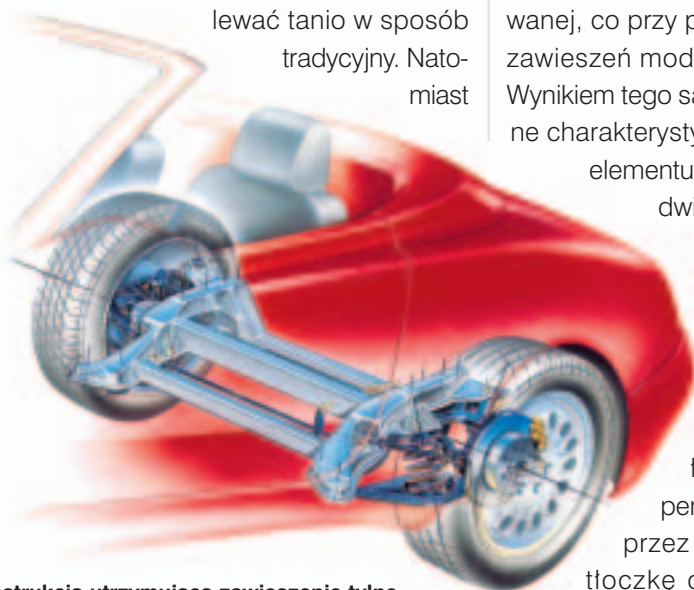
Alfa 156 - innowacyjne materiały

- klocki hamulców tylnych i przednich (aluminium)
- widełki amortyzatorów przednich (aluminium)
- wsporniki wahacza zawieszenia przedniego (aluminium)
- górne wahacze zawieszenia przedniego (aluminium)
- korbówód wspornika silnika (aluminium)
- belka wspornika silnika (aluminium)
- wspornik sterownika sprzęgła (aluminium)
- przewód układu chłodzącego wspomaganie kierownicy (aluminium)
- belka poprzeczna mocowania zawieszonych tylnych (aluminium)
- belka poprzeczna wspornika deski rozdzielczej (magnez)
- struktura układu kierownicy (magnez)
- przewód układu kierowniczego (magnez)
- oparcia foteli (magnez)

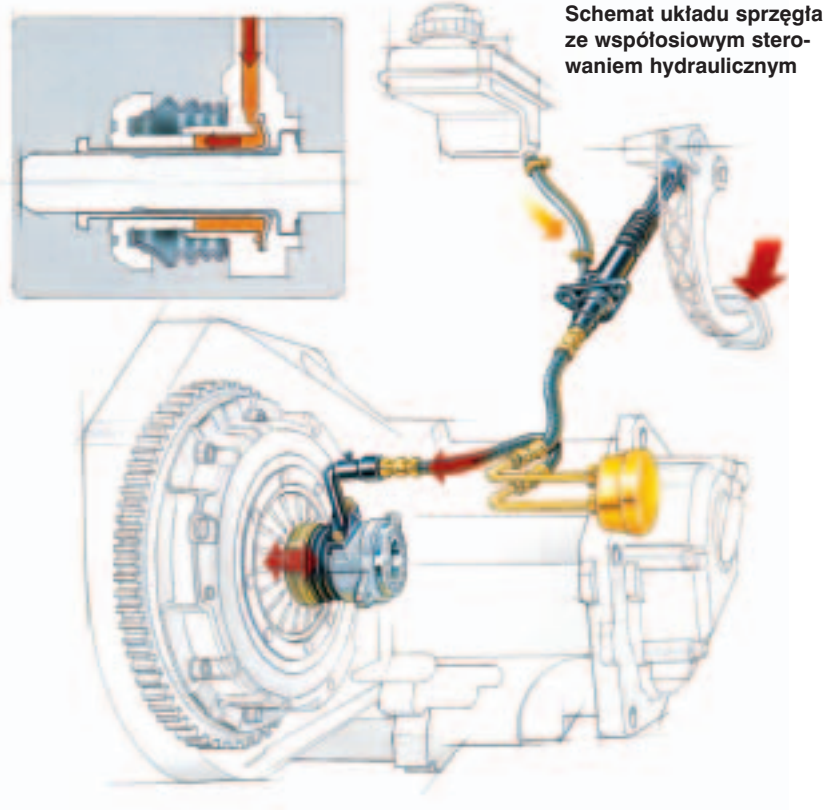
i pięć ze stopu z magnezu – ogółem jest to prawie pięćdziesiąt kilogramów „lekkich” materiałów. Dzięki temu samochód stał się o ponad 10 kg lżejszy w porównaniu z autem, w którym te same części byłyby wykonane z materiałów żelaznych.

Jest to jednakże tylko jedna z korzyści stosowania nowoczesnych technologii. Istotniejsze są inne specyficzne właściwości rozwiązań konstrukcyjnych. Przyjrzyjmy się paru przykładom.

Wspornik górnego wahacza przednich zawieszeń jest zbudowany tak, by w konstrukcji Alfę 156 można było zastosować czworoboczne zawieszenia, zachowując jednak taką samą strukturę nadwozia, jak w modelach zbudowanych na takiej samej platformie podstawowej, lecz mające zawieszenia typu McPherson. Wspornik ma dość złożoną formę, ale ponieważ nie jest narażony na silne ruchy mechaniczne, można go odlewać tanio w sposób tradycyjny. Natomiast



Konstrukcja utrzymująca zawieszenie tylne stosowana w modelach Alfa GTV i Spider



Schemat układu sprzęgła ze współosiowym sterowaniem hydraulicznym

wahacz zawieszenia jest elementem o dużych rozmiarach. Dlatego w jego produkcji stosuje się ti-xokształtowanie – ten sam proces tłoczenia i temperatury kontrolowanej, co przy produkcji tylnych zawieszeń modeli Spider i GTV. Wynikiem tego są bardzo korzystne charakterystyki mechaniczne elementu, ważącego zaledwie 1200 gramów.

Innym stosowanym rozwiązaniem technologicznym jest wytłaczanie. Np. korbowód łączy się z czopem korbowym poprzez aluminiową wytłoczkę o odpowiednim kształcie. Waży ona 185 gra-

mów, czyli połowę tego co podobny detal zrobiony z żeliwa czy stali.

Belka poprzeczna wspornika zawieszeń tylnych wykonana jest natomiast z odlewu próżniowego. Dzięki temu może mieć ograniczoną grubość i niezmiennie wymiary, co pozwala wyeliminować konieczność ustawiania zawieszeń. Monolityczna struktura odlewu, ważąca zaledwie 3,4 kg, przenosi też mniej wibracji na nadwozie auta.

Mniejsza „głośność” lekkich stopów była jednym z głównych powodów zastosowania stopu magnezu do produkcji belki przedniej wspornika deski rozdzielczej. Materiał ten umożliwia wykonanie jednolitego, bardzo złożonego odlewu, w którym znajdują się wszystkie wsporniki poszczególnych elementów – instrumentów, kolumny



Koła kierownicy Alfę 156 wykonane z magnezu są produkowane w jednej z fabryk Teksidu w Verres

kierownicy, klimatyzacji, okablowania. Dzięki temu znacznie uproszcili się ich montaż, zmniejszyły się kłopoty związane z przeciąganiem przewodów przez otwory wydrążone w tłoczonej blasze. Cały zaś podzespół jest podczas jazdy cichszy niż wykonany w sposób tradycyjny.

Inną ważną cechą lekkich stopów jest większa możliwość przewodzenia ciepła, co poprawia wydajność chłodnic. Zastosowanie w układzie wspomagania kierownicy żeberkowego przewodu aluminiowego (tzw. przewodu Hycot) do chłodzenia płynem hydraulicznym poprawiło wydajność wymiany ciepłej (ten sam efekt chłodzenia osiąga się na mniejszej przestrzeni) i pozwoliło osiągnąć oszczędność 400 g na ciężarze podzespołu.

Jak widać, korzyści stosowania lekkich stopów wykraczają znacznie poza samo zmniejszenie ciężaru samochodu. Większy koszt podstawowy, spowodowany przede wszystkim wyższą ceną surowca i koniecznością wykonania form odlewniczych, można zaś zniwelować poprzez produkcję więk-

szych serii pojazdów, pod warunkiem, że zastosuje się odpowiednie technologie i jak najlepsze rozwiązania projektowe. Należy też wziąć pod uwagę fakt, że koszt surowca będzie się zmniejszał wraz ze zwiększaniem zakresu procesu recyklingu.



Pino Monti



NA ŚWIECIE

Sekretny historyczne mias

foto: Digital Stock





urok go ta

Francuska stolica radykalnie zmieniła w ostatnich latach swoje oblicze. Przybysze, oprócz klasycznych już szlaków turystycznych odkrywają wciąż nowe trasy.

W St. Cloud, dzielnicy „chic” na peryferiach Paryża, znajduje się mały ogród ukryty pomiędzy domami. Oaza zieleni wśród ulic, które wspinają się lekko w stronę wzgórza. Do ogrodu nie jest łatwo trafić, jako że nie wspominają o nim żadne przewodniki. Ale nagroda czekająca na tego, kto go odnajdzie warta jest poszukiwań: oto Paryż u waszych stóp!

Wrażenia są niezapomniane. Nieprzerwany ciąg dachów aż po sam horyzont, fascynująca panorama zabytków znanych na całym świecie. La Défence ze swoimi wielkimi i imponującymi wieżowcami, strzelistymi gigantami, wydaje się stąd mała jak makietka. Przestrzeń i czas nie mają już realnych wymiarów. Nawet hałas ruchu miejskiego (codziennie wzdłuż bulwarów przejeżdża ponad 10 milionów samochodów) jest jakby przytłumiony i odległy.

Właśnie z pozycji uprzywilejowanego obserwatora możemy porzucić klasyczne schematy turystyki i ruszyć na poszukiwania „Paris nouvelle” – Paryża prawdziwych paryżan. W ostatnich latach francuska stolica zmieniła swoje oblicze. Była to głęboka przemiana, rozpoczęta przez byłego prezydenta Francois Mitteranda, który gorąco pragnął budowy wielkich obiektów publicznych, takich jak Bibliothèque National de France, drugiej pod względem wielkości na świecie. Ultranowoczesna świątynia wiedzy, którą Francuzi, miłośnicy skrótów, zwą pieszczotliwie TGB (Tres ►

Grande Bibliothèque), może przez skojarzenie z TGV.

TGV to kolejny powód do dumy tego kraju, superszybki pociąg, który niedawno ustanowił nowy rekord, pokonując cały kraj z południa na północ w trzy i pół godziny. Sam Paryż też bije rekordy szybkiego rozwoju, aby potwierdzić, że nadal należy się mu miejsce lidera wśród stolic europejskich.

Radzimy zatem porzucić klasyczne szlaki, które prowadzą nas na Montmartre jako do stolicy cyganerii, bowiem nowe serce Paryża rozciąga się na wschód, w stronę Ménilmontant. Pomiędzy bulwarem o tej samej nazwie, rue d'Oberkampf i place Métyvier, uznane gwiazdy szukają domów położonych daleko od niedyskretnych spojrzeń turystów i sklepów z pamiątkami, wśród etnicznych sklepików, egzotycznych targów o przewadze arabskiego stylu, ciągnących się wzdłuż ulic i owianych intensywnym aromatem przypraw. Ten mały świat stymuluje kreatyw-

ność i rozwój sztuki. To kocioł nasiąknięty kulturą afrykańską, a jego bohaterami są malarze, rzeźbiarze, fotografowie i architekci, którzy adaptują stare fabryki na luksusowe poddasza. Również Stéphane Secco, najmodniejszy cukiernik Paryża, mistrz słynny z niezrównanego musu czekoladowego, porzucił prestiżowy hotel George V, aby otworzyć „petit magasin” w tej dzielnicy.

Wieczorem młodzi paryżanie spotykają się na drinka przy stoliczkach na zewnątrz jednej z wielu kafejek o charakterze lekko „ancienne” i tam drobnymi tyczkami popijają pastis. We wtorek wieczorem miejscem spotkań jest bar „Les Lucioles” (102, rue Ménilmontant), gdzie modni są poeci metra, którzy improwizują, naśladując amerykańskie „spoken words”. Domowa, nieformalna atmosfera pa-



fol. Saiz la Presse / Photos Masi / Steven Rd



fol. Saiz la Presse / Focus Team / A. Tordini



fol. Saltz la Presse / Focus Team / A. Tordini

nuje również w „Chez Zach” (135, rue d’Overkampf). Tam warto spróbować apetycznego kuskus.

Ten, komu widok Paryża kojarzy się nierozłącznie z obrazami Renoira, Moneta czy Toulous Lautreca, zawsze może odwiedzić place des Vosges – regularny kwadrat, klejnocik w samym sercu dzielnicy Marais. Budynki z białego kamienia i czerwonych cegieł o frontonach wychodzących na ogrody platanów, typowe kafejki, restauracje i sklepiki ukryte pod arkadami, przenoszą nas do eleganckiej atmosfery Belle Epoque.

Również bogate i tradycyjne mieszczaństwo rzadko opuszcza swoje „królestwo” przy Rive Droite.

Dzielnica w Saint-Germain-des-Prés, wzdłuż ulic prowadzących do placu Saint-Sulpice, pozostaje centrum paryskiego życia. Atelier wielkich domów mody mieszają się



z butikami wschodzących stylistów, którzy dyktują najnowsze trendy oraz z ciemnymi sklepami rzemieślników i antykwariuszy. Tutaj, jak w całym Paryżu, w niedzielę rano świeżo wyjęta z pieca bagietka nie jest luksusem dla wybranych. Tak samo jak zakupy warzyw i owoców na ulicznych targach, gdzie nie trudno natknąć się na twarze znane z kina czy ze świata mody.

dychamy w odnowionej dzielnicy Bercy, pomiędzy Gare d'Austerlitz i Bois de Vincennes, nowej świątyni nowoczesności, ekscytującej i bardzo, bardzo hi-tech.

Za dnia ludzie interesów i urzędnicy zaludniają biura urządzone w odnowionych lokalach opuszczonych fabryk i starych magazynów żywnościowych. Wieczorem porównują wszystkich rytmy dochodzą-

PARIS NOUVELLE THE SECRET CHARM OF AN OLD CITY

The French capital has undergone various facelifts in the last years as part of a far-reaching transformation launched by former President François Mitterrand, fully intended to endow the city with impressive public buildings, including the Bibliothèque Nationale de France, the second largest in the world. An ultra-modern temple of knowledge nicknamed TGB (Très Grande Bibliothèque) by the French, echoing perhaps TGV, another feat of which the French are very proud, that is to say the super-fast train that has recently set a new record travelling from the North to the South of France in just three and a half hours. And Paris races ever faster to assert its leading position among the capitals of Europe.

Having abandoned the classical routes that identified Montmartre as the bohémien quarter of the city, the new heart of Paris now stretches towards the East, in the direction of Ménilmontant. Between the boulevard of the same name, Rue d'Oberkampf and Place Métierville, the trend-setting arbiters of fashion have set up home far from the prying eyes of the tourists and from the souvenir shops. The shops of various ethnic communities, exotic markets, where Arab style dominates, line the road, filling the air with an all-invading aroma of spices. A tiny cosmos that stimulates art and creativity, a melting pot permeated with African culture whose leading players are artists, sculptors, photographers and architects who convert the old factories into luxury lofts.

But for those for whom the image of



Związana z tradycjami śmietanka paryskiego świata umawia się w „Cafe de Flore” (172, bd. Saint-Germain), czy też w „Le Procope” (13, rue de l'Anceinne-Comédie) na godzinkę spokojnej rozmowy lub na służbowe spotkanie. Na kolację chodzi się do „Brasserie Lipp” (151, Saint-Germain), a żeby zabłysnąć, pozostaje zawsze „Fouquet's” (99, Champs-Élysées) czy „La Coupole” (102, bd. du Montparnasse).

„Paryż to święto” pisał Hemingway. I taką właśnie atmosferą od-

ce z lokali i ze starych chłodni miejskich przekształconych w artystyczne atelier. Ich położenie świetnie nadaje się do organizacji wernisaży czy pokazów fotograficznych.

Powracając do oazy spokoju, jakim jest „nasz” ogród St. Cloud, popatrzmy jeszcze raz na „giganty Défence” i poczekajmy, aż zapadnie noc. Przed nami Paryż eksploduje mieszanką kolorów o setkach złotych odcieni. Odczuwamy nieodparty zew magicznej i niezapomnianej nocy w fascynującym Paryżu. ❀

Paris is inextricably linked to the paintings of Renoir, Monet or Toulouse Lautrec, there is always Place des Vosges, a perfect quadrilateral, a gem at the center of the Marais quarter. The white stone and red brick buildings face onto the garden of plane trees and the typical cafés, restaurants and shops under the arcades are redolent of the elegant atmosphere of the Belle Epoque.

Even the wealthier, conventional middle classes are loath to leave their "domain" of the Rive Droite. The quarter of Saint-Germain-des-Prés, along the roads that lead to Place Saint-Sulpice, is still the powerhouse of life in Paris. The ateliers of the great fashion designers alternate with the shops of the new trend-setting emerging stylists and the burnished shops of the artisans and antique dealers. Here, as all over Paris, the Sunday morning "baguette", hot from the oven, is not a luxury reserved for the few. Nor is buying fruit and vegetables from the stalls of the street markets where it is easy to encounter well-known celebrities of the cinema and fashion.

"Paris is a fiesta" wrote Hemingway. And this is the atmosphere that pervades the remodeled quarter of Bercy, between the Gare d'Austerlitz and the Bois de Vincennes, the new shrine of modernity, exhilarating and very, very high tech.

During the day, businesspeople and executives throng the offices that were once abandoned factories and old food deposits while the evening is dominated by the throbbing music played in the night spots or in the old cold stores of the city transformed into artists' studios, the ideal setting for a vernissage or photographic service.

Od kiedy Campari podbił Francję

Alfa Romeo „podbiła” Francję w 1924 roku, wygrywając w Lyonie największy ówczesny wyścig samochodowy. Od tej pory Francja stała się dla aut z mediolańskiej firmy ważnym rynkiem eksportowym, który wciąż się rozwija przy ogromnej aprobachie Francuzów.

Wież jaka istnieje pomiędzy mediolańską firmą samochodową Alfa Romeo a Francją nie jest przypadkowa. Jak wiadomo, Alfa wywodzi się ze znanej niegdyś francuskiej fabryki Darracq. Produkowane przez nią samochody ustanawiały rekordy szybkości w latach 1904 (168,189 km/h) i w 1905 (176,427 km/h) oraz zwyciężały w pucharach Vanderbilta w 1905 i 1906 roku, zdobytych w USA przez Heméryego i Wagnera.

Firma Darracq próbowała też robić interesy we Włoszech. W 1906 roku uruchomiła w Portello produkcję samochodów małosilnikowych. Przedsięwzięcie nie odniosło jednak sukcesu i w 1910 roku, po ogłoszeniu upadku firmy, jej zakład wykupiło kilku mediolańskich przemysłowców. Założyli nowe przedsiębiorstwo – Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, czyli w skrócie Alfa. Przejęli część personelu technicznego i załogi oraz jej sportowe „zacięcie”.

Francja jest kolebką sportu motorowego. To właśnie tam, na tra-

sie Paryż-Rouen, zorganizowano w 1894 roku pierwsze wyścigi automobilowe. Zwycięstwa we Francji nobilitowały producentów samochodów i ich kierowców. Dlatego tak ważnym wydarzeniem dla firmy Alfa Romeo (nazwa ta powstała w 1915 r. po przejęciu firmy przez inż. Nicola Romeo) był chrzest bojowy nowego modelu, oznaczone-



go symbolem P2. Jadący nim Giuseppe Campari zwyciężył w Gran Premio Europy, rozgrywanym 3 sierpnia 1924 roku w Lyonie.

Zaprojektowany przez Vittorio Jano jednoosobowy pojazd wyścigowy Alfa Romeo P2, wyposażony w dwulitrowy, ośmiocylindrowy silnik z doładowaniem zachwycał mocą, niezawodnością i stabilnością jezdnią. Na trasie liczącej 810 km pokonał samochody ►

tak słynnych marek, jak Bugatti, Delage, Fiat i Sunbeam. Miesiąc później, w Monza, Alfa też nie miała sobie równych. Jej modele, prowadzone przez Ascario, Wagnera, Campariego i Minoia, zajęły pierwsze cztery miejsca w klasyfikacji generalnej.

chętniej kupowali modele 6C RL, 4C RM, 6C 1500, 6C 1750, 6C i 8C 2300.

Do sukcesu marki Alf Romeo we Francji przyczyniali się także konstruktorzy nadwozi. Trzeba pamiętać, że ówczesne samochody miały karoserie budowane na indywidualne zamówienia. Rozwiązania francuskich stylistów, wykorzystujących podwozia i silniki Alf Romeo, zadowalały najwybredniejszych klientów. W 1935 roku, podczas konkursu elegancji zorganizowanego w Bois-de-Boulogne w Paryżu, L. Maron-Pot przedstawił ciekawą wersję modelu RL. W następnym roku swoje karoserie zbudowane na podwoziach i mechanice Alf Romeo zaprezentowali Letourner et Marchand, Fray, Ottin i Louis Gallé. Gallé wystawił model RL SS Torpedo z podwójną pochyloną szybą przednią.

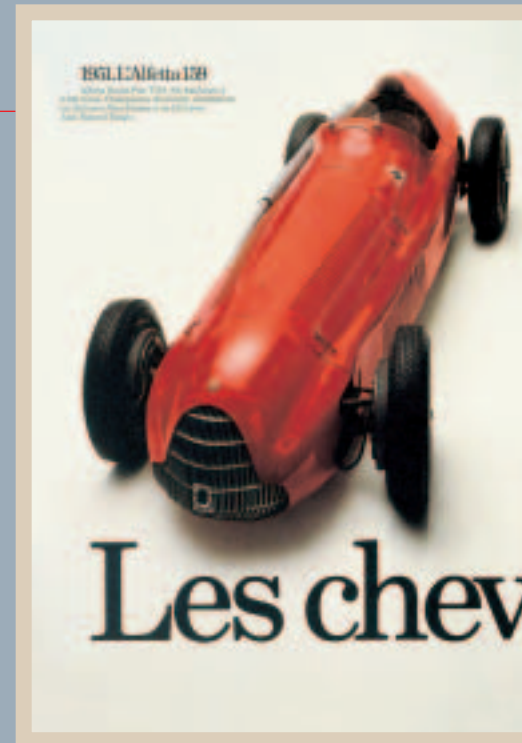
W 1931 sławny konstruktor Millian-Guiet przygotował wersję modelu 6C 1750 GTC, a rok później sportową dwudrzwiową wersję modelu 8C 2300, który odniósł na rynku ogromny sukces. Także w 1931 roku, w Paryżu, Maurice Proux zaprezentował model Coupé Royal Alfa Romeo pomalowany na kolor jasno i ciemnozielony.

O sukcesie we Francji zdecydowały jednak przede wszystkim sportowe zwycięstwa, dzięki którym narodziła się tam legenda Alf – samochodu „niedoścignionego”. Przyczynił się do tego szczególnie jeden model – 8C 2300. Od roku 1931 do 1934, prowadzony przez mistrzowskie zespoły Howe-Birkin, Sommer-Chinetti, Nuvolari-Sommer

i Chinetti-Etancelin, czterokrotnie zwyciężał w wyścigach „24 Godziny Le Mans”. To tym samochodem ustanowiono rekordową średnią prędkość na torze – ponad 131 km/h. Wyścigowa wersja spidera, z nadwoziem skonstruowanym przez Zagato, zwyciężała także w ważnych wyścigach Gran Premio w Comminges, Marsylii, Mont Ventoux, Nimes i innych miastach Francji. Wspaniałe rezultaty osiągał również model P3 dzięki Tazio Nuvolariemu, idolowi publiczności, który wygrał G.P. w Reims w 1932 roku oraz w Nizza i Pau w 1935 roku.

Druga wojna światowa przerwała sportowe imprezy, spowodowała zerwanie handlowych więzi między Włochami a Francją, w wyniku nalotów zostały zniszczone również zakłady produkcyjne Alfa Romeo. Po kilku latach nastąpiło jednak nawiązanie i przywrócenie kontaktów.

Lata pięćdziesiąte to we Francji kolejne zwycięstwa Manuela Fangio za kierownicą Alfetty 158 i 159 w wyścigach Gran Premio w Reims i Francji.



Nazwa mediolańskiej firmy znalazła się na ustach wszystkich. Wielu kierowców sportowych podążyło do Paryża, by obejrzeć i zarezerwować sobie modele Alf Romeo, wystawione na tamtejszym salonie samochodowym. Francuzi rozkochali się w Alfach. W latach dwudziestych i trzydziestych naj-



Drogę do sukcesu Alfa Romeo we Francji otworzył jednak już słynny model 1900, „samochód rodzinny, który zwyciężał w wyścigach”, a następnie przepiękna Giulietta i jej liczne wersje oraz Spider. Francuzi rozkochali się w tych samochodach. Spowodowało to znaczny wzrost sprzedaży firmy z Portello, która eksportowała do Francji aż 15% produkcji.

Kontakty Alfa Romeo zaowocowały też podpisaniem w 1959 roku umowy z firmą Renault na produkcję w mediolańskich zakładach modeli R4 i Dauphine – małolitrażowego samochodu z tylnym napędem i trzema biegami. W 1961 roku, w wyniku drobnego restylingu i wprowadzenia czterech biegów, powstała jego wersja Ondine. W ciągu 6 lat produkcji z zakładów w Portello wyjechały łącznie 70 502 samochody.

Na francuskim rynku sukcesy handlowe odnosił zaś słynny model Giulia i jego liczne wersje, jak TZ i GTA. W połowie lat sześćdziesiątych Alfa Romeo założyła w Ambérieu-en-Bugey, niedaleko

Lyonu swoje nowe przedstawicielstwo importowe.

Od końca lat sześćdziesiątych sportowy wizerunek Alfa Romeo we Francji umacniały kolejne sukcesy jej samochodów i kierowców. W 1968 roku zespół Giunti-Nanni Galli na modelu 33/2 Sport Prototipo zwyciężył po raz piąty w wyścigu „24 Godziny Le Mans”. W 1975 roku zespół Merzario-Laffite startujący na modelu 33 TT12 wygrał wyścig „1000 km w Digione”, a po dwóch latach zwycięstwo to powtórzyli Merzario i Jarierb na modelu 33 SC12, uzupełniając je wiktoria w „500 km w Paul Ricard”. W 1982 i 1983 roku model GTV 2.5 z wtryskiem, prowadzony przez Alaina Cudini i Danyego Snobecka, zwyciężył w dwóch mistrzostwach samochodów produkcji seryjnej.

W latach siedemdziesiątych Francja importowała rocznie 5000 samochodów Alfa Romeo, co stanowiło 25% eksportu mediolańskiej firmy. Pod koniec dekady liczba ta wzrosła do 18000 pojazdów. Wielką zasługę w tej handlowej eskalacji miał model Alfasud, także w swo-

ich wersjach sportowych Sprint oraz bardzo cenione przez Francuzów modele Giulietta i Alfetta. Alfa Romeo otworzyła więc na początku lat osiemdziesiątych nowe przedstawicielstwo handlowe w Issy Les Moulineaux, niedaleko Paryża.

W 1983 roku do sprzedaży weszła Alfa Romeo 33 i zrestylowany model Spider. Rok później na rynku pojawił się model 90, a w 1985 r. – 75. Samochody te, poza modelem 90, cieszyły się powodzeniem wśród francuskich klientów, lecz nie sprzedano ich tyle, by osiągnąć cele założone przez marketing firmy. W tym czasie popularność zaczęły zyskiwać samochody japońskie, a agresywna polityka francuskich producentów – Renaulta, Citroëna i Peugeotota, odebrała Alfie Romeo dużą część rynku.

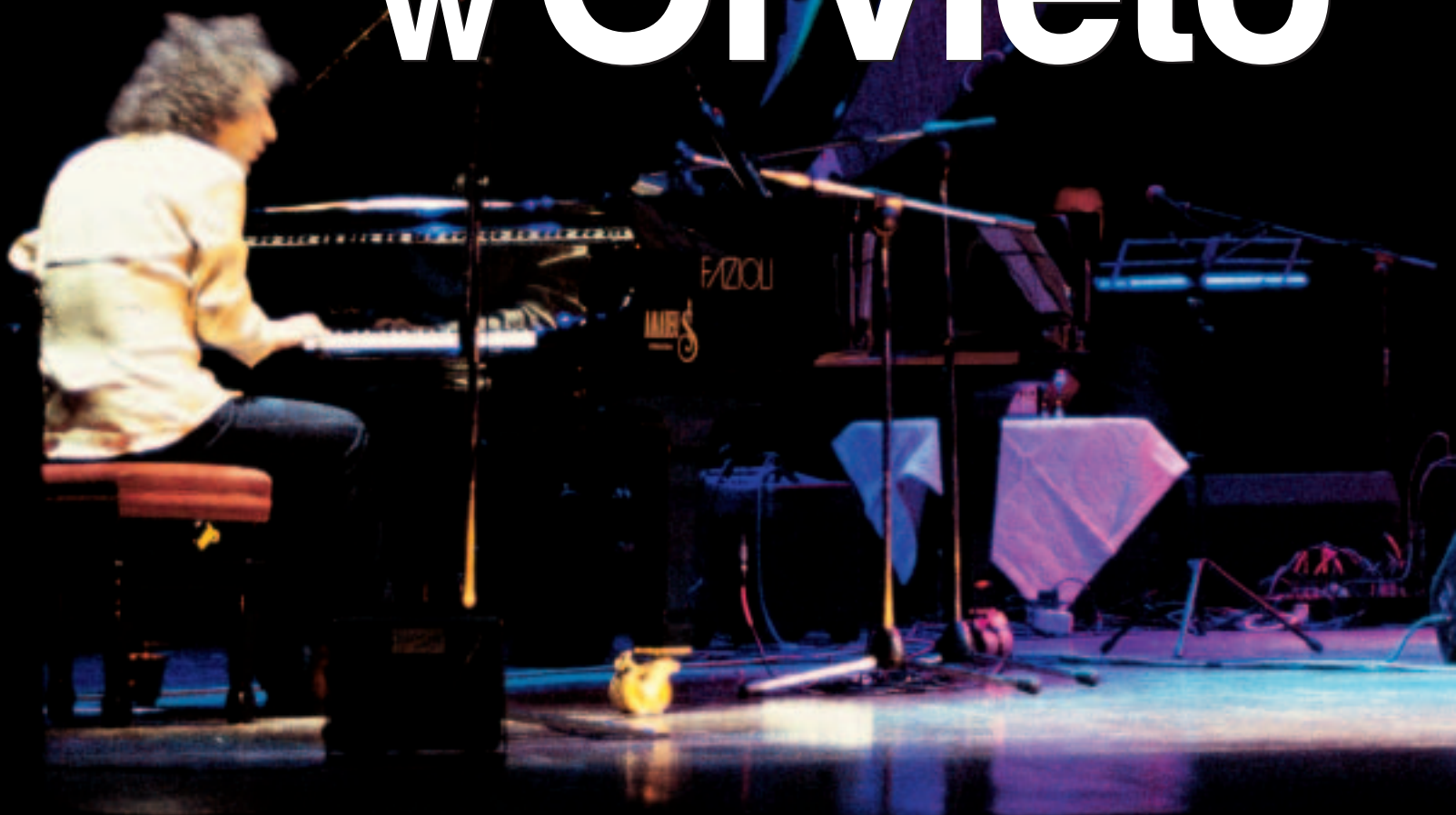
Odwrócenie tendencji spadkowych nastąpiło dopiero w 1987 r. za sprawą modelu 164. Lata dziewięćdziesiąte zaś zapoczątkowały znów okres sukcesów, rozpoczęty dzięki Alfie Romeo 155 – modelowi sportowemu z powołania. ❀

Marino Bussi

**Umbria Jazz
Winter**

Festiwal Umbria Jazz
Winter ściągnął do
Orvieto najlepszych muzyków
z USA, Europy i Włoch.
Publiczność podziwiała m. in.
Joe Lovano, Uri Caine i Gary Browna,
a także prezentowane przed katedrą
modele samochodów Alfa Romeo.

Alfy **i jazz** **w Orvieto**



Nigdy nie znudzi mi się podziwianie tej katedry – wznosi oczy Joe. – Co za kolory, fantazja, nadzwyczajna praca, przede wszystkim geniusz, ale również zdolności manualne, benedyktyńska cierpliwość!

Joe Lovano, wielki saksofonista z Nowego Jorku, przyjechał do Orvieto z okazji Umbria Jazz Winter. Między koncertami krąży po uliczkach miasta poszukując za-
bytkowych fasad, zaułków oraz atrakcyjnych restauracji. Ale w tym roku odkrył przed katedrą coś innego, co wzbudziło jego fascynację – ekspozycję najnowszych modeli samochodów Alfa Romeo.

Patrzy na fasadę kościoła, potem na samochody. Zwiedza muzeum, w którym wystawione są rzeźby Emilio Greco. Jest nimi zafascynowany, ale przechodząc przed katedrą, zatrzymuje się jeszcze raz i podziwia Alfę, przede wszystkim niebieski model 156 Sportwagon. – U nas takich samochodów się nie robi – mówi prawie do siebie. Potem wzdycha. – Dla mnie Alfa to Duetto, auto cudowne, szybkie, ale u nas szybka jazda jest niemożliwa.

Idziemy w kierunku Palazzo del Popolo, gdzie Joe będzie koncertować. Teraz myśli już tylko o muzyce, zespole. – Posłuchaj uważnie, poproszę Judi, by ►



fot Gianni Fantuzzi

zaśpiewała pewną bardzo ładną piosenkę – mówi – a Judi Valentino, jego żona uśmiecha się.

Ale Umbria Jazz Winter ma nie tylko jednego bohatera. Jest tu także Uri Caine, czterdziestoletni pianista i kompozytor z Nowego Jorku, artysta eklektyczny, który stał się kultowym przedstawicielem nowego jazzu ze względu na nowatorskie układy muzyki Bacha, Brahmsa, Mahlera.

Uri Caine zaprezentował się w Orvieto jako pianista. Wydobył



z klawiatury układy oryginalne, dynamiczne, pełne humoru, wywołując burzę oklasków na każdym koncercie.

Oklaskiwano także muzyków mniej znanych. Na przykład, Pata Martino – gitarzystę o trudnej historii: piętnaście lat nie grał publicznie z powodu tajemniczej choroby, której nikt nie umiał zdiagnozować i która spowodowała u niego utratę pamięci. Później musiał poddać się operacji mózgu i oto powrócił dawny Pat o nadzwyczajnych rękach, które poruszają się jak pająki na klawiaturze, a publiczność oszalała klaszcząc i błaga o bis. Pat gra muzykę bardzo nowoczesną, ale jeszcze związaną z kanonami tradycji: swing, melodia, miękkie frazowanie, stare standardy, które wzbudzają całym nowymi emocjami.

Jest jednak tutaj obecna również prawdziwa awangarda. Na przykład ta proponowana przez dwa niewiarygodne typy: niemieckiego gitarzystę Uwe Koprinskiego i amerykańskiego basistę Davida Friesena. Obaj instrumentalisci dysponują świetną techniką, ale nie udaje im się wyjść poza własną retorykę, nie pobudzają publiczności. A może to właśnie szczęście, że w trakcie festiwalu zdarzają się nieco chłodniejsze momenty: białą gorączkę zapewniają nam głosy Mary Wright i Lashuny Pace. Pierw-

sza śpiew blues, natomiast druga gospel i również w tym wypadku wracamy do korzeni jazzu – tych wspaniałych hymnów, które wyszły z czarnych kościołów i obieżyły świat jako symbol rozdzierającej duchowości. Kulminacją tej intensywnej religijności był dzień 1 stycznia w katedrze w Orvieto, kiedy obydwoje zaśpiewały przy akompaniamencie chóru.

W trakcie festiwalu jazz przypominał nam swoją historię: gospel, blues, a także marsze orkiestr z Nowego Orleanu, które krążyły ulicami, pociągając za sobą tłumy klaszczących ludzi; głośny rytm i blues Gary Browna, be bop w interpretacji Lovano, jazz elektryczny zaprezentowany przez tercet Medeski, Martin i Woods (klawatura, bas i perkusja).

Ta trójka odnosi duże sukcesy w Nowym Jorku, ale opinie na ich temat są raczej ostrożne. Ich nowatorstwo wydaje się być starej daty, ich energia może okazać się fałszywa. Moglibyśmy określić tę muzykę jako funk lub fusion czy soul acid. Nazwijcie ją jak chcecie, ale przebijają z niej kawałki już słyszane. Lepiej poświęcić uwagę głosowi i fortepianowi Boba Dorougha, który pochodzi z lat beat generation i który pracował z Ferlinghettim, z Corso, z Ginsbergiem, przekłętymi poetami wyznających zasadę szybkości, zmienności,



W Orvieto, gdzie gra sztuka

przypadkowości życia. Warto przysłuchać się gitarze Johna Scofielda i Marca Ribota, również zafascynowanych Alfami wystawionymi na centralnym placu Orvieto.

Zresztą, wszyscy jazzmani mieli i mają słabość do szybkich samochodów, począwszy od Milesa Davisa, który podziwiał model Giulietta Spider i który, pierwszy w świecie jazzu, kupił sobie żółtą Ferrari (teraz pianista Herbie Hancock ma dwie, obydwie czerwone).

A jazz włoski? Na festiwalu wystąpiło wielu muzyków, począwszy od Enrico Rava (trąbka) i Gianluca Putrella (puzon) – obydwie gwiazdy włoskiego jazzu, pierwszy wśród seniorów, drugi wśród juniorów – a skończywszy na basiście Giovannim Tommaso, który chwali się swoim doskonałym zespołem i pianiście Antonio Farao, jednym z najlepszych.

Na koniec wspomnijmy o innym eklektycznym pianiście, Stefano Bollanim, który zaproponował zabawny spektakl pod tytułem „Ścisł swoje radio” z muzyką lat trzydziestych i czterdziestych. Zaśpiewali ją, choć nie w kanonie jazzu, Irene Grandi, Peppe Servillo, Simona Bencini, Barbara Casini, Monica Demuru, Massimo Altomare i Marco Parenti. Głosy dobrze znane szerokiej publiczności, mniej miłośnikom jazzu. Ale jak wiadomo, również festiwal jazzowy jest częścią globalnej wioski, więc stał się otwarty na różnorodną muzykę. Tym bardziej, jeżeli przybywa ona samochodem marki Alfa Romeo. ❀

Vittorio Franchini



Orvieto kojarzy się z katedrą, freskami Signorellego, mozaikami, a także z cenionym przez znawców białym winem. Natomiast tylko nieliczni wiedzą o konieczności przeprowadzenia prac zabezpieczających to podziwiane przez cały świat dziedzictwo kultury. Teren, na którym wznosi się miasto – tuf wulkaniczny leżący na glinie plioceńskiej – powoduje częste i rozległe osunięcia ziemi.

Ponieważ jednak nie jesteśmy geologami i nie należymy do władz miasta, możemy, póki jest czas, napawać się urokiem Orvieto. Najpierw był to ośrodek etruski i rzymski (z tej epoki pozostała, między innymi, nekropolia Crocefisso del Tufo), później obiekt walk pomiędzy Ostrogotami i Bizantyjczykami. Następnie Orvieto stało się siedzibą biskupstwa, księstwem longobardzkim, posiadłością Matyldy z Canossy i na koniec Państwa Kościelnego. Tam właśnie w 1264 roku papież Urban IV ustanowił święto Bożego Ciała i wówczas, jako upamiętnienie cudu znad jeziora Bolsena, rozpoczęła się budowa katedry.

Już tylko ona może skłaniać do odwiedzenia miasta. Jej fasada to jeden ze wspanialszych przykładów sztuki XIV wieku. Wewnątrz można obejrzeć relikwiarz zawierający korporal z „cudem krwi”, drewniany krucyfiks, freski Luca Signorellego i Beato Angelico. Niedaleko znajduje się studnia świętego Patryka (dzieło Antonio di Sangallo il Giovane), Palazzo Papale i Palazzo del Popolo, retabulum florentczyka Coppo di Marcovaldo w kościele dei Servi, pomnik nagrobny de Braye’a autorstwa Arnolfo di Cambio w kościele św. Dominika.

Wokół można obejrzeć „mniejsze” zabytki, malownicze uliczki, sklepiki rzemieślników z najróżniejszymi wyrobami, począwszy od ceramiki, skończywszy na butach.

Gdy nie zdecydujemy się przenocować w Orvieto, wsiadamy do samochodu. Przed nami, w zależności od trasy, Citta’ della Pieve i Castiglione del Lago (nad jeziorem Trasimeno), albo Todi i Perugia. Nieco dalej Foligno i Asyż. Inne miasta, inne historie, a także inni święci.

Lorenzo Bortolin

W muzeach polskich



Skarby Habsburgów w Warszawie



Ogromnym zainteresowaniem cieszy się prezentowana w Zamku Królewskim wystawa „Skarby Habsburgów”, pokazująca część kolekcji stworzonej przez władców jednej z najstojniejszych i najstarszych dynastii europejskich. Zgromadzone przez nich zbiory sztuki znalazły się przed ponad 100 laty w jednym z najświetniejszych mu-

wyrobów złotników z Augsburga, Pragi i Mediolanu oraz wykonane na przełomie XVI i XVII w. obrazki z wielobarwnych kamieni półszlachetnych. Zaprezentowano też zbroje (2) i mundury.

Wśród obrazów znajdują się portrety królowej Hiszpanii Izabelli Velázquez (3) i Lorenzo Soranzo Tintoretta oraz płótno Rubensa „Ju-

ny oraz działalność społeczną. Ruszczyc, absolwent Akademii Sztuk Pięknych w Petersburgu, zajmował się malarstwem do roku 1908. Następnie skoncentrował się na pracy społecznej dla Wilna. Projektował scenografie i inscenizował „Lillę Wenedę” i „Balladynę” Słowackiego. Współpracował jako grafik z wileńskimi czasopismami, zaprojektował „Klucze Wilna” wręczone Józefowi Piłsudskiemu, berło rektorskie i togi profesorskie, uczestniczył w komisji budowy pomnika Adama Mickiewicza w Wilnie.

Na wystawie pokazano prace z polskich kolekcji muzealnych, z Litewskiego Muzeum Sztuki w Wilnie i Lwowskiej Galerii Sztuki oraz ze zbiorów prywatnych i archiwum rodzinnego.

Wystawa prezentowana jest w Gmachu Głównym Muzeum Narodowego od 9 do 24 lutego i po przewie od 5 marca do 7 kwietnia. Następnie zostanie pokazana w Muzeum Okręgowym w Toruniu (kwiecień-maj), w Muzeum Narodowym w Warszawie (lipiec-sier-



zeów świata – wiedeńskim Kunsthistorisches Museum. Na warszawskiej wystawie prezentowane są zabytki z najważniejszych oddziałów muzeum. Miłośników starożytności zainteresują rzeźby, amfory i biżuteria, m. in. kamea z portretem rzymskiego cesarza Tyberiusza (1), czy etruska zapinka w kształcie węża i klamra. Warto też zwrócić uwagę na

pięć i Merkury u Filemona i Baucis”, a także interesujące obrazy mniej znane, jak np. „Chłopskie wesele” Davida Teniersa Młodsze (4).

Wystawa będzie czynna do 7 kwietnia.

Ferdynand Ruszczyc w Krakowie

W krakowskim Muzeum Narodowym warto obejrzeć wystawę „Ferdynand Ruszczyc 1870-1936. Życie i dzieło” przedstawiającą jego twórczość malarską, graficzną, rysunkową, dorobek scenograficz-

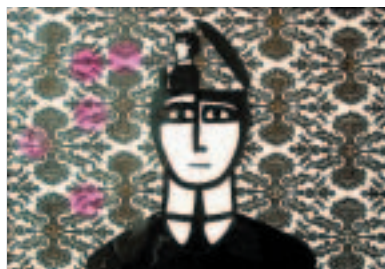


pień) i w Litewskim Muzeum Sztuki w Wilnie (wrzesień).

Festiwal Leniców w Poznaniu

Przez ponad miesiąc będzie trwać Festiwal Leniców, na który składają się wystawy prac Alfreda Lenicy (1899-1977), Jana Lenicy (1928-2001) oraz Danuty Lenicy-Konwickiej (1930-1998), a także pokazy filmowe i spotkania.

W Muzeum Narodowym odbywa się wystawa monograficzna „Jan Lenica – Labirynt” pokazująca plakaty, filmy animowane, rysunki satyryczne, ilustracje książkowe, a także projekty scenografii i kostiumów. Integralną częścią wystawy są pokazy filmowe.



Na 3 dużych ekspozycjach można prześledzić etapy twórczości Alfreda Lenicy. Wystawa w Centrum Kultury „Zamek” obejmuje twórczość Alfreda Lenicy do 1950 roku, a obrazy powstałe później prezentowane są w Galerii Miejskiej „Arsenal”. Natomiast w ABC Gallery pokazano przede wszystkim prace na papierze.

Kolejnym wydarzeniem festiwalu jest pokaz prac Danuty Lenicy-Konwickiej, córki Alfreda i siostry Jana. W Galerii „Profil” w Centrum Kultury „Zamek” przedstawiono ponad 100 rysunków i grafik z bogatego dorobku autorki wielu znakomitych ilustracji książkowych. ❀

Anna Borsukiewicz

We włoskich muzeach

W największych włoskich miastach można obejrzeć niezwykle interesujące wystawy.

W Turynie w Museo della Montagna (Muzeum Gór) do 10 marca będzie trwać wystawa „Sto lat narciarstwa” opowiadająca o historii Ski Club w Turynie. Natomiast w Muzeum Accorsi wystawa „Vittorio Amedeo Cignaroli – Nadworny pejzażysta dworu w Sabaudii i jego epoka” prezentuje do 17 marca 80 dzieł tego artysty oraz członków jego rodziny.

W Mediolanie, w Klasztorze di Sant'Eustorgio otwarto Muzeum Diecezjalne, gdzie wystawiono kolekcje ze zbiorów arcybiskupich z różnych kościołów oraz kolekcje prywatne, zawierające portrety biskupów, obrazy o tematyce mitologicznej oraz pejzaże, rzeźby i przedmioty sztuki liturgicznej.



W Wenecji do 16 czerwca Palazzo Grassi gości wystawę „Od Puvisa de Chavannes do Matisa i Picassa – Ku sztuce nowoczesnej” prezentującą ponad 200 dzieł sztuki europejskiej z pierwszych lat XX wieku, w tym autorstwa Cézanna, Seurata, Muncha i Matisa. W mieście otwarto ponownie dom Carla Goldoniego. W pałacyku, w którym 25 lutego 1707 roku urodził się komediopisarz, przechowuje się pamiątki po nim i po całym teatrze weneckim.



W Weronie, w sali Boggian Muzeum Castelvechio, do 7 kwietnia będzie trwać wystawa „L'onore delle armi” (Honor broni) – przegląd broni od XIV do XX wieku, ze zbiorów muzeów miejskich.

W Padwie, w Palazzo del Monte, do 7 kwietnia na wystawie „U korzeni euro – Drzewo genealogiczne nowej waluty” pieniądze, rzeźby, znaleziska archeologiczne oraz obrazy dokumentują historię wymiany gospodarczej. Można obejrzeć antyczne tetradrachmy ateńskie, złote monety z epoki rzymskiej, dukaty z Wenecji oraz pięciofrankówki z czasów Unii Łacińskiej z 1865 roku.

W Gorycji, na zakończenie obchodów tysiąclecia miasta, Zamek oraz Biblioteka Państwowa do 30 kwietnia będą gościły wystawę „Divus Maximilianus – Hrabstwo dla Gorycjczyków 1500-1619” prezentującą obrazy, przedmioty, książki i dzieła sztuki rytowniczej, w tym ryt o długości ponad 52 metrów, przedstawiający orszak triumfalny Maksymiliana I Habsburga.

W Rzymie do 31 marca trwa wystawa „Mario Schifano”, będąca hołdem dla artysty, który zmarł w 1998 roku.



Lorenzo Bortolin

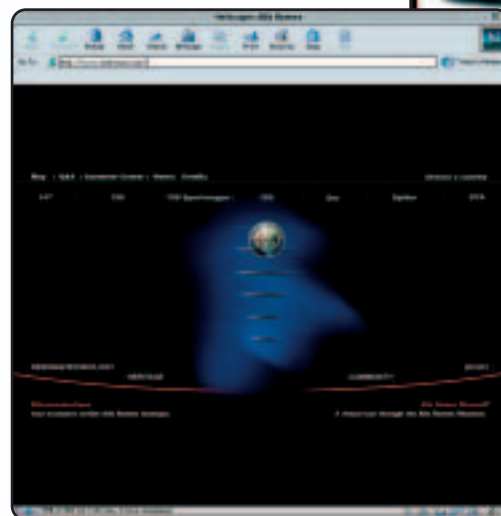
Nowa strona **Alfa Romeo**

www.alfaromeo.com to ważny adres dla miłośników marki. W internecie powstała na nowo opracowana strona ze wspaniałą grafiką, animacjami, newsami i ciekawostkami dotyczącymi Alfę Romeo. We Włoszech można będzie zakupić on line wymarzony samochód.

Samochód może wzruszać. Samochód może urzekać. Pragnienie może stać się pasją. Te trzy zdania pojawiają się po otwarciu home page nowej strony Alfa Romeo. Po wpisaniu www.alfaromeo.com uzyskuje się dostęp do bogatego świata tej marki.

Na ekranie komputera, w tle o odcieniu przydymionej szarości, obok wizerunku osłony chłodnicy Alfę Romeo 147, wkomponowanej w lewej części pierwszej strony, ożywają skyline marki Alfa: wzruszenie, czar, pasja. Są to cechy charakterystyczne samochodów firmy z Portello, samochodów o „sportowym sercu”, w których można się zakochać od pierwszego wejrzenia.

Ze strony głównej można wejść na witryny prezentujące modele



produkowane przez firmę Alfa Romeo. Po kliknięciu uzyskuje się dostęp do wykazu samochodów. Pięknym zdjęciom towarzyszą opisy poszczególnych modeli.

Celem Alfa Romeo było zgromadzenie w jednym miejscu wszystkich internetowych stron związanych ze światem tej marki.

Pozwala to użytkownikowi na nawigację po ogromnym morzu informacji, zdjęć i ciekawostek ze świata Alfa Romeo, bez konieczności wychodzenia z tej strony. Daje też ogromne możliwości – od prezentacji modeli do zakupu samochodu, od historii marki



do wykazu zarejestrowanych klubów, od relacji z wyścigów do listy akcesoriów.

Na stronie głównej, w dolnej części ekranu, oddzielonej krzywą linią czerwoną – kolorem, który razem z czarnym i szarym wyróżniają markę – pojawiają się kolejne cztery działy: Heritage, Design & Tech, Sportivity i Community.

Rozpoczynamy od pierwszego. Ma bogatą zawartość, opowiada historię Alfę Romeo. Ze względu na ogromną ilość materiału, długą, 91-letnią tradycję została podzielona na dziesięciolecia. Na-

stępnie, każdy okres podzielono na pięć rozdziałów: pasja, samochody, wyścigi, znane osobistości, przedsiębiorstwo. Każdy z tych rozdziałów przedstawia zdarzenia charakterystyczne dla firmy, osobistości, które tworzyły historię przedsiębiorstwa, najpopularniejsze modele, świat wyścigów oraz pasję projektantów. Film, wyświetlany stale na ekranie, pozwala ponadto na obejrzenie najbardziej charakterystycznych obrazów tej długiej przygody, która rozpoczęła się w 1910 roku.

U dołu strony znajduje się link Muzeum Alfa Romeo w Arese. W najbliższym czasie również i ten adres zostanie włączony do strony www.alfaromeo.com, aby użytkownik mógł łatwiej i szybciej uzyskać dostęp do świata Alfę bez konieczności wpisywania kolejnych adresów. Zapewni mu to ciągłość informacji i możliwość operowania stale tym samym językiem oraz grafiką bez zmiany sposobu nawigacji.

Rubryka Design & Tech została natomiast zaprojektowana w ten sposób, aby udostępnić użytkow-

nikowi wszystkie informacje techniczne dotyczące samochodów: silników, skrzyń biegów, nowoczesnych technologii, aktywnego i biernego bezpieczeństwa.

mochodów sposoby realizacji projektów powstających w Centro Stile Alfa. Rozpoczyna się krótkim brief, częścią twórczą w pełnym tego słowa znaczeniu.

Natomiast w drugim rozdziale przedstawiono projektantów. Następnie przechodzimy do konkretnych modeli aut, ich projektów zewnętrznych i wewnętrznych oraz do rozwiązań kolorystycznych. Każdy dział jest bogato ilustrowany zdjęciami.



Obok opisany został design. Jest to chyba najbardziej nastrojowa część strony. Sześć rozdziałów ma pokazać nawet osobom nie znającym się na tworzeniu sa-

– Próbowaliśmy stworzyć galerię fotografii przedstawiających najistotniejsze elementy stylistyki ostatnio powstałych modeli: począwszy od klamki w Alfie 156 do przednich świateł GTV oraz do osłony chłodnicy Alfę 147. Wszystko to po to, aby internauta mógł ►

zobaczyć to, o czym poprzednio czytał – mówią twórcy strony.

Dział Sportivity, jak to wynika z tytułu, poświęcony jest wyścigom: mistrzostwom, załogom, kierowcom, samochodom i ich charakterystykom technicznym. Zawiera zdjęcia silników i informacje na temat wyścigów, a ponadto klasyfi-

Na końcu spójrzmy jeszcze na Community. Ten dział jest jeszcze w fazie powstawania, lecz w zamysłu ma się stać miejscem do spotkań i dyskusji on line miłośników Alfa Romeo. Planuje się utworzenie otwartego dla wszystkich internautów forum dyskusyjnego. Każdy użytkownik będzie miał

w ten sposób możliwość założenia własnej strony poświęconej marce Alfa Romeo i znajdzie się w aktualizo-



kację i komentarze dotyczące rozgrywanych zawodów. Rubryka ta w ciągu kilku miesięcy zostanie poszerzona o nowe rozdziały zawierające zapowiedzi imprez, wywiady z bohaterami wyścigów, ze zwycięzcami nagród, ze szczególnym uwzględnieniem nowych zawodów FIA Euro TCC z udziałem Alfa 156.

wanym na bieżąco wykazie. Rubryka zawiera ponadto informacje na temat zarejestrowanych klubów miłośników Alfa Romeo we Włoszech i na świecie. Jest też dział poświęcony gadżetom, które mogą nabyć alfiści. W przyszłości, co piętnaście dni, newsletter będzie informować o nowinkach wprowadzanych na stronę.

Francesca Rech

FASHION & MOOD FOR THE NEW ALFA ROMEO SITE

A desire can be ignited. Performance can seduce. A car can stir emotions. These are the three phases that scroll across the screen on opening the home page of the new Alfa Romeo site. Simply enter www.alfaromeo.com to access the multifaceted world of Alfa Romeo.

Against a background of soft shades of gray, beside the profile of the radiator grill of the 147 that gradually appears in the left-hand part of the initial page, the skyline of the Alfa Romeo marque comes to life: emotion, seduction, enthusiasm, the main characteristics of the cars of the Portello manufacturer, the car "with the sporting heart", cars that stir long-lasting emotions at first glance. Hence the decision to position the models proposed by Alfa Romeo in the home page. A simple click then provides access to the five sections of the site: the models; the heritage of the brand and its leading players; design and technology; the sport sector with all the latest information about races, championships and drivers; and the forum entitled "Community", a space where all Alfa enthusiasts can meet and exchange ideas and info on line. The underlying concept that has led to the creation of the new site is that of grouping all the on-line addresses that have a link with Alfa Romeo under a single "heading": from buy@alfaromeo to the Accessories Line; from the Historical Museum of Arese to all the official Alfa clubs, so that the user can navigate through the vast sea of information, images and news regarding Alfa Romeo incorporated in a single but well-packed site.

SELENIA
MOTOR OIL



PASUJE JAK ULAŁ



FL Poland

31-010 KRAKÓW RYNEK GŁÓWNY 27
TEL: 012/4230990, FAX: 012/4230978, www.flpoland.pl

Piąte urodziny Mia Giulia

Członkowie wrocławskiego Klubu Mia Giulia świętowali jubileusz jego pięciolecia. Zainteresowanie imprezą przeszło najśmielsze oczekiwania organizatorów. Niewielka sala sąsiadująca z salonem Alfę Romeo z trudem pomieściła wszystkich miłośników tej marki, dla których gospodarze spotkania – prezes ADF Auto Bogdan Żak i prezes Klubu Mia Giulia Tomasz Alechnowicz – przygotowali wiele atrakcji.

Goście oglądali zabytkowego Spidera Graduate z 1986 roku, znanego m. in. z filmu „Absolwent” i Spidera z 1991 roku. Podziw wzbudził również najnowszy model Alfę, przygotowanej przez tuningową firmę ATC oraz felgi firmy Zender przystosowane do wszystkich modeli Alfę Romeo.

Okrzyki zachwytu słyhać było na sali, kiedy zza kurtyny wyjechała żółta Alfa Romeo GTV Spider. W kuluarach zainteresowanie budził silnik z modelu Giulia Super Ti, którego moc – 113 KM z pojemności 1600 cm³ – była w 1965 roku imponująca i porównywalna do osiągnięć jednostek napędowych Ferrari i Maseratti. Słuchano także Jarosława Maznasa, dziennikarza z „Auto Motor i Sport”, opowiadającego o spotkaniu ze Zbigniewem Mauerem, stylistą modelu 156.

Gościem honorowym wieczoru był José Ramón Soriano Rouco, dyrektor handlowy Fiat Auto Poland. W prezencie od Klubu Mia Giulia otrzymał kolekcjonerski model wyścigowej Alfę 33.

Podczas imprezy mówiono o planach klubu. W marcu, we wrocławskim Teatrze Polskim odbędzie się prezentacja Alfę Romeo GTV. Będą również jazdy tym modelem z udziałem kierowców wyczynowych.

Na początku czerwca klubowicze z Mia Giulia wybiorą się do muzeum Alfę Romeo w Arese. Tradycyjnie będą też uczestniczyć w klubowych wyjazdach na eliminacje wyścigowego Pucharu Alfę. Natomiast jesień powitają na imprezie plenerowej w jednym z dolnośląskich pałaców.

KŁ

Zimowa szkoła na Torze Poznań

Kilkudziesięciu poznańskich alfiściów zainaugurowało tegoż roczne spotkania zimowym treningiem jazdy na Torze Poznań.

Jedną z najważniejszych imprez klubu Alfa Romeo jest „Akademia Bezpiecznej Jazdy – Zimowe Kolokwium Alfiściów”. Jej współorganizatorami byli Automobilklub Wielkopolski, Policja Drogowa i Pol-Car, największy poznański dealer Fiata, Lancii i Alfa Romeo.

Śnieg i lód, które pokryły nawierzchnię toru, stworzyły wyśmienite warunki do poznawania natury poślizgów i sposobów ich neutralizowania. W ćwiczeniach pomagali instruktorzy i kierowcy wyścigowi Automobilklubu Wielkopolskiego – Artur Czyż, Maciej Garstecki, Marcin i Maciej Kaczmarkowie, Arkadiusz i Dariusz Nowiccy, Leszek Patan, Sławomir Winkiel, Tomasz Płaczek oraz szef Akademii Bezpiecznej Jazdy AW Ryszard Kopczyk. Pod ich kierunkiem można było zaliczyć najazd „na babę”, próbę łosia, próbę wyścigową. Jazdy odbywały się też na krętym torze kartingowym, gdzie przeszkody śniegowe pokonywano samochodami na oponach letnich i zimowych, z łańcuchami i bez nich. Odbywał się tam też instruktaż zakładania łańcuchów.

AB



foto: Tatiana Jachyra



foto: Tatiana Jachyra





Pożegnanie karnawału w Ti Amo Alfa Club

W salach Krajowej Izby Mody, w tzw. Białej Fabryce przy ulicy Piotrkowskiej odbył się bal łódzkich alfistów z Ti Amo Alfa Club. Goście bawili się do rana przy muzyce granej na żywo przez zespół Grand Express, słuchało występu solisty Teatru Wielkiego Rafała Songana i recitalu Hanny Banaszak. Atrakcją balu był pokaz sztucznych ogni, a także konkursy, w tym wybór Romeo i Julii. Zwycięzcami zostali Józef Raduchowski i jego żona, Ewa.



W imprezie uczestniczył gość specjalny, Zbigniew Maurer, polski projektant nadwozia Alfę 156, pracujący w Centro Stile. Przez cały wieczór był obiegany przez alfistów, którzy chcieli z nim porozmawiać o jego pracy, zrobić sobie wspólne zdjęcie lub poprosić o autograf. Znalazł jednak czas, by naszkicować przepiękne coupé Alfę (zdjęcie obok). Jego rysunek zawiśnie w siedzibie klubu.

Następnego dnia podczas krótkiego spotkania alfistów Zbigniew Maurer opowiadał o swoich doświadczeniach z członkostwa w klubach we Włoszech i w Kanadzie. Podjęto wówczas decyzję o uczestnictwie członków łódzkiego klubu w czerwcowym zjeździe RIAR (Włoskiego Rejestru Alfę Romeo) z okazji 40-lecia Giulii. Na spotkaniu Zbigniew Maurer otrzymał insygnia klubowe i tytuł honorowego członka Ti Amo Alfa Club.

Impreza nie mogłaby się odbyć bez wsparcia sponsorów, w tym łódzkich dealerów Alfę, czyli firm Auto Fapoli i Maredi.

BW



Bal poznańskich alfistów

Ostatnią sobotą karnawału członkowie Klubu Alfa Romeo Poznań przetańczyli na balu zorganizowanym przy pomocy firmy Pol-Car w hotelu Park nad jeziorem Maltańskim. W zabawie uczestniczyli również zawodnicy Automobilklubu Wielkopolskiego startujący w Pucharze Alfa Romeo – Artur Czyż (zdobywca Pucharu w 2000 r. i ubiegłoroczny wicemistrz) i Maciej Garstecki, a także owacyjnie witany mistrz olimpijski i świata w rzucie młotem Szymon Ziółkowski. Honorowym gościem balu był José Ramón Soria-

no Rouco, dyrektor handlowy Fiat Auto Poland (na zdjęciu obok z prezesem klubu Ryszardem Dudziakiem).

Dwie wyścigowe Alfę 156 stojące przy wejściu do hotelu i Alfa Romeo Spider 2000 Veloce z 1972 roku (własność członka klubu Thorwalda Springera) umieszczona w hallu stanowiły oprawę dla zabawy członków klubu.

To właśnie przy tym samochodzie pieśń „O sole mio” w wykonaniu trzech tenorów – Mirosława Kina, Włodzimierza Kalemby i Bartosza Kuczyka rozpoczęła program przygotowany przez artystów z Teatru Muzycznego w Poznaniu. Brawami przyjęto arie i piosenki śpiewane przez Magdalenę Rutkowską, występ kontrabasisty Tomasza Grdenia oraz pokazy tańca towarzyskiego. Na parkiecie tłoczno było aż do rana, a polskie przeboje przeplatały się z melodiami włoskimi i hiszpańskimi.

AB



fol. Janusz Romaniszyn

fol. Andrzej Szozła



W następnym numerze:

- Rozmowa ze Zbigniewem Maurerem, polskim projektantem nadwozia Alfy 156
- Legendarne tory wyścigowe – Targa Florio
- Prezentacja nowego silnika JTS
- Kalendarz Mistrzostw Europy Superturismo

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. Puskina 50
tel. (0-42) 649 28 29 salon
(0-42) 649 28 90 serwis
(0-42) 649 11 48 części zamienne
fax (0-42) 649 24 86
92-516 Łódź
ul. 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.AV.
**ALFA ROMEO OWNERS
CLUB OF W.A.**
P.O. Box 316
WEST PERTH W.A. 6005

AUSTRIA

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

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

BELGIA

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

DANIA

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

FINLANDIA

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

FRANCJA

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

GRECJA

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

HISZPANIA

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

HOLANDIA

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

IRLANDIA

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

ISLANDIA

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

IZRAEL

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

JAPONIA

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

KANADA

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

KENIA

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

LUKSEMBURG

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

MALEZJA

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

MALTA

ALFA ROMEO OWNERS CLUB (MALTA)
"TUNEVILLE"
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 WAIRAKEI ROAD
CHRISTCHURCH 5

POLSKA

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

SZWAJCARIA

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



CLUB ALFA ROMEO

TAZIO NUVOLARI

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

ALFA ROMEO CLUB TURGOVIA

POSTFACH 20 - 8500 FRAUENFELD

ALFA ROMEO CLUB SCHWEIZ

POSTFACH 5454 BELLIKON AG
TEL. 057317265 BURKARD SILVA

SOCI ALFA VECC TICINO

CAS. POSTALE 1105

6502 BELLINZONA

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

31 RUE DE LAUSANNE 1201 GENÈVE (SUISSE)

TEL./FAX 022-738.8045

SZWECJA

CLUB ALFA ROMEO

C/O BJÖRN SANDBERG

HANGÅRV. 3-S-183 TABY

CLUB ALFA ROMEO SYD SWEDEN

MOGENS RUELOKKE

RIBEV. 12B

21746 MALMÖ SWEDEN

CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

PETER SODERLUNG

FOLKUNGAGATAN 134

S-116 STOCKHOLM-SWEDEN

TEL. 46-8-640.4686

TURCJA

ALFA CLUB

MESRUTTIYET CAD. NO. 135 ODAKULE İS

MRK. KAT: 18

TEPEBASY - İSTANBUL (TURKEY)

TEL. 0090-212-2456767

FAX. 0090-212-2516133

URUGWAJ

ALFA CLUB

EDIL HUGO PRATTO 2325 - MONTEVIDEO

USA

ALFA ROMEO OWNERS OF SOUTHERN CALIFORNIA

P.O. Box 3621

NORTHBRIDGE CA 91394

TEL. 818-7600189

FAX 818-7668569

ALFA ROMEO OWNERS CLUB NATIONAL OFFICE

2468 GUM TREE LANE

FALLBROOK - CAL. 92028

ORANGE COUNTY CHAPTER

19701 PHOENIX LANE

HUNTINGTON BEACH - CAL. 92028

AROC OF CENTRAL CALIFORNIA

1128 PALOMINO ROAD

SANTA BARBARA - CA 93108

TEL. 805-6825744

AROC OF NO. CALIFORNIA

1116 18TH STREET

SACRAMENTO - CAL. 95814

ALFA CLUB OF COLORADO

4255 S. OLIVE ST.

DENVER - COLORADO 80237

FLORIDA FIRST COAST

ALFA ROMEO CLUB

65 SEASIDE CAPERS DR.

ST. AUGUSTINE - FLORIDA 32084

CENTRAL FLORIDA CHAPTER

1741 MOHAWK TRAIL

MAITLAND - FLORIDA 32751

ALFA ROMEO CLUB

OF CENTRAL FLORIDA

3012 ARDSLEY DR.

ORLANDO - FLORIDA 32804

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

ALFA ROMEO CLUB OF SOUTH FLORIDA

Box 1317 - LAKE WORTH - FLORIDA 33460

FLORIDA ALFA CLUB

1410 PINEAPPLE LANE

CLEARWATER - FLORIDA 34619

ALFA ROMEO OWNERS CLUB

OF ATLANTA

2203 RIVER WOODS WAY (TOM NORMAN)

WOODSTOCK - GA 30188-5913 USA

TEL. 770-924-6674

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

CHICAGO CHAPTER

631 RAVINE AVENUE

LAKE BLUFF - ILLINOIS 60044

IL SUPER REGISTER

501 IRVING AVENUE

HILLSIDE - ILLINOIS 60162

KENTUCKY ALFA ROMEO SOCIETY

Box 115 - EASTWOOD - KENTUCKY 40018

NORTH AMERICAN JUNIOR

ZAGATO REGISTER

8191 - BRETON CIRCLE

FORT MEYERS, FLORIDA 33912 - 4652

TEL./FAX 941-768-9384

E-MAIL: FERNANDO.DI@CWIX.COM

WEST MICHIGAN ALFA OWNERS

20065 N. SHORE DR.

SPRING LAKE - MICHIGAN 49456

AROC ST. LOUIS

5, 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.

5915903
Plecak
jednoramienny
219 zł

5915902
Torba
sportowa
252 zł

5915896 Długopis „Sensa” wykonany z aluminium,
ergonomiczny silikonowy uchwyt, 275 zł

5915922
Parasol składany, 42 cm,
w kolorze srebrnym
z napisem Alfa Romeo
78 zł

5900940
Pokrowiec na narty
457 zł

5901471 Bagażnik umożliwiający jednocześnie
przewożenie nart i snowboardu, 323 zł

59000747 Koło kierownicy wykończone czarną skórą
z czerwonym ścięciem, 1062 zł
59000750 Gałka dźwigni zmiany biegów, 519 zł



**potrzebny
samochód?
leasing w EFL!**



**Europejski
Fundusz
Leasingowy**

doświadczenie i kapitał

Twoja firma się rozwija? Potrzebuje samochodów, biur, sprzętu, maszyn, urządzeń?
Twój czas jest bezcenny? To dla Ciebie Europejski Fundusz Leasingowy
stworzył Express Leasing: 3:2:1. Potrzebne są tylko 3 dokumenty
(NIP, Regon, dokument rejestracyjny) i 2 podpisy, a w 1 godzinę wyleasingujesz
każdy samochód, również osobowy - na preferencyjnych warunkach podatkowych.

Pełna kontrola



VDC. ASR. MSR. ABS. EBD. Jeśli Twoja satysfakcja z jazdy zależy od poczucia kontroli nad samochodem, wypróbuj Alfę 147. Elektroniczny system VDC dla lepszej stabilności pojazdu w ekstremalnych sytuacjach. ASR, ograniczający poślizg kół napędzanych. MSR – regulator momentu obrotowego podczas redukcji biegów. A ponadto: ABS z systemem EBD, optymalizujący rozkład siły hamowania, oraz tylne zawieszenie McPherson dla jak najwyższej stabilności kierunkowej. **Alfa 147. Wyostrz zmysły.**

 **0 801 117 117**



Quadrifoglio