



Szymon Ziółkowski Dwie pasje: sport i **Alfa**

Najdłuższe molo **Europy**



Niespodzianki w wyścigach **Alfy**

Prowadzić. Wszystkimi zmysłami.



Legenda sportu samochodowego odrodziła się w jeszcze doskonalszej postaci • Silnik: 3.2 V6 24V • Moc: 250 KM przy 6200 obr./min • Skrzynia biegów: manualna 6-biegowa lub wywodząca się z Formuły 1 sekwencyjna przekładnia Selespeed • Kierownica: niespełna 2 obroty pomiędzy skrajnymi położeniami • Obniżone zawieszenie: przednie czterowahaczowe i tylne typu McPherson • Felgi: 17" ze stopu • Opony: 225/45 WR17 • Hamulce: przednie wentylowane z zaciskami Brembo, ABS z EBD • Systemy dynamicznej kontroli jazdy: ASR z MSR/ABD.

☎ 0-801 117 117

Alfa 156 *GTA*





Lato już znów za rok

Nieuchronnie zbliża się koniec wakacji, okres powrotów do domu i pracy. Letni wypoczynek powoli zamienia się w nostalgiczne wspomnienie o piaszczystej plaży, zamglonych o poranku górskich szczytach, zachodzie słońca nad tafłą mazurskich jezior. Optymiści twierdzą, że niedługo, już za niecały rok lato do nas powróci i znów zaczną się wakacje.

Aby jeszcze przez chwilę utrzymać Państwa w atmosferze letniej przygody zapraszamy na wyprawę z Alfą po najdłuższym moło Europy, czyli Półwyspie Helskim. Zwiedzimy nie tylko znane kurorty, ale udamy się również na połów dorsza. Morskie wędkowanie dla amatorów, tak popularne na świecie, u nas także znajduje wielu zwolenników i staje się coraz większą atrakcją turystyczną.

Przejeżdżając ulicami miast bezwiednie mijamy setki reklam, znużeni powtarzającymi się sloganami. Coraz rzadziej wzrok przykuwa ciekawy lub choćby oryginalny plakat czy billboard. A dzieje Alfę Romeo to również historia motoryzacyjnego plakatu reklamowego w jego najlepszym wydaniu. Świadectwo zmieniających się mód, kierunków artystycznych i obyczajów. Najciekawsze plakaty przedstawiamy w artykule „Alfa na słupach” (oczywiście chodzi o słupy ogłoszeniowe, spełniające dawniej podobną rolę jak obecnie billboardy, a nie o słupy, które przypadkiem znalazły się na drodze samochodu).

Odbędziemy również sentymentalną podróż w czasie, razem z rodziną legendarnego modelu Giulia. Śmiałe linie, ścięty tył, dynamiczny silnik sprawiły, że w 1962 roku Giulia Berlina 1600 TI stała się obiektem zazdrości i wzorem naśladowanym na całym świecie. Jak tłumaczył jeden z twórców auta, linia Giulii została zaprojektowana „z myślą o wietrze, który został w tyle, kiedy ruszyła w drogę”.

Nic dziwnego, że producent tak wysmakowanych pojazdów stał się partnerem CNN, największej na świecie informacyjnej stacji telewizyjnej. Dwie uznane w świecie marki stworzyły wspólny program poświęcony kulisom wzornictwa o tytule Design 360, nadawany w niedzielne wieczory.

Oczywiście w naszym Magazynie nie może zabraknąć relacji z Pucharu Alfa Romeo. Za nami już trzy rundy tegorocznej edycji, a emocje rosną z wyścigu na wyścig. Zaprezentujemy również jeden z najsłynniejszych europejskich torów wyścigowych – Monza, który nierozzerwalnie wiąże się z największymi sukcesami sportowymi Alfę. Nie tylko o sporcie i miłości do marki Alfa Romeo rozmawiamy natomiast z mistrzem olimpijskim w rzucie młotem – Szymonem Ziółkowskim.

Wszystkim, którzy właśnie skończyli urlop życzymy jak najmniej stresującego powrotu do pracy. Tym, którzy nań się dopiero wybierają zazdrościmy i życzymy udanego wypoczynku.

Redakcja

prenumerata 2002

6 numerów
70 zł



edycja polska

▶ dwumiesięcznik **il Quadrifoglio**

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

SPOSÓB PŁATNOŚCI

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

OBSŁUGA PRENUMERATY

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

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

OBSŁUGA PRENUMERATY

033 813 27 61

E-mail: satizpolska@fiat.com

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

SATIZmsx
INTERNATIONAL

An MSX International Company



il Quadrifoglio nr 10
sierpień-wrzesień 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: redakcja@modo.futuro.net.pl

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
W BLASKU ZŁOTA I Z UŚMIECHEM NA TWARZY	6
ZASKAKUJĄCE ROZSTRZYGNIECIA	10
NOWE REGUŁY	14
W SERCU NOWEGO SILNIKA	16
ŚWIADKOWIE SUKCESU TPM	18
KONKURS „ALFISTA”	20
DESIGN 360	22
CÓRKA WIATRU	26
NAJDŁUŻSZE MOŁO EUROPY	30
WSPANIAŁY MIT ALFY	35
MONZA – SZCZĘŚLIWY TOR ALFY	38
ALFA NA SŁUPACH	44
SAMOCHÓD – ZWIERCIADŁO NASZEJ OSOBOWOŚCI	52
W POLSKICH MUZEACH	56
EXTREMALNA SIEĆ	58
SALONY ALFA ROMEO w Polsce	60
KLUBY ALFA ROMEO na świecie	62
DLA ALFY I ALFISTÓW	64

Alfa z komputera

Dzięki internetowi możemy „skonstruować” wymarzony model Alfę i poznać jej cenę. Na polskiej stronie Alfę Romeo (www.alfaromeo.pl) znajduje się interaktywny cennik. Po jego wybraniu ekran komputera dzieli się na cztery części odpowiadające za poszczególne informacje pozwalające skompletować samochód.

Lewe górne okno jest polem wyboru. Dolne lewe przedstawia nam informacje o wybranej opcji, a w oknach po prawej stronie obejrzymy efekt naszych decyzji.

Konstruowanie wymarzonej Alfę zaczynamy od określenia interesującego nas modelu. Kolejnym krokiem jest dobór wersji silnika, koloru, rodzaju tapicerki i wyposażenia dodatkowego. Z prawej strony ekranu mamy cały czas podgląd na wybrane przez nas opcje, czyli możemy obejrzeć skompletowany samochód, a jego cena jest podliczana na bieżąco.

Po zakończeniu wszystkich kroków możemy wynik naszej działalności zapisać w pamięci komputera, wydrukować lub wysłać e-mailem.

Klub oponiarski

Po zakupie opon Dunlop można zostać członkiem Dunlop Sport Club – utworzonego przez firmę Dunlop wraz z partnerami, którymi są Alfa Romeo, Playboy, Camel Active, Martini oraz D&W. Członkowie klubu zostają objęci programem zapewniającym im opiekę w każdej potrzebie. W przypadku uszkodzenia opony firma Dunlop refunduje koszty jej naprawy, a także wezwania pomocy drogowej. Pracownicy infolinii Dunlop udzielają też informacji dotyczących: podróży, rezerwacji, rozrywki, opieki medycznej oraz wszelkich potrzebnych instytucji.

Poznaniacy na Alfa 147 Cup

Bardzo czynnie spędzają lato poznaniacy Alfiści. Reprezentacja klubu wybrała się do Niemiec na cieszącą się tam dużą popularnością zawody Alfa 147 Cup, rozgrywane w czerwcu na torze Lausitz.

Tor położony jest w odległości 30 km od Cottbus. Jest to nowy obiekt sportowy. Powstał na terenach po NRD-owskich kopalniach odkrywkowych wę-

gla brunatnego. Budowę rozpoczęto w 1999 r., a już w 2001 r. odbyły się pierwsze imprezy.

„Lausitzring” robi olbrzymie wrażenie. Na 570-hektarowym terenie tor zajmuje 367 ha, resztę stanowią obiekty uzupełniające, takie jak centrum rozrywki, centrum sportów motocyklowych, hotel, obiekty gastronomiczne, a także parking dla 40 tys. pojazdów. Tor ma 120 tys. miejsc dla widzów w tym 25 tys. pod zadaszoną trybuną.

Fiat Auto Poland zasłużony dla Polski

Kapituła Honorowa Złotej Odznaki Krajowej Izby Gospodarczej przyznała Fiat Auto Poland Honorową Złotą Odznakę za szczególne zasługi dla promocji Polski. Jest ona przyznawana przedstawicielom kręgów gospodarczych, światu kultury i nauki,

politykom oraz instytucjom szczególnie zasłużonym dla promocji Polski.



DUNLOP Sport Club

Alfa 147 Cup

Przyznanie nagrody Fiatowi Auto Poland stanowi wyraz uznania za wkład przedsiębiorstwa w inwestycje, a szczególnie w tworzenie nowych miejsc pracy. Uroczystość wręczenia odznak odbyła się w warszawskich Łazienkach Królewskich podczas VIII Gali Krajowej Izby Gospodarczej zorganizowanej pod hasłem „Polskie Firmy w Unii Europejskiej”. Honorową Złotą Odznakę Krajowej Izby Gospodarczej dla Fiata Auto Poland otrzymał z rąk ministra gospodarki Jacka Piechoty prezes FAP Enrico Pavoni. (1)

Alfiści w Scuola Sportiva

Co roku poznański klub organizuje kursy doskonalenia jazdy. Ostatnio nawiązano kontakty z kilkomiesięcznymi profesjonalnymi szkołami, w tym „Rally Center Finland” Ari Vatanena, ośrodkiem szkolenia Andrei de Adamicha w Parmie oraz Scuola Sportiva w Niemczech.

26 i 27 lipca dwóch poznańskich Alfistów szkoliło się pod okiem doświadczonych instruktorów.

– Zajęcia w Scuola Sportiva odbywały się w okolicach Berlina na terenie dawnej bazy lotniczej Armii

Czerwonej – relacjonuje Artur Gruszczyński. – Dysponowaliśmy setkami metrów kwadratowych nawierzchni lotniska do testowania różnych modeli Alf Romeo. Organizatorzy dołożyli starań, aby wraz ze stopniem trudności poznawać możliwości konkretnego modelu. Najbardziej przypadł nam do gustu wyścig na Alfach GTA. (2)

IKAR na złotych

Członkowie Internetowego Klubu Alfa Romeo IKAR spotykają się zwykle w sieci, ale nie zaniedbują kontaktów osobistych. W czerwcu zorganizowali aż dwie imprezy.

Na siódmy Złot IKAR-a, trwający od 7 do 9 czerwca, z całego kraju przybyły do Sopotu załogi, które przez dwa dni uczestniczyły w rajdzie Alf Romeo. (3) Prawie w tym samym czasie lokalne spotkanie IKAR-a odbywało się w Warszawie.

Mia Giulia świętuje jubileusz Giulii

Klub Mia Giulia kibicuje zawodom Pucharu Alf Romeo, urządzając zbiorowe wyjazdy na wyścigi. Wrocławskie Alf Romeo dojechały w sierpniu na tor do Kamienia Śląskiego.

Na jesień klubowicze planują pokaz Alf GTA z silnikiem JTS oraz obchody jubileuszu 40-lecia modelu Giulia, która jest patronką wrocławskich Alfistów. Jak powiedział nam Tomasz Alechnowicz, prezes klubu, planowany jest z tej okazji uroczysty koncert.

Z wyścigów na drogę

Dla firm związanych z motoryzacją udział w wyścigach to nie tylko wyzwanie sportowe. Nowe technologie zastosowane do budowy aut i ich podzespołów, doświadczenia zdobyte na torach, wykorzystywane są w pojazdach drogowych.

Tak jest również z ogumieniem firmy Dunlop, czego przykładem są opony samochodowe SP Sport 9000. Dzięki zastosowaniu w ich produkcji technologii krzemionkowego wypełniacza oraz najnowocześniejszego, kierunkowego wzoru bieżnika, umożliwiają precyzyjne prowadzenie pojazdu na drodze. Mają też znakomitą przyczepność na mokrych i suchych nawierzchniach. Choć Sport 9000 to opony o niskim profilu, zapewniają niezrównany komfort jazdy.



ROZMOWA

z Szymonem Ziółkowskim

W blasku złota i z uśmiechem na twarzy



Szymon Ziółkowski, mistrz olimpijski i świata w rzucie młotem pasjonuje się również motoryzacją, a z samochodów największym uczuciem darzy Alfę.

Młotem rzuca cała trójka. Szymon zaraził swą pasją młodsze rodzeństwo – Michalinę i Pawła, którzy chcą mu dotrzymać kroku.

To ojciec Jerzy sprawił, że sport w ich domu stał się codziennością. – Najpierw była lekkoatletyka na obozach, na które jeździłem z ojcem, prezesem Okręgowego Związku Lekkiej Atletyki. Miałem wtedy osiem lat. Potem było judo. Następnie pół roku przerwy, a potem znowu lekka atletyka – opowiada o swoich sportowych początkach Szymon Ziółkowski. Jak wspomina, na pierwszych treningach rzucał wszystkim, co w rękę wpadło. Świadczą o tym medale w różnych dyscyplinach, nie tylko młocie.

– Moimi największymi sukcesami są oczywiście tytuły mistrzowskie i złote medale: olimpijski w Sydney i świata w Edmonton, ale z sentymentem wspominam również te pierwsze, z początku kariery, w dysku i kuli, bowiem tam musiałem walczyć z konkurentami. W młocie, na krajowym podwórku ich nie miałem – mówi. – Dotąd pamiętam swą pierwszą nagrodę, słuchawki do walkmana, które otrzymałem od ówczesnego prezesa AZS-u, prof. Przybylskiego, za pobicie rekordu okręgu w grupie 14-latków. Byłem wówczas o rok młodszy od kolegów.

Słuchawki były takie najprostsze. Cieszyłem się nimi bardzo, mimo, że nie miałem walkmana – wspomina. – Rodzeństwu jestem jeszcze w stanie wytłumaczyć moją radość. Kiedy jednak teraz mówię o swoim szczęściu na spotkaniu z młodzieżą, to się ze mnie śmieją...

O tym, że obecne spotkania z dziećmi w szkole do łatwych nie należą, Szymon Ziółkowski przekonał się, gdy po Olimpiadzie w Sydney był z wizytą w jednej z podopiecznych szkół podstawowych. – Spotkanie przebiegało bez zakłóceń i raczej w miłej atmosferze – opowiada. – Dzieci cieszyły się, że tak duży człowiek przyjechał ich odwiedzić. W pewnym momencie jeden maluch wstał i śmiertelnie poważnie zapytał: gdzie pan kupił ten medal?

Najtrudniejszymi chwilami w życiu każdego sportowca są kontuzje i tych najbardziej obawia się nasz mistrz olimpijski. Czuje wtedy bezsilność. Kiedy się coś „popsuje”, jak mówi o kontuzjach, nawet mimo świetnego przygotowania do walki nie można stanąć w kole i rzucać. Dlatego jego największym marzeniem nie są medale, ale zdrowie. Resztę się „doroobi”, nawet największe sukcesy.

Szymon Ziółkowski twierdzi, że łatwiej jest go karmić niż ubierać. O swoich kulinarnych upodo-



Paweł, Michalina i Szymon

baniach, mówi, że jest eksperymentatorem, jadł nawet psa w Korei. Uwielbia kuchnię swojej żony Joanny – dobre wielkopolskie potrawy z odrobiną pikanterii. Natomiast nie lubi rosółu z makaronem, który jego mama gotowała dla ►



z Szymonem Ziółkowskim

Na Torze Poznań
z zawodnikami
Automobilklubu
Wielkopolskiego
– Maciejem Garsteckim
i Arturem Czyżem



rodziny dopiero wtedy, gdy wyjeżdżał na zawody lub zgrupowania. Nie lubi jeść także świątecznego „karpika”.

– Przed wielu laty z trudem zdobytego karpia trzymało się w wannie. Tam czekał do wieczery wigilijnej. A myć się trzeba. Nie mam zwyczaju jeść tego z czym się kąpałem – tłumaczy.

Szymon uwielbia grać w golfa i robi stałe postępy. Każdą wolną chwilę stara się spędzić na polu golfowym, a kije wozi stale ze sobą w bagażniku. Rodzeństwo mistrza żartobliwie twierdzi, że gdy

Michalina będzie jeździć wózkiem, a Paweł nosić torby z kijami.

Mistrz olimpijski na co dzień jeździ Alfą Romeo 156 Sportwagon. Na jej zakup zdecydował się po zdobyciu złotego medalu olimpijskiego. Od Fiata Auto Poland otrzymał za ten sukces żółtego Fiata Seicento Sporting. Jak jednak stwierdził, to nie jest auto dla takiego dużego faceta.

Teraz jeździ już drugą Alfą Sportwagon i bardzo sobie chwali ten samochód.

– Ma wszystko to co jest dla mnie istotne – mówi. – Jest szyb-

ki, wygodny i bezpieczny oraz wystarczająco obszerny dla mojej powiększającej się rodziny. Wersja kombi pozwala mi łatwo załadować torby i młoty na trening, a i kije golfowe też się mieszczą.

Pasja samochodowa Szymona przekłada się na olbrzymie zainteresowanie wyścigami samochodowymi. Jest częstym gościem Pucharu Alfa Romeo, zwłaszcza, gdy zawody są rozgrywane w Poznaniu. Aby zdążyć na tegoroczną II eliminację Pucharu Alfa Romeo, skrócił nawet o jeden dzień pobyt na obozie sportowym w Spale.

Szymon Ziółkowski jest człowiekiem niezwykle pogodnym i wesołym. Chętnie przyjmuje oznaki sympatii ze strony kibiców. Ostat-



skiego był bez wątpienia rok 2000. Wraz ze swoją narzeczoną Joanną, bardzo dobrą oszczepniczką, podjęli życiowe wyzwanie. Postanowili zawrzeć związek małżeński w Święta Bożego Narodzenia i są chyba obecnie najstojniejszą lekkoatletyczną parą w Polsce. Szymon w międzyczasie zdobył złoty medal olimpijski w Sydney. Joanna spotykała przyszłego męża na obozach spor-

nio pokazał, że scena teatralna, to dla niego jedynie tylko nieco inne wyzwanie, niż sportowe. W poznańskiej „Scenie na piętrze” był jedną z czterech zaproszonych osób do talk show z udziałem Marka Kondrata. Obaj panowie rozmawiali, szukając analogii między sportem a sztuką, tremą, kibicami a spektatorami, przy okazji bawiąc publiczność anegdotami z aren sportowych i scen teatralnych.

– Było to dla mnie nowe wyzwanie – opowiada. – Czułem lekką obawę, ale Marek Kondrat to wspaniały człowiek i aktor, więc nie zabrakło nam wspólnych tematów, chociaż do spotkania zupełnie się nie przygotowywałem.

Najbardziej przełomowym rokiem w życiu Szymona Ziółkow-

owych. Tak naprawdę państwo Ziółkowsy poznali się podczas Juwenaliów na koncercie formacji T Love. To było w maju 1998 roku. Na początku, na każdej randce wspaniały atleta pojawiał się z kwiatami. Damie serca najczęściej wręczał róże.

Ubiegły rok, to okres kolejnych sukcesów rodzinnych i sportowych. Złoty medal mistrzostw świata w Edmonton i radosna wiadomość o mającym przyjść na świat potomku. Fakt pojawienia się nowego „Ziółka” Szymon skomentował żartobliwie: Asia obiecała mi, że będziemy mieli dziecko, jak zostanie mistrzem świata. Ja swój warunek spełniłem, więc Asia również wywiązała się z obietnicy. Jesteśmy z tego oboje bardzo szczęśliwi.

– Czapeczka, guma do żucia i nieogolona twarz przynoszą mężowi szczęście podczas mitingów – twierdzi żona mistrza. – Tak było podczas najważniejszych startów: na igrzyskach olimpijskich w Sydney oraz w finale mistrzostw świata w Edmonton. Tuż przed pojawieniem się w kole i rzutem, Szymon lubi jeszcze polizać palce. Nie cierpi chłodu i deszczu podczas startów. Przed uroczystością wręczenia medali usuwa starannie lekki zarost. Na podium trzeba przecież wyglądać elegancko – dodaje małżonka.

Państwo Ziółkowsy mieszkają przy ulicy Folwarcznej w Poznaniu we własnym mieszkaniu. – Umeblowała je właściwie sama Joanna. Ja bowiem najczęściej jeżdżę po świecie, przebywam na zgrupowaniach – mówi Ziółek. – Z pełną odpowiedzialnością mogę powiedzieć, że jestem szczęśliwym człowiekiem.

Juliusz Podolski
zdjęcia: W. Wylegański



Honorowy starter
w Pucharze Alfego Romeo

Zaskakujące

Z wyścigu na wyścig rosną emocje w Pucharze Alfy Romeo. Nie brakuje niespodzianek, walka na torach jest pasjonująca i zacięta.

Za nami trzy rundy tegorocznego Pucharu – rozegrane w Kielcach i dwukrotnie w Poznaniu. Trzecia runda, a zwłaszcza wyścig główny, w ocenie obserwatorów i zawodników okazał się najciekawszym w historii dotychczasowych zmagani. Wygrał Artur Czyż, który ruszył na trasę z... ostatniego pola startowego. W pucharowej klasyfikacji pro-

wadzi ubiegłoroczny zwycięzca, Robert Kisiel.

Niespodzianki w Poznaniu

Nie zabrakło ich zarówno w drugiej, jak i trzeciej rundzie wyścigów. Pierwszą niespodziankę sprawił Rafał Rulski, który podczas treningu do drugiej rundy wywalczył bardzo wysokie, czwarte pole startowe. Było to zaskoczenie dla wszyst-

kich. Rulski jest przecież debiutantem w Pucharze i podczas jego inauguracji w Kielcach był prawie niewidoczny. Na dobrej jeździe treningowej w Poznaniu tym razem skończył jednak sukcesy. W sprincie pojechał gorzej, a wyścigu głównego nie ukończył.

Zaskoczeniem była również postawa Marcina Bartkowiaka. W sprincie był siódmy, a w wyścigu głównym zajął drugie miejsce. To największe osiągnięcie tego młodego kierowcy.

Na własnym torze zgodnie z oczekiwaniami dominowali poznaniacy. Jakub Golec wygrał sprint przed Arturem Czyżem, natomiast



rozstrzygnięcia

Czyż nie oddał zwycięstwa w wyścigu głównym. Na drugim, trzecim i piątym miejscu też znaleźli się zawodnicy miejscowi – Bartkowiak, Golec i Zbigniew Szwagierczak. Przedzielił ich tylko prowadzący po pierwszej rundzie w Kielcach warszawiak, Robert Kisiel.

W trzeciej rundzie Pucharu, także rozgrywanej w Poznaniu znów było głośno o Rulskim, najszybszym na treningu. Na drugim i trzecim miejscu znaleźli się Cezary Czub i Robert Kisiel. Pierwszy poznaniak, Maciej Garstecki, zajął dopiero czwartą pozycję. Takiej sytuacji na poznańskim torze jeszcze nie było. A wyścig? ►

Od lewej: Robert Kisiel, Artur Czyż i Jakub Wysocki





Klasyfikacja Pucharu Alfa Romeo

(po trzech rundach)

1. Robert Kisiel	Automobilklub Polski Idea Meritum Racing Team	182 pkt.
2. Artur Czyż	Automobilklub Wielkopolski	163 pkt.
3. Marcin Bartkowiak	Automobilklub Wielkopolski	120 pkt.
4. Jakub Golec	Automobilklub Wielkopolski	115 pkt.
5. Zbigniew Szwagierczak	Automobilklub Wielkopolski	82 pkt.
6. Maciej Garstecki	Automobilklub Wielkopolski	78 pkt.
7. Maciej Tomaszewski	Automobilklub Polski	63 pkt.
8. Rafał Rulski	Automobilklub Polski	61 pkt.
9. Cezary Czub	Automobilklub Polski	60 pkt.
10. Jakub Wysocki	Automobilklub Radomski	52 pkt.
11. Arkadiusz Nowicki	Automobilklub Wielkopolski	50 pkt.
12. Piotr Soja	TABOS KART Nysa	46 pkt.
13. Karolina Czapka	Automobilklub Wielkopolski	39 pkt.
14. Kamil Zadolny	Automobilklub Polski	24 pkt.
15. Małgorzata Serbin	Automobilklub Rzemieślnik	23 pkt.
16. Michał Barański	Automobilklub Polski	22 pkt.
17. Wojciech Śmiechowski	Automobilklub Rzemieślnik	18 pkt.
18. Piotr Kaźmierczak	Automobilklub Krakowski	18 pkt.
19. Adam Bachleda-Curuś	Automobilklub Polski	14 pkt.
20. Paweł Kałuża	Automobilklub Kielecki	14 pkt.
21. Jarosław Czub	Automobilklub Polski	11 pkt.
22. Sławomir Winkiel	Automobilklub Wielkopolski	5 pkt.

W sprincie, podczas deszczu, zwyciężył Kisiel przed Rulskim, dopiero trzeci był Jakub Golec, czwarty Jakub Wysocki. Jeden z faworytów, Artur Czyż, nie skończył wyścigu i do głównego wystartował z ostatniego pola.

Na śliskim torze doszło do kilku kolizji, nie wszyscy mogli kontynuować jazdę. W sprincie zabrakło Małgorzaty Serbin po treningowych kłopotach z samochodem. W wyścigu głównym, z powodu defektu skrzyni biegów, nie wystartowała Karolina Czapka. Po raz pierwszy wyścig odbył się wyłącznie w męskim gronie.

Najciekawszy wyścig

Tak ocenili obserwatorzy i kierowcy wyścig główny. Tor zaczął przesycać, więc wszyscy zawodnicy wyjechali na start na slickach, czyli gładkich oponach.

Emocje zaczęły się od pierwszych metrów. Pierwszy objął prowadzenie Kisiel. Różnice czasowe były minimalne. Rewelacyjnie zaczął jazdę startujący z końca stawki Czyż. Wyprzedzał kolejnych rywali i po kilku okrążeniach „złapał” kontakt z czołówką, a potem konsekwentnie przebił się do przodu, aż na pierwsze miejsce! W ferworze walki Kisiel spadł na czwarte. Odrabiał jednak dystans, przesuwał się na pozycję trzecią, drugą, ale Czyża wyprzedzić nie zdołał.

Poza czołówką też trwała zacięta walka. Nie obyło się bez niegroźnych kolizji, ale nie wszyscy znaleźli się na mecie. ❀

Andrzej Martynkin
zdjęcia: Mirosław Rutkowski



Po trzeciej rundzie powiedzieli



Artur Czyż

Doprawdy nie wiem, jak mi się udało wygrać ten wyścig. Startować z ostatniej pozycji, do tego z kontuzjowaną nogą i zwyciężyć – to właściwie niemożliwe. Miałem dużo szczęścia w pierwszej fazie. Koledzy się przepychali, wyjeżdżali poza tor, a ja z tego korzystałem i pędziłem do przodu.



Robert Kisiel

Cieszę się, że już dwie rundy w Poznaniu poza mną. Chyba zaczęła wierzyć w cuda, bo tylko cudem dojechałem na drugim miejscu. Kosztowało mnie to bardzo dużo wysiłku.



Rafał Rulski

To mój trzeci występ w Pucharze Alfa Romeo i chyba nieźle. W sprincie w pierwszym zakręcie jechałem „łeb w łeb” z Kisiel, ale uderzył we mnie Czub i straciłem dobrą pozycję. W wyścigu głównym nie wyszedł mi start. Lepiej pojechałem dopiero, gdy tor wysechł.

Trudne sędziowanie

Wyścigi samochodowe, podobnie jak wszystkie dyscypliny motorowe, to sport dla odważnych. Ktoś strachliwy, unikający ryzyka, nie osiągnie w nim sukcesów.

Trzeba jednak odróżnić ryzyko od ryzykanctwa i niebezpiecznej, brutalnej jazdy. Niemal po każdym wyścigu o Puchar Alfę Romeo są kierowcy mający pretensje, że rywal ich potrafił, uderzył, wypchnął z toru, itp. Gdzie kończy się jazda zgodnie z przepisami, a zaczyna „wolnoamerykanka”? Na te pytania odpowiadają sędziowie.

Nad prawidłowym przebiegiem każdego wyścigu czuwa sędzia główny i podlegli mu komisarze. Są oni rozmieszczeni w różnych punktach toru. Za pomocą odpowiedniego koloru chorągiewek sygnalizują kierowcom, co się dzieje na torze. Każdy komisarz ma też łączność radiową z wieżą sędziowską.

Nadzór nad całością, jako instancja nadrzędna, sprawuje Zespół Sędziów Sportowych. O jego pracy mówi Czesław Nosewicz, przewodniczący ZSS trzeciej rundy Pucharu Alfa Romeo.

– Rola sędziów w wyścigach samochodowych jest dosyć trudna. Kontrolujemy, jak wykonują swoje obowiązki wszystkie służby i czy ustalenie kolejności zawodników na mecie odbyło się zgodnie z regulaminem. Do tego służą punkty obserwacyjne, które stanowią „oczy” sędziego głównego.

Nie jesteśmy w stanie widzieć całego toru. Trzeba zatem polegać na opinii komisarzy. Na podstawie informacji napływających z punktów obserwacyjnych sędzia główny podejmuje decyzje. Może kierowcy udzielić ostrzeżenia za przekroczenie przepisów, ukarać postojem w depo, a nawet wykluczyć z wyścigu np. za niebezpieczną jazdę.

Granica między walką zgodną z przepisami a brutalną bywa trudna do określenia. Często to, co wydaje się brutalną jazdą, nie jest celowym działaniem zawodnika służącym do wyeliminowania konkurenta. Nie wykluczam jednak, że może dochodzić i do takich działań. Jeśli to stwierdzimy, będą odpowiednie kary.



fol. Marek Wicher

Nowe reguły



Zmiana regulaminu wyścigów w trakcie Europejskich Mistrzostw Samochodów Turystycznych 2002 wzmocniła pozycję rywali zespołu GTA Racing-Team Nordauto.

Po zwycięstwach zespołu GTA Racing – Team Nordauto w 4 pierwszych rundach FIA Euro TCC 2002 Fabrizio Giovanardi i Nicola Larini, startujący na Alfach Romeo 156 GTA, znajdują się nadal na czele klasyfikacji. Przegrali jednak indywidualnie i zespołowo 2 ostatnie wyścigi.

Niespodzianka? Tylko na pozór. Giovanardi i Larini, ubiegłorocznymi triumfatorami, przewodzący również w klasyfikacji tegorocznych mistrzostw, po raz pierwszy nie stanęli na podium zwycięzców na torze w Anderstorp, po raz drugi w Orschersleben. Zawodnicy z zespołu GTA Racing-Team Nordauto nie jeździli gorzej niż do tej pory, nie zawiodły też ich auta, znakomicie przygotowane przez N.Technology, dział sportu Fiata. Przegrali jednak z... regulaminem.

W mistrzostwach TCC 2002 uczyniono coś, co w sporcie nie powinno się zdarzyć. W połowie rozgrywek zmieniono ich reguły. Wprowadzono zasadę, że 3 zwycięskie auta z poprzedniego wyścigu muszą przystąpić do kolejnego z dodatkowym balastem. Pierwsze z 30-kilogramowym, dru-

gie z 20-kilogramowym, trzecie otrzymuje obciążenie 10 kg. Ograniczono także obroty silnika. Wszystko po to, aby zrównać szanse, czyli inaczej mówiąc, osłabić zespół Alfę. I zgodnie z oczekiwaniem tak właśnie się stało.

Zmiana regulaminu odwróciła układ sił w rozgrywkach. Spowodowała, że zdecydowanie szybsze okazały się BMW, albo inaczej – wskutek ograniczeń regulaminowych wolniejsze stały się Alfa.

W Orschersleben, na torze dobrze znanym Niemcom, oba wyścigi wygrał Dirk Müller, choć jego zachowanie dalekie było od fair play. Za uderzenie w tył BMW Friedrika Ekbloma i wyrzucenie go z toru dostał ostrzeżenie. Ponieważ jednak w ścisłej czołówce dojeżdżał do mety również jego partner Jorg Mül-

ler, obaj zdobyli sporo punktów i wygrali zespołowo. Nowy regulamin pomógł także zespołowi Volvo.

Do zakończenia mistrzostw jeszcze cztery rundy (4 sierpnia – Spa, 22 września – Pergusa, 6 października Donington, 20 października Estoril). Aby utrzymać prowadzenie Alf GTA, N. Technology musi znaleźć sposób na zwiększenie szybkości swoich samochodów, co przy nowym regulaminie będzie bardzo trudne. W klasyfikacji indywidualnej Giovanardi i Larini nadal prowadzą, wydaje się, że z bezpieczną przewagą. Jednak, by zwyciężyć w mistrzostwach, muszą nadal stawiać na podium. Niemcy bowiem poczuli, że nie wszystko stracone i zapowiadają walkę. ❀

Andrzej Martynkin

Klasyfikacja indywidualna FIA Euro TCC 2002

(po sześciu rundach)

1. Fabrizio Giovanardi	Alfa Romeo 156 GTA	84 pkt.
2. Nicola Larini	Alfa Romeo 156 GTA	66 pkt.
3. Dirk Müller	BMW 320i	53 pkt.
4. Jorg Müller	BMW 320i	45 pkt.
5. Rickard Rydell	Volvo S60	32 pkt.
6. Fredrik Ekblom	BMW 320i	9 pkt.



BĄDŹ PIERWSZY

GDZIE? WSZYSTKO JEDNO.

Dzięki **OPONOM DUNLOP** na każdej drodze
poczujesz się mistrzem. Zostaw wszystkich w tyle
i bądź zwycięzcą. Tego nic nie zastąpi.
Kiedy ochłoniesz, podejmij nowe wyzwanie
i **znow bądź pierwszy...**



W sercu nowego silnika

Awangardowa technologia i wyraźna osobowość – to wspólne cechy nowej Alfey Romeo i zakładu w Pratola Serra, gdzie powstają najnowocześniejsze jednostki napędowe.

Maska nowego modelu Alfey 156 kryje innowacyjny silnik JTS 2.0 (Jet Thrust Stoichiometric), pierwszy tego typu benzynowy zespół napędowy z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Został on zaprojektowany przez spółkę Fiat-GM Powertrain we współpracy z Alfą Romeo, a produkowany jest w Pratola Serra, 20 kilometrów od Avellino, wśród gór Irpinia.

Patrząc z zewnątrz na zakład, trudno oprzeć się skojarzeniu z paryskim Beaubourg. Niebieski budynek otoczony jest kolorowymi rurami, stanowiącymi przewody wentylacyjne. Fabryka wprost tonie w zieleni. Wybudowano ją zgodnie z wszelkimi obowiązującymi przepisami ochrony środowiska naturalnego.

Fabryka Fiat-GM Powertrain w Pratola Serra została wyposażona

w zautomatyzowane linie produkcyjne i zaawansowane technologicznie urządzenia, przystosowane do elastycznej produkcji. Posiada też wykwalifikowaną i dynamiczną załogę. Rocznie wytwarza się tutaj 750 tys. silników benzynowych i diesla, które montowane są w większości modeli Fiata, Lancii i Alfey Romeo: od 1,6 T. Spark poprzez 2.4 JTD, do benzynowego 2.4 150 KM. Obecnie nadszedł czas uruchomienia produkcji silnika JTS.

– Do jego wytwarzania zainstalowaliśmy na funkcjonujących już liniach dodatkowe elementy obróbki – mówi Giovanni Turone, nowy dyrektor zakładu. – Było to możliwe dzięki dużej elastyczności technologicznej urządzeń, przystosowanych do różnorodnej produkcji. Nasze maszyny pozwalają montować na tej samej linii za-



Giovanni Turone

równie silniki benzynowe jak i diesla, cztero- lub pięciocylindrowe, o dwóch lub czterech zaworach w każdym cylindrze.

– Najważniejsi są jednak ludzie – twierdzi dyrektor Turone. – Od ich umiejętności i entuzjazmu zależy wykorzystanie dostępnych technologii. To właśnie dzięki załodze byliśmy w stanie tak szybko się rozwinąć.

Wszystko zaś zaczęło się w styczniu 2000 r. od zastosowania nowej metodologii rozwoju wyrobu, zwanej GPDP (Global Product Development Process). Dotyczy ona projektowania i wprowadzania na rynek każdego nowego silnika. Oznacza to, że jeszcze przed uruchomieniem produkcji analizuje się sposoby realizacji założeń technicznych oraz eliminuje nieprawidłowości, które mogłyby się potem pojawić.

Fabryka uczestniczy we wszystkich etapach rozwoju wyrobu, począwszy od realizacji modeli prototypowych – podsumowuje Giovanni Turone. – W zakładzie w Pratola zaszła więc głęboka zmiana filozofii pracy. Przyczynił się do te-

go TMP (Total Productive Maintenance) – projekt autonomicznego utrzymania ruchu, zainicjowany w 2001 roku.

Za wdrożenie tego projektu w fabryce odpowiada inż. Carlo Santo. – Naszym zadaniem jest wprowadzenie takich działań, które pozwoliłyby każdemu pracownikowi samodzielnie zapewnić odpowiednią wydajność jego maszyny – wyjaśnia zasady projektu. – Stawiamy na jakość i niezawodność, a także staramy się zachować konkurencyjny poziom kosztów oraz wysoką wydajność. Projekt TPM wyraźnie pomaga w realizacji tych celów. Do końca 2003 r. powinniśmy otrzymać Certyfikat, ale już w rok po wdrożeniu projektu, efekty są obiecujące.

– Najważniejsze, że pracownicy potrafią również zmodyfikować swój sposób pracy. – Zaczęliśmy od szkolenia kadry kierowniczej i kierujemy się sukcesywnie w dół – podsumowuje Santo. – Wkrótce każdy z 1450-osobowej załogi pozna szczegółowo swój cykl pracy i będzie umiał w efektywny sposób wykorzystać swą maszynę. Dzięki temu jego praca stanie się bardziej bezpieczna, podniesie się też jakość wyrobów, czyli naszych silników. A to od niej przecież zależy zadowolenie kierowców. ✱

Francesca Rech
zdjęcia: Satiz-LaPresse
/Lobera



Lepsza technologia, większa moc

Taką formułę stosuje Alfa Romeo w odniesieniu do silnika benzynowego z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Silnik ten nazywa się JTS (Jet Trust Stoichiometric) i jest pierwszym benzynowym zespołem napędowym o mocy powyżej 60 kW/litr (82 KM) i momencie obrotowym ponad 100 Nm/l. Oznacza to, że JTS zapewnia osiągi równe silnikom o pojemności 2,3 litra, zużywając o 10% paliwa mniej.

Rewolucyjny w swoich rozwiązaniach technicznych silnik ogranicza zużycie paliwa poprzez system spalania ubogiej mieszanki „warstwowo” na poziomie obrotów do 1500/min. Po przekroczeniu tego progu wykorzystuje całą moc do zwiększenia osiągnięć o ponad 15 KM, w stosunku do obecnego silnika o pojemności 2.0 Twin Spark. Wszystko to możliwe było przy wykorzystaniu benzyny oraz katalizatorów dostępnych na rynku i z zachowaniem obowiązujących norm emisji spalin EURO 4.

Silnik jest więc nowością marki Alfa, która po raz kolejny wyprzedza konkurencję w zakresie systemów napędowych, wytwarzając (wraz z Fiatem Auto) pierwszy benzynowy silnik z wtryskiem, który pracuje bezpośrednio w komorze spalania. Z technicznego punktu widzenia, podstawowa zmiana w JTS 2.0 w stosunku do Twin Spark dotyczy głowicy cylindrów (z wtryskami Boscha zainstalowanymi w komorze), tłoków, wałów rozrządu i rury wydechowej.

Wszystkie te elementy są zupełnie nowe. Rury dolotowe są bardzo wydajne: kolektor benzyny znajduje się pod wysokim ciśnieniem (podobnie jak „Common Rail”), tłoki mają wyższe przełożenie kompresji, a wylot jest „kaskadowy”. Urządzenie zajmujące się przetwarzaniem spalin jest wpraw-

dzie tradycyjne w działaniu, ale nie w ułożeniu. Nie składa się, tak jak dotychczas, z katalizatora wstępnego i głównego umieszczonych pod maską, ale z dwóch katalizatorów głównych zespolonych w kolektorze.

Uzyskana w ten sposób przestrzeń umożliwiła zainstalowanie tłumika, który redukuje przeciwcisnienie, ułatwiając pełne wykorzystanie mocy.

Silniki JTS montowane są tylko w Alfie 156, ale już wkrótce znajdą się w całej rodzinie samochodów Alfa Romeo.



Zakład powstał na obszarze rolniczym, bez tradycji przemysłowych. Ale przygotowanie nowej produkcji, wykorzystującej zaawansowane technologie, przyjęcie młodych ludzi i organizacja pracy zgodna z zasadami fabryki zintegrowanej okazały się właściwym wyborem. Obecnie fabryka szczyci się wysoką wydajnością i elastycznością urządzeń, pozwalających na równoczesną produkcję obydwu rodzin silników – benzynowych i diesli.

– Nasza organizacja pracy – wyjaśnia dalej Boccaccio – opiera się na potrzebach chwili. Rozwój kompetencji poprzez szkolenie oraz

Świadczenie sukcesu **TPM**

Tysiąc czterysta pięćdziesięciu pracowników, pięćset specjalistów utrzymania ruchu i transportu wewnętrznego (średnia wieku 30 lat, ponad 60% ze średnim wykształceniem) – załoga zakładu Fiat-GM Powertrain w Pratola Serra jest naprawdę wyjątkowa.

– Rozwiązanie „zacząć wszystko od zera” w naszym przypadku rzeczywiście zdało egzamin – mówi Massimo Boccaccio, szef personalny. – Począwszy od 1991 r., kiedy fabryka rozpoczęła działalność, nasi pracownicy doskonalą się, stając się jednocześnie wzorem dla innych firm.

angażowanie pracowników w życie przedsiębiorstwa jest naszym ogromnym atutem. W 2001 r. poświęciliśmy ponad 100 tysięcy godzin na teoretyczne i praktyczne zajęcia mające poprawić proces produkcyjny.

Nie zapominamy też o szkoleniu praktycznym, poświęconym

Transport
bloków silnika



Dwa lata później

Spółka joint venture Fiat-GM Powertrain, która powstała w 2000 r. zanotowała już na swym koncie znaczące sukcesy. Firma składa się z 7 ośrodków badawczo-rozwojowych i 17 zakładów grup Fiata i General Motors w Europie oraz w Ameryce Łacińskiej. 23 tysiące pracowników produkuje 5 mln. systemów napędowych rocznie. Przedsiębiorstwo stara się ograniczyć liczbę rodzin silników i skrzyń biegów, pragnie jednak zwiększyć ich różnorodność w obrębie poszczególnych rodzin. Podstawowymi odbiorcami są Alfa Romeo, Buick, Cadillac, Chevrolet, Fiat, Lancia, Opel, Saab, Saturn i Vauxhall.

stosowaniu TPM. Inicjatywa ta przewiduje przyznawanie nagród pracownikom, którzy wykazali szczególną aktywność. Odkąd wprowadziliśmy TPM, liczba propozycji lepszego użytkowania maszyn, a więc i poprawy efektywności systemu, wzrosła z jednego do dziesięciu na każdego pracownika – dodaje szef personalny.

Cristina Ghigo (29 lat) pracuje jako operator urządzeń na liniach montażowych, jest liderem swoje-



Mauro Cucciniello prezentuje kolegom praktyczny przewodnik TPM

go zespołu technologicznego w zakresie samodzielnego utrzymania. – Po wprowadzeniu TPM moja praca stała się ciekawsza, zdobyłam też dodatkową wiedzę i umiejętności – opowiada. – Szczegółowo poznałam swoją maszynę, mogę więc kontrolować jej pracę. Umiem tak-

że zapobiegać awariom i nieprawidłowościom, które kiedyś zmuszały mnie do zatrzymania maszyny i szukania pomocy specjalistów.

Vittorio D'Ariezzo, 27-letni inżynier, szef zespołu technologicznego, potwierdza, że samodzielne utrzymanie jest niezwykle cenną umiejętnością dla zakładu. Obserwując każdego dnia pracę zespołu nad wprowadzeniem TPM, mogłem z bliska podziwiać jej rezultaty – mówi. – Głównie dotyczy to ergonomii i bezpieczeństwa pracownika oraz jakości i efektywności produkcji.

Właśnie dzięki TPM fabryka w regionie Campani poczyniła ogromny krok naprzód w dziedzinie bezpieczeństwa pracy. System ten przyczynił się do prawie całkowitego wyeliminowania wypadków przy pracy.

Mauro Cucciniello pracuje w zakładzie mechaniki od 7 lat. Jego urządzenie, jako pierwsze w zakładzie, doszło do czwartego etapu inspekcji generalnej TPM. – Poznałem maszynę w każdym detalu – opowiada. – Aby ułatwić życie kolegom, spisałem swoje doświadczenia. Powstało coś w rodzaju vademecum zawierającego sugestie i opisy techniczne.

We wdrażaniu systemu samodzielnego utrzymania nie ma więc żadnych tajemnic. Konieczne jest jednak zaangażowanie i entuzjazm – cechy, które wyróżniają załogę z Pratola Serra wśród wszystkich pracujących w zakładach Fiat-GM Powertrain w Europie. ❀

Francesca Rech

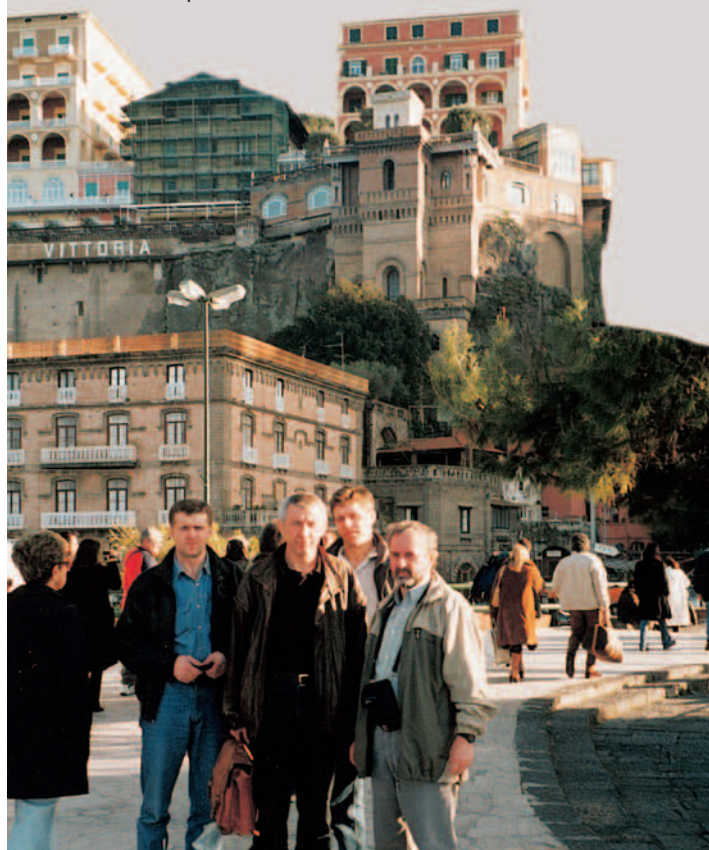
Polacy w Pratola Serra

Pracownicy działu obróbki głowicy oraz wykonujący próby testowe silników, technicy z linii kabiny, kierownicy zespołów technologicznych – łącznie 35 osób z bielskiej Fiat-GM Powertrain uczestniczyło w szkoleniach w zakładzie w Pratola Serra.

– Pobyt we Włoszech umożliwił nam przede wszystkim zapoznanie się z nowoczesnym procesem produkcji – mówi inż. Zbigniew Cieślak, kierownik zarządzania operacyjnego. – Było to dla nas bardzo ważne doświadczenie, zważywszy na wysoki stopień automatyzacji tego zakładu. Do tej pory pracowaliśmy w Bielsku na starych urządzeniach. Teraz, w związku ze zbliżającą się produkcją nowego silnika, także u nas instalowane są zautomatyzowane i zaawansowane technologicznie linie produkcyjne. Chcieliśmy zapoznać się z tym nowoczesnym systemem pracy, by jego zalety przenieść do naszego zakładu. Dzięki temu mamy nadzieję na uniknięcie błędów przy uruchomieniu nowego silnika.

Mieliśmy także sposobność poznania nowych dla nas elementów cyklu produkcyjnego. Nie jechaliśmy wprawdzie do Pratola Serra uczyć się pracować, tam bowiem wytwarzany jest zupełnie inny silnik. Niektóre czynności wykonywane są jednak na takich samych urządzeniach. Dlatego również – kończy inż. Cieślak – szkolenia w naszych najnowocześniejszych zakładach na świecie są tak istotne.

Pobyty we Włoszech umożliwiły Polakom zwiedzenie okolic Pratola Serra, a także Neapolu, Wenzusza i Capri.





Trzecia edycja

Konkurs „Alfista” cieszy się coraz większym zainteresowaniem czytelników *il Quadrifoglio*. Odpowiedzi na pytania drugiej edycji otrzymaliśmy bez przesady z całej Polski. Z ich analizy wynika, że większość uczestników nie miała wielkich trudności z prawidłowym wypełnieniem kuponów.

Prawidłowe odpowiedzi na pytania drugiej edycji brzmiały:

- ❶ Czy Giorgetto Giugiaro ma związek z bronią palną? – **Tak**
- ❷ Gdzie w Polsce hoduje się bizona? – **Kurozwęki**
- ❸ Ile zwycięstw odniosła Alfa Romeo w wyścigach Targa Florio? – **10**
- ❹ Kto był projektantem Alfy Giulietta Sprint? – **Bertone**
- ❺ W numerze prezentujemy model studyjny Alfa Brera. Jaką nazwę, według Ciebie, powinien nosić ten model?

Spośród nadesłanych pomysłów Jury wybrało, jego zdaniem, najoryginalniejsze propozycje.

Oto one:

- Rosso Uragano – 6 pkt.
- Alfa Fortissimo – 5 pkt.
- Alfa NEA (Najbardziej Ekscytujące Auto) – 4 pkt.
- Alfa GG (od inicjału Giorgetto Giugiaro) – 3 pkt.
- Alfa Brera-Giugi (od nazwiska Giugiaro) – 2 pkt.

Gratulujemy zwycięzcom. Nagrody – czerwone parasole z linii akcesoriów Alfy Romeo prześlemy Państwu pocztą kurierską.

W tym numerze rozpoczynamy trzecią edycję konkursu. Pytania zawiera kupon załączony do egzemplarza *il Quadrifoglio*. Termin nadsyłania odpowiedzi upływa 15 września 2002 roku (decyduje data stempla pocztowego). Nagrodami dla zwycięzców – osób, które zdobędą największą liczbę punktów – będzie tym razem pięć teczek na dokumenty z linii akcesoriów Alfa Romeo. Prześlemy je zwycięzcom pocztą kurierską.

Zgodnie z regulaminem, konkurs „Alfista” będzie trwał do grudnia 2002 roku. Składa się z 5 edycji, z których każda wymaga od uczestników prawidłowego odpowiadzenia na pięć pytań zamieszczonych w specjalnym kuponie i przesłania go do wydawcy magazynu.

Odpowiedzi na pytania – o różnym stopniu trudności – ocenia Jury składające się z przedstawicieli wydawcy oraz redakcji *Quadrifoglio*. Cztery pierwsze pytania są punktowane w skali od 1 do 4 (1 pkt. za prawidłową odpowiedź na pierwsze pytanie, 2 pkt. – za drugą, 3 pkt. – za trzecią i 4 pkt. – za czwartą). Najciekawsze odpowiedzi na piąte pytanie – za które można otrzymać od 1 do 6 punktów – wybiera Jury. W każdej edycji konkursu można zdobyć maksymalnie 16 punktów.

Niezależnie od klasyfikacji za każdą edycję konkursu „Alfista”, odbywa się klasyfikacja generalna, będąca sumą punktów uzyskanych przez uczestników konkursu we wszystkich pięciu edycjach. Jego zwycięzcy – pięć osób, które zbiorą najwyższą liczbę punktów – otrzymają nagrody.

Nagrodą główną jest wyjazd dla dwóch osób do szkoły jazdy we Włoszech.

Listę zwycięzców klasyfikacji generalnej konkursu opublikujemy w numerze 13 (luty 2003 r.) magazynu *il Quadrifoglio*.

W konkursie „Alfista” mogą uczestniczyć osoby pełnoletnie, które czytelnie wypełnią konkursowy kupon i prześlą go w terminie (wskazanym na kuponie) na adres wydawcy *il Quadrifoglio*.



Alfista

konkurs dla Czytelników

il Quadrifoglio

W drugiej edycji konkursu „Alfista” zwyciężyli:

- Mariusz Panek z Helu – 16 pkt.
- Grzegorz Paszyk z Jastrzębia Zdroju – 15 pkt.
- Paweł Halama z Ustronia – 14 pkt.
- Przemysław Barowicz z Warszawy – 13 pkt.
- Dariusz Rzeczkowski z Wrocławia – 12 pkt.

Serdecznie gratulujemy zwycięzcom.

Konkurs „Alfista” składa się z pięciu edycji i będzie trwał do grudnia 2002 roku. Każdy z uczestników może się w nim wykazać znajomością marki Alfa Romeo – jej samochodów i ich twórców, konstrukcji aut, historii, osiągnięć rynkowych i na torach sportowych. Aby prawidłowo odpowiedzieć na pytania, należy dokładnie czytać tegoroczne magazyny il Quadrifoglio.

Zwycięzca – osoba, która zdobędzie najwięcej punktów – otrzyma nagrodę główną. Będzie nią wyjazd dla dwóch osób do szkoły doskonalenia jazdy we Włoszech.

Po dwóch edycjach konkursu w punktacji prowadzi pan Przemysław Barowicz z Warszawy, który zdobył 28 punktów. Za nim plasują się Natalia Bank z Warszawy i Mariusz Panek z Helu – oboje zdobyli po 27 punktów.
Gratulujemy i życzymy sukcesów w kolejnych zmaganiach.

Pełna klasyfikacja oraz tekst Regulaminu Konkursu „Alfista” zostały opublikowane na internetowej stronie Alfa Romeo: www.alfaromeo.pl.



Design 360

CNN i Alfa Romeo: dwie uznane w świecie marki stworzyły wspólny program telewizyjny poświęcony kulisom wzornictwa.

Alfa Romeo to samochody wyszukane, stylowe, a zarazem przeznaczone do masowej produkcji i dostępne nie tylko dla najbogatszych klientów. Jak powstaje taki stylowy produkt? I dlaczego niektóre przedmioty, miejsca, samochody lub narzędzia, po początkowej fazie zachwyty, zostają zapomniane albo sprowa-

dzzone do poziomu codzienności, inne zaś utrwalają się w naszej świadomości i dostarczają nam ciągle nowych wrażeń? Odpowiedź na te pytania stara się znaleźć program telewizyjny nadawany od 2 czerwca, w każdą niedzielę o godz. 19.30 (czasu brytyjskiego) na CNN.

Audycja nosząca tytuł „Design³⁶⁰” pokazuje proces powsta-

wania wielu przedmiotów codziennego użytku, wraz z towarzyszącymi mu uwarunkowaniami społecznymi i ekonomicznymi. Jest to niekonwencjonalne podejście do problemu wzornictwa. Patronami tego przedsięwzięcia są dwie marki znane ze swego nowatorskiego wizerunku: CNN i Alfa Romeo.

O partnerskiej współpracy pomiędzy firmami mówiono w Londynie świętującym obchody tysiąclecia, podczas imprezy promującej show w Muzeum Nauki. Scenografię programu stanowiły najpiękniejsze i najstojniejsze modele Alfę Romeo, wystawiane w muzeum w ra-



wił Kevin Razvi, executive vice president CNN, w przemówieniu otwierającym program „Design360” – podkreśla wiarygodność naszego programu.

– Dla Alfy Romeo z kolei – powiedział Hans Hoegstedt, worldwide strategic marketing director firmy – program ten jest okazją do pokazania się przed wpływową publicznością międzynarodową. – I dodał: Alfa Romeo nie jest kojarzona wyłącznie z samochodami pięknymi oraz zaawansowanymi technicznie, ale także z pewnym stylem bycia, nacechowanym silnymi emocjami, oryginalnością i klasą.

Przesłaniem marki Alfa Romeo jest zachęta do pełnego korzystania z życia. Poszukiwaliśmy dla niego takiej formuły, która różniłaby się od tradycyjnej reklamy telewizyjnej lub prasowej. Przed rokiem rozmawialiśmy na ten temat z CNN, stacją uważaną za wzór telewizji mię-

dzynarodowej. Podobnie jak my, szuka ona niekonwencjonalnych sposobów przekazu. Zaczęliśmy więc razem pracować nad formułą programu, aż wreszcie pomyśleliśmy o audycji pokazującej kulisy wzornictwa. Niekoniecznie nastawionego na zaskoczenie i efekt, ale w pełni funkcjonalnego, które towarzyszy nam w codziennym życiu i w pracy. Wśród gości zaproszonych do udziału w programie znaleźli się uznani przedstawiciele różnych branż, a także potencjalne przyszłe gwiazdy.

W efekcie powstały wywiady i reportaże nakręcone w Europie, Afryce, na Bliskim Wschodzie. Audycje – 12 odcinków nadawanych i powtarzanych w odstępach tygodniowych przez cały rok – prowadzi dziennikarka Hala Gorani.

Pierwszy odcinek, wyemitowany 2 czerwca, był poświęcony Pucharom Świata. Mówiono ►

mach ekspozycji „Sustaining beauty: 90 lat projektowania” – od legendarnej 1750 Gran Sport Nuvolariego poprzez Alfettę 159, na której zwyciężał Fangio, świetną 2900 B z 1938 roku, najnowszy concept car Nuvola, spider Duetto, aż do 33 TT 12 mistrza świata w klasyfikacji marek z 1975 roku. Siedemnaście modeli samochodów przyciągnęło tak wielu gości, że wystawa, która początkowo miała trwać do 30 kwietnia, została przedłużona do końca czerwca.

– Udział w imprezie marki takiej jak Alfa Romeo, od dawna postrzeganej jako uosobienie stylu – mó-





o stadionach – współczesnych miejscach kultu, co niedzielę gromadzących na trybunach tysiące „wiernych” – a także o obuwiu, odzieży sportowej oraz graczach takich jak David Beckham, którzy stali się symbolami klasy i sporto-

wego stylu. Wśród sławnych gości, zaproszonych do udziału w programie, pojawili się architekci: Aymeric Zublena, autor projektu stadionu, na którym Francja zdobyła tytuł Mistrza Świata w 1998 roku oraz Norman Foster,

pracujący nad projektem nowego stadionu na Wembley.

Kolejny odcinek poświęcony był wypoczynkowi, wakacjom i podróżom. Uczestniczyli w nim Luis Vuitton, Philipp Starck (projektant walizek Samsonite), Rocco Forte (właściciel sieci hoteli o nazwie Forte) i Herbert Ypm (autor przewodnika Hip Hotels). W audycji zatytułowanej „Norse Invaders” mówiono o wzornictwie skandynawskim i o tym, jak i dlaczego szkoła duńska, norweska i szwedzka tak bardzo wpłynęły na współczesnych twórców.

Nie mogło zabraknąć tematu mody, prezentowanego przez Giorgio Armaniego, dotyczącego nie tylko ubrań, ale także wyposażenia wnętrz z serii „Armani home”. Naturalnie będzie też mowa o samochodzie jako przedmiocie marzeń i środka transportu.

Audycje są więc zakrojonym na szeroką skalę przeglądem wzornictwa, od mody, poprzez architekturę, wzornictwo przemysłowe, grafikę i wystój wnętrz.

Dla Alfy Romeo udział w programie stanowi okazję do pokazania w niekonwencjonalny sposób czym jest Piękno, Siła, Współczesność i Ekspresyjność. A zatem – czym są wartości od zawsze związane z tą marką i przekazywane zarówno w formie prezentacji samochodów jak i ich reklamy, podczas imprez artystycznych i sportowych, w partnerskiej współpracy z Krajową Izbą Mody Włoskiej i z telewizyjną stacją CNN. ❀

Stefania Castano



SELENIA
MOTOR OIL



PASUJE JAK ULAŁ



FL Poland

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

HISTORIA

Córka wiatru





Zaprojektowana przez wiatr – hasło przygotowane na prezentację Giulii Berlina 1600 TI weszło potem do potocznego języka. Niezwykle trafnie podkreślało aerodynamiczny profil auta, które zadziwiło świat i zdobyło serca miłośników motoryzacji.

Prezentacja ta odbyła się czterdzieści lat temu, 27 czerwca 1962 roku, na torze wyścigowym w Monzy. Data ta stanowi przełom w historii samochodów i początek nowej ery w historii silników.

Śmiałe linie, ścięty tył, dynamiczny silnik, niezwykła łatwość prowadzenia: oto atuty modelu, który zdobył sławę, stał się obiektem zazdrości i wzorem naśladowanym na całym świecie. Oryginalna linia Giulii została zaprojektowana „z myślą o wietrze, który został w tyle, kiedy ruszyła w drogę” – tłumaczył inżynier Giampaolo Garcea, jeden z „ojców” pojazdu.

W poszukiwaniu tego idealnego kształtu włożono mnóstwo wysiłku i czasu. Przeprowadzano badania w laboratorium i próby na torze. „Królikami doświadczalnymi” były modele Alfę – 1900 i Giulietta. W aerodynamicznym tunelu mediolańskiej Politechniki testowano gipsowy odlew Giulii. W końcu nadszedł czas na prawdziwy samochód, na próby techniczne i na końcowy triumf.

Cały świat zachwycał się modelem Giulia Berlina 1600 TI Alfę Romeo, który przed czterdziestoma laty zrewolucjonizował świat czterech kółek.

Kilka lat później MIRA – Stowarzyszenie Angielskich Producentów Motoryzacyjnych – w publikacji poświęconej wszystkim ówczesnym samochodom sklasyfikowało Giulie wśród pięciu modeli o najniższym Cx – współczynniku oporu powietrza. Głównymi konkurentami Alfę było jedno coupé oraz trzy limuzyny o znacznej długości. Giulia okazała się modelem najbardziej aerodynamicznym.

Napędzająca ją jednostka to klasyczny czterocylindrowy silnik Alfę Romeo o dwóch wałkach rozrządu w głowicy, stosowany w mode-

lu Giulietta. Zwiększono mu jednak pojemność do 1570 cm³. Przy mocy 90 KM pozwalał Giulii osiągać prędkość przekraczającą 165 km/h.

W trakcie prezentacji w Monzy zadebiutowała również Giulia 1600 Spider oraz Giulia Sprint – auta, które w ogólnych zarysach przypominały Giulietę i różniły się od niej głównie mocniejszymi silnikami. Prawdziwą nowością była jednak tylko limuzyna, zwana również Berliną. Wrażenie, które wywarła zarówno na dziennikarzach jak i klientach, do dziś jest przedmiotem studiów specjalistów od motoryzacji. ►





W kwietniu 1963 r., również w Monza, zaprezentowano Giulie Berlina 1600 TI Super, zwaną Quadrifoglio (czterolistna koniczyna) ze względu na jej sportowy charakter. Warto wiedzieć, że umieszczanie znaczka z koniczynką na sportowych modelach Alfę ma długą tradycję. Pierwszy raz pojawił się na wyścigowej Alfie w 1923 r.

W aucie moc silnika zwiększono do 113 KM, co pozwoliło Giulii uzyskać maksymalną prędkość 189 km/h. Z sukcesu tego skorzystała również wolniejsza do tej po-

ry wersja TI i w ogóle cała marka Alfa Romeo. We Włoszech w samochody te wyposażono ówczesne siły porządkowe. Na filmach z lat sześćdziesiątych można obejrzeć oliwkowe lub bladozielone wozy policyjne mknące w pościgu za złodziejami. To właśnie ten model.

Nie tylko Giulia w wersji Super była marzeniem sportowców. Powodzeniem cieszyły się również Giulie TZ, TZ1 oraz TZ 2. Tymczasem zbliżało się następne ważne wydarzenie: 9 września 1963 roku odbyła się prezentacja Giulii Coupé 1600

Sprint GT – najpierw w nowej fabryce w Arese, a następnie podczas salonu we Frankfurcie.

Model GT, firmowany przez Bertone, powstał jako wariacja na bazie stylistycznej Giulietty, jest jednym z najpiękniejszych sportowych samochodów wyprodukowanych przez Alfę Romeo. Jego projekt to dzieło Giorgetto Giugiaro, który wykonał go podczas wolnych chwil w trakcie służby wojskowej w Oddziałach Strzelców Alpejskich w Bra.

Piękne i proste auto zyskało od razu aprobatę ze strony dyrekcji



Wielka rodzina modelu Giulia

Giulia Berlina 1600 TI	1962-1965
Giulia 1600 Spider	1962
Giulia 1600 Sprint	1962
Giulia Coupé TZ - TZ1- TZ2	1963-1963-1965
Giulia 1600 Sprint Speciale	1963
Giulia Berlina 1600 TI Super	1963
Giulia Coupé 1600 Sprint GT	1963
Giulia 1600 Spider Veloce	1964
Giulia Berlina 1300	1964-1967-1972
Giulia Cabriolet 1600 GTC	1964
Giulia Berlina 1600 Super	1965-1966-1969 -1970-1972
Giulia Coupé 1600 Sprint GT Veloce	1965-1969
Giulia Coupé 1600 Sprint GTA	1965
Giulia Coupé 1600 GTA Corsa	1966
Giulia Giardinetta 1600 Colli	1965
Giulia Berlina 1300 Ti	1965-1967-1969
Giulia Scarabeo (prototyp)	1966
Giulia Zagato 1600 G.S. Quattroruote	1966
Giulia Coupé GTA Corsa SA	1967
Giulia Coupé 1750 GT Veloce	1967-1969
Giulia Coupé 1300 GTA Junior	1968
Giulia Coupé 1300 GTA Junior Corsa	1968
Giulia Coupé 1300 GT Junior	1966-1969-1972 -1974
Giulia Coupé 1300 GT Junior Z	1969
Giulia Berlina 1600 S	1969
Giulia Berlina 1300 Super	1970-1972
Giulia Coupé 1750 GT Am	1970
Giulia Coupé 2000 GT Am	1971
Giulia Coupé 2000 GT Veloce	1971
Giulia Coupé 1600 GT Junior	1972-1974
Giulia Coupé 1600 GT Junior Z	1972
Giulia Berlina 1300 Nuova Super	1974
Giulia Berlina 1600 Nuova Super	1974
Giulia Berlina Diesel	1976

Alfy. Właśnie tego dnia autor tego wspaniałego dzieła, niewiele ponad dwudziestoletni Giorgetto Giugiaro, rozpoczął swoją wielką karierę projektanta.

Oprócz sukcesu handlowego, zasługą GT jest też powstanie w 2 lata później modelu Giulia GTA, który – opracowany przez Autodeltę – odnosił niezliczone zwycięstwa na wszystkich torach i drogach świata, wnosząc ogromny wkład w budowę wizerunku Alfa Romeo.

Pod znakiem GT powstało wiele sportowych modeli, między in-

nymi GT Veloce, z którego potem zrodziło się GT AM – samochód królujący w europejskich mistrzostwach klasy turystycznej oraz model GT Junior z silnikiem 1300, którego sportową wersją stał się niepokonany GTA Junior.

Produkcja modeli z rodziny Giulii trwała do 1976 r. Jej owocem było ponad pół miliona nowych samochodów na drogach. Giulia pozostanie na zawsze „symbolem firmowym” w historii Alfa Romeo. Właśnie w tym roku kończy 40 lat. ❀

Otello Righetti



Najdłuższe moło Europy

Oddziela Bałtyk od Małego Morza, jak nazywają miejscowi Zatokę Pucką. Piaszczysty, wąski Półwysep Helski mierzy aż 34 kilometry. Wczasowicze mówią o nim – najdłuższe moło Europy.

Jest to jedno z najmodniejszych w Polsce miejsc wypoczynkowych. W sezonie rybackie wioski zamieniają się w kurorty z licznymi knajpkami, kawiarenkami i smażalniami ryb.

Noclegi zapewniają domy wczasowe, pensjonaty, hotele i kempingi. Letnich gości przyjmują też miejscowi mieszkańcy. Piaszczyste plaże zachęcają do kąpiei wodnych i słonecznych, nad Za-

toką Pucką roi się od miłośników pływania na deskach.

Podczas wyprawy Alfą Romeo 156 w te strony zamieszkaliśmy we Władysławowie. Zatrzymał nas tu widok osobliwy. Wjeżdżając do miasta natrafiliśmy na hotel Pekin – budynek z charakterystycznie wygiętymi dachami i smokami zdobiącymi elewację. Jego wnętrze wyposażone w stylowe chińskie meble i dodatki, takie jak choćby ponad dwumetrowe wazy czy autentyczne rowerowe riksze sprawiło, że po-



foto: Wojtek Jakubowski / KFP Koszycarz

rego wypływają statki wycieczkowe, wśród nich Normandia, stylizowana na wojenny okręt Vikingów.

Na ryby

Właśnie z tego portu wybraliśmy się rano na połów dorszy. We Władysławowie są trzy jednostki zajmujące się rejsami z amatorami morskiego wędkowania. Na nas przy nabrzeżu czekał kuter WŁA 67 z trzyosobową załogą: szyprem Piotrem Myśliszem, mechanikiem Andrzejem Budziszem i bosmanem Edwardem Herrmannem. Pogoda była piękna, początkowo morze trochę bujało, ale gdy wypłynęliśmy na łowiska oddalone około 20 km od lądu, woda wygładziła się. Kto by zresztą zwracał uwagę na falowanie, gdy trzeba było zarzucić wędkę i uważać, czy na haczyk zanurzony kilkadziesiąt metrów w głębinie nie złapie się dorsz?

Emocji było co niemiara, zwłaszcza gdy okazało się, że ryby rze-



czywiście biorą. Może nie te rekordowe – szypser opowiadał, że na początku sezonu złowiono dorsza ponad ośmiokilogramowego – ale i nasze były całkiem okazałe. Gdy po wypatroszeniu trafiły na patelnię, a potem na talerze, wszyscy zgodnie stwierdzili, że tak pysznych ryb w życiu nie jedliśmy.

Wzdłuż półwyspu

Wybraliśmy się Alfą na najpopularniejszą trasę w tej okolicy. Półwysep – długości 34 km, w niektórych miejscach ma szerokość zaledwie kilkuset metrów, tak że ►

stanowiliśmy osiąść tu na kilka dni. No, bo kto oprze się pokusie noclegu na łodzi z chińskiej laki?

Władysławowo miało dla nas wiele zalet. Położone u nasady półwyspu, stanowi dobrą bazę wypadową zarówno w stronę Helu, jak i do innych pobliskich miejscowości. Z wieży tutejszego Domu Rybaka rozciąga się najpiękniejszy widok na okolicę. Przy dobrej pogodzie można stąd zobaczyć całą Mierzeję Helską. W miasteczku jest spora plaża, a także port rybacki, z któ-



Widok na Zatokę Pucką

wypoczywający tu mogą wybierać, czy chcą się kąpać od strony morza, czy też wolą spokojniejszą wodę Zatoki Puckiej.

Półwysep Helski, przez wieki głównie siedlisko zajmujących się rybactwem Kaszubów, jest od kilkudziesięciu lat modnym miejscem wypoczynku. Do jego popularności przyczyniło się powszechne zafascynowanie morzem, odzyskanym przez niepodległą Polskę. Najbardziej spektakularnym tego przejawem były uroczyste „zaślubiny” z morzem, których 10 lutego 1920 r. dokonał w puckim porcie generał Józef Haller.

Rozpoczęto wówczas poważne inwestycje – w 1922 r. uruchomiono na półwyspie linię kolejową Puck-Hel, powstało Władysławowo z nowym portem rybackim, ba-

za Marynarki Wojennej w Helu, utworzono liczne letniska i kurorty, takie jak Jurata, w której należało pokazać się latem.

Szosa wiodąca przez helską „kosę”, którą miejscowi nazywają bardziej dosadnie „Gęsią szyją” lub „Krowim ogonem”, jest bardzo wąska i w lecie zatłoczona. Trasę tę można również pokonać na rowerze, tym bardziej, że przez sporą część półwyspu wiedzie specjalnie wytyczona i utwardzona ścieżka.

Czarownice i golasy

Pierwszą miejscowością na półwyspie są Chałupy. Właściwie to ona powinna nosić nazwę Władysławowo. Tu bowiem w połowie XVII wieku król Władysław IV wybudował dwie warownie ►

Stare łodzie rybackie przed portem w Chałupach





Rybne adresy

Wędkarz, który wyprawi się na Bałtyk, nie wróci do domu bez ryby, pod warunkiem, że będzie miał odpowiednio mocny sprzęt – twierdzi Kazimierz Dettlaff, zajmujący się połowaniem na dorsza we wrakach. Zainteresowanych takimi połowami zaprasza do Jastarni. Kontakt z panem Kazimierzem można nawiązać, telefonując pod numery: 0-prefiks-58 675 25 46 lub 0-600 295 268.

Na dorsza można też wypłynąć z Władysławowa pełnomorskim kutrem wyposażonym w GPS, echosondę i radar oraz komplet wędek dla kilkunastu osób. Rejs trwa 8 godzin, ale można go przedłużyć. Połowy odbywają się na głębokości od 50 do 80 metrów. Na kuterze kucharz przyrządza posiłki ze złowionych ryb. Wyprawę można zorganizować, telefonując do p. Jarosława Kirszinga pod numery: 0-prefiks-58 673 14 18 lub 0-601 673 890.

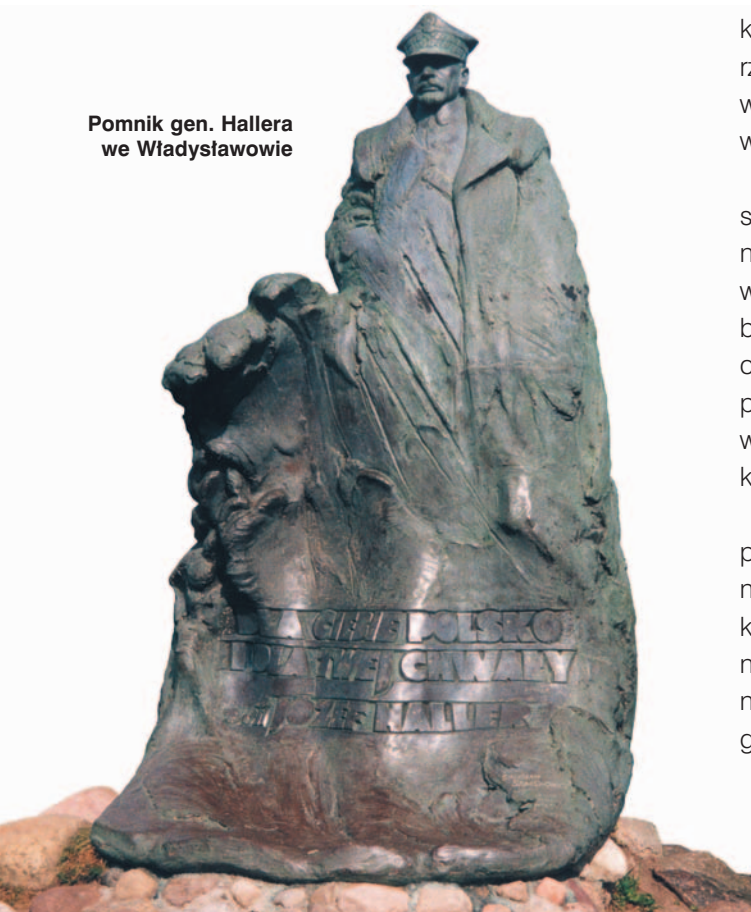
W Bałtyku i Zatoce Puckiej są zarówno ryby morskie: dorsze, śledzie, płastugi, łososie, węgorze, zaś ze słodkowodnych można łowić karpie, leszcze i płocie. Co roku w maju w Jastarni odbywa się Beloniada, impreza związana z połowami belony – osobliwej ryby, długiej niczym węgorz o pysku w formie dzioba i zielonych ościach. Na Beloniadę przyjeżdżają wędkarze nie tylko z Polski. Informacje o połowach ryb można zasięgnąć telefonując pod numery 0-prefiks-58 675 2097 i 0-prefiks-58 675-23-40





Alfa Romeo w Helu

**Pomnik gen. Hallera
we Władysławowie**



– Władysławowo i Kazimierzowo, które miały być zapleczem dla tworzącej się floty. Brak pieniędzy zniweczył jego plany, a forty popadły w ruinę.

Istniejąca w pobliżu rybacka wioska przez wieki nie odznaczała się niczym szczególnym. Jedynym powodem do wątpliwej zresztą sławy był fakt, że właśnie w niej odbył się ostatni na Kaszubach „sąd boży”, podczas którego skazano za uprawianie czarów i utopiono wieśniaczkę Krystynę Ceynowę.

Chałupy stały się ośrodkiem wypoczynkowym po uruchomieniu linii kolejowej. Już w 1923 r. zamieszkało tu 130 letników. Teraz w sezonie bywa ich znacznie więcej, a jednak miejscowość nie zatraciła swego charakteru wioski rybackiej, za-

budowanej charakterystycznymi domkami z czerwonej cegły. Przyjeżdżają tu licznie miłośnicy windsurfingu, gdyż płytkie wody zatoki Puckiej sprzyjają nauce pływania na deskach, działa też tu kilka szkółek uczących tego sportu.

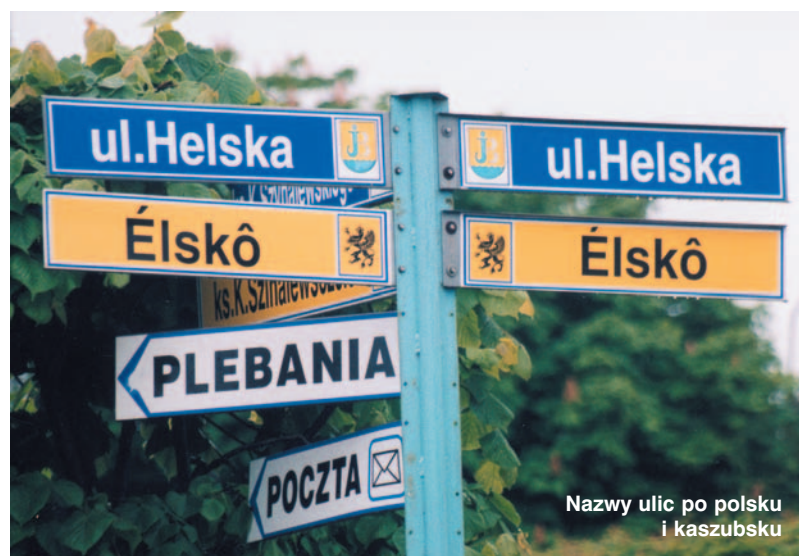
Jest jeszcze jeden powód do sławy – plaża naturystów słynna z piosenki Zbigniewa Wodeckiego „Chałupy welcome to” – znów otwarta i ciesząca się dużym powodzeniem.

W najważniejszym miejscu

W Kuźnicy przywitały nas podwójne nazwy ulic, takie jak np. Heliska, a pod spodem, na żółtej tablicy „Élskô”, Kotwiczna i „Kotwiowô”. Zaznaczały, że to ziemia kaszubska, a jej mieszkańcy między sobą nadal mówią w swoim języku. Ka-

szubskich nazw na tym terenie spotyka się wiele. „Bliza” to latarnia morska, słowo „checz” umieszczone na licznych knajpkach oznacza chatę, a „maszoperia” jest nazwą organizacji rybackiej.

ze sobą. Różni je wiele. Jastarnia ma korzenie sięgające średniowiecza, a nawet epok znacznie starszych (na jej obrzeżach odkryto w 1913 r. cmentarzyska urnowe z wczesnej epoki żelaza). Jurata



Nazwy ulic po polsku i kaszubsku

Kuźnica leży w najwęższej części Półwyspu Helskiego – mierzeja ma tu szerokość zaledwie 200 metrów i wielokrotnie morze przerwywało linię brzegową, zalewając wioskę. Po raz ostatni wydarzyło się to w 1914 roku.

Rybacka osada zachowała swój dawny charakter. Istnieje tu przystań, w której cumują niewielkie kolorowe łódki (w każdej obowiązkowo znajduje się tabliczka z napisem „Bóg z nami”). Przy wielu domach wciąż działają wędzarnie, tak więc bez trudu można kupić pysznego węgorka czy łososia.

Kurorty

Jastarnia i Jurata w porównaniu z poprzednimi miejscowościami to kurorty, nieco konkurujące

powstała dopiero w 1928 roku, gdy przedsiębiorcza warszawska spółka „Lasmet” wykupiła grunty, na których zaczęła stawiać luksusowe pensjonaty i hotele. Jastarnia przyjmowała letników, nie tracąc charakteru rybackiej miejscowości, w Juracie – najmodniejszym kąpielisku międzywojennej Polski odpoczywało eleganckie towarzystwo: prezydent Mościcki, przedstawiciele arystokracji i finansjery, naukowcy, artyści, m.in. Wojciech Kossak z córkami – Marią Pawlikowską-Jasnorzewską i Magdaleną Samozwaniec.

Teraz też oba miasta, poza plażowaniem, zapewniają różne atrakcje. W Jastarni warto zajrzeć do portu, odwiedzić zabytkową rybacką chatę (ul. Rynkowa 10) ►



Fokarium

Stacja Morska Uniwersytetu Gdańskiego w Helu uczestniczy w programie przywracania fok szarych w Morzu Bałtyckim. Jeszcze sto lat temu w rejonie Pomorza Gdańskiego było ich 1000, ale polowania na nie spowodowały, że zwierzęta te zniknęły z naszych wód.

10 lat temu na plaży znaleziono miesięczną poranioną foczkę. Udało się ją uratować. Balbin, bo takie imię dostał samczyk, dochował się już potomstwa z Undą Mariną (po szwedzku Morska Fala), która przybyła ze Sztokholmu. Na Helu w 1997 r. otwarto Fokarium, którego pracownicy zamierzają przystosować urodzone w tu zwierzęta do życia w warunkach naturalnych.

Pierwszymi fokami, wypuszczonymi w maju br. był roczny Adam i dwumiesięczna Bojka – dzieci Balbina i Undy. Foki otrzymujące wolność mają znaki identyfikacyjne, pod skórę wszczepia się im chipy. Adasiowi na grzbiecie przymocowano transponder – urządzenie, które będzie w internecie informowało o jego trasie i miejscu pobytu. Informacje o fokach i Fokarium podaje internetowa witryna Stacji Morskiej – <http://hel.hel.univ.gda.pl>. Tam też można śledzić wędrówkę Adasia.

Stacja Morska w Helu zbiera informacje o fokach złowionych w sieci lub wyrzuconych na brzeg. Telefony alarmowe, czynne całą dobę: 0-prefiks-58 675-08-36 lub 0-601-88-99-40.

Źródło: Wojtek Jakubowski / KFP Kosycarz





Raj dla windsurferów

lub prywatne Muzeum Rybackie (ul. Mickiewicza 115) pana Juliusza Strucka, który zajmuje się również wyrobem tradycyjnych łodzi. W Juracie atrakcją jest 300-metrowe molo wychodzące w wody Za-

toki Puckiej i deptak – główne miejsce spotkań towarzyskich. Jurata znów nabiera nieco snobistycznego charakteru. Powstają tu nowe pensjonaty i hotele, z których największą sławą cieszy się położo-

na tuż przy plaży Bryza, oferująca zamożnym gościom wszelakie atrakcje.

Hela zmieniła pleć

Jeszcze kilka lat temu dojazd na kraniec półwyspu zagradzały wojskowe posterunki i na leśnej szosie przed miastem wciąż widać opuszczone budynki kontroli przepustek. Duża część terenów nadal zajęta jest przez wojsko, które stacjonuje tu od lat trzydziestych. W 1939 roku Hel bronił się najdłużej – został zdobyty przez Niemców dopiero 2 października. Polskim obrońcom Helu poświęcony jest pomnik ustawiony u zbiegu ul. Dworcowej z Bosmańską. Zachowały się również resztki dawnych umocnień – m. in. udostępniony do zwiedzania schron bojowy wbudowany w wydmę – stanowisko ogniowe 21 Baterii 2 Morskiego Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej Rejonu Umocnionego Hel z 1939 r.

Prastara osada rybacka w przeszłości nazywała się Heyla, Hyle bądź Hela. Oficjalnie „pleć” na Hel zmieniła dopiero w latach dwudziestych. Świadectwem tradycyjnych zajęć mieszkańców jest Muzeum Rybackie mieszczące się w dawnym kościele ewangelickim, a o dawnym wyglądzie miasteczka świadczy najlepiej malownicza ulica Wiejska, zabudowana niewielkimi, bielonymi domkami, wzniesionymi jeszcze w połowie XIX w. Obecnie mieszczą się w nich malowniczo urządzone knajpki, takie jak Maszoperia, Fiszzeria, Tawerna U Maćka czy Cap-

Przez półwysep przebiega linia kolejowa





tain Morgan, w których można zjeść pyszne rybne dania.

Warto wybrać się do latarni morskiej, a także do mieszczącego się przy promenadzie Fokarium, gdzie naukowcy próbują przywrócić Bałtykowi foki szare – niegdyś popularne, a dziś już niemal całkowicie wytępione. Jest to wspaniała i pouczająca wyprawa, zwłaszcza dla dzieci, które na pewno będą chciały mieć stąd pamiątkę – maskotkę foczki Balbinki.

Zachód słońca nad klifem

Z Władysławowa wybraliśmy się też na wycieczkę w drugą stronę – do Jastrzębiej Góry, będącej nadal na północ wysuniętą miejscowością w Polsce (54°50'11"), położoną na wysokim, 33-metrowym klifie. Po drodze warto zaj-

rzeć do Chłapowa, pobliskiej wioski, gdzie miłośnicy bursztynów powinni odwiedzić pracownię pana Mariana Zawadzkiego, a amatorzy spacerów przejść się urwistym Wąwozem Chłapowskim, prowadzącym nad morze. Jadąc dalej szosą, nie sposób też nie zauważyć ośrodka przygotowań olimpijskich w Cetniewie, słynnego nie tylko dzięki sportowcom.

Jastrzębia Góra, cicha niegdyś rybacka wieś, stała się teraz

tłocznym kurortem, ale warto tu wpaść wieczorem, by z wysokiego brzegu podziwiać najpiękniejsze zachody słońca, które powoli osuwa się w morskie fale.

Po drewnianych schodach można też zejść na plażę i obejrzeć nierówną walkę człowieka z przyrodą. Stromy brzeg morski w wielu miejscach wygląda jak twierdza – obudowany jest metalowymi koszami wypełnionymi kamieniami. Klif w tym miejscu obsuwa się, porciągając ze sobą nie tylko drzewa i krzaki, ale i budynki stojące nad brzegiem. Ostatnia taka katastrofa wydarzyła się tej wiosny. Osuwisko porwało część pensjonatu i zagroziło miejscowej szkole. ❀

Anna Borsukiewicz
zdjęcia: Jerzy Kozierkiewicz
i KFP Kosycarz

Latarnie morskie

W Helu światło ostrzegające żeglarzy i rybaków palono od wieków. Najpierw były to ognie rozniecane na wieży kościelnej, w XVII w. wzniesiono na cyplu słup, do którego na belce mocowano kocioł z palącą się smołą. Król Jan III Sobieski specjalnie przyплыł do Helu, by obejrzeć tę latarnię. Po jej zniszczeniu przez sztorm, kolejną konstrukcję ustawiono dalej, na wydmie. Światła paliły się na wysokości ok. 8 m i to przez cały rok.

Pierwszą murowaną latarnię w formie okrągłej wieży zbudowano na Helu w 1826 r. Umieszczono na niej 6 lamp, w których palił się olej rzepakowy. Jej światło nie zawsze jednak dostrzegano na statkach płynących z Jastarni. Dlatego w 1872 r. zbudowano latarnię morską w Jastarni-Borze, a obok helskiej ustawiono armatę, z której w czasie mgły latarnik co 4 minuty oddawał wystrzały.

Latarnia na Helu otrzymała w 1927 r. oświetlenie naftowe, a żarówki zapaliły się w niej 11 lat później. W 1939 r. dowództwo obrony Helu zarządziło wysadzenie latarni. Obecnie wybudowali Niemcy w 1942 r., niedaleko od poprzedniej. Ośmiokątna wieża, którą można zwiedzać, ma wysokość 41,5 m. Światło znajduje się na wysokości 38,5 m nad poziomem morza.

Kolejna latarnia, do której warto się wybrać, znajduje się w Rozewiu, opodal stromego klifu. Stoją tu obok siebie aż dwie latarnie – starszą wybudowano w 1821 r., młodszą pół wieku później. Przez lata nadawały podwójne sygnały, a gdy w 1910 r. nadbudowano i zelektryfikowano starszą z latarni, drugą wygaszono.



Rozewska latarnia w tej postaci dotrwała do 1978 r. Wówczas podwyższono ją o ok. 8 metrów, nakładając stalowy walec i założono nowe urządzenia świetlne. Ich błyski, następujące co 3 sekundy, widoczne są w odległości 23,4 mil morskich.

W latarni znajduje się Muzeum Latarnictwa, związane również z osobą Stefana Żeromskiego. Pisarz kilkakrotnie odwiedzał Rozewie. Według legendy tu właśnie mieszkał i tu napisał „Wiatr od morza”.



Monza

szczęśliwy tor Alfy

Lombardia, Alfa Romeo i tor wyścigowy w Monza to do dzisiaj nierozdzielne trio historii światowego automobilizmu.

Tor w Monza zbudowano w 1922 roku w rekordowym czasie – 110 dni od momentu położenia w lutym pierwszego kamienia. W budowie uczestniczyli Vincenzo Lancia oraz król ówczesnych torów, Felice Nazzaro. Ten sam Nazzaro wraz z Pietro Bor-

dino, innym wielkim mistrzem, przeprowadzili odbiór techniczny nowego toru za kierownicą Fiata 570.

Pierwsze oficjalne wyścigi to Jesienne Gran Premio rozgrywane 3 września. Wygrał je Pietro Bordino jadący Fiatem 501, modelem Corsa. Alfa Romeo pod kierownictwem

inżyniera Nicolò Romeo od razu wyczuła wagę tych zawodów i wystawiła Ugo Sivocci za kierownicą Alfę RL. Zajął on drugie miejsce w swojej klasie z 11 sekundami straty do samochodu Diatta Grand Prix Alfieri Maserati.

W następnym roku Alfa podjęła próbę zdobycia Gran Premio w Monza i przełamania przewagi Fiata oraz jego ośmiocylindrowego silnika. Miał mu w tym pomóc nowy model P1, zaprojektowany przez Giuseppe Merosiego – 6-cylindrowy o pojemności dwóch litrów z kompresorem i o mocy 115 KM. Niestety, zakończył



**Ascari i Ramponi
z Alfą Romeo P2,
zwycięzcy
Grand Prix Italia
w Monza, 1924 r.**

**obok:
Boksy Alfę Rome
w Monza, 1924 r.**

KM. Osiągał on maksymalną prędkość 225 km/h. 9 czerwca 1924 r. Ascari rozgromił na nim wszystkich przeciwników w wyścigu „200 Mil” w Cremonie. Wygrał przy niewiarygodnej średniej prędkości 158,21 km/h i pobił nowy rekord na 10 kilometrach przy średniej prędkości 195 km/h. Na wyścigach Gran Premio Europy rozgrywanych 3 sierpnia w Lyonie odbył się międzynarodowy debiut Giuseppe Campari, który na Alfie P2 wygrał wyścig, pokonując największych ówczesnych rywali: samochody Sunbeam, Fiat, Delage i Bugatti.

Następne, gorąco oczekiwane spotkanie na torze przewidziane było na 7 września w Monza, ale wyścig się nie odbył. Powód był wprost niewiarygodny i jedyny w historii motoryzacji – okazało się, że nikt nie chciał rywalizować z P2. Zdesperowani organizatorzy prowadzili gorączkowe rozmowy z wszystkimi

producentami samochodów i, aby zyskać na czasie, termin wyścigu przesunięto na 19 października. Wyzwanie podjęły tylko cztery Mercedesy prowadzone przez Wernera, Neubaudera, Masettiego i Zborowskiego (zginął w tragicznym wypadku w trakcie wyścigów). Ostateczny wynik stał się sensacją: cztery pierwsze miejsca zajęły Alfę P2. Za ich kierownicami znajdowali się Ascari, Wagner, Campari i Minoia.

W 1925 r. Alfa Romeo i P2 z Brilli Perim wygrały Mistrzostwa Świata. Ostateczny triumf miał miejsce w Monza – 6 września w trakcie Gran Premio Italia. Dla upamiętnienia tego ważnego zwycięstwa, od tamtej pory na wszystkich samochodach Alfę symbol marki został otoczony laurowym wieńcem.

W 1928 r. Giuseppe Campari o włos rozminął się z wygraną Gran Premio Italia. Jego porażka nie wynikała z powodu przewagi ►

czyło się to tragicznie. 8 września, podczas prób zginął Ugo Sivocci, wypadając z trasy na lewym zakręcie za tunelem. Na znak żałoby Alfa wycofała całą drużynę z rywalizacji o Gran Premio.

Przygotowania do wyścigów trwały jednak dalej. Za radą Enzo Ferrariego Alfie udało się „wywrać” z Fiata konstruktora Vittorio Jano. To on swoimi modelami przyczynił się do zbudowania sportowego mitu Alfę Romeo.

Jego pierwszym samochodem zbudowanym dla nowej firmy była Alfa P2 – pojazd z dwulitrowym silnikiem o 8 cylindrach i mocy 140



Bugatti. Spowodowało ją załamanie psychiczne kierowcy Alfę, będącego świadkiem tragicznego wypadku Materassiego jadącego samochodem Talbot i masakra dzieciątek widzów.

Rok później, ze względów bezpieczeństwa, Gran Premio w Monza zostało rozegrane tylko na torze do jazdy szybkościowej. Zwycięzca finału, Achille Varzi na P2, po raz pierwszy osiągnął prędkość 200 km/h na najszybszym okrążeniu.

W 1931 r. zmieniono regulamin wyścigu. Postanowiono, że nie może trwać poniżej 10 godzin. Aby lepiej wykorzystać światło dzienne, rozgrywki w Monza przesunięto na

24 maja. Znowu zwyciężyła w nich Alfa z parą Cam-

pari-Nuvolari za kierownicą modelu Gran Premio 8C 2300, który po tej wygranej otrzymał nazwę „Typ Monza”. Niestety, radość ze zwycięstw została przytłumiona przez śmiertelny wypadek w trakcie prób. Jego ofiarą padł Luigi Arcangeli prowadzący niezwykle pojazd wyposażony w dwa silniki 6-cylindrowe modelu 1750, który przeszedł do historii jako Tipo A.

W 1932 r. znowu Alfa wzbudzała entuzjazm tłumów na trybunach w Monza. 5 czerwca Tazio Nuvolari, prowadząc Tipo B (P3) o pojemności 2654 cm³ zdobył Gran Premio Italia. Pokonał świetnego Fagioli jadącego Maserati z silnikiem o pojemności czterech litrów.

1933 to bolesny dla Alfę Romeo rok. W trakcie wyścigu w Mon-

za olej rozlany na podwyższonym zakręcie południowym spowodował, że na torze zginęli Borzacchini, Czaykowski i wielki Giuseppe Campari, który zaledwie kilka dni wcześniej ogłosił, że zamierza wycofać się z zawodów i poświęcić swojemu wielkiemu marzeniu – karierze śpiewaka. Miał zaledwie 41 lat.

W 1935 r. Tazio Nuvolari i Alfa Romeo znowu osiągnęli szczyty sławy dzięki niezwykle zwycięstwu odniesionemu na P3 w Nurburgring. Zawodom w Monza kibicowały więc tłumy widzów. Niestety Nuvolari nie miał szczęścia i zdobył drugie miejsce za niemieckim samochodem Auto Union prowadzonym przez Stucka. Powodem porażki było uszkodzenie zaworu, co znacznie ograniczyło moc jego 8-cylindrowego Tipo C.

Zwycięzcami kolejnych przedwojennych zawodów Gran Premio w Monza były samochody niemieckie, a Alfę plasowały się na drugim miejscu.

Tor wyścigowy w Monza ponownie ożył w 1948 r. W poprzednich latach nie mógł służyć wyścigom. Przez pewien

mieścił się tam magazyn pojazdów wojsko-

Tazio Nuvolari i Giuseppe Campari w triumfalnym pochodzie po zwycięstwie w GP Italia, 1931 r.





Giulia GTA
prowadzona przez
Teodoro Zeccollego
w Monza, 1967 r.

obok:
Arturo Merzario
w Alfie 33TT 12,
zwycięzcy wyścigu
1000 km w Monza,
1975 r.

wych, a nawierzchnia prostego odcinka toru została zniszczona podczas parady alianckich sił pancernych w kwietniu 1945 r.

17 października 1948 r. Alfa Romeo świętowała powrót na trasy wyścigowe – 3 pierwsze miejsca zdobyły Alfetty 158 prowadzone przez Jean Pierre Vimille'a, Carlo Felice Trossiego i Consalvo Sanesiego. Alfetta 158 umożliwiła też zwycięstwo Nino Fariny w Mistrzostwach Świata w 1950 r. na torze w Monza. Wygrał on w zaciętej walce z kolegą z drużyny – Juanem Manuelem Fangio. Wielki argentyński kierowca, któremu nigdy nie udało się wygrać w Monza, odbił sobie tę porażkę rok później na modelu 159, podczas wyścigu w Barcelonie, gdy pokonał Ascarię na Ferrari.

Po 3 wygranych mistrzostwach świata (w latach 1925-1950-1951), mając już konkretne plany produkcyjne, Alfa Romeo postanowiła wycofać się z uczestnictwa w następnych Gran Premio.

Rozpoczął się wówczas wielki sezon handlowy. Nowe modele: 1900, Giulietta i Giulia zrewolucjonizowały pojęcie samochodu. „Auto rodzinne, które może wygrywać wyścigi” stało się marzeniem wielu

miłośników motoryzacji na całym świecie. Pojawił się klienci sportowi, powstały wyspecjalizowane „stajnie”, zaczęto organizować niezliczone zawody i mistrzostwa, zaspokajające wciąż rosnące zainteresowanie sportem samochodowym.

Tor w Monza stał się jednym z głównych ośrodków przyciągających kibiców. Na nim Alfa Romeo odniosła wiele zwycięstw. Najlepsze modele tego okresu to Giulietta SZ, SVZ, TI, Giulia TI i SZ, najśłynniejsze wyścigi: Puchar Intereuropa, Puchar S. Ambroeus, 6 Godzin w Monza, Puchar Leopoldo Carri, Trofeum Gran Turismo, Puchar S.A. „Aramis” i Puchar Jesieni.

Alfa Romeo prezentowała na torze również nowe modele, takie jak Giulietta Berlina TI (1957), Giulia 1600 spider i Berlina TI (1962), Giulia TI Super (1963), Giulia 1300 Berlina i 1600 Spider Veloce (1964). 6 marca 1967 r. Autodelta przedstawiła nową Alfę 33.2, która zadebiutowała i zwyciężyła w wyścigu górskim we Fleron w Belgii, z Teodorem Zeccolim za kierownicą.

Kolejny ważny model to GTA – zwycięski samochód w wersjach 1.6, AM z silnikiem o pojemności zwiększonej do 2 litrów oraz Ju-

nior 1300. Zwycięstwa w Monza były bardzo liczne, a wyścigi nosiły nazwy Puchar Carri, 4 godziny Jolly Club, Trofeo Shell, Puchar Intereuropa, 4 godziny w Monza, Trofeo Mario Angiolini, Puchar Piemontu, Puchar Sportowy Monza, Stajnia Sport Turismo, G.P. Vigorelli i 1000 km w Monza.

W tym ostatnim wyścigu swój chrzest „bojowy” przeszły modele 33 TT12 i 33 SC12, które w latach 1975 i 1977 wygrały Światowe Mistrzostwa Marek.

Pod koniec lat siedemdziesiątych Alfa Romeo pojawiła się w Formule 1, wyposażając w swój 3-litrowy i 12-cylindrowy silnik boxer model Brabham, na którym w 1978 r. Niki Lauda zdobył Gran Premio w Monza.

Sportowa działalność Alfy to również uczestnictwo w mistrzostwach klasy Turismo i Superturismo, a tor w Monza jest dla firmy swego rodzaju gwarancją sukcesu. Mówiąc językiem piłki nożnej, Alfa Romeo gra tu „na swoim boisku”, a zatem jej wynik na mecie zawsze oznacza zwycięstwo. ❀

Marino Bussi
zdjęcia: Historyczne Archiwum
Alfy Romeo



Alfa

Historię Alfę Romeo uwieczniają plakaty reklamowe. Są również świadectwem zmieniających się mód, kierunków artystycznych i obyczajów.

na słupach

Samochody i przedstawiające je plakaty reklamowe związane są ze sobą od dawna. Plakat już od momentu powstania, a więc od mniej więcej 1880 r., uważany był za najlepszy sposób przyciągania uwagi potencjalnego klienta. Umieszczany w miejscach publicznych – na murach, słupach, witrynach przyciągał wzrok nawet najbardziej obojętnych przechodniów.

Samochód w historii plakatu zajmuje miejsce szczególne. Na

okładkach pism, takich jak *Tribuna Illustrata*, *Auto Italiana* oraz *Domenica del Corriere*, pierwsze modele samochodów osobowych zagrościły wkrótce po tym, jak po raz pierwszy pojawiły się na drogach. Zawrzeć w plakacie symbolikę pojazdu nie jest wcale łatwo, trzeba przecież przedstawić atmosferę towarzyszącą motoryzacji, emocje i kontekst kulturowy. Jak pisze Gillo Dorfles w „Nowych rytuałach, Nowych mitach”: „przedmiot taki jak samochód postrzegany by-

wa zawsze w pewnym dynamicznym kontekście, kojarzącym się ze splendorem i blaskiem, a także ze zwyczajną funkcjonalnością”.

Problem polega na tym, jak te wszystkie cechy przedstawić w formie plastycznej, w reklamie? Śledząc historię plakatu Alfę Romeo, można dopatrzeć się silnego związku między formą a treścią, między kulturą a technologią – elementami wyróżniającymi Alfę zarówno na rynku, jak i w samej strategii komunikacji. ►



AUTOMOBILI

Elia



ROMEO

LE MIGLIORI PER CITTA' E TURISMO
SOC. ANON. ITALIANA. ING. N. ROMEO & C
MILANO-6 VIA PALEOCAPA-MILANO



3

Plakaty reklamowe Alfę Romeo są kwintesencją dobrego smaku, sztuki i świadectwem obyczaju, a nie tylko ciekawym graficznym udokumentowaniem pojazdu. Począwszy od roku 1910, momentu założenia fabryki, Alfa korzystała zawsze z usług najśłynniejszych rysowników, takich jak Marcello Dudovich, Gino Boccasile, Walter Molino i wielu innych.

Powstałe wtedy plakaty w stylu secesyjnym i Belle Époque należy uznać za dzieła sztuki, nie tylko reklamę. Posługują się metaforą, kolorem, rzadko pojawia się napis, z wyjątkiem nazwy marki. Postać kobiety występująca często u boku samochodu nadawała całemu wizerunkowi rys elegancji i sugerowała, że samochód jest jak zaufana, piękna towarzysząca podróży.

Najbardziej czytelny przekaz wiąże się jednak z sukcesami sportowymi pojazdów. Sugerują one bowiem związek istniejący między autami wyścigowymi – w których Alfa Romeo specjalizuje się od zawsze – a tymi produkowanymi seryjnie.

Pierwszy plakat, nieznanego autora, miał za zadanie przedstawić powstanie firmy Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Podkreślał jej mediolański rodowód poprzez obecność na plakacie wizerunku Katedry. Pierwszy laur sportowy, zdobyty podczas zawodów Targa Florio w 1914 r., przyniósł Alfie sławę, stanowiąc impuls dla dopiero co powstałej formacji futurystycznej, której członkowie widzieli w samochodzie realizację marzeń, symbol nadchodzącej przyszłości.

Po wybuchu pierwszej wojny światowej fabryka w Portello została przekształcona w zakłady zbrojeniowe i dopiero w 1919 r. produkcja samochodów wróciła na swoje miejsce pod nowym szyldem Società Anonima Alfa Romeo. Z tej okazji powstał pierwszy plakat Alfę Romeo zawierający hasło „Samochody Alfę Romeo najlepsze do jazdy miejskiej i turystycznej”. Jego autorem był malarz Elio, który w 1919 r. zaprojektował jeszcze cztery inne plakaty, wśród nich przedstawiający Merkurego – symbol nauki i postępu (fot. 2).

Na plakacie Delneriego, inspirowanym sztuką secesyjną, elementem podkreślającym klasę pojazdu jest wizerunek dwóch elegancko ubranych kobiet (fot. 3). Postaci kobiece powracają w jeszcze ►



4

jednym plakacie, na którym widoczny jest silny wpływ kubizmu, pochodzącym z 1924 r. Jego autorem jest Rene Magritte, jeden z najważniejszych przedstawicieli francuskiego surrealizmu (fot.1).

W 1925 r., po zdobyciu pierwszego tytułu mistrza świata, hasło „Mistrz Świata” pojawia się na plakacie nieznanego autora. Przedstawia on samochód Alfa Romeo w otoczeniu kilku osób machających rękami w kierunku odpływającego statku.

Liczne zwycięstwa odniesione przez utalentowanych kierowców,

takich jak Nuvolari, Varzi, Campari czy Ascari, spowodowały, że Alfa stała się znana na całym świecie, a kierownictwo firmy wykorzystało te sukcesy do poszerzenia działań promocyjnych. Wyścigowe osiągnięcia Alfę stały się tematem plakatu z 1930 r., na którym czerwony model 1750 Gran Sport przecina linię mety.

Specjalistyczne magazyny i tygodniki, takie jak *Auto Italiana* czy *Sport Illustrato*, poświęcały wiele miejsca sukcesom czerwonych pojazdów z zieloną koniczynką. Również prasa zagraniczna zajmo-

wała się poczynaniami fabryki spod znaku Alfa Romeo. Jeden z ważniejszych magazynów brytyjskich *Autocar* pisał z okazji prezentacji nowego modelu 2300 8C, zaprojektowanego przez Vittoria Jano, że jest to najmocniejszy i najpiękniejszy samochód na świecie. Od niego właśnie pochodzi luksusowy model 2900 8C, przedstawiany na plakatach w perspektywie na tle orła z rozpostartymi skrzydłami. Orzeł, oparty o logo marki Alfę Romeo, symbolizuje siłę i prędkość.

1933 rok to okres najgłębszego kryzysu gospodarczego. Przedsiębiorstwo zostało przejęte przez IRI (Instytutu Odbudowy Przemysłu), który rozpoczął proces restrukturyzacji. Jednak ponowne zmilitaryzowanie fabryki w 1935 r. po raz kolejny oderwało producentów samochodów od ich podstawowej działalności i zmusiło do wytwarzania czołgów oraz silników (fot. 4) samolotowych. Czerwone wyścigówki nadal jednak startowały w zawodach pod szyldem drużyny Ferrari, zdobywając wielokrotnie laury, wykorzystywane później skrupulatnie w celach reklamowych. Model 2300 przedstawiano, na przykład, w towarzystwie sportowca szykującego się do startu.

Reklamę z okresu faszystów cechuje bogata alegoryka: różgi liktorskie, wilczyca kapitolńska, orzeł. Za to sama prezentacja wyrobu, ze szkodą dla walorów twórczych, stała się bardziej bezpośrednia i dostowna.

Podczas II wojny światowej Alfa wyprodukowała niewiele aut. ►

L'Auto Italiana

ANNO XVIII - N. 18 - 30 GIUGNO 1937 XV - SPEDIZ. IN ABBON. POSTALE - LIRE 2



2300B



Sogno di eleganza e realtà sportiva

Qualunque sia la vostra meta, vicina o lontana, voi arriverete sempre freschi e riposati. E mentre il viaggio si compie in velocità con l'armoniosa Alfa Romeo 2000 Spider, vi accorgete che essa dà nuovi stimoli alla vostra gioia.

Il senso di sicurezza e la padronanza di guida vi donano insieme l'orgoglio del campione e l'entusiasmo del turista.



Linea leggera ed aggressiva.
Ripresa incredibile.
Sicurezza e comfort,
anche alle massime velocità.
Incomparabile frenata.
Il tetto rigido (hard-top)
trasforma la vettura
in elegante coupé.

2000 ALFA ROMEO SPIDER

dà eleganza alla velocità

Warto wspomnieć jednak o seryjnie wytwarzanym modelu 6C 2300. Plakat przedstawiający ten samochód pojawił się także na okładce *Auto Italiana* (fot. 5).

Ukazuje on parę stojącą za perspektywnie przedstawionym samochodem i podziwiającą fascynujący krajobraz. Kompozycja ta miała sugerować, że równie fascynujące jest prowadzenie Alfę. Powstało wiele wersji samochodów modelu 6C 2300, jedną z nich – 6C 2300 Pescara – uwieczniono w pozycji frontальной na plakacie.

W kwietniu 1939 r. Alfa Romeo rozpoczęła wydawanie bardzo cennego pisma, które miało tworzyć wizerunek firmy i przyczyniać się do wzrostu jej znaczenia, jako lidera w przemyśle motoryzacyjnym. Reklamę samochodów osobowych i sportowych zastąpiono w nim reklamą wojskowych wozów pancernych. Na okładce z 1942 r. widnieje grupa żołnierzy grających przy ognisku na instrumentach, zaś w tle rysuje się ciężarówka Alfa Romeo.

Najbardziej wymownym dziełem jest bez wątpienia plakat z 1942 r. autorstwa Gina Boccasile. Przedstawia samolot unoszący się nad japońskim miastem, co było jasnym odniesieniem do sojuszu zawartego między Rzymem, Berlinem a Tokio. Kolejna okładka pokazuje model 8C 2900 wypełniony po brzegi prezentami, przyjeżdżający pod bramę do połowy zakopaną w śniegu (fot. 7). Reklamowano także trolejbusy, autobusy oraz wozy pancerne, których

produkcja w trudnych latach pozwoliła przetrwać firmie. Bardzo sugestywna jest reklama czołgu 455, głównie ze względu na kontekst środowiskowy oraz dbałość o szczegóły.

Po wojnie Alfa Romeo produkowała nadal, choć z drobnymi zmianami, przedwojenne modele samochodów, a reklama wciąż jeszcze trąciła stylem propagandowym. Wielki krok naprzód nastąpił dopiero za sprawą modelu 1900 z lat

pięćdziesiątych, reklamowanego poprzez jedno z najbardziej udanych haseł: „samochód rodzinny zwycięzca wyścigów”.

Powiew świeżości wniosły białoczarne prace przygotowane przez Studio Benca z 1953 r. (fot. 9). Na każdym plakacie można było znaleźć odpowiedź na pytanie: dlaczego Alfa najlepiej się sprzedaje? Bo jest najszybsza, stanowi uosobienie włoskiego stylu, przedłużenie świetnej tradycji, jest ►



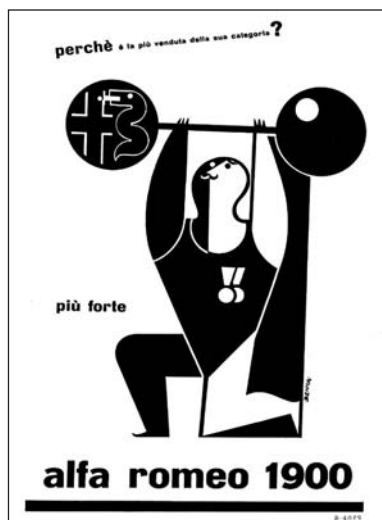
7



8

wygodna, idealna na długie podróże, najlepiej jeździ. Bardzo podobne w stylu do prac Benca były plakaty Pino Tovagliello.

Od tamtego czasu przekaz reklamowy Alfę Romeo nie był już skierowany wyłącznie do klientów z wyższych sfer. Począwszy od ro-



9

ku 1954 Alfa przestała bowiem być nieosiągalnym marzeniem. Powstała Giulietta, która w różnych wersjach regularnie uczestniczyła w wyścigach i przyczyniła się do zwiększenia popularności sportów samochodowych. Sam Giorgetto Giugiaro uwiecznił na plakacie czerwony model Sprint Speciale.

W czasach boomu gospodarczego w latach sześćdziesiątych zrodziło się przekonanie, że samochód jest najlepszym wyrazem statusu społecznego. Odtąd auta zagrościły na ekranach kin i stały się doskonałym narzędziem propagandowym. Modele Alfa Romeo pokazywane w filmach włoskich i zagranicznych były nierzadko równoprawnymi bohaterami opowieści. Wszyscy pamiętają Alfę Duetto w „Absolvencie” z Dustinem Hoffmanem oraz Giuliettę Spider w „Pięknym Hipolicie” z Ginią Lolobrigidą, albo Alfę Spider Touring 200 w „Szalonym pożądaniu” z Ugo Tognazzim i Catherine Spaak. W przypadku tego ostatniego modelu powstały bardzo udane i stylowe plakaty zawierające hasło „Sen o eleganckim i sportowym życiu” (fot. 6).

W 1962 r. z linii montażowej w Arese zjechała Giulia, ulubiony model miłośników Alfę. Na jej temat powstały dwa hasła reklamowe: „stworzył ją wiatr” i „auto zapierające dech w piersiach”. Sportowe wersje tego modelu, a zwłaszcza GTA 1600 i GTA 1300 Junior wygrywały zawody na całym świecie, a ich sukcesy upamiętnił plakat, na którym „zwycię-

ska Giulia” przecina linię mety pod kraciastą chorągiewką (fot. 8).

Z tego przeglądu tekstów i obrazów przedstawiających historię reklamy Alfę Romeo wyłania się wizerunek firmy, która dzięki technologicznym zaletom produkowanych przez siebie samochodów przyczyniła się do powstania legendy motoryzacji, łączącej przeszłość z teraźniejszością.

Legendę tę doskonale zobrazowała francuska kampania reklamowa Alfę, zatytułowana VIRUS ALFA. Jej hasło głosiło: „Skomplikowany i rzadki wirus, w szczególnych warunkach atakuje niewielką grupę miłośników motoryzacji. Napięcie i podekscytowanie wywołane wirusem może uleczyć jedynie posiadanie Alfę Romeo. Zatakowany osobnik wykazuje wszelkie oznaki zadowolenia i staje się od tej chwili niebezpiecznym nosicielem infekcji!”



Elvira Roucco
zdjęcia: Archiwum Alfę Romeo





Nowa Alfa **156**. Sportowa doskonałość.

Doskonalsza technika. Bogatsze wyposażenie. Najnowsza technologia. System teleinformatyczny Connect. Infocentrum z komputerem pokładowym. Cruise Control. Sześć poduszek powietrznych. Systemy bezpieczeństwa: ABS, MSR, VDC, ASR. Dwustrefowa klimatyzacja. Automatyczne wycieraczki z czujnikiem deszczu. System audio Bose. Większa moc. Nowy silnik 2.0 JTS (Jet Trust Stoichiometric), 165 KM, pierwsza jednostka benzynowa z bezpośrednim wtryskiem: lepsze osiągi przy mniejszym zużyciu paliwa. Styl. Nowe wnętrza. Nowe rodzaje tkanin, skór i welurów. Całkowicie nowa stylistyka deski rozdzielczej, wzbogaconej o nowe funkcje. Wielofunkcyjna kierownica.

☎ 0-801 117 117



Cuore Sportivo

Samochód zwierciadło naszej osobowości

Wybierając auto, zawieramy zwykle
kompromis między marzeniami
a możliwościami.

Batman i jego auto

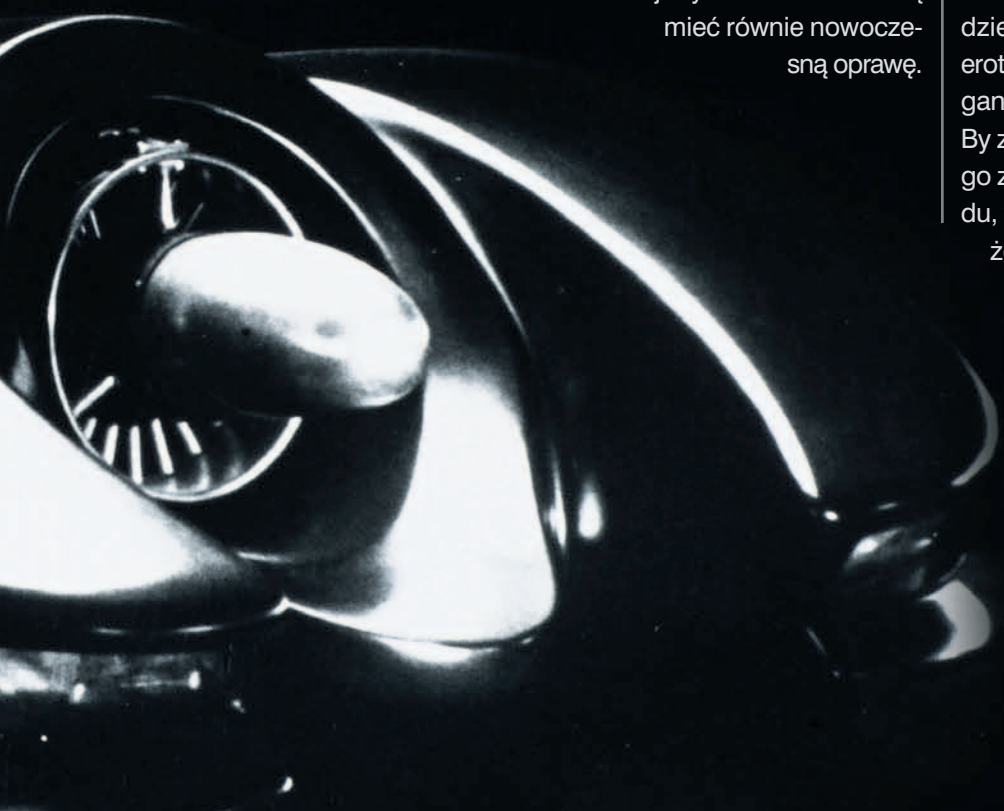
Jest nie tylko środkiem transportu i rozrywki. Wbrew swojej nazwie, samochód nie porusza się przecież sam, ale dzięki kierowcy i zgodnie z jego wolą. Dlatego też musi zapewnić prowadzącemu pełne bezpieczeństwo, nie pozabawiając go jednocześnie iluzji całkowitego panowania nad skomplikowanym mechanizmem. Ta niezwykle ważna psychologiczna zależność stoi u podłoża szczególnego związku istniejącego pomiędzy człowiekiem a maszyną zwaną autem osobowym.

Związek to stosunkowo młody, jeśli wziąć pod uwagę niewiele ponad stuletnią historię istnienia samochodów. One jednak, bardziej niż wszystkie inne sprzęty użytkowe, odzwierciedlają obowiązujące trendy estetyczne. Choć nadrzędnym celem wprowadzania do samochodów innowacji technicznych jest zapewnienie jeszcze lepszej jakości i komfortu podróży, auto jest świadectwem naszego stylu bycia, naszej epoki. Dlatego stare pojazdy, które swego czasu były wyrazem luksusu, trafiają do muzeów. Jednocześnie rozwiązania techniczne zastosowane w dzisiejszych autach muszą mieć równie nowoczesną oprawę.

Między człowiekiem a pojazdem wywiązała się bliska zależność. I choć samochód jest przedmiotem martwym (co do tego jednak można by się spierać, zwłaszcza po pojawieniu się elektroniki i informatyki, które sprawiły, że auto jest coraz „mądrzejsze”), to wraz z człowiekiem tworzy bezsprzecznie nierozwalną parę. Krótko mówiąc, dochodzi do pewnej emancypacji samochodów, które stopniowo zyskują własne życie, zaczynają mieć potrzeby porównywalne do ludzkich i darzy się je prawdziwym przywiązaniem.

W tym skomplikowanym układzie niebagatelną rolę odgrywa erotyka, gdyż samochód postrzegany jest jako obiekt pożądania. By znaleźć kolejny dowód bliskiego związku człowieka i samochodu, wystarczy uświadomić sobie, że przednia część pojazdu bywa popularnie nazywana maską (czyli twarzą). Dlatego nie nazywamy w ten sposób bagażnika?

Korzenie emocjonalnych powiązań człowieka z maszyną sięgają czasów, kiedy właściciel samochodu osobiście zaczął siadać za kierownicą pojazdu postrzeganego już nie tylko jako środek transportu, ale coraz częściej jako „towarzysz podróży”. Nieprzypadkowo od samego początku rzeczownik określający ►



samochód, wcześniej zwany automobilem, był rodzaju męskiego. Pojazd mechaniczny przeznaczony był przecież do pracy (czyli przewożenia), po której miał prawo do „odpoczynku” w garażu, tak samo, jak koń pociągowy w stajni. Zresztą pierwsze automobile bardzo przypominały pojazdy konne, nadwoziami naśladowały ich kształty oraz mniej lub bardziej elegancki styl. Między właścicielem a powozem nie było jednak emocjonalnego związku. Powożeniem trudnili się przecież zwykle woźnice lub stangreci.

Również pierwsi właściciele automobili, ludzie bogaci, nie zajmowali się na ogół samodzielny prowadzeniem swoich pojazdów. Od tego byli specjalnie wyszkoleni szoferzy, znają-

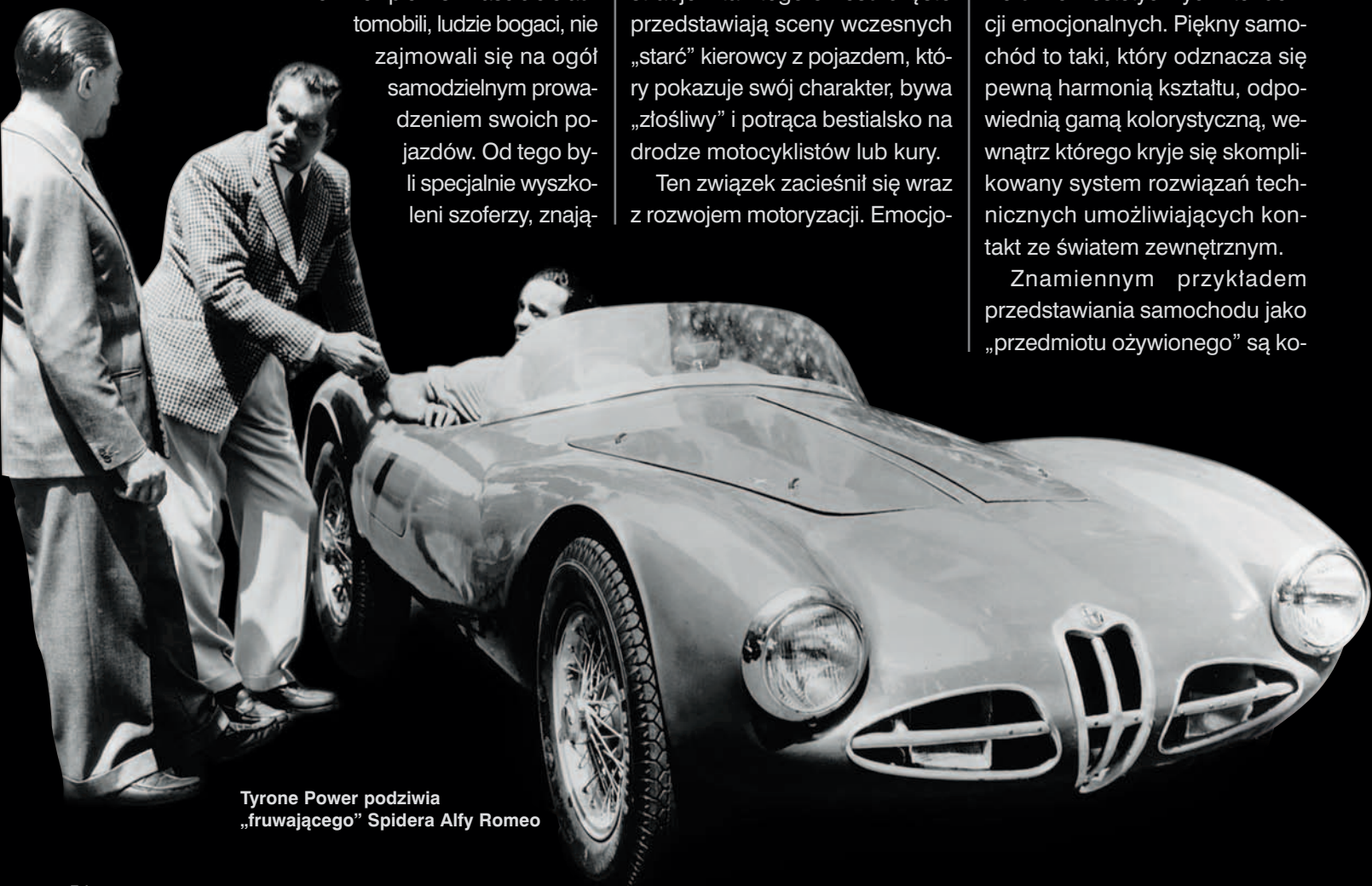
cy arkana kierowania i tajniki techniczne maszyn, których obsługa była skomplikowana. W towarzystwie osobiste prowadzenie automobilu uchodziło za zajęcie niebezpieczne i niestosowne, a ci, którzy się na to odważali, uważani byli za ekscentryków.

Sytuacja zmieniła się wraz z upowszechnieniem sportów samochodowych. Ich pionierzy trawili czas na szaleńczych wycieczkach po wyboistych i zakurzonych szosach, gdzie zdarzało im się przekraczać magiczną granicę prędkości 30 km na godzinę. Ilustracje z tamtego okresu często przedstawiają sceny wczesnych „starć” kierowcy z pojazdem, który pokazuje swój charakter, bywa „złośliwy” i potrafi bestialsko na drodze motocyklistów lub kury.

Ten związek zacieśnił się wraz z rozwojem motoryzacji. Emocjo-

nalna więź człowieka z samochodami osobowymi jest kwestią niezwykle ważną. Bywa przedmiotem studiów ośrodków badawczych, a także twórców karoserii. W nowych autach, prowadzonych teraz osobiście przez szczęśliwych posiadaczy, projektanci i producenci wprowadzają stylistyczne zmiany przyciągające uwagę, a jednocześnie współgrające z całą skomplikowaną mechaniką. Zachodzi tu proces ciągłego zbliżania kształtów nadwozia nie tyle do biologicznej ludzkiej formy, ile do obowiązujących kierunków estetycznych i tendencji emocjonalnych. Piękny samochód to taki, który odznacza się pewną harmonią kształtu, odpowiednią gamą kolorystyczną, wewnątrz którego kryje się skomplikowany system rozwiązań technicznych umożliwiających kontakt ze światem zewnętrznym.

Znamiennym przykładem przedstawiania samochodu jako „przedmiotu ożywionego” są ko-



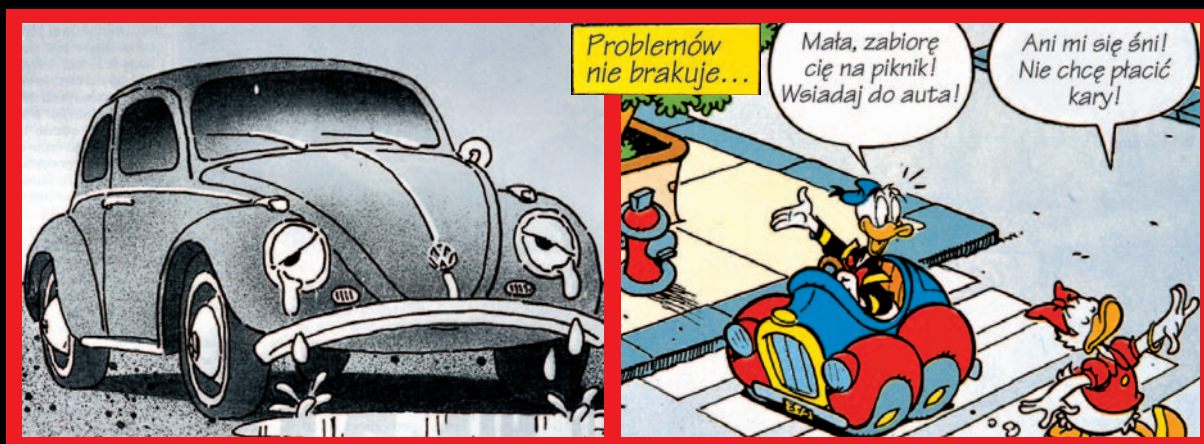
Tyrone Power podziwia „fruwającego” Spidera Alfę Romeo

miksy. W komiksowych rysunkach zazwyczaj istnieje ścisły związek między osobowością kierowcy i formą nadwozia pojazdu, który staje się nieodzownym atrybutem bohatera, a nawet przedłużeniem jego ciała.

Nikt nie wyobraża sobie raczej Kaczora Donalda za kierownicą

mniej, że Gastone – kuzyn szczęściarza jeździ wyłącznie wozem robionym na zamówienie (prawdopodobnie wygranym w jakimś konkursie), dając tym samym wyraz swemu życiowemu powodzeniu. Zmieniając gatunek filmowy, czy do Jamesa Bonda pasowałby jakikolwiek inny wóz niż ba-

Na podobnej zasadzie zaspokajamy pragnienie posiadania wymarzonego, ale niedostępnego dla nas samochodu, kupując bardziej przystępny model seryjny wyposażony w niezbyt może potrzebne, za to efektowne „bajery”. Kształt sportowych wozów także często odzwierciedla pew-



dłuższej jak wąż limuzyny wuja, ale wyłącznie wciśniętego w zdezelowane i ledwie toczące się „mini”. Batman może poruszać się tylko na pokładzie ciemnego jak nietoperz Batmobile. I wreszcie jest Garbus, mówiące i inteligentne auto, przypominające jajo, z którego lada moment może wyskoczyć jakieś stworzenie. Spójrzmy na przykład na samochód Babci Kaczora Donalda – pojazd w starym, przebrzmiałym stylu, w wysoką podnoszoną budą, przystrojoną koronkami. Albo na auto Pani Donald, z którego kokieterijnie wystaje ozdobne wykończenie, jak elegancka halka spod spódnicy.

Pozostając w kręgu Disneyowskich bohaterów, może z nieco wyższej półki, trzeba przypo-

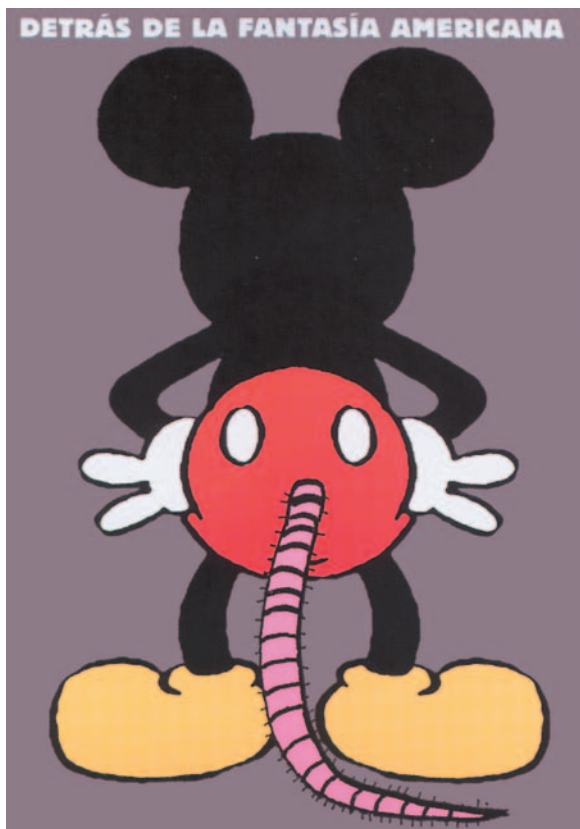
jeć Aston Martin, wyposażony w zaskakujące urządzenia, które pozwalają mu wyjść cało z każdej opresji?

Powie ktoś, że to wszystko wymysły, przerysowania. Naturalnie, ale zawsze nawiązują one do pewnej cechy ludzkiej. Tak, jak na przykład reflektory Alfego Spider, które przedstawiane są w postaci lekko przymkniętych oczu, ocienionych od góry firanką długich rzęs. Dlatego też każdy autor popularnych historii animowanych, filmowych czy rysunkowych, wie o tym, że stworzona przez niego postać musi być silnie zakorzeniona w rzeczywistości. Dzięki temu w modelowym bohaterze może rozpoznać się zwyczajny człowiek, udający się codziennie rano do pracy.

ne powszechne wyobrażenia o tego typu pojazdach. Ich linie, spoilery nie zawsze spełniają funkcje czysto aerodynamiczne. Mają świadczyć o zamiłowaniach i ambicjach właściciela takiego auta.

Z kolei stonowany kształt rodzinnych samochodów jednobrytowych świadomie wyklucza wszelkie skojarzenia związane z ryzykiem lub agresywnością. Manifestuje za to solidność i bezpieczeństwo. Również forma aut terenowych adresowana jest głównie do tych, którzy, choć nie opuszczają zwykłe miast i równych dróg, w skrytości marzą o udziale lub nawet o zwycięstwie w rajdzie Camel Trophy. ❀

Paolo Brunati



Biennale Plakatu w Wilanowie

Muzeum Plakatu w Wilanowie zaprasza na wystawę prac uczestniczących w 18 Międzynarodowym Biennale Plakatu – najstarszej i naj-

bardziej prestiżowej w świecie imprezie tego typu. Nadesłano na nią 2286 plakatów 858 artystów z 47 krajów. Komisja kwalifikacyjna na wystawę konkursową wybrała 452 prace 295 uczestników z 39 państw.

Wystawa będzie czynna do 22 września.

Sztuka rusznikarska w Łazienkach

Muzeum Łowiectwa i Jeździectwa, mieszczące się w warszawskich Łazienkach Królewskich, zor-

W polskich

Koniec lata obfituje w interesujące wystawy. Warto więc wybrać się do muzeów, by obejrzeć ekspozycje malarstwa, grafiki i plakatu, starą broń i witraże, a także rekwizyty filmowe.

ganizowało wystawę pod fredrowskim tytułem „Hej! Gerwazy! daj gwintówkę” prezentującą sztukę rusznikarską od XVI do XX wieku. Można na niej obejrzeć ok. 200 egzemplarzy broni wojskowej i myśliwskiej – dzieł warsztatów europejskich i polskich.

używanymi w nich rekwizytami, wśród których szczególnie ważną rolę ma broń. Wystawa, czynna do końca września, pozwoli na jej bliższe poznanie.



fol. Stefan Olech

Chronologiczny układ wystawy: od broni białej (kordelasy, tasaki, miecze), drzewcowej (oszczepy), miotającej (kusze) do palnej ukazuje ewolucję broni myśliwskiej, jej rozwój techniczny i zdobnictwo charakterystyczne dla tego rodzaju oręża. Ogromne powodzenie, jakim cieszą się polskie filmy historyczne („Ogniem i mieczem”, „Pan Tadeusz” czy „Zemsta”, której premierę zaplanowano na wrzesień) powoduje zainteresowanie

Świat filmu w Łodzi

Kostiumy, dekoracje, projekty scenografii i zdjęcia z planu filmowego „Zemsty”, nakręconej przez Andrzeja Wajdę, można oglądać w łódzkim Muzeum Kinematografii. Znajduje się ono w XIX-wiecznym pałacu będącym ongiś własnością Karola Scheiblera, który postawił Reymontowi za wzór do stworzenia postaci Millera w „Ziemi obiecanej”.

Miłośników filmów animowanych zainteresuje wystawa „Ob-



fol. Muzeum Plakatu

muzeach

razki z bajek”, poświęcona najnowszemu filmowi animowanemu w reżyserii Marka Skrobeckiego. Można na niej obejrzeć film o tym tytule, a także duże fragmenty dekoracji, w których „występują lalki” – bohaterowie filmu.



fol. Muzeum Kermatografali

Wystawy, po sierpniowej przerwie, można oglądać do końca września.

Japońskie drzeworyty w Krakowie

Wizyta w Krakowie cesarza Japonii Akihito i jego małżonki Michi-

ko stała się okazją do prezentacji w Centrum Sztuki i Techniki Japońskiej drzeworytów Utagawy Hiroshige ze zbiorów Feliksa Jasieńskiego „Mangghi”.

Utagawa Hiroshige (1797-1858) był jednym z najwybitniejszych artystów w historii japońskiego drzeworytu „ukiyo-e”. Swą pozycję zyskał dzięki pejzażom, które w poetycki sposób przedstawiały piękno jego ojczystej przyrody. Na przełomie XIX i XX wieku prace Hiroshigego wzbudziły szerokie zainteresowanie w Zachodniej Europie i wywarły wpływ na twórczość takich artystów jak James Mc Neill Whistler, Paul Cezanne, Henri de Toulouse-Lautrec, Paul Gauguin i Vincent van Gogh, a do dziś zachwycają nadal kolejne pokolenia widzów.

Wystawa, czynna do 30 września, prezentuje drzeworyty w dwójaki sposób: tradycyjny oraz z wykorzystaniem nowoczesnej techniki – na multimedialnych ekranach i sprzęcie komputerowym.



fol. Muzeum Narodowe w Krakowie



Witraże we Wrocławiu

W Muzeum Architektury do września czynna jest wystawa „Zapomniana pracownia. Instytut witrażowy Adolpha Seilera”.

Instytut istniejący we Wrocławiu w latach 1846-1945 był najstarszym, największym i najdłużej działającym warsztatem witrażowym na Śląsku. Słynął z witraży przeznaczonych do obiektów sakralnych, ale także do rezydencji, kamienic i gmachów użyteczności publicznej.

W 1945 r., podczas bombardowania Wrocławia pracownia zosta-



fol. Muzeum Architektury

ła zniszczona, a właściciele opuścili miasto. Pojawiające się projekty witrażowe sygnowane nazwiskiem Adolpha Seilera świadczą o tym, że nie całe archiwum Instytutu spłonęło podczas wojny.

Kurator wystawy dr Magda Ławicka prosi o kontakt osoby, które posiadają projekty i dokumenty z Instytutu Seilera, bądź dysponują informacjami na temat losów archiwum warsztatu.

Anna Borsukiewicz

Extremalna sieć

Sporty ekstremalne są jak Alfa Romeo. Pozwalają sprawdzić, jak daleko znajdują się ludzkie granice wytrzymałości.

Od lat ludzie modyfikują znane dyscypliny sportowe w ten sposób, aby dostarczały im mocniejszych wrażeń. W ten sposób powstały sporty ekstremalne. Tylko kwestią czasu było, żeby w sieci internetowej pojawiły się poświęcone im strony. Warto do nich zajrzeć, zanim w którymś z nich spróbujemy swoich sił.

Specjalne wortale

Dobrym miejscem, żeby zagłębić się w świat sportów ekstremalnych jest witryna www.extreme-sport.pl. W tym wortalu (jest to tematyczny odpowiednik portalu) znajdziemy najnowsze informacje o imprezach organizowanych na całym świecie, sklep internetowy

oraz działy poświęcone poszczególnym dyscyplinom.

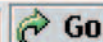
Na eXtreme Sport wprowadzono podział na następujące sporty: Street – czyli rolki i deskorolki, Windsurfing, Snowboard, Rowery, Paralotnie i X-Sports, będący miejscem, gdzie znalazły się pozostałe dyscypliny (paintball, mo-

untainboard, spadochroniarstwo) opisane w węższym zakresie.

Poruszanie po stronie jest bardzo proste. Na górnej części ekranu znajduje się menu, z którego wybieramy interesującą nas konkurencję sportową. Niżej ułożono szczegółowy spis treści podstrony. Warto zwrócić uwagę na

lewą kolumnę witryny. Został tam umieszczony dział „Coś na wstępie”, który pozwala na szybkie zapoznanie się z historią danej dyscypliny, a także z poradami jak zacząć ją uprawiać.





Wortal oferuje również Forum dyskusyjne, gdzie można zadać pytania dotyczące interesującej nas dyscypliny, katalog stron www posegregowanych tematycznie, pokój chatu (można tam podyskuto-

Wodę i Powietrze, a w każdym z działów mamy do wyboru poszczególne dyscypliny tj. Alpinizm, Bungee jumping, Kajakarstwo górskie, Zorbing. Serwis zawiera wiele informacji i wiadomości o każdym ze sportów. Można się tu nie tylko dowiedzieć, jak uprawiać dane

do wielbicieli danej dyscypliny i każdy temat został potraktowany bardziej dogłębnie.

Na www.wspiny.pl znajdziemy mnóstwo materiałów dotyczących wspinaczki górskiej. Oprawa wizualna strony nie rzuca na kolana, za to ilość informacji, jaką możemy tu uzyskać jest imponująca. Autorzy witryny oferują listę szkół uczących wspinaczki,

porady dla praktykujących, tablicę zawierającą ogłoszenia oraz katalog miejsc, gdzie można się wspiąć.

Paintball zdobył w Polsce dużą popularność.

Skarbnicą wiedzy dla początkujących i zaawansowanych wielbicieli tej gry jest witryna www.paintball.info.pl. Serwis oferuje nam sporo artykułów i poradników dotyczących organizowania drużyn, samej gry i bezpieczeństwa uczestników.

Dla osób niezorientowanych w tematyce przeznaczony jest słownik i dział „Początkujący”, gdzie można znaleźć odpowiedzi na większość pytań. Poza tym została tu zgromadzona baza komercyjnych pól paintballowych oraz informacje i regulamin Polskiej Ligi Paintballowej. ❀

Paweł Kozierekiewicz



wać, wymienić informacje), sklep i giełdę. Dwie ostatnie pozycje to miejsca pozwalające zaopatrzyć się w sprzęt potrzebny do uprawiania sportów ekstremalnych.

Sklep nie jest jeszcze nadzwyczajnie zaopatrzony, ale jego oferta bardzo szybko się zwiększa. W dziale giełda zamieszczają ogłoszenia osoby chcące kupić lub sprzedać jakiś sprzęt. Najczęściej mamy tu do czynienia z przedmiotami używanymi, ale tańszymi.

Równie dobrym wortalom ekstremalnym jest <http://adrenalina.onet.pl>. Ta strona została podzielona na trzy żywioły: Ziemię,

dyscypliny, ale i gdzie można to robić. Wortal adrenalina.onet.pl także posiada własne forum dyskusyjne, które warto odwiedzić, aby zasięgnąć rady doświadczonych „ekstremistów”.

Strony tematyczne

Większości sportów ekstremalnych poświęcono oddzielne strony. Zamieszczone tam informacje są skierowane przede wszystkim

Salony



WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

ADF AUTO Sp. z o.o.

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

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

PHU 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. Popieluszki 4
tel. (0-42) 689 85 10

fax (0-42) 689 85 11
94-052 Łódź
www.autofapol.com.pl
e-mail: autofapol@autofapol.com.pl

MAREDI P.P.H.U.

al. Włókniarzy 279
tel. (0-42) 648 73 84
fax (0-42) 640 25 11
93-570 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 07 w. 144, 145
fax (0-22) 846 54 09
02-220 Warszawa
www.autorex.pl
e-mail: alfa@autorex.pl

PHUP „AUTOSERWIS” Sp. z o.o.

ul. Płocka 80
tel. (0-23) 654 33 21
fax (0-23) 654 42 13
06-500 Mława
www.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: alfa Romeo@boltowicz.pl

CARSERWIS Sp. z o.o.

ul. 1-go Sierpnia 10
tel. (0-22) 846 72 75
846 33 36
fax (0-22) 846 20 22
02-134 Warszawa

DUKIEWICZ

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

IT-POL AUTO S.C.

ul. Rembielińska 10b
tel. (0-24) 263 04 55
fax (0-24) 263 04 56
09-400 Płock

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

FIAT AUTO POLAND

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

LETA Sp. z o.o.

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

POLMOZBYT K-CE Sp. z o.o.

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

P.H.U. GANINEX, A. Gazda

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

TFA Poland Sp. z o.o.

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

ZUH EUROMOT Sp. z o.o.

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

WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

ROPAKO S.C. Handl.-Usług

ul. Oleska 133
tel. (0-77) 456 89 06
458 07 20
fax (0-77) 456 89 07
45-231 Opole

WOJEWÓDZTWO PODLASKIE

PHU KONRYS S.C.

ul. Zwycięstwa 8f
tel. (0-85) 651 63 64
fax (0-85) 651 34 98
15-703 Białystok

WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

AUTO-RES Sp. z o.o.

ul. Rejtana 65
tel. (0-17) 852 44 44
fax (0-17) 852 42 25
35-959 Rzeszów

WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE

PM AUTO-SERVICE-RONDO

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

LEMACAR

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

PIL-CAR Sp. z o.o.

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

PM POL-CAR Sp. z o.o.

ul. Gorzysława 9
tel. (0-61) 873 21 47
fax. (0-61) 873 21 10
61-057 Poznań
www.pol-car.pl
e-mail: salon@pol-car.pl
e-mail: info@pol-car.pl

WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

PTHM AUTO PLUS Sp. z o.o.

ul. Gen. Hallera 132
tel. (0-58) 341 30 62
fax (0-58) 341 20 00
80-416 Gdańsk

AUTO-DIUG

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

WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

EUROCAR KIELCE Sp. z o.o.

ul. 1 Maja 191 A
tel. (0-41) 366 32 07
fax (0-41) 345 46 33
25-655 Kielce

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE

AUTO-GRYF Sp. z o.o.

ul. Mieszka I-go 65
tel. (0-91) 482 23 32
fax (0-91) 842 41 75
71-011 Szczecin

Kluby Alfa Romeo na świecie

AFRYKA POŁUDNIOWA

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

ARGENTYNA

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

AUSTRALIA

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

AUSTRIA

MAILAENDER SPORT WAGEN CLUB
POSTFACH 252 - 1142 WIEN
ALFA CLUB GIOVANNI
ETZERSDORF 59 - A-8160 WEIZ
TEL. 03177-2295 Fax 03177-22956
SEZIONE CLASSICA MILANO
GRANICHTSTÄTTENGASSE 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: JARILVIJASAARI@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 FERNSKEY 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 PENCHILA,
46505 PETALING JAJA
SELANGOR, MALAYSIA
TEL. 03-792 9009 - Fax 03-791 2788
HTTP://WWW.AROC.COM.MY

MALTA

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

NIEMCY

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

FORZA ALFA
UL. J. ROSŁA 55
02 - 786 WARSZAWA
E-MAIL: FORZAALFA@POCZTA.ONET.PL
MIA GIULIA
ALFA ROMEO KLUB WROCŁAW
UL. KARKONOSKA 45
53 - 015 WROCŁAW
TEL. 48-71-339 93 33
TI AMO ALFA CLUB
UL. MORGOWA 14
91 - 231 ŁÓDŹ
TEL. 48-42-640 51 32
KLUB ALFISTÓW - POZNAŃ
UL. GORZYSLAWA 9
61 - 057 POZNAŃ
TEL. 48-61-876 81 87
INTERNETOWY KLUB ALFY ROMEO „IKAR”
WWW.CUORESORTIVO.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 CHAMBRÉLÉEN/SUISSE
TEL. 0041-328434808
Fax. 0041-328434805
A.R. CLUB QUADRIFOGLIO
P. MERZ
BIRKENWEG 8 - 8116 WÜERENLOS



ALFA ROMEO CLUB

GRAUBUENDEN

A. HOFFMANN
TRISTSTRASSE 10 - 7000 CHUR
CLUB ALFA ROMEO TAZIO NUVOLARI

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

ALFA ROMEO CLUB TURGOVIA

POSTFACH 20 - 8500 FRAUENFELD

ALFA ROMEO CLUB SCHWEIZ

POSTFACH 5454 BELLIKON AG
TEL. 057317265 BURKARD SILVA

SOCI ALFA VECC TICINO

CAS. POSTALE 1105

6502 BELLINZONA

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

31 RUE DE LAUSANNE 1201 GENÈVE (SUISSE)
TEL./FAX 022-738.8045

SZWECJA

CLUB ALFA ROMEO

C/O BJÖRN SANDBERG

HANGÄRV. 3-S-183 TABY

CLUB ALFA ROMEO SYD SWEDEN

MOGENS RUELÖKKE

RIBEV. 12B

21746 MALMÖ SWEDEN

CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

PETER SODERLING

FOLKUNGAGATAN 134

S-116 STOCKHOLM-SWEDEN

TEL. 46-8-640.4686

TURCJA

ALFA CLUB

MESRUTTIYET CAD. NO. 135 ODAKULE IS

MRK. KAT. 18

TEPEBASY - ISTAMBUL (TURKEY)

TEL. 0090-212-2456767

FAX. 0090-212-2516133

URUGWAJ

ALFA CLUB

EDIL HUGO PRATTO 2325 - MONTEVIDEO

USA

ALFA ROMEO OWNERS OF SOUTHERN CALIFORNIA

P.O. Box 3621

NORTHBRIDGE CA 91394

TEL. 818-7600189

FAX 818-7668569

ALFA ROMEO OWNERS CLUB NATIONAL OFFICE

2468 GUM TREE LANE

FALLBROOK - CAL. 92028

ORANGE COUNTY CHAPTER

19701 PHOENIX LANE

HUNTINGTON BEACH - CAL. 92028

AROC OF CENTRAL CALIFORNIA

1128 PALOMINO ROAD

SANTA BARBARA - CA 93108

TEL. 805-6825744

AROC OF NO. CALIFORNIA

1116 18TH STREET

SACRAMENTO - CAL. 95814

ALFA CLUB OF COLORADO

4255 S. OLIVE ST.

DENVER - COLORADO 80237

FLORIDA FIRST COAST

ALFA ROMEO CLUB

65 SEASIDE CAPERS DR.

ST. AUGUSTINE - FLORIDA 32084

CENTRAL FLORIDA CHAPTER

1741 MOHAWK TRAIL

MAITLAND - FLORIDA 32751

ALFA ROMEO CLUB OF CENTRAL FLORIDA

3012 ARDSLEY DR.

ORLANDO - FLORIDA 32804

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

ALFA ROMEO CLUB OF SOUTH FLORIDA

Box 1317 - LAKE WORTH - FLORIDA 33460

FLORIDA ALFA CLUB

1410 PINEAPPLE LANE

CLEARWATER - FLORIDA 34619

ALFA ROMEO OWNERS CLUB OF ATLANTA

2203 RIVER WOODS WAY (TOM NORMAN)

WOODSTOCK - GA 30188-5913 USA

TEL. 770-924-6674

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

CHICAGO CHAPTER

631 RAVINE AVENUE

LAKE BLUFF - ILLINOIS 60044

IL SUPER REGISTER

501 IRVING AVENUE

HILLSIDE - ILLINOIS 60162

KENTUCKY ALFA ROMEO SOCIETY

Box 115 - EASTWOOD - KENTUCKY 40018

NORTH AMERICAN JUNIOR

ZAGATO REGISTER

8191 - BRETON CIRCLE

FORT MEYERS, FLORIDA 33912 - 4652

TEL./FAX 941-768-9384

E-MAIL: FERNANDO.DI@CWIX.COM

WEST MICHIGAN ALFA OWNERS

20065 N. SHORE DR.

SPRING LAKE - MICHIGAN 49456

AROC ST. LOUIS

5, BARLEYSTONE CT.

ST. CHARLES - MISSOURI 63303

STRADA FANTASMA

401 E. 59TH ST.

KANSAS CITY MO 64110

NEBRASKA/IOWA AROC

9211 AMESS AVE.

OMAHA, NEBRASKA 68134

AROC OF SOUTHERN NEW JERSEY

319 EAST ALLENS LN.

PHILADELPHIA PA

NEW MEXICO CHAPTER

50 BARRANCA ROAD

LOS ALAMOS - NEW MEXICO 87544

LONG ISLAND AROC

295 PARK AVENUE

MANHASSET - N.Y. 11030

THE GTZ REGISTER

C/O GEORGE CARL PEZOLD

HUNTINGTON - N.Y. 11744

120 MAIN STREET

HUNTINGTON - N.Y. 11743

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

NEW YORK AROC

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

GTV 2000 REGISTER USA

ALEXANDER GOURAS

200 E. 58TH ST. APT. 9H

NEW YORK, N.Y. 10022-2034

FAX (212) 826-0642

E-MAIL: AMGALFA@AOL.COM

ALFA BUFFS

114 MISTY LANE

EAST AMHERST - NEW YORK 14051

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

E-MAIL: JDMANN@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 97201

CENTRAL 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, MA.

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 ELMIRA MINISCALCHI 31 - 37139 VERONA

TEL. 0337/481525-5582935

FAX 045/8548049-8520906

TEL/FAX SEZ.-LOMBARDIA 02/2440071

ALFA BLUE TEAM

VIA DONIZETTI, 24 - 20122 MILANO

TEL. 02-5461155 - FAX 02/55181329

CLUB ALFA ROMEO SPIDER (CARS)

VIA CONCIA 2A - 18100 NOVARA

TEL. 0321-692501

REGISTRO INTERNAZIONALE

TOURING SUPERLEGGERA

VIA MILANO, 130

21042 CARONNO PERTUSELLA (VA)

TEL. 02/9650767

ALESSANDRIA ALFA ROMEO CLUB

VIA VINCENZO CAPRIOLLO 10

15100 ALESSANDRIA - TEL. 0131/218679

CLUB ALFA ROMEO

AUTO STORICHE GROSSETO

VIA CANADA 38 - 58100 GROSSETO

TEL. 0564-454017

ALBACAR CLUB ALFA ROMEO MONTICHIARI

VIA O. ROMERO 43

25018 MONTICHIARI (BS)

TEL. 030-9961399

ALFA CLUB BERLINE

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

TEL. 0338/9128644

CLUB ALFA ROMEO STORICHE

TEL. 0368/3531971

CLUB ALFETTA GTV E ALFA 75

VIA LAGO DI ALBANO 26

06034 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

TEL. 0425/30701 - FAX 0425/31083

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 rodziny Alfę firmowymi drobiazgami. Często chcieliby też nadać swym po-

jazdom bardziej indywidualny charakter, wyposażając je w dodatkowe eleganckie akcesoria. Umożliwia im to butik Alfę Romeo. W każdym z firmowych salonów klienci mogą kupić lub zamówić eleganckie dodatki cieszące serca Alfistów.

W poprzednim numerze błędnie podaliśmy informacje dotyczące chronografu Momo i spodni wodoodpornych. Przepraszamy Czytelników, których wprowadziliśmy w błąd. Prezentujemy je ponownie już z poprawnymi cenami.



Torebki damskie skórzane z wykończeniami z aluminium
torebka **5915734** cena: 857 zł, plecak **5915735** cena: 857 zł
torba na ramię **5915736** cena: 857 zł



Chronograf Momo, tytanowy z mechanizmem kwarcowym, i budzikiem; wodoodporny do 5 atm., podwójny pasek z brązowej skóry oraz tworzywa w kolorze szarym
5916014 cena: 1217 zł



Spodnie wodoodporne szare, w stylu sportowym
5916010 M, 5916011 L
cena: 284 zł



T-shirt;
bawełna 100%, rozmiar
M/L/XL **5915857/58/59**
cena: 47 zł



Spojler aerodynamiczny tylny
Alfa Romeo 156 SW
5901399 cena: 1327 zł



Zestaw obręczy ze stopu Alfa Romeo 147, Alfa Romeo 156 BN/SW; 5 otworów, rozmiar: 7x17"; do zamontowania w wersjach z oponami 215/45/x17; zawiera 4 koła i 4 znaki marki; stosować z oryginalnymi śrubami; niemożliwe zakładanie łańcuchów przeciwnieogowych
5901428 cena: 2711 zł

Końcówka rury wydechowej
Alfa Romeo 156 SW 1,6/1,8/1,9 JTD/ 2,4 JTD
5901444 cena: 389 zł



Nylonowy parasol
z niklowym uchwytem
5915900 cena: 56 zł

Alfa Romeo 156 w leasingu



PAKIET
UBEZPIECZEŃ OD **4,20%**



Europejski
Fundusz
Leasingowy

doświadczenie i kapitał

Celuj w samochody z wyższej półki

Najtrafniejszy sposób na samochód nowy
lub używany, bez żadnych ograniczeń cenowych:
3 dokumenty,
2 podpisy,
1 godzina, w Twojej siedzibie

**Express
Leasing**

Skorzystaj z preferencyjnych warunków
podatkowych na leasing samochodów osobowych.
Do obniżonej akcyzy możesz dołączyć nasze upusty.
Leasing dostępny w PLN, EUR, CHF.

infolinia: 0 801 677 666
www.efl.com.pl, www.autoefl.pl

życie i radość



Kierowcy Alfy 147 życie daje wiele powodów do satysfakcji. Moc, bezpieczeństwo, komfort i styl. W standardzie: 6 poduszek powietrznych, klimatyzacja, radio, komputer pokładowy, ABS z EBD, a w wersji 2.0 TS również ASR i VDC/MSR. Do wyboru: 3 silniki benzynowe od 105 do 150 KM i turbodiesel 115 KM! Posmakuj jazdy próbnej. Zadzwoń: 0 801 117 117.

Alfa 147. Wyostrz zmysły.

