

Jolanta Fajkowska
kocha
ryzyko

Triumf **Alfy**
i Giovanardiego

Wokół
Suchej Beskidzkiej

il Quadrifoglio



Numer 11 • Rok 2 • Wydawnictwo: 1. połowa 2003 • Rozwinięte

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.





Alfa znów najlepsza!

Po raz trzeci z rzędu zespół Alfa Romeo zwyciężył w Europejskich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych ETCC. Zdobywcą tytułu najlepszego kierowcy znów został Fabrizio Giovanardi!

Zespół Alfy 156 GTA Racing Team Nordauto dominował na torach przez cały sezon wyścigowy i nie zdołała tego zmienić nawet faworyzująca konkurentów poprawka, wprowadzona do regulaminu technicznego w środku rozgrywek. W jej ramach zwiększono ciężar samochodów Alfa Romeo, obniżono ciężar BMW, zezwolono na podwyższenie obrotów silników w BMW i Volvo. Wszystko na nic. Zespół Alfy odniósł zwycięstwo. Giovanardi mógł więc dumnie oświadczyć: nasze samochody są najlepsze na świecie!

Najlepsze i owiane legendą. Nowy rozdział legendy aut GTA otwiera model 147 – kompaktowa limuzyna o niepowtarzalnej osobowości z potężnym silnikiem i wielkim temperamentem. Swą światową premierę miała we wrześniu podczas międzynarodowej wystawy motoryzacyjnej w Paryżu.

Gdy po raz pierwszy można tam było podziwiać Alfę 147 GTA, po drugiej stronie Alp, w Turynie swe

podwoje otwierała Pinakoteka Giovanniego i Marelli Agnelli. Nowe muzeum znajduje się w Lingotto, słynnej fabryce Fiata, będącej niegdyś przedmiotem zachwyty Le Corbusiera i symbolem Futurystów. Teraz, dzięki światowej sławy architektowi Renzo Piano (twórcy m. in. paryskiego Centre Georges Pompidou) fabryka stała się wielkim wielofunkcyjnym centrum – miastem muzyki i kina, kongresów i wystaw, nauki i handlu. Renzo Piano, Pinakotekę i inne jego dzieła przedstawiamy w naszym magazynie.

Przybliżyliśmy też postać Enzo Anselmo Ferrariego – legendarnego kierowcę i twórcę słynnych sportowych samochodów z czarnym konikiem w herbie. Nie wszyscy wiedzą, że karierę zawodnika wyścigowego rozpoczynał prowadząc Alfę, w nich odnosił ogromne sukcesy i zawsze darzył je sentymentem.

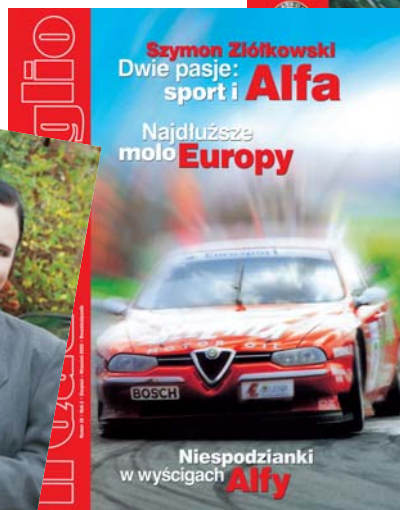
Miłośników marki Alfa Romeo jest wielu również w Polsce. Należy do nich Jolanta Fajkowska, znana dziennikarka i prezenterka TVP, ceniąca swą Alfę 156 za jej elitarność, wyszukaną stylistykę i moc. Znamcą i wielbicielem Alf jest również Piotr Kaczorowski, kolekcjoner z Łodzi, w którego zbiorach starych pojazdów perłą jest legendarna Giulia TI z 1967 roku.

Czytelników zapraszam również do jesiennej podróży, oczywiście Alfą Romeo, po szlakach Beskidu Małego. Poznamy historię Sucheja Beskidzkiej, w której osiadł pewien zakochany w Polsce i Polce Florentyńczyk, odwiedzimy karczmę Rzym, gdzie na słynnego czamoksiężnika Twardowskiego czytał diabeł, skosztujemy sławnych na całą Polskę papieskich kremówek z Wadowic. Szerokiej drogi...

Lucyna Bogusz
Redaktor Naczelna

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





W NUMERZE

il Quadrifoglio nr 11
październik – listopad 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

REDAKTOR NACZELNA

Lucyna Bogusz

ZASTĘPCA

REDAKTORA NACZELNEGO
Francesco Novo

REDAKTOR PROWADZĄCY

Jerzy Kozierkiewicz

ZESPÓŁ

Anna Borsukiewicz
Dariusz Balcerzyk

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Dejan Gospodarek

KONSULTACJA

FIAT AUTO POLAND
Rafał Grzanecki

PRENUMERATA

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

REKLAMA

Tel. 0-33 813 52 55

DRUK

Dimograf
ul. Legionów 83
43-300 Bielsko-Biała

WYDARZENIA	4
ALFA 147 GTA W PARYŻU	6
JESTEM SZCZĘŚLIWA – WYWIAD Z JOLANTĄ FAJKOWSKĄ	10
SAMOCODY I MODA NA WYBIEGU	14
ALFA ROMEO I GIOVANARDI NAJLEPSI W EUROPIE	20
WSPÓŁTWÓRCY PUCHAROWEGO SUKCESU	24
KONKURS „ALFISTA”	28
W JESIENNYCH MGŁACH	30
RENZO PIANO – LEKKOŚĆ I PRZEJRZYSTOŚĆ	38
FERRARI KIEROWCA ALFY	44
WENECJA STOLICĄ FARAONÓW	49
NIEROZPOZNANI, MUTANTY I GRY WOJENNE	50
ALFA Z KOMPUTERA	52
Z SZOS NA EKRANY	54
MODNE DODATKI	58
SALONY ALFA ROMEO w Polsce	60
KLUBY ALFA ROMEO na świecie	62
PERŁA W KOLEKCJI	64

Alfa w Mikołajkach

Alfa Romeo była sponsorem IX Otwartych Żeglarskich Mistrzostw Polski Dziennikarzy odbywających się w Mikołajkach. W regatach startowały 63 załogi, reprezentujące prasę, radio i telewizję z całego kraju. Ich zmagania obserwowały tłumy kibiców i widzów, uczestniczących również w licznych imprezach towarzyszących, odbywających się w pobliżu zawodów.

Jedną z atrakcji była zorganizowana przez dealera Alfę Romeo, warszawską firmę Boltowicz, prezentacja samochodów Alfa Romeo – modeli 147 1.9 JTD, 156 GTA oraz 166. Obejrzało ją ponad 500 osób. Część z nich to potencjalni klienci, z którymi nawiązano kontakty handlowe. (1)

Złot internetowych Alfistów

Internetowy Klub Alfa Romeo IK@R zorganizował w ostatni weekend września swój VIII zlot połączony z VI Rajdem Alfistów. Jego trasa prowadziła przez Roztoczański Park Narodowy oraz Puszcę Solską, a program został urozmaicony próbami sprawnościowymi, w tym przejazdem na czas po torze kartingowym. Wiel-

ką atrakcją dla mieszkańców miasta była parada kolumny Alf prowadzonych przez policyjne samochody na Rynek Wielki w Zamościu, gdzie członkowie klubu przybyli z całej Polski zaprezentowali swoje pojazdy.

Złot, którego honorowym patronem był prezydent Zamościa, został zorganizowany we współpracy z Automobilklubem Zamojskim oraz Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Zamościu. (3)

Alfa Romeo królową w Goodwood

Marka Alfa Romeo święciła triumfy podczas 9 edycji „Festival of the Speed” w Goodwood – jednego z najważniejszych międzynarodowych wydarzeń świata motoryzacji zarówno w kategorii samochodów współczesnych, jak i zabytkowych. Wrzcionowata Alfa 8C 2900 B Speciale „Le Mans” z 1937 roku wygrała prestiżowy konkurs „Cartier style et luxe”. Natomiast Alfa 33.2 w wersji drogowej z 1967 roku zdobyła pierwszą nagrodę w swojej kategorii. Oba samochody odniosły zwycięstwo dzięki swoim pięknym sylwetkom i doskonałym osiągom. 13 sę-

dziów konkursu piękności określiło Alfę 8C jako „wspaniałe połączenie techniki i stylu”. Elegancka limuzyna została skonstruowana w 1937 r. i zaprezentowana w trakcie Salonu w Paryżu oraz na Motor Show w Mediolanie.

Jednak w Goodwood nie świętuje się tylko przeszłości. Na tym jedynym w swoim rodzaju torze na świecie, w samym środku angielskiej wsi, kilka kilometrów od Chichester nad kanałem La Manche, producenci motoryzacyjni prezentują nowe modele i prototypy. Również w tej kategorii marka Alfa Romeo zadziwiła publiczność agresywną Alfą 156 GTA w wersjach limuzyna i Sportwagon oraz wysumkłym modelem studyjnym Brera, zaprojektowanym przez Giorgetto Giugiaro.

Festiwal w Goodwood powstał 9 lat temu z inicjatywy lorda Charlesa Marcha i odbywa się w jego posiadłości (12 tysięcy akrów) w Sussex. Pomysł wydawał się nie mieć szans powodzenia. Uważano go za zwykły kaprys snoba, zabawę dla nielicznych ciekawskich. Jednak okazał się imprezą jednocześnie prestiżową i popularną. W ciągu trzech dni przyciągnął ty-



siące zapaleńców i kierowców rajdowych z całego świata. (4)

Zjazd w Klausen

W szwajcarskich kantonach Uri i Glarus pod koniec września odbył się trzeci międzynarodowy zjazd upamiętniający wyścigi na dystansie 21,5 kilometra, odbywające się niegdyś na przełęczy Klausen. Tu właśnie od 1922 do 1934 roku rywalizowali najlepsi kierowcy z całego świata. Potem wyścigi przerywano. Dzisiaj na tej trasie startują samochody zabytkowe z całej Europy, wśród nich również Alfa Romeo (na zdjęciu nr 2 model 158).

Na rozpostartych żaglach

Alfa Romeo sponsorowała J24 Sailing Championships 2002, żaglowe regaty rozpoczynające się w zatoce Dublinu w Irlandii. W imprezie zorganizowanej przez Royal Irish Yacht Club wzięło udział ponad 50 załóg pochodzących z całej Europy. Żagłówki zostały skonstruowane w Stanach Zjednoczonych i są przeznaczone dla 5-osobowych załóg. W regatach udział biorą doświadczeni żeglarze. 53 załogi pochodzące z sześciu krajów rywalizowały przez pięć dni.

Pierwsi na „Fun” dopłynęli Irlandczycy przed załogą niemiecką na „Rotoman”. Trzecie miejsce przypadło Włochom, załodze Guardia di Finanza na „Revenue”.

Bertone: 90 lat stylu i sukcesów

Kiedy w 1912 roku Giovanni Bertone otwierał w Turynie swój warsztat wozów konnych, nie przypuszczał, że to początek długiej, różnorodnej i satysfakcjonującej przygody firmy, która dzisiaj liczy 90 lat. Historia ta opowiedziana została w książce „Bertone 90 years 1912-2002”, autorstwa Luciano Greggio, opublikowanej przez Giorgio Nada Editore. W eleganckim kuferku dostajemy oba tomy opracowania: „Styl, Przemysł, Design” liczący 176 stron i „Forma i projekt. Obliczenia” o 208 stronach, które zawierają dokładny katalog całej produkcji Carrozzeria z Turynu.

Alfa Romeo na kartach książki odgrywa pierwszoplanową rolę. We współpracy z Bertone powstały samochody, które zasłynęły w historii motoryzacji. Książkę, w wersji dwujęzycznej włosko-angielskiej, można kupić w specjalistycznych księgarniach za 98 euro.

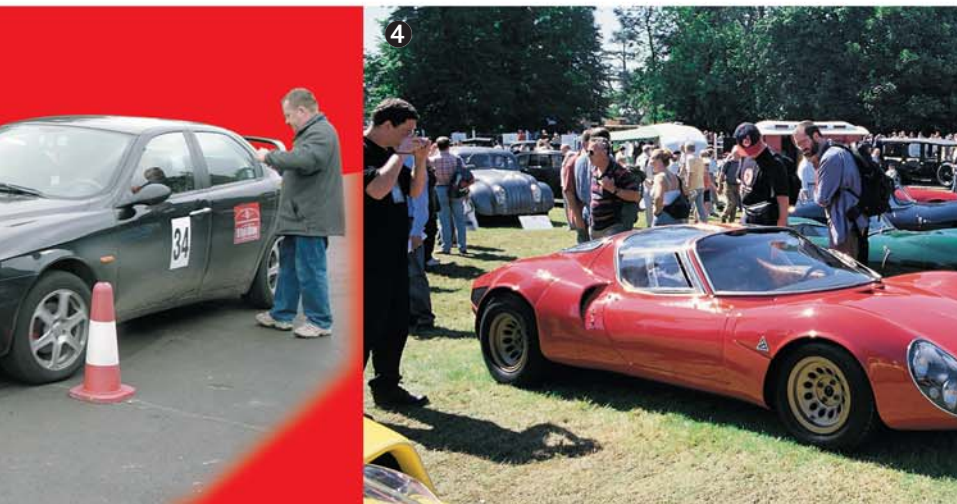
Giulia GTV w skali jeden do osiemnastu

Firma Autoartmodels (www.autoartmodels.com) z wielką dokładnością wykonała w skali 1:18 model Alfę Romeo Giulia GTV 1750 z 1967 roku w kolorach białym i czerwonym. Warto zwrócić uwagę na finezję, z jaką odtworzono silnik, łącznie z wszystkimi przewodami świateł i różnymi komponentami w oryginalnej kolorystyce. Oprawa przedniej i tylnej szyby świetnie imituje uszczelki gumowe wraz z chromowanym pokryciem, to samo można powiedzieć o światłach. Szczególnie warte podziwu jest wnętrze. Możemy obejrzeć wykładzinę tapicerki z widocznym delikatnym splotem tkaniny, koło kierownicy, cen-



trzną konsolę wykończoną drewnem, a także tablicę wskaźników i wszystkie dźwignienki. Przednie fotele są przesuwane, tak aby zrobić przejście do siedzeń tylnych. Obręcze kół mają kolor satynowego aluminium, tak jak w oryginale. W oponach świetnie odtworzono ówczesne żłobienia bieżnika. Wszystkie drzwi wyposażono w perfekcyjnie wykonane zawiasy. Odtworzono również wszystkie części mechaniczne na podwoziu. Jedyne zauważalne minus, to brak czterolistnej konicyny na końcu dachu, pomiędzy tylnym oknem a okienkiem uchylnym. Jest to na pewno samochodzik, który zainteresuje kolekcjonerów, zwłaszcza zbieraczy modeli Alfę Romeo. Cena równa 130 euro to niemało, ale taki model wart jest inwestycji. Wszelkie porady i informacje dotyczące kolekcjonowania modeli samochodów można otrzymać, pisząc na adres poczty elektronicznej gusass@iol.it.

Gianni G. Gusella



PREMIERA



Debiut w Paryżu

**Podczas paryskiego
Międzynarodowego Salonu
Samochodowego zaprezentowano
po raz pierwszy Alfę 147 GTA.**

Najpierw, podczas dni prasowych, dokładnie oglądali ją, fotografowali i filmowali dziennikarze. Potem przyciągała tłumy miłośników motoryzacji odwiedzających paryski Międzynarodowy Salon Samochodowy. Czerwona Alfa 147 GTA, królująca w centrum targowego stoiska firmy, została tu publicznie pokazana po raz pierwszy. Olbrzymi napis informował wszystkich, że właśnie w Paryżu, najważniejszym w tym roku europejskim miejscu prezentacji samochodowych nowości, odbywała się światowa premiera kolejnego auta z rodziny Alf Romeo oznaczonego magicznym symbolem GTA.

Alfa 147 GTA dołączyła do wprowadzonych na rynek w 2001 roku modeli 156 GTA i Sportwagon, cenionych zarówno za ich zalety w codziennej eksploatacji, jak i, a może przede wszystkim, sportowy charakter, pozwalający przeżywać kierowcom emocje prowadzenia pojazdu wyścigowego. Symbol GTA, zastosowany po raz pierwszy w 1965 roku w wyścigowej wersji modelu Giulia, nierozwalnie wiąże się z marką Alfa Romeo i wśród miłośników samochodów wywołuje emocjonujące skojarzenia związane ze wspianymi zwycięstwami na torach Europy i Ameryki.

Powrót po 37 latach do legendarnego symbolu GTA, zastosowanego tym razem w pojazdach seryjnych, nieprzypadkowo rozpoczął się od modelu 156. To przecież on przyniósł Alfie Romeo ►



tytuł Samochodu Roku 2001, potwierdzony wielkim rynkowym sukcesem. Podobnie jest z Alfą 147 – również utytułowaną i cenioną przez klientów. Te właśnie piękne i znakomite pod względem technicznym samochody stały się podstawą prac nad usportowionymi wersjami, wyposażonymi w potęż-

ne silniki, zmodernizowane zawieszenia i wszelkie urządzenia techniczne umożliwiające kierowcy całkowite panowanie nad samochodem w każdych, również ekstremalnych warunkach.

Nowa Alfa 147 GTA to kompaktowa limuzyna o niepowtarzalnej osobowości, z potężnym silnikiem

i wielkim temperamentem. Podobnie jak jej starsze „siostry” – limuzyna i Sportwagon 156 GTA, sylwetką niezbyt różni się od standardowej Alfę 147. Niewielkie zmiany wprowadzone w jej wyglądzie zewnętrznym wynikają w większości z wymogów technicznych, podkreślają też sportowy charakter auta, które otrzymało duże koła o 17-calowych obręczach ze stopu metali lekkich, szersze błotniki i duży tylny spojler, zwiększający właściwości aerodynamiczne pojazdu.

Również wewnątrz Alfę 147 GTA nadano charakter sportowy, ale nie zapomniano przy tym, że auto ma służyć do codziennej jazdy. Zadbano więc o wyposażenie, zapewniając podróżującym pełną wygodę. Zaglówki przednich foteli są integralne, siedzenia regulowane i rozdzielone podłokietnikami ze schowkiem. Z tyłu jest tyle miejsca, że w samochodzie napraw-



Alfa 156 GTA towarzyszyła w Paryżu swej „młodszej siostrze”

fol. Piotr Róbatkowski



dę wygodnie może jechać pięć osób. Ekskluzywny charakter modelu podkreśla jego tapicerka z tkanin specjalnie zaprojektowanych dla 147 GTA i dziesięć kolorów karoserii, wraz z opalizującym Bianco Nuvola, przeznaczonym tylko dla tego modelu.

Najważniejsze jest jednak „sportowe serce” Alfę 147 GTA – potężny silnik 3.2 V6 o mocy 250 KM (184 kW) przy 6200 obr./min. oraz maksymalnym momencie wynoszącym 30,6 kgm (300 Nm) przy 4800 obrotach, pozwalający autu osiągać prędkość 246 km/h. Dostosowano do niego zmodernizowane zawieszenie pojazdu i wprowadzono wszelakie elektroniczne systemy, zapewniające bezpieczną jazdę nawet w bardzo trudnych warunkach, a jednocześnie umożliwiające kierowcy emocje prowadzenia wozu zbliżone do jazdy w warunkach wyścigowych. ❀

Symbol zwycięskich aut

Po raz pierwszy symbol GTA pojawił się na wyścigowych Alfach w 1965 roku. Trudno uwierzyć, że powstał on w... wyniku niepowodzeń. Alfa Romeo, uczestnicząc w niezwykle popularnych w tamtym okresie w wyścigach samochodów klasy turystycznej, zaczęła bowiem przegrywać na torach. Jej sztandarowy model, limuzyna Giulia GT (Gran Turismo), z trudem dotrzymywał kroku Corcinie Lotus.

Skonstruowanie nowego auta wyścigowego powierzono inż. Carlo Chitiemu, projektantowi światowej sławy, wcześniej pracującemu w Ferrari. Poddął on Giulii GT ostrej kuracji odchudzającej, usunął z samochodu wszystko, co nie było konieczne do prowadzenia pojazdu na torze. Dzięki temu udało się zmniejszyć ciężar auta o ponad 200 kg. W ten sposób powstał nowy model Giulii, oznaczony literami GTA. Litera A nie została dołączona przypadkiem. Oznaczała, że Alfa jest lżejsza (po włosku „alleggerita”). Model GT ważył 950 kilogramów, zaś GTA zaledwie 745. Wzmocniono też silnik. Przy

pojemności 1600 cm³ jego moc wzrosła ze 106 KM do 115 KM.

Alfę GTA zaprezentowano po raz pierwszy 18 lutego 1965 roku podczas Salonu w Amsterdamie. Na torze zadebiutowała 25 kwietnia 1965 roku w Monza. Rok później Giulia GTA weszła do ścisłej czołówki aut wyścigowych. GTA dominowały na torach włoskich i zagranicznych aż do 1970 roku, kiedy pojawiła się najdoskonalsza wersja samochodu, o nazwie GT Am (amerykańska).

Symbol GTA Alfa Romeo wykorzystwała ponownie w początkach lat dziewięćdziesiątych, wystawiając swoje pojazdy w mistrzostwach włoskich Super Touring. Auto o karoserii Alfę Romeo 155 i dwulitrowym, 16-zaworowym silniku z turbosprężarką miało moc 400 KM. Kariera modelu GTA była krótka, ale intensywna. Z 20 zawodów rozegranych w 1992 r., cztery limuzyny prowadzone przez Lariniego, Francię, Nanniniego i Tamburiniego wygrały 17, a Nicola Larini, zwycięzca dziesięciu wyścigów, zdobył tytuł mistrzowski.



z Jolantą Fajkowską

Jestem szczęśliwa...

Jolanta Fajkowska, dziennikarka
i prezenterka telewizyjnej Dwójki.
Lubi bezpieczne, szybkie, wygodne
i niezawodne samochody.



– Jest Pani historią Telewizji Polskiej. To brzmi dobrze czy źle?

– Bardzo dobrze. To znaczy, że w jakimś stopniu tę historię tworzyłam i jakieś miejsce w niej zajmuję, mimo że w tym czasie przewinęło się przez telewizję tysiące osób. Jeżeli utożsamia się mnie

z historią TVP, to znaczy, że jestem ważna albo ważny był program, w którym uczestniczyłam, że we właściwym czasie znalazłam się w odpowiednim miejscu.

– Czy zamieniłaby Pani swoją pracę na mniej stresującą, mniej wyczerpującą?

– Stres i towarzyszące temu napięcie bardzo mi odpowiadają. W takiej atmosferze powstają ciekawe rzeczy. Dla mnie stres jest twórczy – jak nie ma emocji, to ta praca nie ma sensu.

– Co w niej jest największą nagrodą?



– To bardzo ważne, aby widz zauważał, poznawał, doceniał, szanował. Kojarzył nazwisko i nie przekręcał go. Tak naprawdę – jeżeli nie jestem przekonana i zainteresowana tym, co robię, to na pewno również nie zainteresuję widza.

– Czy ma Pani receptę na sukces, popularność?

– Popularność zawdzięczam pojawieniu się w Teleekspresie. Rok pracy w tym programie dał mi tyle, co 5 lat w innej redakcji. Wcześniej pracowałam w radiu i było mi bardzo dobrze. Pojawiła się szan-

sa pracy w telewizji – a ponieważ mam taką naturę, że rzucam się na głęboką wodę i czekam, co z tego wyniknie – to spróbowałam i nie żałuję.

Jeżeli chce się istnieć w telewizji, to cały czas trzeba coś proponować. Za każdym razem ►

z Jolantą Fajkowską



Jolanta Fajkowska z Placido Domingo podczas jego koncertu w Polsce i (poniżej) z Alicją Resich-Modlińską oraz Bożeną Miszczak, właścicielką firmy Laura Guidi na pokazie mody w Promenadzie

staram się tworzyć coś nowego, ryzykować, uczyć się. Każdy program traktuję jako szansę dla siebie. Umiem się poświęcić, oddać tej pracy, nie czuję zmęczenia. Takie zajęcie daje dużą dawkę adrenaliny, jest jak narkotyk, pobudza.

Poza tym uwielbiam pracę w studio, kocham pracę przed kamerą, ale przede wszystkim sprawia mi to ogromną satysfakcję.

– Czy to prawda, że od tego jak się wygląda zależy powodzenie w miłości, sukces...

– Nie ulega wątpliwości, że w telewizji wiele zależy od wyglądu. Te-

lewizja jest sztuką obrazka – widz najpierw patrzy, potem słucha. Trzeba go zaintrygować, zainteresować, nawet zezłościć swoim wizerunkiem.

– Kolega z telewizji powiedział mi ostatnio, że „na szczęście w naszej redakcji są sami mężczyźni”. Czuje się Pani w pracy jakoś dyskryminowana?

– Na szczęście w naszej redakcji są same kobiety! Na jubileusz Dwójki program był zatytułowany „Piękna trzydziestoletnia”. Dwójka to kobieta – tu rządzą panie. Każda z nas jest inna i wbrew obiegowym opiniom panuje bardzo dobra atmosfera.

– A co kobiety cenią w mężczyznach?

– Nie ukrywam, że lubię mężczyzn przystojnych, zadbane, w dobrych butach. Ale nie wymuskanych. Mężczyzna musi mi zaimponować, musi mnie zafascynować, zaciekawiać...

– Polityka, kultura, wywiady z wielkimi tego świata, felietony filmowe. W czym najlepiej się Pani czuje?

– Kiedyś interesowała mnie polityka. Zmieniała się Polska, były inne czasy i chciałam być w centrum tego, co się dzieje. Dzisiaj polityka jest zbyt doraźna, ulotna. Natomiast do rzeczy trwałych należy właśnie kultura – to zostaje, to jest istotne. Mam wrażenie, że obecnie uczestniczę w sprawach ważniejszych i przyjemniejszych niż polityka.

– Grała Pani w filmach, przeważnie epizodyczne role dziennikarek, ale pewnie marzy się Pani główna rola...

– Tak, chciałabym „przeskoczyć” moją córkę. To oczywiście żart. Marysia po roli w „Klanie” zdobyła dużą popularność. Później zagrała epizod w „Starej Baśni”, wystąpiła w teatrze TV, kilku serialach.





– Czego uczy Panią córka?

– O, wielu rzeczy. Ona jest bardzo otwarta. Uczy, żeby się nie bać, nie wstydzić, mówić, co się myśli. Z córką uczyłam się jazdy na nartach. To obecnie mój ulubiony sport i...

– ... i lubi Pani zaszyć się na Mazurach...

– Tak, mamy tam chałupkę, obok piękne jezioro, własny pomost. Nie muszę mieć wtedy żadnych atrakcji, dla mnie najważniejsza jest cisza. Na co dzień wokół mnie jest tyle dźwięków, że za nią tęsknię.

– Słyszałam o Pani rajdowych sukcesach...



– Uważam to za jedną ze swoich większych porażek, ponieważ zajęłam dopiero drugie miejsce w jubileuszowym Rajdzie Gwiazd w Warszawie. Była jazda sprawnościowa, jazda na czas, przejażdżki z kierowcą rajdowym.

– Co najbardziej ceni Pani w swojej Alfie Romeo 156?

– Nazwę, markę. Lubię dobre marki. Poza tym silnik – pojemność 1,8 l – to stosunkowo mocny motor. Doceniam gabaryty tego auta. Nie przepadam za subtelnymi autkami. Podoba mi się dopracowana w szczegółach stylizacja tego

samochodu. Ludzi, którzy nie znają Alfę 156 zapraszam na tylne siedzenie i bawi mnie jak szukają klamki, by otworzyć drzwi. Te auta są elitarne, choć pojawia się ich coraz więcej. Trochę mnie to niepokoi. Może kupię Alfę Romeo 166.

– Lubi Pani siebie?

– Nie narzekam, nie rozpamiętuję przeszłości, nie lubię analizować, rozdrapywać ran. Zapominam, co złe, odcinam się. Nauczyłam się tego. Jestem szczęśliwa, a i szczęście mi sprzyja. ❀

rozmawiała: Anna Lubertowicz-Sztorc
zdjęcia: Karina Łopieńska i Agencja eRBe

Jolanta Fajkowska z Dalaj Lamą i (obok) profesorem Markiem P. Nowackim, dyrektorem Centrum Onkologii

MODA



Samochody i moda na wybiegu

Alfy Romeo towarzyszyły
mediolańskim pokazom mody,
prezentującym propozycje
na wiosnę i lato 2003 roku.



Wejście do hallu Milano Moda Donna opanowały nowiutkie Alfy Romeo. Przez dziesięć dni dowoziły, a potem odwoziły gości i uczestników po każdym pokazie mody. Podróżowali nimi modelki i dziennikarze, styliści i ludzie z przemysłu odzieżowego, hostessy i specjaliści od public relations. Już po raz piąty Alfa Romeo wystąpiła jako oficjalny partner Krajowej Izby Mody Włoskiej podczas pokazów mody damskiej na wiosnę i lato 2003, organizując tzw. obsługę transportową dla dziennikarzy i modeli z Riccardo Gay Model Agency.

Współpraca między marką Alfa Romeo a Izbą Mody Włoskiej ma trwać, zgodnie z założeniami, do końca 2004 roku i będzie rodzącym dialogu na temat specyfiki włoskiego sty-

lu, polegającego przede wszystkim na nowatorstwie.

Świadectwem wartości, które zbliżyły świat mody i motoryzacji było umieszczenie Alfy 156 Sportwagon GTA na specjalnym podestacie u wejścia do salonu wystawowego Milano Fiera. Samochód zwraca uwagę wyszukaną technologią, wzornictwem, dbałością o szczegóły, a przede wszystkim „włoskością” – czyli oryginalnym stylem rozpoznawanym na całym świecie. Gdyby próbować zdefiniować włoski styl, można by powiedzieć, że stylistów pochodzących z tego kraju ceni się za kreatywność, ale także za dbałość o szczegóły, odpowiedni dobór materiałów i dodatków.

W Mediolanie świat motoryzacji oraz świat mody zdecydowały się przemówić wspólnym głosem. Połączyły środki wyrazu i aurę im

towarzyszącą, by z wyprzedzeniem zaprezentować trendy, które będą obowiązywały w nadchodzącym sezonie.

To jeszcze nie wszystko. Marka Alfa Romeo uświetniła swoją obecnością święto mody i muzyki podczas wieczoru zorganizowanego 29 września w oryginalnej oprawie wnętrza Muzeum Nauki i Technologii w Mediolanie. Zaoferowano moc atrakcji muzycznych z udziałem znanych didżejów z Radio Monte Carlo oraz prawdziwą niespodziankę: występ na żywo Terence’a Trenta D’Arbiego, amerykańskiego piosenkarza, który powrócił na listy przebojów ze swoim ostatnim albumem obfitującym w funk-rockowe rytmy oraz wzruszające ballady. W wieczorze, pełnym fajerwerków, poświęconym modzie, gwiazdom estrady i sportu, wzięło udział ponad dwa tysiące osób. ❀



Na pokazach prezentowano propozycje na nadchodzący sezon wiosna/lato. Uwaga wszystkich skupiała się na typowych sezonowych tendencjach: kolorach, tkaninach, dodatkach.

Romantyczna **Cyganka** oraz pustynny **Mad Max**

Zdarza się, że pokaz mody staje się większym wydarzeniem muzycznym od niejednego koncertu. Tak właśnie było w przypadku projektantki Marielli Burani, która dla swojej kolekcji wybrała podkład z łatwo wpadających w ucho utworów Zucchero. Włoska stylistka w atmosferze pełnej emocji wprowadziła na wybieg romantyczną Cygankę, ubraną w szerokie zamaszyste spódnice z nadrukami w kwiaty. W jej kolekcji przeważały jedwab i bawełna, gładka lub poszarpana, kurtki i spódnice układające się zgodnie z ruchem ciała.

Mariella Burani w bardzo indywidualny sposób zdołała wyrazić pragnienia kobiety bardzo seksownej, która na wieczór założyłaby lejącą się i gładką kreację, koronkową tunikę lub gorset. Kwiecista dzianina przeplata się z bielą i czernią, do noszenia w zestawie z siatkowymi rękawiczkami i słomianym berecikiem. Wśród gadżetów królują niepodzielnie kozaki z naklejanymi kartkami.

Cavidini w swojej nowej kolekcji prezentuje dla odmiany modę miejską pod hasłem „kobieta w spódnicy” – lekko rozkloszowanej i niesfornej, podkreślającej kobiecy charakter. Nosi się do niej krótki i wcięty w pasie żakiet. Inna kreacja, to styl pustynnej amazonki, z szerokimi, spływającymi do ziemi spodniami, naszywanymi kieszeniami i kolorach w gamie cie-

plego brązu. W tworzeniu jednolitego kobiecego stylu Cavidini swój udział ma dzianina: cieniutki, matowy jedwab i bawełna łączone z błyszczącą wiskozą oraz pasmami organdyny.

Elementy te idealnie pasują do wizerunku pustynnego Mad Maxa w wersji dla pań. Jego kobiety łączą cechy kultur egzotycznej i miejskiej. Noszą futro z białego jelenia z beżowymi ręcznymi aplikacjami, skóry w kolorze ciepłego i ciemnego brązu lub karmelu, czarną kangurkę z naszywanymi taśmami i mosiężnymi sprzączkami. Elementy te połączone z tradycyjnymi wyrobami rzemieślniczymi oraz z nowoczesnym wzornictwem składają się na oryginalną linię dodatków, takich jak torby, pasy i obuwie.

Odmienione oblicze pokazał również dom mody Coccapani. Firma zatrudniła stylistę Riccardo Tisciego, który zaprezentował kolekcję ubrań z tiulu i szyfonu, nałożonych wielowarstwowo, z haftami w jednolitym miedzianym kolorze. ❀





Letnio pod futrem lub budrysówką

Zanim dopasujemy do swoich możliwości wiosenne propozycje projektantów, musimy przetrzymać zimowe chłody. Kreatorzy pod ciepłe, otulające stroje proponują odzienie skąpe, eksponujące zarówno dekolt jak nogi.

Największą frajdą zbliżającej się zimy będzie niewątpliwie konieczność ciągłej zmiany ubrań. Każda warstwa odzieży nabiera wtedy szczególnego znaczenia – poczynając już od wierzchniego okrycia, zwłaszcza, że do łasek powracają futra. Socjologowie tłumaczą to zjawisko faktem, iż dzisiejszy człowiek szczególnie spragniony jest

przyjaźni, a zatem chętnie otula się ciepłymi i miękkimi rzeczami.

Jeśli nie chcemy, lub ekologiczna świadomość nie pozwala nam nosić futer, równie dobrze możemy założyć gruby sweter-tunikę w sportowym norweskim stylu oraz najnowszy model budrysówki. To tyle jeśli chodzi o nowości. Oczywiście nadal modny jest klasyczny płaszcz.

A pod spodem? Przede wszystkim nosi się lekkie wdzianka – czyli to, co już znamy. Może z lekką nutą ekstrawagancji, nie polegającej już tylko na poszarpanym materiale i dużym dekolcie. Do tego buty – obowiązkowo kozaki.

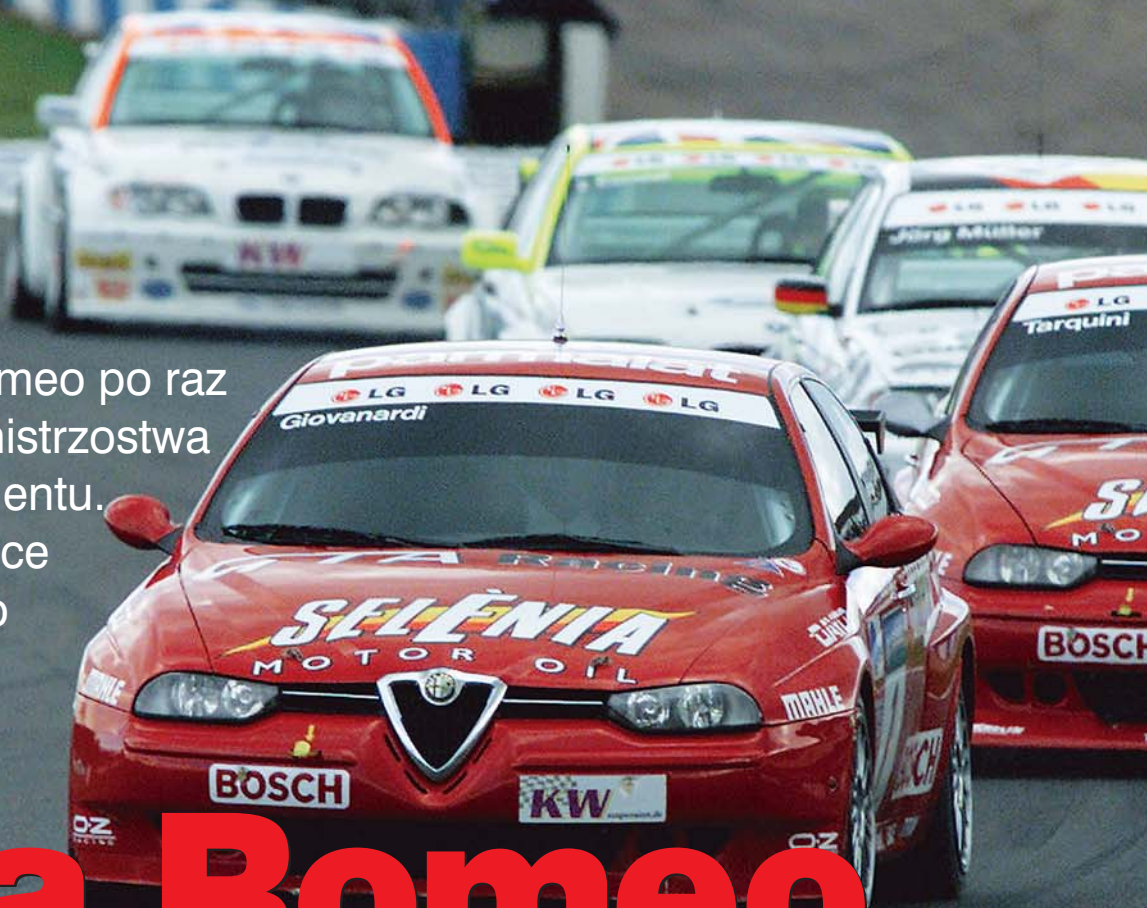


Warto pamiętać, że:

- Biel wraca jako kolor dominujący. Białe są płaszcze, futra, sukienki i spodnie. Prawdziwa obsesja czystości i porządku.
- Sandały obowiązkowo nosimy na wieczór, ale także na dzień ze skarpetkami.
- Dodatki: zima upłynie pod znakiem kapturów, beretów, nauszników lub kapeluszy z szerokim i opadającym rondem – skórzanymi i z materiału. To jedyna zauważalna różnica w stosunku do ubiegłego sezonu. Powracają wreszcie wielkie torby, nadal nosi się paski podkreślające figurę.
- Nogi: to niespodzianka. Pokazujemy je w całej okazałości, nawet, gdy będzie zimno. Nosimy jedwabne szorty, minisukienki lub rozcinane spódnice, odsłaniając nogi optycznie wydłużone wysokimi obcasami.
- Plecy: od dawna są przedmiotem pożądania, wiedzą o tym dobrze styliści. Odsłaniamy je koniecznie na wieczór.



Zespół Alfy Romeo po raz trzeci wygrał mistrzostwa starego kontynentu. Pierwsze miejsce zdobył Fabrizio Giovanardi.



Alfa Romeo i Giovanardi najlepsi w Europie

Tego roku, Alfa 156 po raz kolejny zatriumfowała w Europejskich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych, pokonując w już przedostatnim wyścigu sezonu niezwykle silnego konkurenta, jakim jest BMW 320. I tym razem zwycięstwo, odniesione na samochodach Alfa 156 GTA, stało się dowodem prymatu włoskiej technologii, której przykładem są chociażby silniki zamontowane w wyścigówkach – bardzo podobne do tych produkowanych seryjnie. Regulamin

techniczny, dotyczący pojazdów Super 2000 biorących udział w Europejskich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych, dopuszcza tylko bardzo nieznaczne odstępstwa od modeli sprzedawanych w sieci dealerskiej.

Już od samego początku sezonu zespół Alfy 156 GTA Racing Team Nordauto narzucał rytm konkurencji, zaliczając w wyścigach całą serię wspaniałych podwójnych zwycięstw. Były one do tego stopnia przygniatające konkurencję, że w połowie rozgrywek Mię-

dzynarodowa Federacja postanowiła zmienić regulamin techniczny, zwiększając ciężar samochodów Alfa Romeo i obniżając ciężar BMW, tworząc korzystniejsze warunki dla silników 5- i 6-cylindrowych Volvo i BMW poprzez podwyższenie liczby ich obrotów.

Jednak i ta zmiana tylko na krótko zahamowała dominację zespołu Alfa Romeo. Żeby powstrzymać ofensywę ośmiu BMW 320, kierownictwo GTA Racing Team wzmocniło zespół, angażując dwóch zawodników – Roberto Col-

Alfa Romeo GTA Racing Team Nordauto

Pole Positions	7
Wygrane	12
Najszybsze okrążenia	12
Miejsca na podium	24



Samochody Alfa 156 GTA
Racing-Team Nordauto.

ciago (począwszy od wyścigu w Pergusie) oraz Gabriele Tarquini, który wystartował w Donington, gdzie właściwie stało się już pewne, że Alfa Romeo zdobyła tytuł Mistrza Europy.

Nicola Larini odniósł wielki sukces na belgijskim torze wyścigowym w Spa, a Fabrizio Giovanardi dwukrotnie spektakularnie pokonał konkurentów we Włoszech, w Pergusie. Tam, za sprawą Fabrizio Giovanardiego, Alfa Romeo zagwarantowała już sobie zwycięstwo w kategorii kierowców.

– Po raz trzeci zdobyliśmy tytuł najlepszych konstruktorów, a ja sam, też po raz trzeci tytuł najlepszego kierowcy! – cieszył się

w Pergusie Fabrizio Giovanardi. – Udowodniliśmy, że nasze samochody są najlepsze na świecie, a zmiany w regulaminie, premiujące naszych konkurentów, nie na wiele się zdały.

Mimo rozstrzygnięć dotyczących pierwszego miejsca w kategoriach zespołowej i indywidualnej, które nastąpiły w Pergusie i Donington, do końca wszyscy czekali na odpowiedź, kto na podium zajmie drugie miejsce za Giovanardim. Rozstrzygnąć to miały dopiero dwa ostatnie wyścigi, rozgrywane 20 października na torze Estoril w Portugalii. Wszyscy miłośnicy Alfa Romeo życzyli tam zwycięstwa Nicolii Lariniemu, który w klasyfikacji indywidualnej zajmował drugie miejsce.

W sporcie jednak niczego nie można być pewnym do końca. Podczas pierwszego wyścigu w Estoril, tuż po starcie, samochód Lariniego został tak mocno uderzony przez wóz Jorga Müllera, że wypadł z toru i nie był w stanie kontynuować jazdy. Mechanicy Racing Team Nordauto starali się, by naprawić uszkodzenia i umożliwić Lariniemu uczestnictwo w drugim wyścigu. Zgodnie z przepisami regulaminu, Larini musiał jednak wystartować z boksu, na końcu stawki. Choć jechał znakomicie, nie zdołał jednak dogonić czołówki. Wyścig wygrał Jorg Müller, zapewniając sobie w Europejskich Mistrzostwach Samochodów Turystycznych drugie miejsce. Trzecie przypadło Nicolii Lariniemu.

– Nie zwyciężyliśmy wprawdzie w tej ostatniej bitwie, ale wygraliśmy całą batalię – mówiła po wy-

Klasyfikacja Mistrzostw Europy w Klasie Turystycznej

Konstruktorzy

1. Alfa Romeo	217 pkt.
2. BMW	192 pkt.
3. Volvo	63 pkt.

Kierowcy

1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo)	122 pkt.
2. Jorg Müller (BMW)	93 pkt.
3. Nicola Larini (Alfa Romeo)	86 pkt.
4. Dirk Müller (BMW)	71 pkt.
5. Rickard Rydell (Volvo)	56 pkt.



Nicola Larini,
Monica Sipsz
i Fabrizio Giovanardi.

ścigach w Estoril Monica Sipsz, team manager GTA Racing Team Nordauto, popularnie zwana przez wszystkich „panią padoku”. – To zaś było naszym głównym celem.

Był to emocjonujący sezon dla zespołu Alfa Romeo. Na dziesięć zawodów (po dwa wyścigi każdy) Alfa 156 GTA aż 8 razy stały na pole position (6 razy Giovanardi, 2 razy Larini), wygrywały 13 razy (9 razy Giovanardi, a 4 razy Larini). 12 razy odnotowano najszybsze okrążenia (7 Giovanardi, 4 Larini, 1 Colciago) i wreszcie kierowcy GTA Racing Team Nordauto, prowadzeni przez Monikę Sipsz, 24 razy stawali na zwycięskim podium. ❀

Giorgio Gianuzzi

WYNIKI SEZONU 2002

MAGNY COURS (Francja)**21 kwietnia, wyścig 1, 2**Pole position – **Fabrizio Giovanardi** (Alfa Romeo)**Wyścig 1:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Nicola Larini (Alfa Romeo), 3. Dirk Müller (BMW), 4. Rickard Rydell (Volvo), 5. Jorg Müller (BMW)**Wyścig 2:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Nicola Larini (Alfa Romeo), 3. Dirk Müller (BMW), 4. Rickard Rydell (Volvo), 5. Jorg Müller (BMW)**SILVERSTONE (Wielka Brytania)****5 maja, wyścig 3, 4**Pole position – **Fabrizio Giovanardi** (Alfa Romeo)**Wyścig 1:** 1. Nicola Larini (Alfa Romeo), 2. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 3. Jorg Müller (BMW), 4. Rickard Rydell (Volvo), 5. Dirk Müller (BMW)**Wyścig 2:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Nicola Larini (Alfa Romeo), 3. Rickard Rydell (Volvo), 4. Dirk Müller (BMW), Paolo Ruberti (Alfa Romeo)**BRNO (Czechy) 19 maja, wyścig 5, 6**Pole position – **Fabrizio Giovanardi** (Alfa Romeo)**Wyścig 1:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Dirk Müller (BMW), 3. Nicola Larini (Alfa Romeo), 4. James Hanson (Volvo), 5. Jorg Müller (BMW)**Wyścig 2:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Dirk Müller (BMW), 3. Nicola Larini (Alfa Romeo), 4. Jorg Müller (BMW), 5. James Hanson (Volvo),**JARAMA (Hiszpania) 2 czerwca,****wyścig 7, 8**Pole position – **Fabrizio Giovanardi** (Alfa Romeo)**Wyścig 1:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Nicola Larini (Alfa Romeo), 3. Jorg Müller (BMW), 4. Dirk Müller (BMW), 5. Paolo Ruberti (Alfa Romeo)**Wyścig 2:** 1. Nicola Larini (Alfa Romeo), 2. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 3. Dirk Müller (BMW), 4. Jorg Müller (BMW), 5. Frederik Eksblom (BMW)**ANDERSTORP (Szwecja)****30 czerwca, wyścig 9, 10**Pole position – **Nicola Larini** (Alfa Romeo)**Wyścig 1:** 1. Nicola Larini (Alfa Romeo), 2. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 3. Rickard Rydell (Volvo), 4. Jorg Müller (BMW), 5. Jordi Gene (BMW)**Wyścig 2:** 1. Jorg Müller (BMW), 2. Rickard Rydell (Volvo), 3. Frederik Eksblom (BMW),4. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo),
5. Nicola Larini (Alfa Romeo)**OSCHERSTLEBEN (Niemcy) 14 lipca, wyścig 11, 12**Pole position – **Tom Coronel** (BMW)**Wyścig 1:** 1. Dirk Müller (BMW), 2. Jorg Müller (BMW), 3. Rickard Rydell (Volvo), 4. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 5. Fabrizio De Simone (BMW)**Wyścig 2:** 1. Dirk Müller (BMW), 2. Jorg Müller (BMW), 3. Rickard Rydell (Volvo), 4. Jordi Gene (BMW), 5. Fabrizio De Simone (BMW)**SPA (Belgia) 4 sierpnia,****wyścig 13, 14**Pole position – **Nicola Larini** (Alfa Romeo)**Wyścig 1:** 1. Nicola Larini (Alfa Romeo), 2. Jorg Müller (BMW), 3. Frederik Eksblom (BMW), 4. Rickard Rydell (Volvo), 5. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo)**Wyścig 2:** 1. Jorg Müller (BMW), 2. Rickard Rydell (Volvo), 3. Tom Coronel (BMW), 4. Jordi Gene (BMW), 5. Paolo Ruberti (Alfa Romeo)**PERGUSA (Włochy) 22 września, wyścig 15, 16**Pole position – **Fabrizio Giovanardi** (Alfa Romeo)**Wyścig 1:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Nicola Larini (Alfa Romeo), 3. Dirk Müller (BMW), 4. Jorg Müller (BMW), 5. Frederik Eksblom (BMW)**Wyścig 2:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Roberto Colciago (Alfa Romeo), 3. Jorg Müller (BMW), 4. Nicola Larini (Alfa Romeo), 5. Frederik Eksblom (BMW)**DONINGTON (Wielka Brytania)****6 października, wyścig 17, 18**Pole position – **Dirk Müller** (BMW)**Wyścig 1:** 1. Dirk Müller (BMW), 2. Rickard Rydell (Volvo), 3. Gabriele Tarquini (Alfa Romeo), 4. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 5. Jorg Müller (BMW)**Wyścig 2:** 1. Jorg Müller (BMW), 2. Duncan Huisman (BMW), 3. Jordi Gene (BMW), 4. Dirk Müller (BMW), 5. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo)**ESTORIL (Portugalia)****20 października, wyścig 19, 20**Pole position – **Rickard Rydell****Wyścig 1:** 1. Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo), 2. Jorg Müller (BMW), 3. Rickard Rydell (Volvo), 4. Tom Coronel (BMW), 5. Tommy Rustad**Wyścig 2:** 1. Jorg Müller (BMW), 2. Tom Coronel (BMW), 3. Frederik Eksblom (BMW), 4. Rickard Rydell (Volvo), 5. Duncan Huisman (BMW)ALFA AND GIOVANARDI
CONQUER EUROPE

She is, once again, the queen, the Alfa 156, which this year as well affirmed itself in the European Tourism Championship, defeating the substantial BMW 320 fleet one race before the finish. Once again the 'cuore sportivo' succeeded in prevailing, demonstrating that Italian technology can still consider itself in the avant-garde both in cars that are very close to mass-produced vehicles as well as in Formula 1 race-cars. Right from the first race, the Alfa 156 of the GTA Racing Team Nordauto laid down the law, stringing together an impressive series of first and second place finishes. The Alfa was so strong that, halfway through the season, the International Federation intervened in the regulations, increasing the weight of the Alfa 156 and, at the same time, decreasing that of the BMW. In addition, it favored 5 and 6 cylinder engines, respectively those of Volvo and BMW, with a greater number of rpms. But that didn't stop the 'cuore sportivo' which had its final success on the Belgian Spa track with Nicola Larini and two knockout victories at Pergusa for Fabrizio Giovanardi, who, as a result, won the Driver's award for the nth time. For five seasons in a row, in competitions for vehicles derived from the Alfa 156 series, they have shown themselves as the cars to beat, for two consecutive years winning the Italian title and for three the European one. At the same time, the Alfa Romeo confirmed the Driver's award with Fabrizio Giovanardi, while his teammate Nicola Larini is solidly in second place. "It was a wonderful championship," stated Giovanardi. "We proved that we have the most competitive vehicle by far. They tried to stop us, but the new rules weren't enough to do it! We won the Manufacturer's title for the third time and I too won the Driver's award for the third time. All of this is due to the 156, the team, the mechanics and my teammates, Larini, Colciago, Tarquini and Romana Bernardoni."





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...**

Współtwórcy pucharowego sukcesu

Od przygotowania samochodu do wyścigu zależy zwycięstwo lub porażka zawodnika.

W relacjach z Pucharu Alfa Romeo skupiamy się zwykle na torach, jeździe kierowców i osiągniętych przez nich wynikach. Tym razem zajrzeliśmy na zaplecze wyścigu, gdzie w dużym stopniu decydują się jego losy. Obserwowaliśmy pracę mechaników z ekip serwisowych.

Poza torem

Pierwsi przyjeżdżają dwa dni przed zawodami. Ustawiają „domy na kółkach”, kempobusy i na-

mioty, następnie wyładowują z przyczepki samochody wyścigowe, przygotowują narzędzia, zapasowe części, opony. Żeby nie wiadomo ile czasu poświęcić autu, nigdy nie można być pewnym, czy nie da się go przygotować jeszcze lepiej. Godzina wyścigu, to dziesiątki godzin pracy przy samochodzie.

W sobotę, gdy zaczynają się oficjalne treningi, w parku maszyn czuć narastającą atmosferę zawodów. Mechanicy uwijają się przy pojazdach. W ekipach trwają gorączkowe narady, jak „ustawić” parametry auta, aby uzyskać maksymalny efekt. Możliwości manewru nie są duże. W Pucharze Alfa Romeo wyścigi rozgrywane są na samochodach (prawie) seryjnych, a regulamin ściśle określa, co wolno przerobić, a czego nie można.

Kierowcy sprawdzający osiągi pojazdów powracają z toru po kilku okrążeniach. Coś wyjaśniają mechanikom, ci błyskawicznie do-





konują korekt, regulują, dokręcają lub odkręcają i auta znów wyjeżdżają na tor. Czas treningu dla samochodów poszczególnych klas jest ograniczony, trzeba więc wykorzystać każdą chwilę. Są to tzw. wolne treningi. Najważniejsza jest jednak czasówka, czyli uzyskanie jak najlepszego czasu jednego okrążenia w trakcie przejazdu treningowego. To ona decyduje o miejscu, które zawodnik zajmie na starcie.

Tory wyścigowe różnią się między sobą konfiguracją – liczbą zakrętów, ich promieniami, długością prostych. Inaczej trzeba ustawić auto na tor w Kamieniu Śląskim, inaczej na Poznań, a jeszcze inaczej w Kielcach, gdzie jazda odbywa się górę i w dół, zaś zakręty są najostrejsze.

Każdy ma swoje tajemnice

Przygotowanie samochodu do wyścigu ekipy serwisowe zaczyna jeszcze przed przyjazdem ►



na tor. – Znaczna część Alfę podlega rozbiórce. Demontujemy zwrotnice, wahacze, weryfikujemy poszczególne elementy. Skrzynię biegów rozkładamy przed każdym wyścigiem i wymieniamy wszystkie przełożenia – opowiada główny mechanik zespołu Idea Meritum Roberta Kisiela.

„Grzebanie” w silniku na nic się nie przydaje – jest plombowany i nie można podnieść jego mocy. Wiele natomiast zależy od ustawienia zawieszenia samochodu, zbieżności i kątów kół, ciśnienia w oponach. Np. na torze Poznań jest przewaga prawych zakrętów, dlatego lewe koła muszą mieć ciśnienie wyższe o 0,3-0,4 atmosfery od prawych.

– Nie przywiązywałem aż tak dużego znaczenia do przygotowania zawieszenia. Jednak okazało się, że to z jego powodu syn osiągał w Pucharze wyniki gorsze od oczekiwanych – mówi Otto Bartkowiak, były kilkakrotny mistrz

Klasyfikacja Pucharu Alfa Romeo (po pięciu rundach)

1. Robert Kisiel	Automobilklub Polski	259 pkt.
	Idea Meritum Racing Team	
2. Artur Czyż	Automobilklub Wielkopolski	227 pkt.
3. Jakub Golec	Automobilklub Wielkopolski	214 pkt.
4. Marcin Bartkowiak	Automobilklub Wielkopolski	190 pkt.
5. Zbigniew Szwagierczak	Automobilklub Wielkopolski	189 pkt.
6. Maciej Garstecki	Automobilklub Wielkopolski	148 pkt.
7. Cezary Czub	Automobilklub Polski	110 pkt.
8. Jakub Wysocki	Automobilklub Radomski	102 pkt.
9. Rafał Rulski	Automobilklub Polski	92 pkt.
10. Piotr Soja	TABOS KART Nysa	85 pkt.
11. Maciej Tomaszewski	Automobilklub Polski	82 pkt.
12. Karolina Czapka	Automobilklub Wielkopolski	80 pkt.
13. Arkadiusz Nowicki	Automobilklub Wielkopolski	61 pkt.
14. Jarosław Czub	Automobilklub Polski	39 pkt.
15. Michał Barański	Automobilklub Polski	38 pkt.
16. Piotr Kaźmierczak	Automobilklub Krakowski	34 pkt.
17. Wojciech Śmiechowski	Automobilklub Rzemieślnik	34 pkt.
18. Sławomir Winkiel	Automobilklub Wielkopolski	29 pkt.
19. Małgorzata Serbin	Automobilklub Rzemieślnik	26 pkt.
20. Kamil Zadolny	Automobilklub Polski	26 pkt.
21. Adam Bachleda-Curuś	Automobilklub Polski	15 pkt.
22. Paweł Kałuża	Automobilklub Kielecki	14 pkt.

Polski w wyścigach. – Dopiero dwutygodniowy trening w Kamieniu Śląskim, podczas którego Marcin przejechał ponad 1000 km, uzmysłowił nam, na czym polega ją niuanse w przygotowaniu zawieszenia. W zależności od profilu toru należy koła ustawić bardziej rozbieżnie lub zbieżnie. Różnica może dochodzić do 4 stopni. To pozwala uzyskiwać setne części sekundy na zakręcie, co w sumie daje kilka dziesiątych podczas jednego okrążenia. Na całym dystansie zysk urasta do kilku sekund.

Nie wiedzieliśmy też, że po każdym wyścigu należy w Alfie wymienić przynajmniej część zawieszenia – opowiada ojciec Marcina. – Obniżone prace przy znacznie większym obciążeniu i szybko się zużywa. Nawet najmniejszy luz staje się niebezpieczny.

Efektownym treningu Marcina Bartkowiaka w Kamieniu Śląskim było zwycięstwo w czwartej rundzie Pucharu – największy sukces młodego kierowcy. Dla rywali i widzów to ogromna niespodzianka.

Każdy ma swoje sposoby ustawienia podwozia, których nie chce ujawniać. Zbieżność kół i wysokość zawieszenia nie jest ograniczona regulaminem, można więc tu dowolnie „kombinować”.

– Wiele czasu poświęciliśmy, aby znaleźć optymalne rozwiązanie – mówią mechanicy z zespołu Idea Meritum. – Na torze następuje korekta geometrii kół. Po paru treningowych okrążeniach mierzymy ciśnienie w oponach. Zależy ono od charakterystyki toru

i temperatury otoczenia. Dokonujemy niewielkich poprawek w zależności od uwag Roberta.

20 minut

Praca serwisu nie kończy się z chwilą rozpoczęcia wyścigu. Mechanicy muszą być stale w pogotowiu, bo nie wiadomo czy kierowca nie zjedzie do depa z powodu jakiejś usterki. Samochód składa się z kilku tysięcy części, zawsze któraś może zawieść. Jeśli uszkodzenie jest do usunięcia, zawodnik traci tylko czas. Gdy w aucie wydarzy się coś poważniejszego, wycofuje się z wyścigu.

W Pucharze Alfę Romeo między sprintem a wyścigiem głównym jest przerwa. Auta zatrzymują się w depu. Regulamin nie pozwala nic przy nich robić, dopóki nie wjedzie tam ostatni zawodnik. Dopiero od tego momentu pracownicy serwisu mają 20 minut na dokonanie niezbędnych zabiegów – zmianę kół, kontrolę ciśnienia, napraw blacharskich.

Wydawałoby się, że w tak krótkim czasie niewiele można zdziałać. Ale w sporcie samochodowym serwis pracuje błyskawicznie. W kilkanaście minut potrafi zrobić więcej, niż personel stacji obsługi w kilka godzin. Na torze w ferworze walki auta obijają się o siebie, wginają się blachy, odpadają błotniki. Karoserie wymagają napraw, zawieszenia korekt, zwichrowane felgi wymiany... Serwis ma na to tylko 20 minut. ❀

Andrzej Martynkin
zdjęcia: Mirosław Rutkowski



Deszczowe Kielce

V runda Pucharu w Kielcach zaczęła się sensacyjnie. Drugi czas na treningu uzyskała Karolina Czapka. Na metę przyjechała w ułamki sekund za Robertem Kisiem. Swą znakomitą dyspozycję potwierdziła w sprincie, w którym podczas deszczu zajęła 5 miejsce.

„Mistrz” toru Kielce, Robert Kisiel, tym razem nie zwyciężył ani w sprincie, ani w wyścigu głównym. Tegoroczne pucharowe zawody w Miedzianej Górze zdominowali kierowcy poznańscy. Sprint wygrał Jakub Golec, przed Zbigniewem Szewczakiem, Robertem Kisiem i kolejną dwójką Wielkopolan – Arturem Czyżem oraz Karoliną Czapką.

Wyścig główny pierwsza trójka ukończyła w identycznej kolejności.

Artur Czyż, po czterech rundach prowadzący o 3 pkt. przed Kisiem w klasyfikacji generalnej Pucharu Alfę Romeo, do wyścigu głównego nie wystartował. Na okrążeniu rozgrzewającym „pa-



da” mu skrzynia biegów. W tej sytuacji Kisiel nie wdawał się w żadne pojedynki na torze. Pilnował „swojego” miejsca, wiedząc, że i tak obejmie prowadzenie w klasyfikacji.

Trudne warunki, mokry, śliski tor i kolizje spowodowały, że do mety dojechało tylko trzynastu kierowców. Wśród nich niestety nie było rewelacyjnej Karoliny Czapki. Zwycięzca IV rundy Pucharu w Kamieniu Śląskim, Marcin Bartkowiak, tym razem rozbił przód swej Alfę i nawet nie ukończył sprintu. Nie wystartował też w wyścigu głównym.

Alfista

konkurs dla Czytelników

il Quadrifoglio

W trzeciej edycji konkursu „Alfista” zwyciężyli:

- Michał Groniewski z Katowic – 16 pkt.
- Antoni Jasiński z Wrocławia – 15 pkt.
- Grzegorz Paszyk z Jastrzębia Zdroju – 14 pkt.
- Władysław Kwaśny z Poznania – 13 pkt.
- Wiktor Makarewicz z Poznania – 12 pkt.

Serdecznie gratulujemy zwycięzcom.

Konkurs „Alfista” składa się z pięciu edycji i będzie trwał do grudnia 2002 roku. Finalistami zostaną trzy osoby, które za odpowiedzi na konkursowe pytania zgromadzą najwięcej punktów.

Nagrodą główną jest wyjazd dla dwóch osób do szkoły doskonalenia jazdy Andrei de Adamicha we Włoszech. Kolejne nagrody to:

II – weekend z Alfą czyli samochód Alfa Romeo na weekend i pokrycie kosztów pobytu w hotelu dla dwóch osób.

III – kupon na 200 litrów paliwa.

Po trzech edycjach konkursu w punktacji prowadzi Grzegorz Paszyk z Jastrzębia Zdroju, który zdobył 40 punktów. Za nim plasują się Przemysław Barowicz z Warszawy z 38 punktami oraz Natalia Bank z Warszawy i Mariusz Panek z Helu – oboje zdobyli po 37 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.



Alfiści z pomysłami

Wyłonienie zwycięzców trzeciej edycji konkursu tym razem było trudne.

Prawidłowe odpowiedzi na pytania trzeciej edycji brzmiały:

- ❶ Jak się nazywa polski twórca zewnętrznej linii Alfy 156? – **Zbigniew Maurer**
- ❷ Jaki model Alfy znalazł się na okładce pisma „Auto Italiana”? – **6C 2300**
- ❸ W którym roku znak firmowy Alf Romeo został otoczony wieńcem laurowym? – **1925**
- ❹ Jakim modelem Alf Romeo podróżował Dustin Hoffman w filmie „Absolwent”? – **Duetto**
- ❺ Zaproponuj nowy gadżet dla Alf GTA.

Jury wybrało, jego zdaniem, najoryginalniejsze propozycje.

Oto one:

- Charakterystyczny element konstrukcyjny, najlepiej silnika, odpowiednio wyeksponowany. Byłby wspaniałym prezentem dla miłośników motoryzacji – 6 pkt
- Zestaw biżuterii projektu Zbigniewa Maurera – 5 pkt.
- Fotel bujany GTA – 4 pkt.
- Sygnet z logo Alfa Romeo – 3 pkt.
- Spinki do mankietów z logo Alfa Romeo – 2 pkt.

Gratulujemy zwycięzcom. Nagrody – teczki na dokumenty z linii akcesoriów Alfa Romeo prześlemy Państwu pocztą kurierską.

Uczestnicy konkursu, proponując gadżety dla Alf GTA, wykazali wielką inwencję. Ich pomysły dotyczyły zarówno gadżetów służących do wyposażenia lub ozdobienia samochodu, jak i przedmiotów służących Alfistom.

Wśród gadżetów przeznaczonych do samochodu znalazły się m. in. spojler na tylną klapę i zaczepy zewnętrzne do mocowania pokrywy silnika, aluminiowa kierownica, tytanowa gałka dźwigni zmiany biegów, przeciwstłoneczna zasłona na przednią szybę i stylizowane korki wlewu paliwa oraz oleju – wszystkie oczywiście ozdobione emblematami Alf GTA.

Jak się okazało, gadżetami dla wielbicieli tego modelu może być niemal wszystko, co może być ozdobione znaczkiem Alf GTA. Najwięcej wymieniono drobniactw, takich jak breloczek, scyzoryk, etui na wizytówki, okulary, karty płatnicze czy notatnik, spinki do krawata lub do mankietów. Są też propozycje świadczące o tym, jak różnorodne są zainteresowania, zajęcia i pasje miłośników Alf Romeo. Wielu z nich chciałoby mieć firmowe ubrania z logo GTA, kosmetyki oraz biżuterię, a także telefon komórkowy i mysz komputerową. Alfiści pasjonujący się sportem chętnie używaliby kijów golfowych, rakiet tenisowych, rowerów czy nart ozdobionych znakiem firmowym Alf. Zaproponowano jako gadżet nawet ponton i żagłówek. Podróżnicy pisali o termosach, zestawach mebli i naczyń turystycznych, a domatorzy o kompletach do kawy

i bujanym fotelu, kolekcjonerzy zaś o modelikach Alf GTA oraz puzzlach.

Niektórzy z Czytelników nie ograniczyli się tylko do wymienienia przedmiotów, lecz dokładnie je opisali, a nawet zaprojektowali, umieszczając na kuponach rysunki.

Rozpoczynamy czwartą edycję konkursu „Alfista”. Pytania zawiera kupon dołączony do egzemplarza il Quadrifoglio. Termin nadsyłania odpowiedzi upływa 30 listopada 2002 roku (decyduje data stempla pocztowego). Nagrodami dla zwycięzców – osób, które zdobędą największą liczbę punktów, będzie tym razem 5 laurów z linii Alfa Romeo. Prześlemy je zwycięzcom pocztą kurierską.

To już przedostatnia edycja konkursu „Alfista”. Zgodnie z regulaminem, będzie on trwał do grudnia 2002 roku.

Uczestnictwo w każdej z nich polega na prawidłowym wypełnieniu kuponu zawierającego 5 pytań i przesłaniu go do wydawcy il Quadrifoglio. W każdej edycji 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 – trzy osoby, które zbiorą najwyższą liczbę punktów – otrzymają nagrody.

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



PODRÓŻE

W jesiennych mgłach



Góry jesienią są piękne, kolorowe, ale bywa pogoda mglista i dżdżysta, uniemożliwiająca wejście nawet na niewielki szczyt. Tak przytrafiło się nam podczas wyjazdu Alfą 156 Sportwagon 2,5 V6 w Beskid Mały.

Mimo to wyprawa okazała się udana – zamiast podziwiać górskie krajobrazy, odkrywaliśmy krainę drewnianych kościółków, starodawnych karczm, dawnych dworów. Krainę kwaśnicy i słynnych kremówek. Nie przypuszczaliśmy też, że naszemu pobytowi w Suchej Beskidzkiej będzie patronował polsko-włoski romans.

Gaspare się zakochał

Było to dawno – prawie 500 lat temu. Florentyńczyk Gaspare Castiglione, od pewnego czasu przebywający w Krakowie, poznał piękną pannę Jadwigę Słuską. Zakochał się w niej z wzajemnością, a ojciec Jadwisi zezwolił na jej małżeństwo z zamożnym złotnikiem. Zamieszkali w Suchej, będącej wianem panny młodej, zbudowali okazały murowany dwór. Beskidzka okolica tak urzekła Włocha, że postanowił spędzić tu resztę życia. Został nobilitowany, od nazwy miejscowości Sucha przyjął nazwisko Suski, imię zaś spolszczył i zwał się Kasprem.

Nazwę Kasper Suski nosi hotel w Suchej Beskidzkiej, gdzie zamieszkaliśmy podczas wyprawy Alfą. Zajmuje on jedno ze skrzydeł pałacu, w który zmienił się z wiekami dwór wzniesiony przez Kaspęra. Mieszkańcy hotelu mogą z okien oglądać dziedzińiec z renesansowymi krużgankami, dzięki którym obiekt nazywany jest „małym Wawelem”, słuchać dzwonów z wieży, będącej pamiątką po jednej z kolejnych właścicielek Suchej – Annie Wielopolskiej, która stworzyła tu wspaniałą rezydencję. ►



Zamek w Suchej Beskidzkiej

Przez wieki przechodziła ona w ręce rodów Branickich, potem Tarnowskich, mieszkających tu do 1945 r. Pięknie urządzona, mieściła olbrzymią bibliotekę. Po wojnie majątek upaństwowiono, zbiory, przetrzebione już przez Niemców, uległy rozproszeniu. Zamek, w którym mieścili się magazyny, potem szkoła, ulegał dewastacji. W latach siedemdziesiątych rozpoczęto prace remontowe i konserwatorskie. Zamierzano tu utworzyć filię Państwowych Zbiorów Sztuki na Wawelu, ale plany nie zostały zrealizowane.

Teraz w części zamku mieści się Miejski Ośrodek Kultury-Zamek, który organizuje tu czasowe wystawy. Można zwiedzać salę Marszałkowską z pięknym późnorenasan-

sowym kominkiem, a w wieży zegarowej niedawno odrestaurowaną kaplicę z resztkami oryginalnej polichromii. Od czterech lat czynny jest też hotel i stylowa restauracja, również nosząca nazwę Kasper Suski. W jej wnętrzach widać fragmenty murów dworu wzniesionego przez Włocha, a w menu znajdują się takie potrawy jak Sakwa Kaspra (mięso wieprzowe, drobiowe i grzyby) oraz Deser Jadwisi, czyli lody w pieczonym jabłku.

Ta karczma Rzym się nazywa

Drugim powodem do dumy Suchej Beskidzkiej jest karczma o nazwie Rzym, gdzie według ballady Adama Mickiewicza diabeł czyhał na słynnego czarnoksiężnika, pana Twardowskiego. Stojący przy

Biała Pani

Jak przystało na stary zamek, suska rezydencja ma swojego ducha – Białą Panią, czyli Annę Konstancję Wielopolską słynną z tego, że na czele zbrojnych oddziałów tropiła zbrojników i przestępców i wymierzała im okrutne kary. Nazywano ją kobietą-diabeł, opowiadano, że zamordowała swoich dwóch mężów, a w zamkowej wieży miała salę tortur, które były jej rozrywką.

Jednocześnie Anna Wielopolska sprawnie gospodarowała w swych dobrach. Cytrusy i figi z suskiej oranżerii trafiały na krakowski rynek. Podobno widmo pojawia się tym, którzy chcą zniszczyć jej majątek.

rynku, gdzie odbywały się przez wieki słynne suskie jarmarki, drewniany budynek o czterospadowym gontowym dachu ma piękne podcienia. W salach zachowały się belkowane pułapy, przy wejściu widnieje godło – koń, pamiątka po Wielopolskich, pieczętujących się herbem Stryków. Tę konia w balladzie kazał ożywić Mefistofelesowi pan Twardowski, próbując uratować się przed porwaniem do piekła.

Menu karczmy nawiązuje do tamtej historii. W Rzymie można zjeść Specjał Twardowskiego, roladę Twardowska, spróbować mikstury szatańskiej i rzymskiej oraz napoju Diablik Twardowskiego. Wiele dań to potrawy regionalne,



np. żur stryszawski ze schabem, szynką, kielbasą, jajem i ziemniakami lub nieco skromniejszy żur suski (tylko z kielbasą, jajem i ziemniakami). Jest tu też rozstawiona przez braci Golców zupa beskidzka, czyli kwaśnica – z ziemniakami i wieprzowym żeberkiem.

„Konia nie doświadczywszy, potrawy nie skosztowawszy, człowie-

ka nie spróbowawszy, nie chwał” – brzmi jedno z przysłów zapisanych w menu karczmy Rzym. Po skosztowaniu tutejszych dań, można z przekonaniem chwalić zarówno smak, jak wielkość porcji. Potrawy ze swej jakości znane są zresztą od dawna. Przypomina to tym „złota patelnia” – odznaka przyznawana niegdyś najlepszym lokalom gastronomicznym. Patelnia, nieco już zaśnieżona, wisi na ścianie restauracji wśród ozdób z bibułkowych kwiatów i słomianych wieńców.

Cyś ty chłopie łosalo!

Suskiemu Rzymowi sławą dorównuje osiemnastowieczna Stara Karczma w Jeleśni. Drewniany budynek z łamanym dachem krytym gontem, od wieków gościł kupców i podróżnych jadących ze Słowacji i Węgier do Polski, ucztowali tu też rabujący ich żywieccy zbójnicy.

Wchodzących wita napis „Cyś ty chłopie łosalo!, cy ty nimos rozumu, karcma stoi u drogi, a ty idziesz do domu”. Brukowana sień, dzieląca budynek na dwie części, prowadzi do bielonych sal jadalnych. Pod powałami wiszą portrety gaździn, gazdów i juhasów, w sali po lewej stronie króluje wielki piec, koło niego ustawiono drewnianą łopatę do chleba.

Gości obsługują kelnerki ubrane w serdaki i kwieciste spódnice. Podają miejscowe przysmaki: świński ryj, żurek jeleśniański, prażuchę ze spyrkami i śmietaną, suropiek jeleśniański, kapustę z grochem. Tu również można zjeść ►



Góralskie jodło

Amatorów regionalnych potraw zainteresuje książeczka „Góralskie jodło”, w której Władysław Bułka zebrał stare przepisy przekazane przez żywieckie góralki. Twarde warunki klimatyczne oraz ubóstwo tutejszych mieszkańców powodowały, że podstawą ich żywienia były ziemniaki i kapusta. Mięso na stole pojawiało się rzadko, a podczas postu nie używano nawet tłuszczu. Oto kilka przepisów z książeczki, którą można kupić w jeleśniańskiej karczmie.

Kwaśnica po żywiecku

75 dag kapusty kwaszonej, 2 l wody, 7,5 dag cebuli, 0,5 dag grzybów suszonych, 80 dag schabu z kością, 24 dag włoszczyzny, ząbek czosnku, sól pieprz.

Schab z włoszczyzną ugotować do miękkości, oddzielić mięso od kości. Osobno uduśić kapustę z rozdrobnioną cebulą. Oddzielnie ugotować grzyby i pokroić w paski. Wyporcjowany schab oraz pozostałe składniki połączyć z wywarem otrzymanym z gotowania schabu i włoszczyzny, doprawić czosnkiem rozartym z solą i pieprzem, zagotować. Podawać z ziemniakami.

Prażucha chłopsko

Obrane i wyplukane ziemniaki gotować w osolonej wodzie. Kiedy będą już na pół miękkie, wsypać mąkę, przykryć garnek na małym ogniu. Następnie ugnieść ziemniaki na jednolitą masę. Ugotowane prażuchy nakładamy na talerze, polewamy tłuszczem z podsmażoną cebulą, topioną słoniną. Jeść zaraz, póki ciepłe.

Kloski siargolce

Utrzeć na tarce ziemniaki, wycisnąć z wody i uformować niewielkie kluski-kulki. Zagotować osoloną wodę i wrzucać do wrzątku ziemniaczane kulki. Po ugotowaniu odcedzić. Jeść w zależności od zamożności ze słodkim mlekiem, omaszczone masłem, topionym smalcem lub słoniną.



Kapliczka z 1913 r.
w Łękawicy

kwaśnicę z ziemniakami i na świńskim ryju. Smakuje zupełnie inaczej niż ta w Suchej.

Chłodna i mglista pogoda skłaniała nas do wizyt w karczmach, licznych tych terenach. Jedna z nich stoi w centrum Zawoi, naprzeciw kościoła. Drewniany dom z dachem od frontu opierającym się na drewnianych słupach powstał w z 1836 r. Niestety, karcz-

ma obecnie jest nieczynna i żal patrzeć, jak „wrasta” w ziemię.

Będąc w Zawoi, warto pojechać do przysiółka Widły i zajrzeć do karczmy o oryginalnej nazwie Tabakowy chodnik. Wewnątrz stoją ciężkie stoły i ławy, ściany zdobią fragmenty uprząży, grabie, kosy, gliniane garnki i żeliwne sagany. Można tam zamówić oscypek z łognia, a na rozgrzewkę herbatę góralską lub grzaniec galicyjski.

Niedźwiedź zaryczał, ptak zaśpiewał

Zawoja, leżąca u stóp Babiej Góry, jest najrozleglejszą polską wsią. Nawet w niepogodę warto się powrócić po jej przysiółkach. W Zawoi Barańcowej, trafiliśmy do Ośrodka Edukacyjnego Babiogórskiego Parku Narodowego.

Gdy weszliśmy do budynku, znaleźliśmy się w... lesie pełnym zwierzyny i ptactwa. Na jedno z drzew wspina się bura niedźwiedź, pod krzakiem kuca szarak, opodal czai

się lis, a z nory wygląda borsuk. Na gałęziach zaś siedzą najróżniejsze ptaki zamieszkujące te tereny, m. in. maleńki mysikrólik, drozd, sroka, dzięcioł. Dzięki multimedialnemu systemowi zwierzęta ożywają – niedźwiedź ryczy, ptaki śpiewają. A wokół, na ścianach widać piękne widoki Babiej Góry i okolic. Żał nam się zrobiło, że pogoda nie pozwalała wyruszyć pieszo na turystyczne szlaki.

Wizyta w ośrodku pozwoliła nam też zajrzeć do tradycyjnej góralskiej chaty, podzielonej na izbę „białą”, reprezentacyjną i „czarną”, gdzie wokół komina toczyło się życie rodzinne. Obejrzeliśmy wyprawową skrzynię górali, kołowrotek do przędzenia wełny i modlitewnik oraz „bukowe” portki i manierkę jej męża, a także sprzęty używane przez pasterzy – kociołek, czerpak do żentycy, foremkę na ser, dzwonek zbyrcok.

Autentyczne XIX-wieczne chałupy, wśród nich nawet kurną, moż-



na zobaczyć niedaleko, bo w Zawoi na Markowych Rówienkach, gdzie znajduje się skansen budownictwa regionalnego.

Szlakiem beskidzkich świętych

Chałupy w beskidzkich wsiach coraz częściej dożywają swych dni, zastępowane przez murowane domy. W tutejszym krajobrazie zachowały się za to przydrożne krzyże, figury i kapliczki, których na tym terenie jest wyjątkowo dużo. Bywają budynkami krytymi gontem, kolumnami osłoniętymi blaszanymi daszkami, pod którymi stoją figury Chrystusa i Matki Boskiej, czasami świętych. Najprostsze są zawieszonymi na drzewach szafkami ze świętym obrazkiem.

Stawiano je od niepamiętnych czasów na granicach osiedli, rozdrożach, przy traktach i koło domów, aby chroniły przed wszelkim złem. Pełniły funkcję starodawnych znaków drogowych. Zbierano się przy nich na wspólne modły i ta tradycja w wielu wsiach przetrwała do dziś, podobnie jak zwyczaj zdobienia kapliczek kwiatami, lampkami, wieńcami. Stare kapliczki, będące świadectwem kunsztu dawnych rzemieślników, są pieczołowicie odnawiane.

Podróżując Alfą po Beskidach, często skręcałimy

z głównych dróg, by obejrzeć starodawne drewniane kościoły, takie jak choćby ten w Lachowicach – o gontowym dachu i z wieżą zakończoną baniastym zwieńczeniem. Jego architektura odznacza się osobliwością – obszernymi „sobotami”, czyli krużgankami wokół budynku, pod którymi wierni przybywający z odległych wiosek i pastwisk oczekiwali na niedzielną mszę. Na ścianach pod sobotami widnieją stacje Męki Pańskiej namalowane w 1846 r. przez żywieckiego artystę Antoniego Krząstkiewicza.

Ciekawe jest pokrycie polichromią wnętrza kościoła i jego wyposażenie z elementami sięgającymi czasów baroku, jak stojące przy wejściach dwie kamienne kropiel-

nice, chrzcielnica i drewniany konfesonat, a także ambona zdobiona postaciami świętych.

Drewniany kościół pod wezwaniem św. Klemensa, stojący w centrum Zawoi, budzi podziw swą wielkością. Powstał w latach 1757-59, a choć potem był wielokrotnie przebudowywany, zachował dawny charakter – interesującą polichromię oraz ołtarze, nawiązujące stylem do ludowego baroku.

Prawdziwe papieskie

Być w tej okolicy i nie pojechać do Wadowic? To tak samo niemożliwe, jak będąc w Rzymie nie zobaczyć papieża. Wyjazd do miasta Jana Pawła II był więc pewnym punktem naszej wyprawy. ►



Kościół w Lachowicach

Wadowice, choć istnieją ponad 600 lat i mogą się poszczycić sławnymi postaciami (Marcin Wadowita – rektor Akademii Krakowskiej, św. Rafał Kalinowski, pisarz Emil Zegadłowicz i śpiewaczka operowa Ada Sari), stały się powszechnie znane od konklawe w październiku 1978 roku, podczas którego papieżem został Karol Wojtyła. Jego rodzinne miasto, o którym zawsze mówi z uczuciem, co roku odwiedzają liczne pielgrzymki i tłumy turystów podążające śladami Ojca Świętego.

Najważniejsze dwa miejsca papieskie to bazylika Ofiarowania Najświętszej Marii Panny i dom rodzinny Karola Wojtyły. W bazylice, będącej wówczas kościołem parafialnym, mały Karol został ochrzczony, przystąpił do pierwszej komunii, był ministrantem, a potem obchodził srebrny jubileusz kapłański. Obraz Matki Bożej Nieustającej Pomocy, słynący z łask i otaczany czcią od ponad stu lat, Jan Paweł II ukoro-

nował w 1999 r., podczas swej trzeciej wizyty w Wadowicach.

Niedaleko, przy ulicy Kościelnej znajduje się dom Jana Pawła II – czynszowa kamienica, w której rodzina Wojtyłów zajmowała na piętrze dwupokojowe mieszkanie z kuchnią. Zgromadzono tu pamiątki związane nie tylko z wadowickim okresem – zdjęcia, dokumenty, ubrania i wyposażenie turystyczne z wypraw kajakowych czy narciarskich. Rocznie dom rodzinny Jana Pawła II odwiedza ponad 200 tysięcy turystów i pielgrzymów.

Każdy obowiązkowo zjada choć jedną kremówkę. Od ostatniego pobytu w Wadowicach, gdy na rynku papież z sentymentem wspominał ulubione ciastka z czasów młodości, kremówki oferują wszystkie kawiarenki, cukiernie, a nawet sklepy spożywcze.

Wadowice coraz lepiej dostosowują się do roli „centrum papieskiego”. Tablice upamiętniają miejsca związane z Karolem Wojtyłą, m. in. gmach magistratu, miesz-



czący w okresie międzywojennym szkołę powszechną, do której uczęszczał przyszły papież.

Na drózkach

Od czasu ostatniej wizyty Jana Pawła II minęło już trochę czasu, a do Kalwarii Zebrzydowskiej wciąż zjeżdżają tłumy. Według szacunków w br. odwiedzi ją 2 mln osób. Gdy dotarliśmy tam Alfą, pogoda była fatalna – padał deszcz, mgła zasłaniała wieże bazyliki Matki Boskiej Anielskiej i klasztoru Bernardynów, a mimo to co chwila widzieliśmy grupy pątników wyruszających na Dróżki Męki Pańskiej i Matki Boskiej. Aby je przebyć, zatrzymać się przy kaplicach, kościołkach i domkach, potrzeba sporo czasu – rozrzucone są na obszarze ok. 6 km².

Kalwaria Zebrzydowska powstała w początkach XVII w. Jest jednym z głównych ośrodków kultu Maryjnego w Polsce. Jan Paweł II



Rzeźbiarz

Przydrożna żółta tablica z napisem Rzeźba w Białce koło Makowa Podhalańskiego kieruje do domu oznaczonego numerem 420. Warto tam zajrzeć, by poznać p. Marka Ścibora, twórcę pięknych drewnianych figur i płaskorzeźb. W jego pracowni można nie tylko obejrzeć niektóre z prac – kapliczki, anioły, pięknego Chrystusa Frasobliwego, a także figurki o tematyce świeckiej, ale również kupić lub zamówić niebanalną pamiątkę. Marek Ścibor jest rodowitym białczaninem. Zajmuje się rzeźbą od 20 lat. Jego dzieła zdobią okolice kościoły. Wykonał też ramę do kopii obrazu Matki Boskiej Nieustającej Pomocy z Wadowic, która była darem dla Ojca Świętego Jana Pawła II.



jako papież odwiedził sanktuarium dwukrotnie. Wcześniej pielgrzymował do niej wielokrotnie, początkowo, jako dziecko, z ojcem.

Sobie, przyjaciółom, przybywającym

Niedaleko Kalwarii Zebrzydowskiej, we wsi Zakrzów natrafiliśmy na neoklasycystyczny dwór o nazwie Senator. Warto tam zajrzeć, a nawet zatrzymać się dłużej w przytulnym hoteliku z dworską kuchnią. To dobre miejsce do zwiedzania okolic.

Dwór wywodzi się z budowli odnotowanej w 1748 roku. Po I wojnie światowej posiadłość zakupił Zygmunt Lewakowski, senator II Rzeczypospolitej i przebudował dwór. Zachowały się w nim kominek i dekoracje stiukowe, a w sali bankietowej belkowany strop z napisem SIBI, AMICIS ET POSTERITATIS (Sobie, przyjaciółom i przybywającym). Czasy świetności zakończyły się po

II wojnie. Zdewastowany budynek został odrestaurowany w latach 1980-85 i przeznaczony na hotel. Otrzymał wówczas nazwę Senator.

Jak wyglądały niegdyś ziemiańskie siedziby i jak żyli ich mieszkańcy, przekonaliśmy się w pobliskim Stryszowie, gdzie dwór przekształcono w placówkę muzealną, oddział Zamku Królewskiego na Wawelu. Przekroczywszy progi dawnej posiadłości rodziny Łubieńskich, znaleźliśmy się we wnętrzach, ja-

kie teraz można obejrzeć już tylko na filmach. Spacerując po salonie i jadalni, zaglądając do sypialni i gabinetu pana, mieliśmy wrażenie, że za chwilę pojawi się tu sam dziedzic i zaprosi nas do stołu lub na przyjacielską pogawędkę. Równie dobrze w tym otoczeniu „czuła” się Alfa, której nowoczesne kształty pięknie prezentowały się na tle starej rezydencji. ❀

Anna Borsukiewicz

zdjęcia: Jerzy Kozierekiewicz

**Dwór w Stryszowie
poniżej: salon dworski**

**Na stronie obok:
fragment wnętrza
bazyliki w Wadowicach
z chrzcielnicą**



Lekkość i przejrzystość

Renzo Piano to jeden z największych architektów na świecie. Jego dziełem jest przebudowa Lingotto – słynnej fabryki Fiata w Turynie. We wrześniu inauguracją Pinakoteki zakończono zaprojektowane przez niego prace, które trwały prawie 15 lat.

Dobry duch unoszący się nad Lingotto. Tak włoski architekt Renzo Piano opisał swoje ostatnie dzieło, czyli Pinakotekę Giovanniego i Marelli Agnelli, która zakończyła przebudowę dawnej fabryki w Turynie. Nowy teren muzealny ma kształt wielkiego metalowego kontenera lekko opartego o dach zakładu przemysłowego, na którym znajdował się tor,



gdzie kiedyś testowano nowo produkowane Fiaty. Kontener to na zewnątrz potężna konstrukcja, ale jego wnętrze kryje przestrzeń o subtelным pięknie, doskonale sprzyjająca kontemplacji.

– Wraz z Giovannim Agnellim – opowiada Piano – dyskutowaliśmy nad pojęciami siły i lekkości, techniki i marzenia. Z tej wymiany poglądów narodził się projekt „szka-

tuły” – czterystu ton metalu opartego na wspornikach cienkich jak cztery igły. Niekonwencjonalna konstrukcja zawieszona pod turyńskim niebem.

Architekt walczy z siłą przyciągania – mówi Piano. – W pracy nad Pinakoteką stanęliśmy przed trudnym wyzwaniem. Chcieliśmy, aby nasza stalowa konstrukcja unosiła się w przestworza. Jaki to sprawić?

Dach zaprojektowano jako poziomą płaszczyznę – „latający dywan” ze stali i szkła pokryty metalowymi płytkami. Mają one filtrować światło słoneczne, chroniąc obrazy przed promieniowaniem. Tzw. dywan stał się ważnym elementem architektonicznym. W nocy, specjalnie podświetlany, daje wrażenie niezwyklej lekkości konstrukcji. I jeżeli z zewnątrz budynek wygląda jak kasa pancerna strzegąca cennego skarbu, we wnętrzu Pinakoteka otula gości ciszą, a powietrze jest tak przejrzyste, że 25 eksponowanych tu dzieł sztuki zdaje się być zawieszonych w przestrzeni, a nie na ścianie.

„Szkatuła” to ostatnie dzieło zrealizowane w Lingotto przez genueńskiego architekta. Zakończyło ono imponujący projekt przemiany zakładu przemysłowego, rozpoczęty w 1982 roku. Wówczas, gdy ogłoszono zamknięcie słynnej fabryki, na nowo urosła ona do rangi symbolu. Tym razem miała stać się przykładem zagospodarowania obiektów historii przemysłowej. Na zaproszenie przedsiębiorstwa dwudziestu wielkich architektów przedstawiło swoje pomysły, a debata nad nimi stała się we Włoszech wielkim wydarzeniem.

Ostatecznie prace powierzono Renzo Piano, który niewiele wcześniej ukończył Centre Georges Pompidou w Paryżu. Architekt zaproponował przekształcenie słynnej fabryki samochodów w centrum handlu i kultury, największe w całej Europie. Prace restrukturyzacyjne rozpoczęły się w 1990 roku. ►



**Renzo Piano
w Pinakotece**

– Lingotto – opowiada Piano – nie ukrywa swego przemysłowego rodowodu. I chociaż nie brakuje mu elementów dekoracyjnych (np. przepięknych schodów z żelazobetonu), jest kwintesencją fabryki. Dominuje nad otoczeniem jak średniowieczne zamczysko. Przechodząc na „emeryturę”, zakład pozostawił w spadku Fiatowi

**Lingotto,
zdjęcie z 1920 r.**

i miastu wielką szansę, jaką stanowi te pół miliona metrów kwadratowych. Lingotto jest bowiem kawałkiem miasta: ze względu na swoje rozmiary, wpływ na okolice, rolę ekonomiczną. Nie można więc było go zastąpić ogrodem czy po prostu biurami.

Na fabrycznych obszarach opróżnionych z maszyn, za ślepy mi oczodołami okien, powoli rodziło się nowe Lingotto – wyrafinowana siedziba wystaw i kongresów, proponująca niezwykle przeżycia estetyczne, jakże odmienne od świata dawnych metod produkcji czy nowoczesnych technologii.

Od tamtego momentu minęło piętnaście lat, ale jak mówi Piano, na taką zmianę potrzeba było czasu. Miasto nie dojrzewa przecież w jednej chwili. Dzisiaj dawna fabryka, będąca niegdyś przedmiotem zachwyty Le Corbusiera i okrzyk-

nięta przez Futurystów ich symbolem, stała się wielkim wielofunkcyjnym centrum – miastem muzyki i kina, kongresów i wystaw, sklepów, dwóch wydziałów Uniwersytetu i Politechniki. Mieści różnorodne lokale, ale wszystkie łączy charakterystyczna, spójna stylistyka.

Każde dzieło Renzo Piano wyraża bowiem dwa aspekty typowe dla jego twórczości: poszukiwanie trwałości i stabilności, a jednocześnie przejrzystości i lekkości. Właśnie na przejrzystości, której lekkość jest niezbędnym tworzywem, opiera się „poetyka” Piano. Dla niego architektura, oprócz wymogów technicznych i funkcjonalnych, musi również zaspokajać potrzeby emocjonalne. W jego projekty wkomponowane są więc drzewa i woda – elementy, które dzięki swojej „wibracji i blaskowi intensyfikują poczucie ruchu i życia”.





fol. Agencja Forum

Projekt autorski

Uważam, że moje pragnienie odkrywania dziewiczych ścieżek nie kłóci się z moim szacunkiem dla tradycji – twierdzi Renzo Piano. – Może jest to cecha Europejczyków, a może właśnie Włochów. Z pewnością jest to dziedzictwo kultury humanizmu.

Architekt, urodzony w Genui 14 września 1937 r., ukończył studia na Politechnice w Mediolanie w 1964 r. Pracę rozpoczął od badań nad konstrukcjami o zaokrąglonych kształtach i innowacyjnymi systemami konstrukcyjnymi, przy których wzorował się na mistrzu, jakim był dla niego Jean Prouvé. Od 1971 r. współpracował z Richardem Rogersem, a od 1977 r. z Peterem Ricem. Był to okres budowy Centre Georges Pompidou, jednego z najbardziej innowacyjnych projektów ostatnich trzydziestu lat.

Zanim stworzył swoje pierwsze wielkie projekty, Piano poświęcił się studiom nad starymi dzielnicami miast, rewaloryzacją krajobrazów, nad projektami opracowanymi dla zabytkowego portu w Genui, La Valletta i kamiennego miasta w Materze. Potem rozpoczął intensywną działalność projektową wspieraną studiami w Paryżu i Genui.

Wykorzystanie awangardowych technologii i materiałów pozwoliło mu zrealizować budynki i centra miejskie na całym świecie: stadion św. Mikołaja w Bari (1987), lotnisko w Osace (1988), Cité Internationale w Lionie (1991), Muzeum Nauki i Techniki w Amsterdamie (1992), przebudowę Postdamer Platz w Berlinie (1992), Centrum Tjibaou kultury kanak w Noumea w Nowej Kaledonii (1992), Aurora Place w Sidney (1996), Telecom Tower

w Rotterdamie (1997), nowe Audytorium Parku Muzyki w Rzymie (2002). Ostatnią z zakończonych prac jest przebudowa Lingotto, uwieńczona Pinakoteką.

Wśród projektów w realizacji znajdują się: siedziba New York Times na Manhattanie, Woodruff Arts w Atlancie, Akademia Nauk Przyrodniczych w San Francisco, Nascher Museum w Dallas, a także dzielnica mieszkaniowa w Lizbonie, muzeum Klee w Bernie i rozbudowa Morgan Library w Nowym Jorku.

W 1998 roku ukoronowaniem jego działalności o niezwykle spójnym i wyraźnym charakterze, był tytuł „architekta roku”, przyznany mu przez prezydenta Stanów Zjednoczonych Billa Clintona wraz z Nagrodą Pritzкера, która w świecie architektury jest odpowiednikiem Nobla. ❀



fol. Agencja Forum

Fragment Postdamer Platz w Berlinie. Powyżej: Centre Georges Pompidou

SELENIA
MOTOR OIL



PASUJE JAK ULAŁ



FL Poland

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

Ferrari to nie tylko słynna wytwórnia sportowych samochodów z czarnym konikiem w herbie. Zanim powstała i zaczęła odnosić sukcesy, jej twórca zwyciężał na torach w barwach Alfey Romeo.



Ferrari

kierowca Alfey

Enzo Ferrari jest jedną z najbardziej znakomitych postaci w historii automobilizmu. Stworzone przez niego samochody i emblemat czarnego konika są symbolami pięćdziesięcioletniej historii myśli konstruktorskiej, wielkich kierowców wyścigowych i wspaniałych zwycięstw. Fakt, że nazwisko Ferrari stało się mitem, to zasługa nie tylko wro-

dzonych umiejętności menedżerskich samego Enzo, ale także firmy Alfa Romeo, w której zaczynał swoją karierę zawodową, najpierw jako kierowca, a później odpowiadając za dział wyścigów.

Jak wynika z akt urzędowych, Enzo Anselmo Ferrari urodził się 20 lutego 1898 w Modenie. Naprawdę stało się to dwa dni wcześniej, ale olbrzymia śnieżycy spowod-

wała, że jego ojciec nie dotarł wówczas do urzędu stanu cywilnego.

Drugie imię, Anselmo, nadano niemowlęciu na cześć ojca chrzestnego, Anselmo Chiarli, najstarszego wśród braci sławnej po dziś dzień rodziny producentów wina Lambrusco.

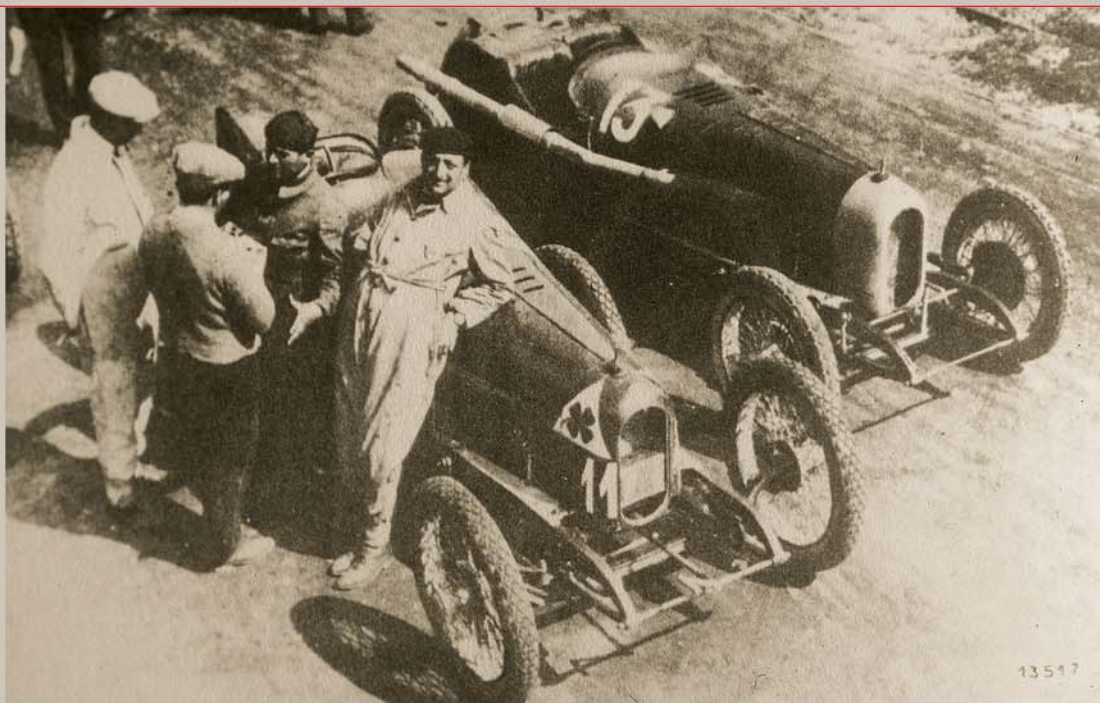
Dzieciństwo młodego Ferrariego można określić jako dostatnie. Ojciec był właścicielem małej firmy,

w której pracował jako projektant, księgowy i majster, a jego zarobki, jak na owe czasy, były bardziej niż zadoawalające. Rodzina mogła więc sobie pozwolić na samochód marki De Dion-Buton. Enzo od najmłodszych lat interesował się samochodami, technologią silnika, często oglądał wyścigi i marzył, że w przyszłości zostanie wielkim kierowcą.

W 1916 roku w jego życiu niespodziewanie wszystko się zmieniło. Najpierw nagle na zapalenie płuc umarł ojciec, potem brat Alfredo, który nabawił się śmiertelnej choroby podczas wojny. Enzo został sam z matką Adalgisą i musiał myśleć o znalezieniu źródła utrzymania. Dostał pracę jako instruktor tokarstwa w szkole przy warsztacie straży pożarnej w Modenie.

Niebawem jednak otrzymał wezwanie do wojska. Przez dwa lata służył w III pułku artylerii alpejskiej. Potem, z listem polecającym od swojego pułkownika, Enzo Ferrari wybrał się do Fiata w poszukiwaniu pracy. Niestety nie miał szczęścia. Udało mu się jednak zatrudnić w turyńskim zakładzie zajmującym się przebudowywaniem lekkich samochodów ciężarowych na szybkie „torpedo”. Po kilku miesiącach przeniósł się do Mediolanu, gdzie został przyjęty do pracy przez firmę CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali) jako osoba odpowiedzialna za próby samochodów, a następnie został jej kierowcą sportowym.

Zadebiutował 5 października 1919 roku podczas wyścigu Parma-Berceto, gdzie startował na



modelu CMN 15-20. W klasyfikacji generalnej zajął 11 pozycję, a w swojej klasie piątą. W tym samym roku uczestniczył w Targa Florio i w kilku wyścigach prowadził samochód Isotta Fraschini. Dzięki tym startom młody i ambitny kierowca został zauważony przez przedstawicieli Alfa Romeo. Zatrudniono go w firmie jako kierowcę.

24 października 1920 roku, prowadząc Alfę 40/60 HP, Enzo Ferrari zdobył na wyścigach Targa Florio doskonałe drugie miejsce w kategorii generalnej, plasując się tuż za Meregallim na Nazzaro. W nagrodę otrzymał pokaźną – jak na owe czasy – sumę dziesięciu tysięcy lirów.

Przejście do Alfa Romeo okazało się dla Enzo Ferrari wielką wygraną. Odnosił sukcesy nie tylko jako kierowca wyścigowy. Dzięki swoim umiejętnościom i przedsiębiorczości bardzo szybko zdobył zaufanie szefów firmy, inżynierów Nicoli Romeo i Giorgia Rimini – dyrektora handlowego, odpowiedzial-

nego jednocześnie za działalność sportową Alf Romeo.

Od tej chwili w jego życiu zaczęło się pasmo sukcesów osobistych i zawodowych. W 1921 roku ożenił się z Laurą Garelo, piękną dziewczyną z Racconigi koło Turynu. Uczestniczył też w kształtowaniu strategii technicznej, która okazała się wyjątkowo ważna dla marki Alfa Romeo.

To właśnie Ferrari w 1923 r. doradził swym szefom, by ściągnęli do firmy znakomitego inżyniera ►

Ferrari pozuje na torze w Bresci (1923 r.)



Znak firmowy Ferrari



❶ Enzo Ferrari i Tazio Nuvolari przy samochodzie „Bimotore” (1935 r.)

❷ Kierowcy ze stajni Ferrariego obok Alfey Romeo 8C 2300 (1931 r.)

❸ Francesco Baracca, przed samolotem, na którym widnieje symbol czarnego konika (1918 r.)

fiatowskiego – Vittorio Jano i prowadził w tej sprawie poufne rozmowy. Jego zatrudnienie okazało się dla Alfey Romeo doskonałą inwestycją. Już w 1924 roku Vittorio Jano zaprojektował samochód o nazwie P2, który na torze w Cremonie osiągnął prędkość 225 km/h i przez pięć lat zdobywał wyścigowe laury. Jano był też twórcą wielu znakomitych pod względem technologicznym pojazdów, takich jak modele 6 C 1500, 6C 1750 SS, 6C 1750 GS, 8C

2300, 2900 A czy Tipo B, który osiągał moc aż 220 KM.

W tym okresie Ferrari odnosił też sukcesy sportowe. 13 lipca 1924 roku, za kierownicą Alfey RL TF zdobył Puchar Acerbo, pokonując Mercedesy, które niedawno wygrały wyścigi Targa Florio. Dzięki temu zwycięstwu znalazł się w gronie oficjalnych kierowców sportowych Alfey. Został także odznaczony orderem Kawalera Włoskiej Korony (Cavaliere della Co-

rona d'Italia), a następnie Kawalera Oficjalnego i Komtura (Cavaliere Ufficiale e Commendatore).

Wraz z upadkiem monarchii i nadejściem republiki tytuły te straciły ważność. Można było starać się o ich odnowienie, lecz Ferrariemu na tym nie zależało. Jak stwierdził, „wolę, aby mówiono do mnie po prostu Ferrari, i do tego udało mi się wreszcie nakłonić mojego fryzjera Antonia, którego odwiedzam codziennie rano”. Hono-ry jednak go nie omijały. W 1952 roku otrzymał order Kawalera Pracy (Cavaliere del Lavoro), a w 1979 roku Kawalera Wielkiego Krzyża (Cavaliere di Gran Croce), najwyższe włoskie odznaczenie.

W 1925 roku Ferrari rozpoczął działalność jako dealer Alfey Romeo w Modenie, gdzie przy via Emilia Est 5 prowadził Auto-Garage Gatti. Wyniki handlowe sprawiły, że powierzono mu odpowiedzialność za sektor sprzedaży Alfey w regionie Emilia-Romania, z czym wiązały się duże korzyści ekonomiczne.

Zwycięstwa Enzo Ferrariego na Alfie Romeo

Wyścigi, w których Enzo Ferrari uczestniczył jako kierowca wyścigowy datują się na lata od 1919 do 1931. Było ich łącznie 45, z czego 39 na Alfie. Oto zwycięstwa.

24.10.1920	Targa Florio	Alfa Romeo 40-60 HP	1 miejsce w klasie
14.11.1920	Gallarate Km lanciato	Alfa Romeo 40-60 HP	1 miejsce w klasie
24.07.1921	Tor Mugello	Alfa Romeo ES 20-30	1 miejsce w klasie
28.08.1921	Aosta-Gran S. Bernardo	Alfa Romeo ES 20-30	1 miejsce w klasie
17.06.1923	Tor Savio	Alfa Romeo RL TF	1 miejsce w klasyfikacji generalnej
15.08.1923	Coppa delle Alpi	Alfa Romeo RL SS	1 miejsce w klasie Puchar Alp
16.03.1924	Ginevra Km lanciato	Alfa Romeo RL SS	1 miejsce w klasie
25.05.1924	Tor Savio	Alfa Romeo RL SS	1 miejsce w klasyfikacji generalnej
01.06.1924	Tor Polesine	Alfa Romeo RL SS	1 miejsce w klasyfikacji generalnej
13.07.1924	Puchar Acerbo	Alfa Romeo RL TF	1 miejsce w klasyfikacji generalnej
15.05.1927	Tor Alessandria	Alfa Romeo RL MM	1 miejsce w klasyfikacji generalnej
15.06.1927	Tor di Modena	Alfa Romeo 6C 1500 S	1 miejsce w klasyfikacji generalnej
29.04.1928	Tor Alessandria	Alfa Romeo 6C 1500 SS	1 miejsce w klasyfikacji generalnej
03.06.1928	Tor Modena	Alfa Romeo 6C 1500 SS	1 miejsce w klasyfikacji generalnej
14.06.1931	Bobbio-Pdel Penice	Alfa Romeo 8C 2300 MM	1 miejsce w klasyfikacji generalnej



W 1929 roku Enzo Ferrari postanowił otworzyć własną stajnię sportową. Jego decyzja spotkała się z przychylnością przedstawicieli Alfę Romeo, którzy powierzyli mu pojazdy do udziału w wyścigach. Kiedy w 1932 roku mediolańska firma wycofała się konkurowaniu na torach, stajnia Ferrari stała się ośrodkiem włoskiego sportu samochodowego i zdobywcą wielkich zwycięstw.

Enzo Ferrari ścigał się za kierownicą Alfę Romeo aż do 1931 roku, także aby reklamować sprzedawane przez siebie samochody. Na 39 rozegranych wyścigów zwyciężył w dziesięciokrotnie klasyfikacjach generalnych i 5 razy w swojej klasie.

W połowie roku 1932 na maskach samochodów Alfa Romeo pojawił się po raz pierwszy znaczek czarnego konika wspiętego na tylnych nogach. Był to symbol, który widniał na kabinach samolotu Francesco Baracca. Podarowała go na szczęście Enzo Ferrariemu matka bohaterskiego lotnika – hrabina Pa-

olina. Od tej pory konik towarzyszył sportowym sukcesom kierowcy. Ferrari na jego wizerunku dokonał kilku drobnych zmian: ogon konika stał się bardziej naprężony, grzywa gęstsza, umieścił go na tle żółtej tarczy – kolor ten był symbolem Modeny, jego rodzinnego miasta.

Połączenie okrągłego znaku Alfę Romeo widniejącego na przodzie samochodu z wizerunkiem konika Ferrari na pokrywach silnika stało się w latach trzydziestych synonimem zwycięstwa.

Do historii weszły zwycięstwa samochodów Alfa Romeo i prowadzących je kierowców. Ponad 300 tysięcy widzów było świadkami triumfu Tazio Nuvolariego, który w 1935 roku, podczas wyścigu w Nurburgring, za kierownicą Alfę Tipo B (P3) pokonał szwadron

„srebrnych strzał” złożony z 9 wyścigówek (pięć Mercedesów i cztery Auto Union). W 1936 roku Alfa Tipo C z Nuvolarim za kierownicą odniosła zwycięstwo w Pucharze Vanderbilta w Long Island w USA. Alfa „Bimotore” z ośmiocylindrowym silnikiem o pojemności 6 litrów na odcinku Florencia-Mare pobiła rekord szybkości na kilometrze, jadąc z maksymalną prędkością dochodzącą do 360 km/h i uzyskując średnią prędkość 323,120 km/h.

W 1937 roku w modeńskich warsztatach Ferrariego narodziła się legendarna Alfetta 158, samochód, który po wojnie pozwolił Alfie zdobyć dwa mistrzostwa świata. Jego twórcy zaproponowano w 1938 roku stanowisko dyrektora Alfa Corse. Pełnił je przez rok. Dążenie do samodzielności i pomysły niezgodne z koncepcjami dyrektora generalnego inż. Ugo Gobbato skłoniły Ferrariego do złożenia dymisji.

Dzięki otrzymanej odprawie, założył w Modenie firmę Auto Avio Costruzioni. Jej działalność utrudniała ►

**Enzo Ferrari
debiutujący
jako kierowca
Alfę Romeo**





**Enzo Ferrari
i Vittorio Jano
– projektant samo-
chodów Alfa Romeo**

**obok: plakat z lat 30.
reklamujący stajnię
Ferrari. Na pierwszym
planie Alfa Romeo
8C 2300**

mu jednak klauzula umowy podpisanej niegdyś z Alfą Romeo. Zobowiązywała ona Ferrariego do zaniechania działalności związanej z wyścigami samochodowymi. Mimo to skonstruował on dwa nowe samochody z ośmiocylinowymi silnikami o pojemności 1500 cm³. Aby ominąć warunki umowy z Alfą, oznaczył swoje auto symbolem 815 (zmienił kolejność cyfr modelu 158).

Po wojnie Ferrari nadal prowadził swoją stajnię wyścigową i rywalizował z Alfą Romeo. Podczas mistrzostw świata w 1951 roku, rozgrywanych na torze w Barcelonie, o wynikach zdecydował ostatni wyścig. Zwyciężyła Alfa Romeo 159 prowadzona przez Juana Manuela Fangio przed samochodem Ferrari prowadzonym przez Alberto Ascarię. Po tym zwycięstwie Alfa postanowiła skupić się na produkcji aut seryjnych i podjęła decyzję o wycofaniu się z bezpośredniego udziału w wyścigach Formuły 1, pozostawiając wolne pole samochodom spod znaku czarnego konika.

Nie trzeba było długo czekać na zwycięstwa Ferrari. Już w 1952 roku firma zdobyła swoje pierwsze mistrzostwo świata modelem 500F2 o pojemności dwóch litrów z Alberto Ascariem za kierownicą. Z tej okazji Enzo Ferrari otrzymał telegram z gratulacjami od Alfę Romeo.

Odpowiedział natychmiast, pisząc: „Droscy przyjaciele z Alfę, pozwólcie mi w ten sposób rozpocząć mój list, który kieruję do was po tak wielu latach. Wasz telegram w dniu dzisiejszym był dla mnie

jak powiew wiosennego wiatru, który na czystym niebie odstąpił mi księgę naszych wspomnień. Spędziłem z wami dwadzieścia lat pełnych wydarzeń, faktów i ludzi! Wszystko i wszystkich dzisiaj sobie przypominałem. Dla naszej Alfę, zapewniam was szczerze, noszę w sercu uczucia pierwszego młodzieńczego zauroczenia, uczucia czystej miłości do matki! Uwiercie mi proszę, wasz Enzo Ferrari”.

Marino Bussi





Wenecja stolicą faraonów

W Palazzo Grassi gości wystawa prezentująca świetność władców starożytnego Egiptu.

Ekspozycja, poświęcona tym razem Egipcjowi, inauguruje jesienne wydarzenia artystyczne w Palazzo Grassi. Po Etruskach, Fenicjanach, Grekach i Celtach do weneckiej laguny dotarli „Faraonowie”. Wystawa prezentująca trzysta eksponatów pochodzących z największych muzeów świata pokazuje liczne aspekty życia potężnych i tajemniczych władców starożytnego Egiptu. Wśród eksponatów wystawionych po raz pierwszy w Europie są: kolos Tutanchamona pochodzący z muzeum w Kairze, segment kolumny o wadze czterech ton (z Uniwersytetu w Pensylwanii) i skarby Trzech Księżniczek, które dotychczas nigdy nie opusz-

czyły Metropolitan Museum w Nowym Jorku.

Większość dzieł pochodzi z czasów Nowego Państwa, a więc okresu pomiędzy 1550 a 1069 p.n.e., uznanego za czas szczytowej potęgi egipskiej cywilizacji. Wyselekcjonowane zostały tak, aby w przystępny, ale i naukowy sposób opowiedzieć po raz pierwszy o wszelkich aspektach faraonowskiej monarchii.

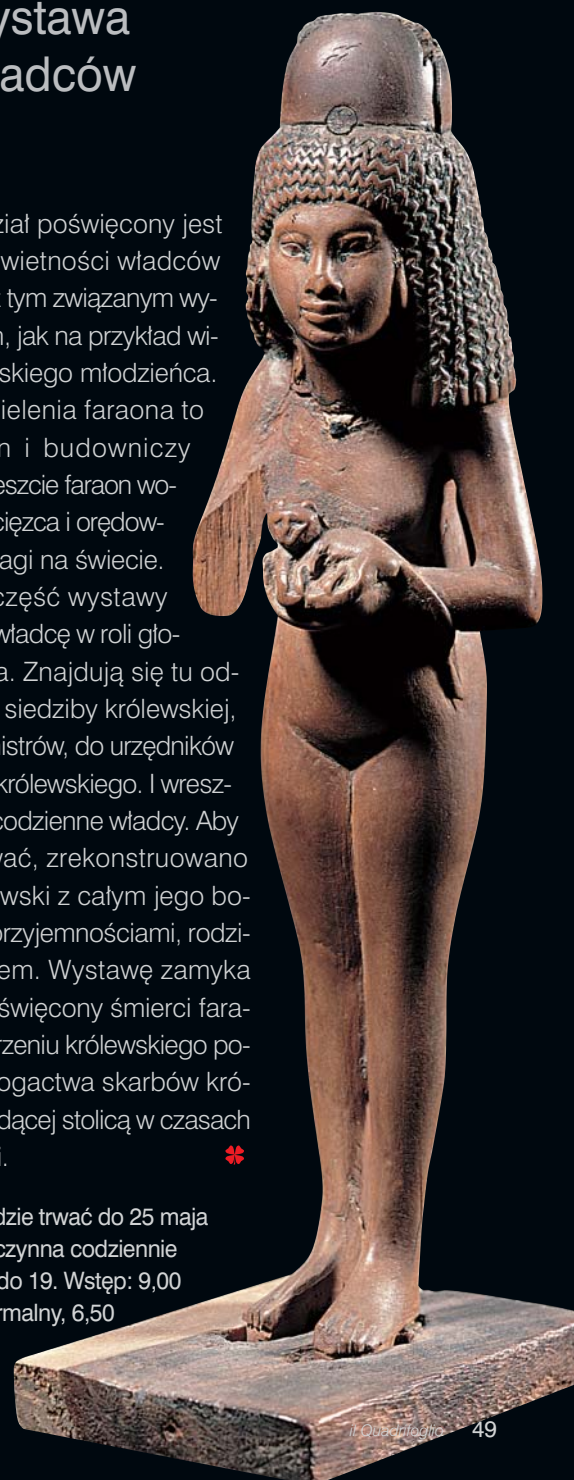
Kim zatem był ten wielki władca i co reprezentował w społeczności egipskiej? Jako kapłan, wojownik, potomek bogów, faraon był jej władcą absolutnym.

Życiu i świetności władców wystawa poświęca osiem działów. Pierwszy z nich, to faraonowie i monumentalny Egipt (działa wielkiego formatu); potem oblicza władców (galeria portretów od Chefrena do Tutanchamona, od Ramzesa do Kleopatry). W dalszej kolejności ekspozycja rozgałęzia się, prezentując dwa aspekty: boski charakter faraonów i ich ludzką naturę.

Trzeci dział poświęcony jest tematyce świetności władców i wszelkim z tym związanym wyobrażeniom, jak na przykład wizerunek boskiego młodzieńca. Kolejne wcielenia faraona to król-kapłan i budowniczy świątyń i wreszcie faraon wojownik, zwycięzca i orędownik równowagi na świecie.

Szósta część wystawy prezentuje władcę w roli głowy państwa. Znajdują się tu odwołania do siedziby królewskiej, do rady ministrów, do urzędników i archiwum królewskiego. I wreszcie – życie codzienne władcy. Aby je zilustrować, zrekonstruowano pałac królewski z całym jego bogactwem, przyjemnościami, rodziną i haremem. Wystawę zamyka rozdział poświęcony śmierci faraona, odtworzeniu królewskiego pochówku i bogactwa skarbów królów Tani, będącej stolicą w czasach XXI dynastii. ❀

Wystawa będzie trwać do 25 maja 2003 r. i jest czynna codziennie od godz. 10 do 19. Wstęp: 9,00 euro bilet normalny, 6,50 euro ulgowy.





fot. Jerzy Kozieniewicz

Nierozpoznani, Mutanty i Gry Wojenne

Poznań stał się niedawno centrum sztuki Magdaleny Abakanowicz.

Zdaleka wygląda to jak stado rudych słoń. Gdy podejdziesz się bliżej, okazuje się ono tłumem bezgłowych figur z żeliwa, ustawionych tak, jakby zmierzały w różnych kierunkach.

Od niedawna w parku na poznańskiej Cytadeli znajduje się największa na świecie plenerowa pra-



fot. Muzeum Narodowe w Poznaniu

ca Magdaleny Abakanowicz – „Nierozpoznani”. Jest to 112 wielkich tułowi opierających się na potężnych nogach. Ten rdzewiejący tłum może być interpretowany wielorako. Niejednoznaczność daje każdemu możliwość snucia refleksji.

Jest to największa praca artystki. Zespoły figur z różnych materiałów: tkanin, brązu, stali czy betonu, można spotkać w wielu kra-

jach. Pierwsze dzieło – Katarsis – powstało 17 lat temu we Włoszech. Powszechnie też znane jest nazwisko Magdaleny Abakanowicz – najbardziej chyba utytułowanej polskiej artystki.

Z Poznaniem związana jest od dawna, pracowała w tamtejszej Akademii Sztuk Pięknych. Teraz została nagrodzona doktoratem honoris causa tej uczelni.

Poznań urósł do rangi polskiego centrum sztuki Magdaleny Abakanowicz. Tamtejsze Muzeum Narodowe otrzymało 17 prac artystki z 2 cykli tematycznych: „Gry wojenne” i „Mutanty”. Można je oglądać w nowym gmachu Galerii Małarstwa i Rzeźby.

Cykl „Gry wojenne” to potężne formy drzewnych pni skutych

żelaznymi obręczami. W muzeum znajdują się trzy rzeźby tego cyklu: Anasta, Runa i Giver.

Dwie grupy rzeźb przedstawiających nieokreślone zwierzęta, nazwała autorka Mutantami. Mutanty, wykonane z płótna workowego nasączonego żywicą, stanowią jakby syntezę pozy i ruchu, które człowiek identyfikuje ze zwierzęciem. ✿

Anna Borsukiewicz



fot. Muzeum Narodowe w Poznaniu

Warto też odwiedzić inne muzea, prezentujące ekspozycje bardzo różnorodne pod względem tematycznym, artystycznym, a także poznawczym.

W innych muzeach



fol. Muzeum Miejskie we Wrocławiu

Pejzaże włoskie w Krakowie

W Domu Józefa Mehoffera przy ul. Krupniczej 26, do końca grudnia 2002 r. odbywa się wystawa „W cieniu cyprysów, pinii i gajów oliwnych”. Prezentuje ona pejzaże z Włoch – dzieła artystów polskich.

Dawali oni w sztuce wyraz swej fascynacji pięknem tamtejszej przyrody, miast, budowli, ruin, wybrzeży. Byli to twórcy tej miary co



fol. Muzeum Narodowe w Krakowie

Aleksander Gierymski, Henryk Siemiradzki, Olga Boznańska, Jan Stanisławski, Józef Mehoffer, Józef Pankiewicz, Wojciech Weiss i wielu mniej znanych.

Wystawa, nawiązująca do obrazu „Epopcja rzymska” Mehoffera z 1925 r., przypomina ów nurt sztuki polskiej na przykładzie kilkudziesięciu prac ze zbiorów Muzeum Narodowego w Krakowie.

Piwo we Wrocławiu

W Muzeum Sztuki Mieszczańskiej, mieszczącym się w Starym Ratuszu do końca listopada 2002 r. czynna jest wystawa poświęcona produkcji i konsumpcji wrocławskiego piwa w okresie od XIII do XX w. Można też poznać dzieje potężnego wrocławskiego cechu karczmarzy, którego prawa regulowały dokumenty nadawane przez królów i cesarzy.

W ekspozycji odtworzono wnętrze dawnej gospody z miedzianymi i cynowymi dzbanami, konwiami, rozmaitymi kuflami i fragmentami starej zastawy. Przypomniano też dzieje Piwnicy Świdnickiej wymienionej po raz pierwszy w dokumencie z 28 września 1273 r.

Kolejny dział ekspozycji poświęcony jest produkcji piwa na skalę przemysłową. Zaprezentowano największe wrocławskie browary okresu międzywojennego: ich zdjęcia i plany, a także drobne urządzenia przemysłowe, szyldy, kufle firmowe, etykiety oraz podstawki, w większości użyczone przez wrocławskich kolekcjonerów. W ostatniej części wystawy pokazano przemiany we wrocławskim przemyśle browarniczym po 1945 r.

Szamani w Poznaniu

W Muzeum Etnograficznym do 31 maja 2003 r. czynna jest wystawa „Szamanizm. Teatr jednego aktora”, prezentująca wierzenia ludów Syberii. Na tych właśnie terenach w najczystszej formie przetrwał szamanizm, szczególnie forma praktyki „religijnej”, polegająca na wyodrębnieniu w społeczeństwie osób, którym przypisuje się zdolność bezpośredniego kontaktu z duchami.

Szaman spełnia rolę mediatora pomiędzy ludźmi, bóstwami i duchami. Przekazuje prośby kierowane przez ludzi do sił pozaziemskich i ludziom wolę istot nadprzyrodzonych.

Wystawa odkrywa przed widzami zaskakująco żywą, a sięgając korzeniami bardzo głęboko w historię obrzędowość tamtejszych ludów.



fol. Muzeum Narodowe w Poznaniu

Alfa z komputera

Na stronie www miłośnicy Alfy Romeo dyskutują o swych ulubionych autach, a nawet projektują ich własne wersje.

Witryna Alfy Romeo wciąż się zmienia. Dostarcza informacji o wydarzeniach związanych z marką i jej produktami, ułatwia podejmowanie decyzji o kupnie samochodu, a także umożliwia kontakty właścicielom i wielbicielom Alfy.

Społeczność czterolistnej koniczynki

Ze strony głównej Alfy Romeo (www.alfaromeo.com.pl) wystarczy przejść do działu „Społeczność”, aby nawiązać kontakt z polską i międzynarodową grupą miłośników Alfy. Znajdziemy tu wykaz klubów Alfy Romeo, a także spis polskich stron internetowych poświęconych modelom Alfy oraz forum dyskusyjne.

Na forum odbywają się dyskusje na tematy dotyczące Alfy. Moż-

na się tutaj podzielić swoimi uwagami związanymi z użytkowaniem samochodu, poprosić o pomoc lub pomóc innym w rozwiązaniu problemów z eksploatacją. Można też po prostu powymieniać doświadczenia i zdobyć nowych znajomych.

Aby pisać na forum, nie trzeba się nigdzie rejestrować. Jeśli chcemy rozpocząć nowy temat, należy kliknąć na napisie „Dodaj nowy wątek”, a następnie wpisać swoje imię, adres e-mail, temat wiadomości i jej treść.

Ze strony Alfy Romeo możemy też odwiedzić witrynę Il Quadrifoglio. Przejrzeć tu można okładki magazynu i przeczytać wybrane artykuły. Poza tym znajduje się tu re-



gulin konkursu Alfista oraz formularz zamówienia pisma.

Zostań designerem

Nieraz tworzymy w myślach wizję swojego wymarzonego auta. Teraz, dzięki konfiguratorowi, znajdującemu się na stronie www.alfaromeo.com.pl możemy zaplanować swoją Alfę krok po kroku.

Jest to na pewno lepszy sposób, niż przeglądanie prospektów i tabel. Całą żmudną robotę zliczania cen opcji samochodu wykonuje za nas program, a my możemy porównywać różne wersje silnikowe, czy wyposażeniowe.

Każdy model posiada pewną gamę wyposażenia, z którego można konfigurować auto. Na przykład Alfa 156 GTA ma tylko dwa rodzaje silników do wyboru, a przy 147 oferowane jest aż osiem odmian zespołów napędowych.

Najwięcej możliwości daje nam ustalanie wyposażenia dodatkowego. Tutaj możemy przebierać między felgami, sprzętem nagłośniającym, systemem satelitarnej nawigacji. W zależności od modelu auta, ilość i rodzaj

Dwa pozostałe okna przedstawiają podsumowanie naszych decyzji. Górne ukazuje wygląd samochodu, który skompletowaliśmy, a dolne aktualną konfigurację wraz z ceną takiej jego wersji.

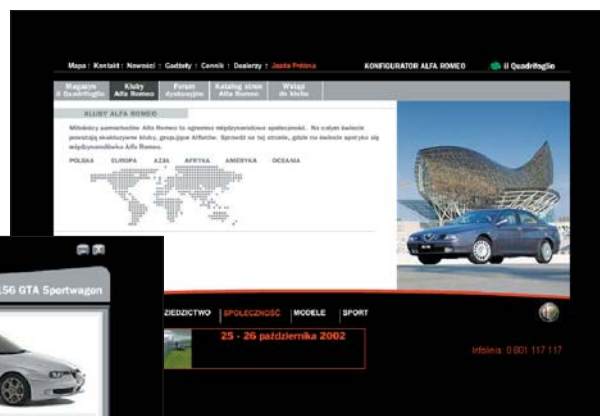
Proces tworzenia Alfę marzeń jest prosty i intuicyjny. Został on podzielony na 5 etapów, w których wybieramy poszczególne elementy auta.



Po uruchomieniu konfiguratora, na ekranie ukazać nam się 4 okna. Lewe górne jest oknem wyboru. Tutaj znajdziemy instrukcję, jak posługiwać się programem. W tym miejscu podejmujemy decyzje dotyczące wyboru modelu auta, jego koloru, wyposażenia.

dodatkowego wyposażenia też ulega zmianom.

Okno poniżej podaje informacje dotyczące danej opcji. Przeczytamy tu o możliwościach poszczególnych silników, zobaczymy gamę kolorów nadwozia i rodzaje pokryć tapicerskich.



W ten sposób możemy sprawdzić, czy Alfa Romeo 156 GTA prezentuje się równie dobrze w innych kolorach niż czerwony i czy słusznie zastosowaliśmy białą skórę na siedzeniach w GTV.

Na końcu powinniśmy się zarejestrować, aby naszą konfigurację zapisać na serwerze Alfę Romeo i wydrukować. Miłośnicy marki mogą też tworzyć katalogi własnych wersji modeli. Wysyłając je e-mailem do innych Alfistów, możemy posłuchać ich uwag lub porównać własne projekty z pomysłami swoich znajomych. ❀

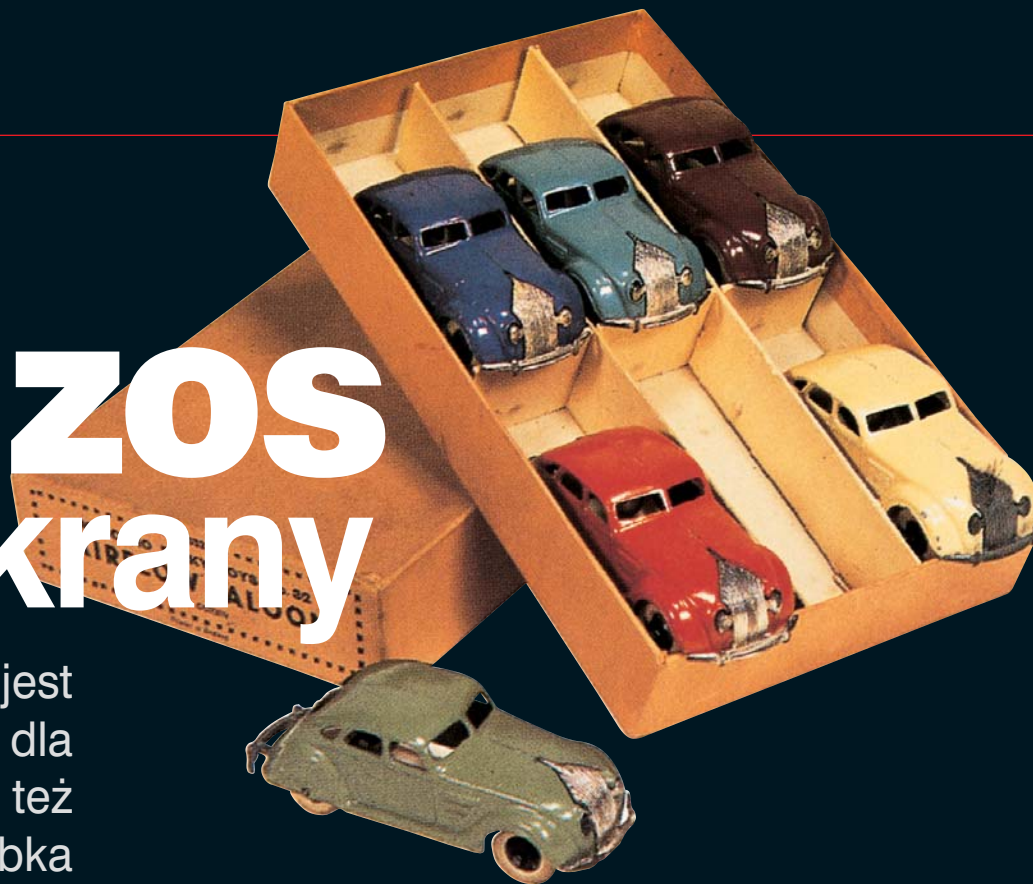
Paweł Kozierekiewicz

Z szos na ekrany

Samochód jest zabawką. Nie tylko dla dzieci – dorosłych też pasjonuje szybka jazda, ściganie się, wygrywanie. Dzięki komputerom każdy może zostać kierowcą sportowym.

Stosunek między człowiekiem a samochodem przypomina wzajemne przywiązanie człowieka i psa. Obydwaj spoglądają na siebie i rozumieją się bez słów. Właściciel wpatruje się w oczy czworonoga podobnie jak w kontrolkę deski rozdzielczej samochodu, któremu często przypisuje cechy ludzkie. Nie bez powodu przód samochodu bywa powszechnie nazywany maską, czyli twarzą.

Nadawanie cech ludzkich przedmiotom martwym wynika z doświadczeń ludzkiego gatunku, przejawiających się już u dzieci chęcią wciągania do zabawy przedmiotów, z którymi można się



będzie identyfikować. Związek człowieka z samochodem przeszedł szereg etapów i przyjmował różne formy wynikające z określonych potrzeb: czysto użytkowych, reprezentacyjnych, z chęci popisania się i wielu innych. Jednak jeden aspekt tego związku nie zmienił się od samego początku, to znaczy człowiek nie przestał traktować auta jak zabawki.

Nie zamierzamy formułować tu naukowej definicji związku człowieka i samochodu. Chcemy prześledzić historię tego, jak „pojazd został wciągnięty do zabawy”. Musimy więc sięgnąć do prekursorów zabawkowych aut, na przykład małego glinianego wozu na drewnianych kółkach, odnaniezonego wśród starożytnych wykopalisk lub do wyrzeźbionych po-

jazdów – zabawek pompejańskich dzieci. Kilkaset lat później maluchy bawiły się miniaturowymi modelami powozów, zaś na dworach królewskich i książęcych przyszli władcy przemierzali ogrodowe alejki pomniejszonymi karocami zaprzężonymi w kucyki.

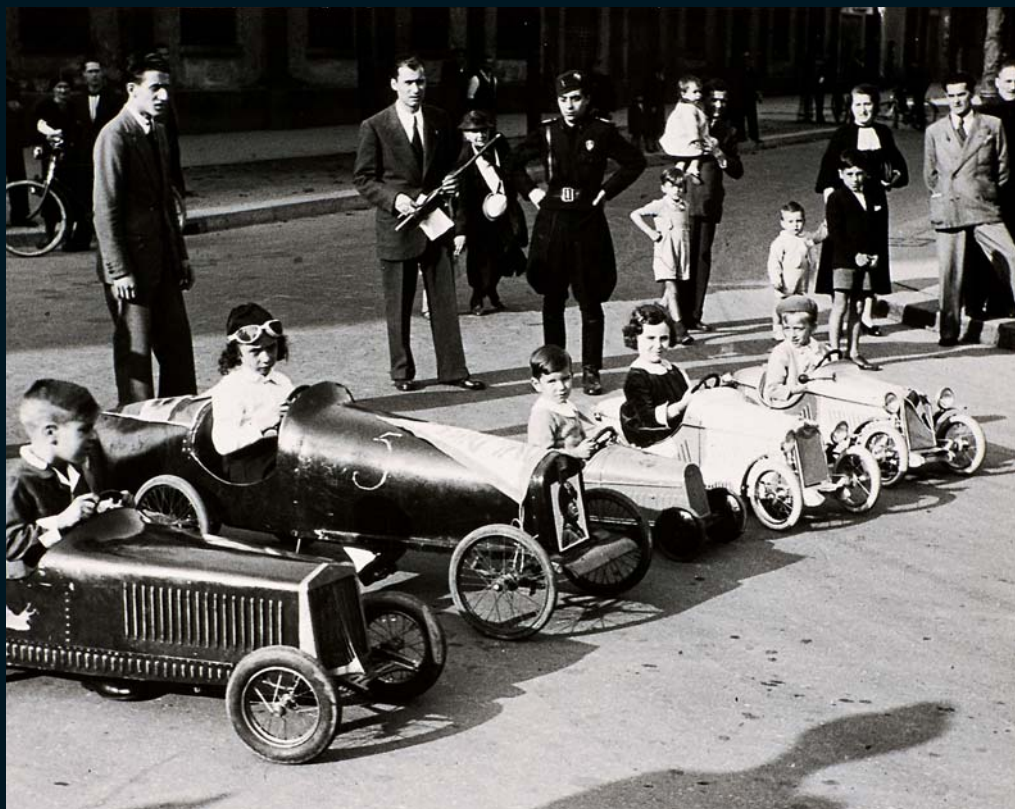
Te dwa przykłady zabaw można już uznać za grę w samochodziki. Współczesne dzieci chętnie bawią się „żeleźniakami” czy „resorakami”. Niektóre z nich to wierne miniaturowe kopie produkowanych seryjnie samochodów, które trudno traktować jako przedmioty do zabawy. Stanowią raczej gratkę dla kolekcjonera.

Prawdziwymi cackami były modele niemieckiej firmy Schuco produkowane pod koniec lat czterdziestych. Jeden z nich (przypo-

minający do złudzenia samochód Kaczora Donalda), z napędem sprężynowym, odznaczał się doskonałymi osiągnięciami i sterownością. Potrafił jeździć wzdłuż krawędzi stołu i nigdy nie spadał na ziemię. Co więcej, tuż przy brzegu stołu uruchamiał wsteczny bieg. Tajemnica tego pierwszego modelu tkwiła w ruchomej dźwigni, mieszczącej się w przedniej części modelu. Kiedy płaszczyzna oparcia utrzymywała pojazd w równowadze, auto poruszało się do przodu. Gdy równowaga została zachwiana, dźwignia obniżała się, odwracając kierunek obrotu kół. Dzieci, których nie stać było na modele Schuca, zadowalały się zabawkami z blachy.

W latach pięćdziesiątych w wielu włoskich parkach miejskich ►





wydzielano specjalne alejki, po których dzieci jeździły mini-autami na pedały. Ustawiano je do startu w zwartym szyku jak podczas prawdziwego wyścigu, zaś kierowcy zjawiali się zazwyczaj po południu. Błaznane karoserie przypominające modele Ferrari, Maserati i Alfa Romeo naprawdę wiele przeszły podczas tych zmagani. „Torpedy wyścigowe” reprezentowały różny poziom jazdy – jedne były szybsze inne wolniejsze, jedne jeździły prosto, inne zaś skręcały nieco w lewo.

Samochody na pedały rozpoczęły nowy etap w historii miniaturowych aut. Gdy napęd nożny w samochodzikach zastąpiono silnikami, zmieniły się w gokarty. Od chwili ich rozpowszechnienia popularna rozrywka stała się sportem amatorskim.

W latach sześćdziesiątych pojawiły się pierwsze zabawkowe „tory wyścigowe”. Były to trasy rozkładane i składane z elementów podobnie jak szyny elektrycznych kolejek. Tory, szerokie na dwadzieścia centymetrów, w czarnym kolorze przypominającym asfalt, mieściły po dwa równolegle ustawione modele autek z napędem elektrycznym. Posuwały się one wzdłuż trasy po metalowych szynach podłączonych do transformatora, który dostarczał prąd do silniczków samochodzików. Sterujący nimi „kierowcy” mogli przyspieszać lub zwalniać tempo jazdy za pomocą jednego przycisku. Doświadczeni potrafili skręcać na poślizgu.

Najstynniejsze tory produkowały firmy Scalextric i Policar. Mogło się na nich ścigać aż czterech zawodników równocześnie, z tym, że brawurowa jazda niektórych z nich często doprowadzała do spektakularnych kraks. Większa niż w prawdziwych autach łatwość prowadzenia zabawkowych samochodów sprawiła, że ich technologia w krótkim czasie szybko się rozwinęła, wykorzystując zdobycze współczesnej elektroniki.

Dzisiaj zabawa w wyścigi przeniosła się na grunt gier komputerowych. Pozwalają one spełnić marzenia o prowadzeniu sportowych samochodów. W serii gier Need for speed mamy do dyspozycji wszystkie najstynniejsze modele takich marek, jak Ferrari, Porsche czy Lamborghini. Ścigamy się po drogach całego świata, w pełnym ruchu ulicznym uciekając przed policją i przeciwnikami deptającymi nam po zdeżakach. Firmie Microsoft w grze Midtown Madness udało się nawet odwzorować całe miasta tj. Chicago, Londyn czy San Francisco, po których możemy poruszać się kilkoma modelami samochodów.

Jedna ze znanych japońskich firm odtworzyła na CD-romie wszystkie trasy wyścigów Formuły 1. Podobno Jacques Villeneuve, na samym początku swojej kariery zapoznawał się z torami wyścigowymi w ten właśnie sposób. Najstynniejsza seria gier rajdowych sygnowana jest nazwiskiem Colina McRae – niedługo ma się ukazać trzecia jej edycja.

Współczesne gry zostały doprowadzone do takiego stopnia zaawansowania, że tory i pędzące po nich samochody są wiernymi kopiami rzeczywistych obiektów. Często trasy wyścigowe są nagrywane przez kamery, a nawierzchnie torów dokładnie badane – dopiero wówczas dane te

produkują kierownice do komputerów. Pozwalają bardziej precyzyjnie prowadzić auto po wirtualnej drodze, a jednocześnie doznawać wrażeń jak przy prawdziwej jeździe. Dzięki mini silniczkom zainstalowanym w kierownicach gracze odczuwają ich drgania w momencie najeżdżania na przeszkodę lub wypad-



przenosi się do komputera. Twórcy gier dokładnie odwzorowują też wszystkie cechy poszczególnych samochodów. Dzięki temu każdy pojazd prowadzi się inaczej, a nauczanie się dobrego kierowania komputerowym autem wyścigowym może nie być wcale łatwiejsze niż w rzeczywistości. Gracze mają też możliwości modyfikowania parametrów bolidów.

Żeby jeszcze bardziej zwiększyć realizm jazdy, najróżniejsze firmy

nieć z trasy. Za wytwarzanie takich kierownic zabrała się nawet firma Momo – producent tych elementów dla bolidów Formuły 1.

Oczywiście żadna gra nie będzie w stanie dać takiego realizmu jak prawdziwa jazda, ale pewnie za kilka lat założymy specjalne okulary i nagle znajdziemy się w wirtualnej rzeczywistości, gdzie będziemy mknąć po ulicach w wirtualnym samochodzie.

Paolo Brunati

Modne dodatki

Firmowe drobiazgi podkreślają przynależność właścicieli samochodów do wielkiej rodziny Alfistów.

Pozwalają też prezentować odpowiedni styl – nie tylko zresztą za kierownicą, ale również przy innych okazjach. Charakterystyczny dla marki Alfa Romeo design widoczny jest również w akcesoriach, przeznaczonych do różnorodnego użytku – długopisach i ołówkach oraz chroniących je etui, kaszmirowych krawatach i jedwabnych apaszkach, bluzach przydatnych podczas wyjazdów, zegarkach zarówno turystycznych jak pasujących do eleganckich garniturów. Wszystko zaś firmowane jest znaczkami Alfa Romeo.

Wybór dodatków najlepiej pasujących do indywidualnych upodobań Alfistów i ich rodzin umożliwia dział „Butik” publikowany w *il Quadrifoglio*. Akcesoria i gadżety można kupić lub zamówić w każdym z firmowych salonów Alfa Romeo.



BLUZA z tkaniny typu portland. Cena: 164 zł, nr **5915891**



SZAL dwustronny – 100% jedwab. Rozmiar: 45 x 150 cm. Cena: 134 zł, nr **5915856**



KRAWAT – 100% kaszmir. Cena: 223 zł
beżowy nr 5915755, niebieski nr 5915756



APASZKA 100% jedwab. Rozmiar: 90 x 90 cm. Cena: 156 zł, nr 5915855



DŁUGOPIS
wielofunkcyjny Rotring
(długopis + ołówek). Cena: 88 zł
nr 5915840
DŁUGOPIS Rotring. Cena: 166 zł
nr 5915839



ETUI skórzane
na długopisy. Cena: 78 zł
czarne nr 5915836,
jasnobrązowe nr 5915837



ZEGAREK mechaniczny firmy „J. Perregaux”,
mechanizm automatyczny, koperta z satynowanej
stali. Napis Alfa Romeo na cyferblacie.
Opakowanie – eleganckie pudełko z drewna
gruszy ze znakiem Alfa Romeo. Cena: 1801 zł
Pasek czerwony nr 5915754
Pasek brązowy nr 5915753



ZEGAREK kwarcowy, cyferblat z fosfory-
zującymi wskazówkami, water resistant
3 atm. Logo Alfa Romeo nad godziną 6.
Cena: 193 zł, nr 5915844



CHRONOGRAF automatyczny
„Daniel Jean Richard”. Nakręcany
co 40 godz. Koperta z satynowej sta-
li, cyferblat posrebrzany. Czerwony
napis „Limited Edition” nad godziną
6. Dostępny na zamówienie.
Cena: 3995 zł, nr 5915849





W następnym numerze:

- Puchar Alfa Romeo zakończony
- Kolekcja w pałacu
- Podróże z Alfą

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. Puszkina 50
tel. (0-42) 649 28 29 salon
(0-42) 649 28 90 serwis
(0-42) 649 11 48 części zamienne
fax (0-42) 649 24 86
92-516 Łódź
ul. 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: alfaromeo@boltowicz.pl

CARSERWIS Sp. z o.o.

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

DUKIEWICZ

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

IT-POL AUTO S.C.

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

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

FIAT AUTO POLAND

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

LETA Sp. z o.o.

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

POLMOZBYT K-CE Sp. z o.o.

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

P.H.U. GANINEX, A. Gazda

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

TFA Poland Sp. z o.o.

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

ZUH EUROMOT Sp. z o.o.

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

WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

ROPAKO Sp. z o.o.

ul. Oleska 133
tel. (0-77) 403 06 19
fax (0-77) 403 06 16
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
GRANICHTAETENGASSE 98 - 1130 WIEN
ALFA CLUB MILANO
KAINBACH 33 - 8047 GRAZ
ALFA ROMEO CLUB TIROL
POSTFACH 209 - 6060 MILS B.
HALL I. TIROL

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

BELGIA

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

DANIA

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

ALFACLUB RODI
VIA KOKOTRONI 16 - 85100 RODI - ELLAS
TEL. 0030-241-77604
FAX 0030-241-23080

HISZPANIA

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

HOLANDIA

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

IRLANDIA

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

ISLANDIA

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

IZRAEL

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

JAPONIA

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

KANADA

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

KENIA

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

LUKSEMBURG

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

MALEZJA

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

MALTA

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

NIEMCY

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

NORWEGIA

KLUBB ALFA ROMEO NORGE
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 WAIKAI 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 VOLKETSWEIL
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 CHAMBRÉLÉ/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. SVIZZERA
TEL. 055-6173372 - 079-6349612

ALFA ROMEO CLUB TURGOVIA

POSTFACH 20 - 8500 FRAUENFELD
ALFA ROMEO CLUB SCHWEIZ
POSTFACH 5454 BELLIKON AG
TEL. 057317265 BURKARD SILVA
SOCI ALFA VECC TICINO

CAS. POSTALE 1105

6502 BELLINZONA

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

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

SZWECJA

CLUB ALFA ROMEO

C/O BJÖRN SANDBERG
HANGÄRV. 3-S-183 TABY
CLUB ALFA ROMEO SYD SWEDEN
MOGENS RUELÖKKE
RIBEV. 12B
21746 MALMÖ SWEDEN
CLUB ALFA ROMEO SVEZIA
PETER SODERLUNG
FOLKUNGAGATAN 134
S-116 STOCKHOLM-SWEDEN
TEL. 46-8-640.4686

TURCJA

ALFA CLUB

MESRUTTIYET CAD. NO. 135 ODAKULE İS
MRK. KAT. 18
TEPEBASY - İSTANBUL (TURKEY)
TEL. 0090-212-2456767
FAX. 0090-212-2516133

URUGWAJ

ALFA CLUB

EDIL HUGO PRATTO 2325 - MONTEVIDEO

USA

ALFA ROMEO OWNERS OF SOUTHERN CALIFORNIA

P.O. Box 3621
NORTHBRIDGE CA 91394

TEL. 818-7600189

FAX 818-7668569

ALFA ROMEO OWNERS CLUB NATIONAL OFFICE

2468 GUM TREE LANE
FALLBROOK - CAL. 92028

ORANGE COUNTY CHAPTER

19701 PHOENIX LANE
HUNTINGTON BEACH - CAL. 92028

AROC OF CENTRAL CALIFORNIA

1128 PALOMINO ROAD
SANTA BARBARA - CA 93108
TEL. 805-6825744

AROC OF NO. CALIFORNIA

1116 18TH STREET
SACRAMENTO - CAL. 95814

ALFA CLUB OF COLORADO

4255 S. OLIVE ST.
DENVER - COLORADO 80237

FLORIDA FIRST COAST

ALFA ROMEO CLUB

65 SEASIDE CAPERS DR.
ST. AUGUSTINE - FLORIDA 32084

CENTRAL FLORIDA CHAPTER

1741 MOHAWK TRAIL
MAITLAND - FLORIDA 32751

ALFA ROMEO CLUB OF CENTRAL FLORIDA

3012 ARDSLEY DR.
ORLANDO - FLORIDA 32804
TEL. 407-423-3998 FAX. 407-296-8774

ALFA ROMEO CLUB OF SOUTH FLORIDA

Box 1317 - LAKE WORTH - FLORIDA 33460

FLORIDA ALFA CLUB

1410 PINEAPPLE LANE
CLEARWATER - FLORIDA 34619

ALFA ROMEO OWNERS CLUB OF ATLANTA

2203 RIVER WOODS WAY (TOM NORMAN)
WOODSTOCK - GA 30188-5913 USA

TEL. 770-924-6674

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

CHICAGO CHAPTER

631 RAVINE AVENUE

LAKE BLUFF - ILLINOIS 60044

IL SUPER REGISTER

501 IRVING AVENUE

HILLSIDE - ILLINOIS 60162

KENTUCKY ALFA ROMEO SOCIETY

Box 115 - EASTWOOD - KENTUCKY 40018

NORTH AMERICAN JUNIOR

ZAGATO REGISTER

8191 - BRETON CIRCLE

FORT MEYERS, FLORIDA 33912 - 4652

TEL./FAX 941-768-9384

E-MAIL: FERNANDO.DI@CWIX.COM

WEST MICHIGAN ALFA OWNERS

20065 N. SHORE DR.

SPRING LAKE - MICHIGAN 49456

AROC ST. LOUIS

5, BARLEYSTONE CT.

ST. CHARLES - MISSOURI 63303

STRADA FANTASMA

401 E. 59TH ST.

KANSAS CITY MO 64110

NEBRASKA/IOWA AROC

9211 AMESS AVE.

OMAHA, NEBRASKA 68134

AROC OF SOUTHERN NEW JERSEY

319 EAST ALLENS LN.

PHILADELPHIA PA

NEW MEXICO CHAPTER

50 BARRANCA ROAD

LOS ALAMOS - NEW MEXICO 87544

LONG ISLAND AROC

295 PARK AVENUE

MANHASSET - N.Y. 11030

THE GTZ REGISTER

C/O GEORGE CARL PEZOLD

HUNTINGTON - N.Y. 11744

120 MAIN STREET

HUNTINGTON - N.Y. 11743

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

NEW YORK AROC

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

GTV 2000 REGISTER USA

ALEXANDER GOURAS

200 E. 58TH ST. APT. 9H

NEW YORK, N.Y. 10022-2034

FAX (212) 826-0642

E-MAIL: AMGALFA@AOL.COM

ALFA BUFFS

114 MISTY LANE

EAST AMHERST - NEW YORK 14051

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

E-MAIL: JDMANN@ACSU.BUFFALO.EDU

NORTH AMERICAN AROC

6308 LAKEWAY DRIVE

RALEIGH - N.C. 27612

MID ATLANTIC AROC

4003 CHAPEL HILL ROAD

DUTHAM - N.C. 27707

BUCKEYE AROC

281 E. HIGH STREET

OSTRANDER - OHIO 43061

NORTHEASTERN

OHIO CHAPTER

15001 SCHREIBER ROAD

CLEVELAND - OHIO 44137

OHIO VALLEY ALFA ROMEO

OWNERS CLUB

705 MAPLE RIDGE DRIVE

NILFORD - OHIO 45060

AROC OF OKLAHOMA

1933 S. BOSTON, STUDIO C

TULSA - OKLAHOMA 74119

ALFA ROMEO OWNERS OREGON

5115 SW RICHENBERG CT.

PORTLAND - OREGON 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

ALFA ROMEO RACING CLUB BITONTO

VIA GIUSEPPE LAUDISI 10

70032 BITONTO (BA) - TEL. 080-9511129

CLUB ALFA ROMEO GT BERTONE

VIALE DELLE TERME 19

98050 TERME VIGILATORE (ME)

TEL. 090-9781750

REGISTRO ALFA 90°

VIA POSTALE 150

44033 BERRA (FE)

ALFA 6-REGISTRO

INTERNAZIONALE PROGETTO 119

VIA V.MONTI 51 - 20123 MILANO

FAX 02/48196299

ALFA CHALLENGE TEAM-VERONA

SEDE CENTRALE

PIZZA ZARA 9 - 37135 VERONA

FAX 045/6020147

Perła w kolekcji

Tak określa Alfę Giulia TI jej właściciel, mający w swych zbiorach ponad trzydzieści starych pojazdów.

Na ten samochód Piotr Kaczorowski z Łodzi polował od lat. Będąc kolekcjonerem starych pojazdów wiedział bowiem, jaką rolę w dziejach motoryzacji odegrała Alfa Romeo Giulia TI. Dlatego, gdy w 1996 r. zobaczył ogłoszenie, że auto jest do sprzedania we Wrocławiu, pojechał tam bez wahania i stał się posiadaczem Giulii 1600 z 1967 r., którą uważa za perłę w swym zbiorze.

Kolekcja łódzkiego zbieracza liczy ponad 30 aut różnych marek, wyprodukowanych w latach 50. i 60.

Kupiony we Wrocławiu pojazd wymagał niewielkiego remontu nadwozia. Aby zapobiec jego rdzewieniu, zdecydowano się na regene-

rację całego samochodu. Silnik nie potrzebował poważniejszych napraw, gdyż Alfa miała zaledwie 50 tys. km przebiegu i poza niewielkim wyciekami oleju nic się z nim złego nie działo. Wymieniono więc jedynie niektóre uszczelki. Podobnie w skrzyni biegów. Trzeba było jednak poprawić układ hamulcowy, a przede wszystkim odrzewić i pomalować całe nadwozie.

– Alfę zawsze mi się bardzo podobały – mówi właściciel Giulii 1600 TI. Ta urzekła mnie linią nadwozia. Ponadto ma kilka nowatorskich rozwiązań technicznych, np. 2 wałki rozrządu w głowicy silnika. Teraz chętnie odbywam nią przejażdżki. Lubię słuchać pięknego odgłosu pracy jej silnika.

Pierwszym użytkownikiem Alfę Romeo 1600 TI był prof. Janusz Groszkowski. Ten wielki polski uczyony mógł sobie na takie auto pozwolić. Sprzedawano je bowiem na przydziały nielicznym obywatelom, szczególnie zasłużonym dla kraju. Alfę kupowali chętnie ludzie z branży rozrywkowej. Mieli je np. piosenkarz Jarema Stępowski i satyryk Jerzy Ofierski.



Swoją sylwetką Giulia zwracała na siebie uwagę. Jej współczynnik oporu powietrza Cx wynosił zaledwie 0,35. Również silnik Giulii był uważany za jeden z najlepszych na świecie. Rozpędzała auto do 100 km/h w ok. 15 sekund, pozwalała mu osiągać prędkość 160 km/h.

Po profesorze Groszkowskim Alfa trafiła do wrocławskiego kolekcjonera, od którego kupił ją pasjonat z Łodzi. Dla obecnego właściciela auto jest bezcenne. Wartości emocjonalnych z nim związanych nie da się przeliczyć na pieniądze. ❀

tekst i zdjęcia: Ryszard M. Perczak

***Jesień w EFL
obrodziła w rabaty***



**Alfa Romeo 156 SW
już od 960 zł miesięcznie***

Europejski
Fundusz
Leasingowy

doświadczenie i kapitał

Odrznięto w gospodarce - zwiększa się popyt na samochody. EFL oferuje samochód marki Alfa Romeo 156 SW 1.6 TS Progression w cenie już od 960 zł miesięcznie*. Formalności leasingowe są niemal tak proste, jak codzienne zakupy. Do samochodów dodajemy kompletny program ubezpieczeń.



*Umowa 60 miesięcy, czynsz inicjalny 30%,
leasing denominowany w EUR.

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

Jet set

www.alfaromeo.com.pl



Alfa 166.



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



Quadrifoglio