

Informacje o produktach Nokia
tel. (022) 654 76 86
fax (022) 654 45 36
www.nokia.com.pl/modnanokia



Odważna linia

Wyobraź sobie telefon spontaniczny
tak jak Ty. Intrygująca, składana
obudowa i elegancki, wymienny futerał
pozwalają zmieniać jego wygląd
w każdej chwili i w dowolny sposób.
Z ośniewającym telefonem Nokia 7270
wyrzedzasz i kreujesz najnowsze
trendy.



NOKIA
7270

NOKIA
CONNECTING PEOPLE



Numer 14 • Rok 3 • Grudzień 2004 • Kwartalnik

**ZNÓW Z NAPĘDEM
NA CZTERY KOŁA**

OSCYPKI W TURYNIE

SALONOWE ŻYCIE ALFY





3F STUDIO Sp. z o.o.
ul. Limanowskiego 11M
02-943 Warszawa
tel.: 651 74 50
tel./fax: 651 56 44
www.3fstudio.com.pl



Szanowni Państwo

Z radością mogę napisać, że powrót il Quadrifoglio spotkał się z bardzo serdecznym przyjęciem wśród naszych Czytelników. Bardzo dziękuję za wszystkie życzliwe słowa i uwagi, które pomogą nam redagować magazyn miłośników Alfa Romeo. Mijający rok był dla naszej marki bardzo ważny. Odnowiona została w całości gama samochodów Alfa Romeo – auta stały się jeszcze piękniejsze i nowocześniejsze, a modelem Crosswagon Q4 marka Alfa Romeo wraca do segmentu pojazdów z napędem na cztery koła. Wiele dzieje się również na polskim rynku – bardzo trudnym po wejściu

do Unii Europejskiej. Wszystkie firmy samochodowe muszą teraz walczyć o utrzymanie swojej pozycji. Alfa Romeo w Polsce radzi sobie dobrze z trudnościami, wierząc w przywiązanie do marki osób ceniących piękne i nowoczesne auta, a nasi klienci utwierdzają nas w tym poprzez zakupy. Bardzo cieszy nas, że przychylność Państwa zdobył elegancki model GT – sportowe coupé, które właśnie otrzymało kolejną nagrodę najpiękniejszego samochodu w konkursie „L'Automobile più Bella del Mondo”. To dobra prognoza na 2005 rok.

Już w lutym czekają nas premiery nowych modeli samochodów. Na rynku pojawiają się Alfa Crosswagon i Alfa 156

SW Q4 z napędem na cztery koła. Inną nowością jest zmiana wystroju salonów Alfa Romeo. Będą miały jednolity, charakterystyczny dla marki wygląd zewnętrzny, a wnętrza otrzymają barwy czerwieni i srebrzystej szarości. Pierwszy taki salon Alfę Romeo został już otwarty w Gdańsku. Zapraszamy!

Przed nami więc wiele zadań.

Wierzę, że 2005 rok pozwoli je w pełni zrealizować.

W imieniu redakcji il Quadrifoglio oraz całego zespołu Alfę Romeo najserdeczniej życzę Państwu wszelkiej pomyślności i sukcesów w Nowym Roku.

*Redaktor Naczelna
Lucyna Bogusz*

il Quadrifoglio nr 14, rok 3
grudzień 2004

Redaktor Naczelna
Lucyna Bogusz

Zastępca Redaktora Naczelnego
Paweł Bieńkowski

Konsultacja Fiat Auto Poland
Rafał Grzanecki

Zespół redakcyjny
Anna Borsukiewicz
Filippo Gallino
Jerzy Kozierkiewicz
Mirosława Malich

Konsultacja redakcyjna
Francesco Novo
Satiz srl Turyn

Konsultacja graficzna makiety
Jerzy Woszczyński

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

Studio DTP
Satiz Poland

Reklama
Paweł Bieńkowski
Communication Manager Alfa Romeo
Fiat Auto Poland
Ul. Szturmowa 2
Warszawa, 02-678
pawel.bienkowski@alfaromeo.com

Wydawca
Satiz Poland
ul. 11 Listopada 60/62
43-300 Bielsko-Biała
tel 0 [33] 813 27 61
fax 0 [33] 813 41 76
www.satiz.pl
satizpolska@fiat.com

Druk
Dimograf
ul. Legionów 83
43-300 Bielsko-Biała

Oddano do druku w dniu 23 grudnia 2004 r.
Nakład 10 000 egz.



ROBERT MAKŁOWICZ — MIŁOŚĆ DO KUCHNI I ALFY

STRONA 18

04 WYDARZENIA

06 MOTOR SHOW

Alfa na salonach

W Paryżu i Bolonii Alfa Romeo przedstawiła swe najnowsze modele

12 TECHNIKA

Tajemnice Alfę Crosswagon

Alfa Romeo wraca do napędu 4x4

18 ROZMOWA

Gotuję bez kompromisów

Robert Makłowicz opowiada o swoich fascynacjach

22 NA ŚWIECIE

Kulinarna wieża Babel

Salon Smaku w Turynie

30 MODA

Alfa Romeo na wybiegu w Mediolanie

Wraz z wiosennymi kreacjami prezentowały się nowe Alfę

34 HISTORIA

Czarująca pięćdziesięciolatka

Giulietta – włoska „narzeczona”

38 SPORT

Gorący sezon Alfę Romeo

Autodelta Squadra Corse zapowiada rewanż

42 AKCESORIA

Gadżety dla Alfistów

46 KLUBY

Pamiętali o Giulietcie

Dealerzy Alfa Romeo w Polsce



NAJPIĘKNIEJSZY SAMOCHÓD ŚWIATA

W dwunastej edycji konkursu „Najpiękniejszy Samochód Świata” Alfa Romeo GT zajęła pierwsze miejsce w kategorii coupé i coupé-cabriolet. Międzynarodowa komisja złożona z krytyków sztuki, architektów i artystów doceniła Alfę za „potwierdzenie czystej włoskiej linii sportowego coupé, które zaspokaja przyjemność jazdy poprzez swoją łagodną i zniewalającą formę”. Ceremonia wręczenia nagród najpiękniejszym samochodom świata odbędzie się w marcu 2005 r. w Mediolanie. Alfa GT wzbudza zachwyt również we Francji: została ona nagrodzona przez czytelników prestiżowego pisma „l'Automobile Magazine” tytułem „Trophées du Design”. Alfa GT pokonała Mercedesa CLS i Citroëna C4.

ALFY Z WIELOLETNIA GWARANCJĄ

Fiat Auto Poland SA wprowadza w 2005 roku ofertę przedłużonej gwarancji na fabrycznie nowe, kupowane u dealerów samochody Alfa Romeo. Nabywając dowolny model Alfę, klienci mogą w ramach promocji alternatywnej zdecydować się na program o nazwie „Alfa Top Care”, umożliwiający przedłużenie gwarancji na auto do 5 lat eksploatacji lub przebiegu 100 000 kilometrów. Przedłużona gwarancja „Alfa Top Care” jest przypisana do samochodu, co niewątpliwie zwiększa jego wartość podczas odsprzedaży. Program „Alfa Top Care”, wprowadzony najpierw we Włoszech, został rozszerzony na inne kraje europejskie i obecnie obowiązuje w całej sieci sprzedaży Alfę Romeo na naszym kontynencie. Stanowi więc dla właścicieli Alfę dodatkową ochronę podczas podróży zagranicznych.

Alfa Top Care.
Nawet 5 lat gwarancji.

Alfa Top Care to nowa formula opłacalności przez całą historię marki.
*Wzrost wartości gwarancji
do 5 lat lub 100 000 km.
*Gwarancja na 5 lat.
*Ochrona w przypadku awarii silnika.

Gwarancja komfortu



Serwis Alfa Romeo

SCUDERIA Z PORTELLO ZDOBYWA TYTUŁ MISTRZÓW EUROPY

Marco Cajani i Marco Rossi prowadzący Alfę Romeo Giulietta Ti 1300 zdobyli na torze w Spa Francorchamp mistrzowski tytuł w klasie TC2 dell'Historic European Challenge. Uczcili w ten sposób 50 urodziny tego sławnego modelu Alfę. Uzupełnieniem sukcesu mediolańskiego klubu na belgijskim torze było kolejne miejsce na podium Luigiego i Renato Ambrosich. Scuderia z Portello ufundowała specjalną nagrodę imienia Bruno Boniniego, upamiętniającą słynnego kierowcę, tragicznie zmarłego przed dziesięcioma laty właśnie na torze w Spa. Wręczono ją niemieckiemu zawodnikowi Alexowi Furiani, kierowcy Giulii GTA.



KARL-HEINZ KALBFELL NOWYM SZEFE M BRAND & COMMERCIAL ALFA ROMEO

Od 1 stycznia 2005 roku Karl-Heinz Kalbfell obejmie stanowisko szefa Brand & Commercial Alfa Romeo. Jego zwierzchnikiem będzie CEO Herbert Demel. Przed przejściem do Fiata Auto Kalbfell był Dyrektorem Generalnym Rolls-Royce. Karl-Heinz Kalbfell urodził się w Niemczech 29 grudnia 1949 roku. Jest inżynierem zarządzania, absolwentem marketingu i technologii procesów przemysłowych Uniwersytetu FH Druck w Stuttgarcie. Od 1975 do 1977 r. odpowiadał za reklamę i wizerunek niemieckiego producenta przyczep kempingowych Eriba/Hymer. Następnie pracował w BMW AG, gdzie w 2001 r. został Senior Vice President Group Marketing. Był też szefem BMW Motorsport, odpowiadał za strategię wyrobu marek Grupy BMW, a również za Projekt Rolls-Royce.

NARODZINY ALFA ROMEO SKI RACING TEAM

Wraz z włoską drużyną narciarstwa alpejskiego w Narciarskich Mistrzostwach Świata oraz w olimpiadzie zimowej bierze udział Alfa Romeo. Firma postanowiła wkroczyć w świat narciarstwa, tworząc Alfa Romeo Ski Racing Team. Należy do niego ośmioro sportowców i trójka trenerów. Zespół żeński tworzą Isolde Kostner, Karen Putzer, Daniela Ceccarelli i Manuela Moelgg, zaś męski Kristian Ghedina, Giorgio Rocca, Massimiliano Bladone i Manfred Moelgg. Trenerami są Gustav Thoeni, Flavio Roda i Tino Pietrogiovanna. Alfa Romeo, która jest sponsorem zimowej olimpiady w 2006 r., wspiera swój zespół. Każdy z jego członków jeździ też Alfą Romeo Crosswagon Q4.



PRACOWITY SEZON CENTRUM HISTORYCZNEGO ALFY ROMEO

Centrum Historyczne Alfę Romeo, strzegące tradycji marki i propagujące ją na świecie, prowadzi archiwum, organizuje wystawy, wspiera tysiące kolekcjonerów, członków ponad 300 klubów Alfę Romeo na wszystkich kontynentach. W 2004 r. samochody Alfa Romeo reprezentujące Centrum Historyczne wzięły udział w 12 zawodach sportowych o znaczeniu międzynarodowym. Centrum zaangażowało się w obchody 50 urodzin modelu Giulietta, organizując m.in. zjazdy zabytkowych Alfę na torze w Balocco. W pracach tych uczestniczy mieszczące się w Arese Muzeum Historyczne Alfę Romeo, w którym znajduje się ponad 100 samochodów tej marki. Jego archiwum, dysponujące ponad 1500 zdjęć, 140 publikacji technicznych, filmów, projektów udziela miłośnikom Alfę pisemnych odpowiedzi na pytania związane z historią marki.



ALFA NA SALONACH

ANNA BORSUKIEWICZ



Alfa Romeo przedstawiła swe najnowsze i najpiękniejsze modele najpierw na salonie samochodowym w Paryżu, a w grudniu na 29. Motor Show w Bolonii.

Salony samochodowe to dla producentów pojazdów najlepsza okazja do zaprezentowania nowości i przedstawienia ich międzynarodowej publiczności. Pozwalają zaznajomić się z bliska z najnowszymi modelami aut oraz poznać zamierzenia ich projektantów na najbliższe lata, wyznaczają kierunki rozwoju przemysłu samochodowego. Tegoroczne ekspozycje, a zwłaszcza paryski Mondial de l'Automobile, specjaliści uznali za zapowiedź koniunktury na europejskich rynkach motoryzacyjnych. Świadectwem tego były liczne premiery. W Paryżu debiutowało ponad 50 modeli aut, w tym wiele przeznaczonych dla klientów wymagającej, poszukującej samochodów szybkich, o sportowych walorach, a jednocześnie luksusowych, wyróżniających się eleganckimi sylwetkami i perfekcyjnym wykończeniem każdego szczegółu. Takim właśnie samochodem jest nowa Alfa 147, która swój światowy debiut miała podczas paryskiego salonu.

PARYSKA PREMIERA

Stoiska Alfę Romeo w Paryżu i Bolonii, zaaranżowane zgodnie z hasłem „Piękno to tylko początek”, przyciągały swą scenografią w kolorach czerwieni i metalicznie połyskującej szarości, kojarzących się ze sportowym stylem i wyrafinowaną technologią słynnych włoskich samochodów. Uwydatniały piękno prezentowanych modeli oraz ich nowatorskie rozwiązania.

Królowała w nich oczywiście nowa Alfa 147. Kontynuatorka i spadkobierczyni modelu, który odniósł ogromny sukces, zarówno zdobywając tytuł Samochodu Roku 2001 jak i zyskując tysiące nabywców, zaprezentowała się w nowej, jeszcze atrakcyjniejszej szacie. W Bolonii przedstawiono cztery egzemplarze nowej Alfę 147 – trzy z potężnymi silnikami 1.9 JTD 16v M-Jet o mocy 150 KM i jeden z silnikiem 1.9 JTD o mocy 115 KM. Zamontowane pod maskami nowej Alfę gwarantują emocjonujące, prawdziwie sportowe wrażenia podczas jazdy. Przyczyniają się do tego również nowa, zrobotyzowana skrzynia biegów oraz nowe zawieszenie samochodu o nazwie Comfort. Twórcy nowej Alfę zadbali też o maksymalne bezpieczeństwo podróżowania, wyposażając auto w najnowocześniejsze systemy



elektroniczne oraz zestaw poduszek i kurtyn powietrznych. Nie zapomnieli przy tym, że klienci zainteresowani tym samochodem cenią również wyrafinowany styl i elegancję auta. To dla nich przewidziano wersję Exclusive. Zaprezentowane w Bolonii Alfę tej wersji, z pięknymi alufelgami, skórzanym wykończeniem wnętrza i instalacją hi-fi firmy Bose mogły oczarować najbardziej kapryśnych koneserów.

NA KAŻDĄ DROGĘ

Zupełnie innych, choć równie wymagających miłośników samochodów przyciągał do stoisk Alfę Romeo w Paryżu i Bolonii pełen temperamentu model Crosswagon Q4, którym marka wraca do świata samochodów z napędem na cztery koła. Ten rodzaj pojazdów staje się coraz bardziej modny wśród klientów preferujących czynny tryb życia, pragnących podróżować nie tylko

po asfaltowych drogach, lecz również poszukiwać mocnych wrażeń w trudnych terenowych warunkach. Do skonstruowania współczesnego pojazdu na wszystkie drogi firma przygotowywała się przez kilka lat, ale efekt tych prac jest imponujący. Alfa Crosswagon Q4 z podwyższonym nadwoziem o stylistyce samochodów „all roads”, ze stałym napędem 4x4, trzema mechanizmami różnicowymi i nierównomiernym rozdziałem momentu napędowego, wyposażona w znakomity silnik 1.9 JTD 16v M-Jet o mocy 150 KM zachowuje się dynamicznie na szosie, a zarazem skutecznie pokonuje przeszkody, nawet po zapadnięciu się kół w śniegu lub błocie. Na Motor Show w Bolonii zaprezentowano Crosswagon w specjalnej wersji Racing, która będzie towarzyszyła włoskiej drużynie narciarzy alpejskich na zawodach Pucharu Świata, Mistrzostwach Świata w Narciarstwie oraz Olimpiadzie Zimowej.

Zawodnicy mają również uczestniczyć w kampaniach reklamujących ten wszechstronny samochód o prawdziwie sportowym sercu. A przecież właśnie ono – słynne cuore sportivo – to część legendy Alfę Romeo.

SPORTOWE SERCE

Mało która marka tak mocno kojarzy się ze sportem jak właśnie Alfa Romeo. Sukcesy na rajdowych trasach i torach, dawne oraz współczesne, znane są wszystkim jej miłośnikom. To oni tłoczyli się w części stoiska Alfa Romeo Racing wokół plazmowych ekranów zainstalowanych w Bolonii, gdzie pokazywano filmy z wyścigów i jeszcze raz przeżywali sukcesy swych faworytów. Mogli też wypróbować swoje umiejętności prowadzenia samochodów i zmierzyć się w zawodach z Alfa 156 ETTC. Oczywiście nie w rzeczywistości, lecz na symulatorze jazdy,

W GORĄCEJ ATMOSFERZE

Motor Show w Bolonii to prawdziwe party. Organizatorzy włożyli wiele pracy, by podczas jednego tygodnia na początku grudnia producenci samochodów i motocykli mogli zaprezentować 106 prapremier, z czego 77 dotyczyło czterech, a 29 dwóch kółek. Jednak nie premiery – atrakcje wszystkich salonów motoryzacyjnych – były w Bolonii najważniejsze. Imprezę wyróżniała gorąca atmosfera święta, towarzysząca spotkaniu 462 wystawców z 18 krajów z publicznością rozmiłowaną w pięknych pojazdach. W tym roku boloński salon odwiedziło blisko 2 miliony gości. Tłumnie było więc w 16 pawilonach wystawowych o powierzchni 140 tys. m².



Olbrzymim zainteresowaniem cieszyły się imprezy towarzyszące, takie jak wyścigi na torze położonym koło terenów wystawowych. Przez cały czas publiczność zajmowała 55 tysięcy miejsc na trybunach i parterze, dopingując swoich ulubieńców. Podczas Motor Show 2004 rozegrano 23 wyścigi samochodowe i 3 motocyklowe, w których uczestniczyło łącznie 226 kierowców.

ale wrażenia i tak były niezapomniane. Po przejściu kwalifikacji wstępnych, które podczas komputerowych testów pokazywały szybkość odruchów kandydata, zaczynały się zawody. Choć ich uczestnik zamiast widoku przez samochodową szybę obserwował obraz z monitora, to siedząc za kierownicą miał odczucie uczestnictwa w prawdziwych wyścigach i pokonywania rzeczywistych niebezpieczeństw. Próby zorganizowało sponsorowane przez Alfę Romeo Międzynarodowe Centrum Bezpiecznej Jazdy, którego szefem jest sam Andrea De Adamich, jeden z najsłynniejszych kierowców sportowych, podwójny mistrz Europy w Klasie Turystycznej z 1966 i 1967 roku.

SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ

Do tego zawsze składają prezentowane podczas salonów samochody koncepcyjne, wytyczające kierunki rozwoju przyszłych pojazdów, kształtujące ich linie, będące „polem doświadczalnym” dla nowych technologii. W paryskiej i bolońskiej ekspozycji Alfę Romeo takim autem było prototypowe coupé 8C Competizione zaprojektowane i wykonane w Centrum Stylu tej firmy.

Opływowe w kształcie nadwozie tego dwuosobowego, 4,2-metrowego samochodu skonstruowano z konglomeratów włókna węglowego oraz żywicy epoksydowej, zgodnie z technologią powszechnie stosowaną w bolidach Formuły 1 oraz w przemyśle lotniczym.



Z takich samych materiałów wykonuje się obecnie naddźwiękowe myśliwce Eurofighter Typhoon i F35 Joint Strike Fighter. Jednocześnie – na tym zresztą polega filozofia Alfę Romeo i sztuka jej projektantów – w futurystycznym Competizione zawarto wiele odniesień do historii marki. Wskazuje na to już nazwa pojazdu. „Competizione” (czyli współzawodnictwo) jest hołdem dla sportowego coupé 6C 2500 Competizione, który w 1950 roku na sławnym rajdzie Mille Miglia prowadził zespół Fangio – Zanardi. 8C to nawiązanie do słynnych ośmiocylindrowych wyścigowych Alf z lat trzydziestych, zwyciężających na wszystkich torach Europy. Współczesna Alfa 8C Competizione ma również ośmiocylindrowy silnik o pojemności 4,2 litra. Jego maksymalna moc wynosi 400 KM, zaś moment obrotowy ponad 45 kilogramometrów. Wystarczy mu 4,5 sekundy, by osiągnąć od startu prędkość 100 km/h. Ciągłość tradycji, czerpanie z niej, to charakterystyczna i bardzo ważna cecha Alfa Romeo. W firmie pamięta się o modelach, które przyczyniły się do sławy i legendy marki. Takim właśnie samochodem była Giulietta, która zadebiutowała przed pięćdziesięciu laty, zdecydowała o rozwoju Alfę Romeo, a dla Włochów stała się tak bliska, że nazywali ją „swoją narzeczoną”.

TAJEMNICE SILNIKÓW

Alfy Romeo zawsze słynęły ze wspaniałych silników. To one zapewniały samochodom z czterolistną koniczynką sukcesy sportowe, a ich twórcy, tacy jak Giuseppe Merosi czy Vittorio Jano są najsłynniejszymi postaciami w dziejach firmy. Również współczesne jednostki napędowe mogą się pochlubić nowatorskimi rozwiązaniami.



Dlatego ważną część paryskiej i bolońskiej ekspozycji Alfę Romeo stanowiły działy silnikowe. W szklanych kapsułach-witrynach zaprezentowano w Bolonii nowy, wysokoprężny silnik 1.9 JTD 16v M-Jet o mocy 150 KM, reprezentujący najnowszą generację zespołów napędowych „Common Rail”, wielozaworowych JTD, oczywiście z technologią Multijet. Drugą z gablot zajął silnik uważany za chlubę inżynierii samochodowej – potężna, 24-zaworowa jednostka napędowa 3.2V6, montowana w modelach Alfa 147, 156 i Sportwagon z rodziny GTA, Alfa GTV, Spider oraz nowej Alfie GT. Takie prezentacje technicznych rozwiązań, ukrytych zwykle pod maskami pojazdów, pozwalają przybliżyć publiczności awangardowe technologie stosowane przez markę Alfa Romeo.



Opowiada o nich Oscar De Vita,
projektant napędu na cztery koła,
przeznaczonego dla tego właśnie modelu Alfego Romeo.

GIANCARLO RIOLFO

TAJEMNICE ALFY CROSSWAGON

Nowym modelem Crosswagon Q4 marka Alfa Romeo wraca do segmentu pojazdów z napędem na cztery koła. Najbardziej interesującym elementem tego modelu jest jego nowatorski zintegrowany układ napędowy.

Układ ten, o specjalnej konstrukcji gwarantującej maksymalne osiągi nawet w najostrejszych warunkach klimatycznych, opiera się na zintegrowanym napędzie złożonym z trzech mechanizmów różnicowych, z których jeden, środkowy, unieruchamia się mechanicznie (Torsen C), umożliwiając optymalne rozłożenie zmiennego momentu obrotowego na cztery koła oraz bardziej efektywne wykorzystanie momentu napędowego. Podczas przyspieszenia, w chwili podsterowności układ kieruje ponad 80% momentu na koła tylne, przez co przednie zachowują lepszą przyczepność boczną do nawierzchni. Z kolei w sytuacji nadsterowności układ przekazuje na koła tylne tylko 40% momentu, zwiększając tym samym ich przyczepność. Alfa Crosswagon, wyposażona w potężny silnik turbodiesel 1.9 JTD 16V Multijet o mocy 150 KM wraz z sześciobiegową skrzynią, w pełni realizuje powierzone jej zadanie – samochodu sportowego, dynamicznie zachowującego się na trasie oraz

zwinnie i sprawnie poruszającego się auta terenowego.

Chcąc zapoznać czytelników z historią powstania auta i pracami nad jego projektem, poprosiliśmy o pomoc specjalistę najlepiej znającego Crosswagon Q4. Inżynier mechanik Oscar De Vita jest liderem grupy, która pracowała nad modelem, a także ekspertem systemów napędu, zajmującym się projektem napędu na cztery koła przeznaczonego dla tego samochodu.

– Już od 2000 roku sprawdzaliśmy różne systemy napędu na cztery koła, by zdecydować, który z nich jednocześnie zapewnia osiągnięcie doskonałej przyczepności na różnych nawierzchniach i dynamiczne zachowanie, zgodne z tradycją Alfego Romeo – opowiada. – W ośrodku prób w Arjeplog, sto kilometrów od arktycznego Koła Polarnego, przetestowaliśmy m.in. BMW, Subaru, Audi, Mitsubishi, Volvo. Ogólnie mówiąc, używane w nich systemy polegały na dwóch rozwiązaniach. Pierwsze – na zastosowaniu napędzanych dwóch kół przednich, ze sprzęgłem hydraulicznym sterowanym elektronicznie, zdolnym do przeniesienia momentu na oś tylną w razie utraty przyczepności przez przednią. Drugie rozwiązanie przewidywało zastosowanie czterech kół napędzanych i mechanizmu różnicowego Torsen.



To urządzenie pozwala na rozdzielenie momentu pomiędzy przednią i tylną oś zgodnie z przełożeniem ustalonym wstępnie. Jednak w czasie jazdy przełożenie to zmienia się automatycznie w zależności od przyczepności kół. Poza tym, zmieniając procent momentu napędowego pomiędzy przednią a tylną osią, mechanizm Torsen koryguje automatycznie nadsterowność i podsterowność.

– Po testach nie mieliśmy wątpliwości – mówi De Vita. – Tylko mechanizm Torsen zapewniał osiągnięcie wyznaczonych celów. Umożliwiał uzyskanie najlepszego zachowania auta zarówno na asfalcie jak i na nawierzchni o niskiej przyczepności: wyboistej, zaśnieżonej czy też oblodzonej. Woleliśmy, aby przewagę miała oś tylna (58% momentu obrotowego w normalnych warunkach), ponieważ chcieliśmy uzyskać zachowanie samochodu zadowalające kierowców, którzy przyspieszając „ścinają” zakręty. Przy wyborze tym kierowano się zarówno przyjemnością prowadzenia, jak i bezpieczeństwem. Powodując natychmiastową zmianę przeniesienia momentu obrotowego pomiędzy dwiema osiami, centralny mechanizm różnicowy pozwala uniknąć nagłej reakcji nadsterowności lub podsterowności również przy przyspieszaniu lub zwalnianiu.

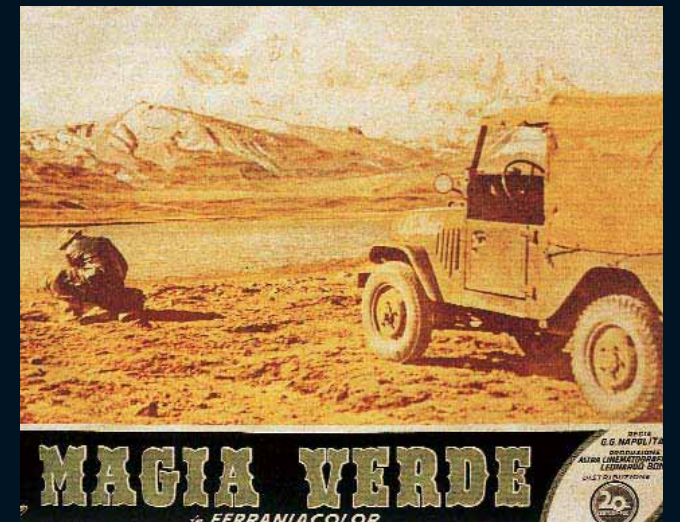
– Zachowanie aut podczas prób Crosswagonów Q4 na śniegu i lodzie potwierdziło, że mieliśmy rację wybierając ten napęd – mówi inż. De Vita. – Aby zacieśnić zakręt nie trzeba było zdejmować nogi z gazu ani pracować kierownicą, lecz należało mocniej nacisnąć pedał przyspieszenia. Nawet po odłączeniu systemu kontroli dynamicznej, by sprowokować nadsterowność, samochód reagował bardzo łagodnie. Do jego opanowania wystarczyło lekko wyrównać koła. Samochód nigdy nie zachowuje się gwałtownie i robi dokładnie to, czego chcemy. Nowy model Alfy Romeo ma jeszcze jeden dodatkowy atut – zdolność jazdy nie tylko po asfalcie. Choć Crosswagon nie jest samochodem terenowym, jego wysokość od podłoża (6,5 centymetra więcej w stosunku do modelu Sportwagon) i integralny napęd pozwalają stawiać czoła wyboistym drogom. W najtrudniejszych sytuacjach interweniuje elektroniczny system antypoślizgowy, którego efekty działania – łącznie z mechanizmem Torsen – pozwalają samochodowi na pokonanie przeszkód nawet po zapadnięciu się kół w śniegu lub błocie. Tak wspaniałe wyniki nie są dziełem przypadku. Zainteresowanie marki Alfa Romeo pojazdami z napędem na 4 koła sięga bowiem połowy lat czterdziestych XX wieku.

SŁYNNE POPRZEDNICZKI

Alfa Crosswagon łącząca elegancję z harmonią kształtów oraz sportowym charakterem ma liczne i słynne poprzedniczki. Wszystko zaczęło się w 1950 roku, kiedy inż. Orazio Satta Puliga, odpowiedzialny za dział projektowania Alfy Romeo, polecił swoim najbliższym współpracownikom Giuseppe Busso i Mario Colucciemu przygotowanie projektu samochodu terenowego. Zadanie było trudne. Mediolańska fabryka nigdy wcześniej nie konstruowała pojazdów z napędem na cztery koła. Konstruktorzy zdecydowali się więc skorzystać z projektu Land Rover 80, będącego w tamtych czasach najnowocześniejszym przejawem myśli technicznej w zakresie małych i zwinnych zwiadowczych wozów bojowych z napędem 4x4. Prace trwały dwa lata. By sprostać rygorystycznym wymogom wojskowym, pojazd z silnikiem Alfa 1900 przechodził wiele trudnych i często widowiskowych testów technicznych. Pokonywał zwirowe nawierzchnie i wertepy na wzgórzu San Siro, wojskowe „ścieżki zdrowia” w Mandello del Lario, jeździł po schodach Bazyliki w Asyżu, a także parku Villa Giulia w Rzymie. Gdy został zaprezentowany w marcu 1952 roku, nazwano go Matta (czyli „wariatka”, po polsku lepsze byłoby określenie „szalona”).

SZALONY WEHIKUŁ CZASU I PRZESTRZENI

Matta stała się bohaterką najbardziej niebezpiecznych eskapad i zadań pozornie nie do wykonania. Największą popularność zdobyła w 1952 roku, kiedy Leonardo Bonzi przejechał nią ponad 7000 kilometrów w wyprawie na Mato Grosso. Na motywach tego rajdu zrealizowano pełnometrażowy film „Magia Verde”, który zdobył nagrody na festiwalach w Berlinie i w Cannes.



W 1953 roku Matta zasłynęła w wyprawie na Biegun Północny, zorganizowanej z okazji 25. rocznicy śmierci Roalda Amundsena. Później, w 1954 r., przysłała kolej na Indonezję. Również z tej wyprawy powstał długometrażowy dokument – „Zagubiony kontynent”, nagrodzony w Berlinie i w Cannes. Film wyświetlano także w Japonii przed rodziną królewską. W 1968 roku Matta startowała w Rajdzie Samochodowym Braterstwa i Pokoju Watykan-Pekin, którego trasa, o łącznej długości 27 000 km, wiodła przez 24 kraje. Podczas mistrzostw pojazdów wojskowych Mille Miglia w 1952 roku Matta zajęła pierwsze miejsce, wyprzedzając o 42 minuty Fiata Campagnole.

Auto w wersji militarnej oznaczono skrótem AR 51, w cywilnej AR 52. Obie miały te same właściwości mechaniczne, lecz różne nadwozia. Karoseria cywilna lepiej odpowiadała zadaniom związanym z rolnictwem, przemysłem oraz rekreacją. Pojazd otrzymał niezawodny silnik o pojemności 1884 cm³ z serii 1900, o mocy 70 KM przy 4400 obr./min. Został wyposażony w czterobiegową skrzynię (3 i 4 bieg były zsynchronizowane), reduktor, napęd na koła tylne lub na wszystkie cztery (tylko przy zredukowanych biegach) i osiągał prędkość maksymalną 105 km/h. Zastosowano w nim opony Pirelli wojskowego typu o nazwie „Artiglio” (czyli „szpon”). W tym samym roku powstał także projekt modelu 160 Gran Premio – bolidu Formuły 1, który jednak nigdy nie doczekał się realizacji. W Alfa Romeo podjęto bowiem strategiczną decyzję, by wszystkie wysiłki skoncentrować na produkcji samochodów seryjnych. Ocalały jednak projekty pojazdów, które zakładały możliwość włączenia przez kierowcę napędu na cztery koła. W muzeum Alfę Romeo w Arese znajduje się też silnik – 12-cylindrowy boxer o pojemności 2483 cm³ i mocy 285 KM.

Po 30 LATACH

Kolejny model Alfę Romeo o zintegrowanym napędzie pojawił się na drogach dopiero po trzydziestu latach. Była to Alfa 33 z silnikiem 1.5 i napędem 4x4, która w 1983 roku uzupełniła gamę modeli z napędem na tylne koła. W samochodzie, wyposażonym w silnik typu boxer o pojemności 1490 cm³, tylny napęd można było dołączyć za pomocą dźwigni znajdującej się wewnątrz kabiny kierowcy, zaś centralny mechanizm różnicowy zapobiegał ewentualnemu ślizganiu się obydwu osi. Podczas następnych lat w gamie 33 sprzedawano różne modele z napędem na cztery koła. Były wśród nich Alfa 1.5 Giardinetta 4x4, a także Alfa 1.5 4x4 ze zwiększonym zakresem mocy z 84 do 95 KM, uzyskanym dzięki zastosowaniu dwóch gaźników z podwójnym korpusem. Następnie opracowano wersję o mocy 105 KM, a w 1988 roku kolejną, z pojemnością cylindrów silnika powiększoną do 1712 cm³ oraz wielopunktowym zasilaniem Bosch LE-Jetronic, które gwarantowało regularny tryb pracy i ograniczało zużycie paliwa. W 1990 roku w modelach 4x4 zmodyfikowano system dołączania napędu na tylne koła, poprzez zastosowanie przycisku i sterowania elektromagnetycznego, współpracującego z ABS-em, który wyłączał się automatycznie w razie nagłego hamowania. Wprowadzono również na rynek model 33 1.3 Sport Wagon 4x4. Był to najmniejszy samochód w całej gamie, z tym samym systemem sterowania, co w modelu 1.7, ale wyposażony także we wspomaganie kierownicy, a później – również w elektronicznie sterowany wtrysk paliwa.



AR 51 Matta



Słynny włoski kolarz Fausto Coppi podczas Tour de France w 1952 roku. Z tyłu Matta z ekipą techniczną.



Wyścigowa Alfa 155



Alfa 164 i Protèo

PROTÈO – PROTOPLASTA ZINTEGROWANEGO NAPĘDU

Podczas genewskiego salonu samochodowego w 1991 roku zaprezentowano Alfę coupè Protèo, fantastyczne auto koncepcyjne oparte na mechanice modelu 164, z silnikiem o mocy 256 KM. Pojazd ten, okrzyknięty królem salonu, miał trwale zintegrowany napęd sterowany elektronicznie. Protèo, uhonorowany także nagrodą Car Design Award 1992, okazał się doskonałym laboratorium rozwiązań dla przyszłych modeli Alfę Romeo.

Rozpoczął się sezon modeli ze stałym napędem na cztery koła, takich jak np. Alfa 33 Permanent 4 oraz w 1992 roku Alfa 155 2.0i turbo 16V cat Q4. Zyskały one popularność dzięki zwycięstwu Nicoli Lariniego w niemieckich mistrzostwach klasy turystycznej DTM w 1993 roku. Alfa 155 V6 TI pokonała w tej rozgrywce takie marki, jak Mercedes, BMW i Opel. Wynik ten przyczynił się do rynkowego sukcesu modelu 155. W tym samym roku premierę miała także Alfa 164 3.0i V6 24 V cat Q4 – z 3-litrowym silnikiem V6 o mocy 231 KM oraz sześciobiegową przekładnią, które czyniły z niej samochód naprawdę wysokiej klasy. Zintegrowany układ napędowy w następnych latach podlegał dalszym udoskonaleniom i rozwojowi, tak by zapewnić kierowcy maksimum przyjemności podczas jazdy. Sercem całego urządzenia stało się centralne sprzęgło wiskotyczne Viscomatic, opracowane i opatentowane przez Alfę Romeo. Teraz, podziwiając fascynujący model Crosswagon, z niecierpliwością czekamy na zapowiadany w 2006 roku model Alfa Romeo SUV, oczywiście ze zintegrowanym napędem na cztery koła.

MODELE ALFA ROMEO Z NAPĘDEM 4x4

- 1952** AR 51 Matta – AR 52 Matta
- 1952** 160 Gran Premio Prototipo
- 1983** Alfa 33 1.5 4x4
- 1984** Alfa 33 1.5 Giardinetta 4x4
- 1985** Alfa 33 1.5 4x4 (zwiększenie mocy z 84 do 95 KM. Dwa gaźniki z podwójnym korpusem)
- 1986** Alfa 33 1.5 4x4 (105 CV)
Alfa 33 1.5 Giardinetta 4x4



- 1988** Alfa 33 1.7 IE SportW. 4x4 QV (zasilanie z wtryskiem elektronicznym)
- 1990** Alfa 33 1.7 IE S. W. 4x4
Alfa 33 1.3 Sport Wagon 4x4
- 1991** Protèo (concept car)
Alfa 33 1.3 IE S. Wagon 4x4
Alfa 33 Permanent 4
- 1992** Alfa 155 2.0i turbo 16V cat Q4
- 1993** Alfa 164 3.0i V6 24 V cat Q4
- 2004** Alfa Crosswagon Q4

GOTUJĘ BEZ KOMPROMISÓW

TERESA BĘTKOWSKA

Kiedy ostatni raz korzystał pan z przepisów włoskiej kuchni?

Na „dzień dobry” zapytałam Roberta Makłowicza, z którym w zimową sobotę, gdy hejnał z Wieży Mariackiej obwieszczał południe, spotkałam się w kawiarni „Europejska” na Rynku. Przed nim kelnerka postawiła na stoliku kawę z bitą śmietanką, przede mną cappuccino.

– Wczoraj – odpowiedział. – *Grałem z przyjaciółmi w brydża i potraktowałem ich ciepłą ciabattą (rodzaj włoskiego chleba) naciętą i skropioną niefiltrowaną oliwą Veneto, posypaną rozmarynem, do tego podałem jeszcze suszone pomidory i ser przywieziony z Italii...*

– **Lubi pan włoską kuchnię?**

Po tym pytaniu zamilkł. Milczenie przeciągało się ponad miarę, w jego oczach zauważyłam jakieś dziwne zakłopotanie...

– *Pani pyta mnie o coś, na co odpowiedź może być tylko jedna: włoską kuchnię cenię najbardziej w Europie!* – Do tego stwierdzenia od razu dorzucił – *Proszę wyraźnie zaznaczyć, że ta moja odpowiedź nie była z panią wcześniej ukartowana, ani też nie została sformułowana specjalnie dla tego pisma, a należy do zupełnie szczerych. Dlatego może dopowiem jeszcze jedno: włoską kuchnię cenię za jej niezwykle zróżnicowanie. Ubolewam, że tego zróżnicowania u nas nie widać, że na polskich stołach brak potraw odzwierciedlających klimat wielu włoskich regionów. Panoszą się jedynie pizza i spaghetti. Spopularyzowane przez włoskich emigrantów w Stanach Zjednoczonych i tam, już przez Amerykanów, upowszechnione jako masowy produkt, w niczym nie przypominają śródziemnomorskich smaków. Ale jak mają przypominać, skoro do rozgotowanego makaronu na ogół dodaje się keczup, zaś pizzę, a raczej gruby kawałek placka, podaje z ananasem?*

Robert Makłowicz to obieżyświat. Jednak do Włoch pojechał pierwszy raz w życiu dopiero na początku lat 90. Pojechał – i od razu zakochał się w tym kraju. Teraz jeździ tam często, nawet bardzo często. Ale jeśli z ręką na sercu ma powiedzieć gdzie najczęściej, to powie: na północ. Pewnie dlatego, że jeśli wczesnym rankiem wsiądzie w Krakowie do Alfę Romeo, to wieczorem jest już w rejonie Wenecji, w Pemoncie albo Lombardii. I już na drugi dzień może w jakimś miasteczku wpaść na chwilkę do kafeterii lub kawiarenki, zamówić aromatyczną kawę czy kieliszek dobrego wina i z wielką frajdą patrzeć na pogodnych z natury tubylców, którzy po pracy spacerują sobie po ulicach lub przesiadują przy kawiarnianym stoliku.

– *Dość emocjonalnie podchodzę do różnych wyborów w życiu.*

To wyznanie ma mnie przekonać, że nie wyrachowanie, lecz uroda aut była ważna przy ich zakupie.

– *Nie po to kupuję samochód, aby ten miał dużo skrytek czy miejsca na zakupy. Kupuję go po to, żeby mi się podobał, gdy patrzę na niego przez okno.*

– **Wszystko wskazuje, że jest pan pracoholikiem!**

Tak pomyślałam i powiedziałam. Reakcją był śmiech. Śmiech, który oznaczał, że bardzo się mylę! Bo z natury Makłowicz jest potwornie (sam użył tego sformułowania!)... włoski. Lubi długo pospać, godzinami mógłby siedzieć nad ciepłym basenem Morza Śródziemnego, choć najchętniej w... Dalmacji. – *I ewentualnie mógłbym jeszcze – dowcipkuje – pieścić pachnący kwiat rozmarynu, doglądać drzewa oliwne i sprawdzać, jak wino w piwnicy bulgocze.*

– **A synowie?**

– *Dla nich zawsze muszę znaleźć czas, to oczywiste – krótka odpowiedź.*

Jeśli ktoś na serio interesuje się kuchnią, musi mieć chęć poznawania świata. Dość emocjonalnie podchodzę do różnych wyborów w życiu. Samochód kupuję po to, żeby mi się podobał, gdy patrzę na niego przez okno.



FOT. J. ZYCH

Z Alfą ...



FOT. A. MAKŁOWICZ

... przed kamerą...

– Chłopcy lubią to, co im pan ugotuje?

Powrót do spraw kuchni wydał mi się istotny, bo co innego przecież przygotować kolację dla kolegów od brydża czy na pokaz w telewizji, a co innego dla własnych dzieci. Zdaniem Makłowicza tak nie jest. Do jakich smaków człowiek przyzwyczai się w dzieciństwie, takim będzie hołdować w dorosłym życiu. Jeżeli Jaś zajada się buraczkami z kotлетem mielonym, to Jan też takie danie będzie sobie najwyżej cenił, a inne smaki wydadzą mu się absurdalne. – *Dlatego w domu gotuję z prawdziwą przyjemnością tylko to, na co mam ochotę. Bo gotuję... bez kompromisów! Jak chłopcom nie podchodzi np. ostre curry hinduskie, to niech zjedzą sobie bułkę z masłem – i tyle. Ale pochwalę się: Mikołaj i Ferdynand daliby się posiekać za ośmiornicę na winie albo za ostrygi...*

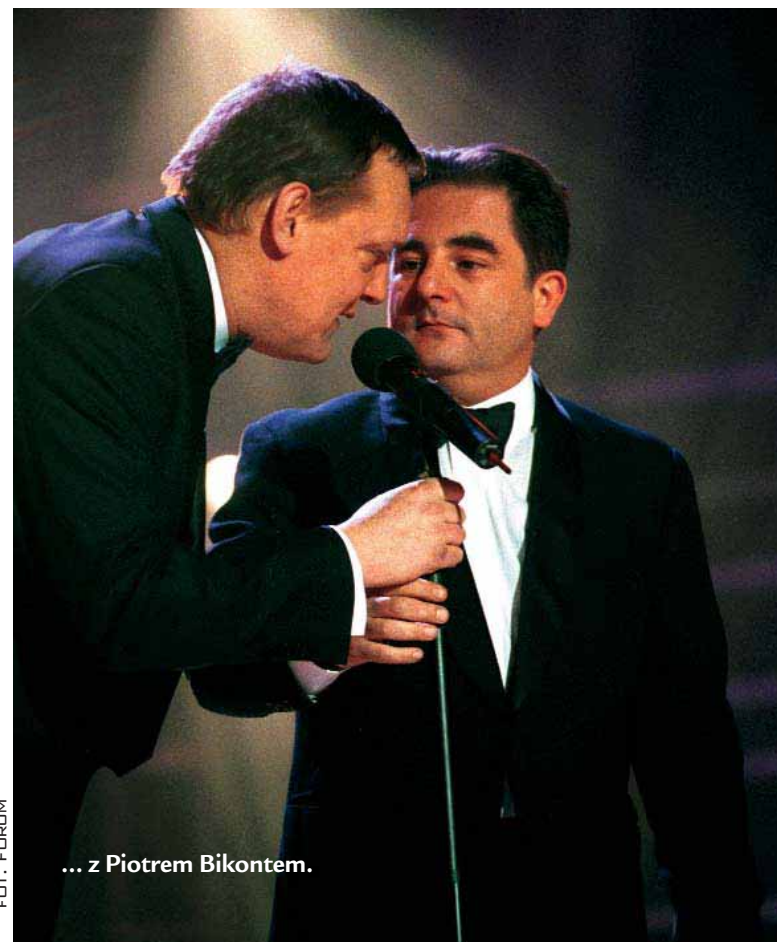
– ...No, no, wysoko pan mierzy – moje wtrącenie.

– Dlaczego? Ośmiornice są tańsze od wieprzowiny. Trzeba tylko uwolnić się od narosłego przez lata bagażu przyzwyczajeń

– odpowiedź Makłowicza wprowadza do rozmowy wątek o naszych kuchennych nawykach.

– *Bryzoł, kotlet schabowy z kapustą – dlaczego do tak ogromnej roli urosły te parweniuszowskie dania? Jakie to symbole polskiej kuchni?!*

Makłowicz kipi, bluzga na szkolnictwo kulinarne. Zwłaszcza



FOT. FORUM

... z Piotrem Bikonem.

na to peerelowskie, które zniszczyło, co w kuchni najcenniejsze – przekazy. – *Przedwojenni adepci zawodu zostali odsunięci od nauczania młodych, brakło łączności pokoleniowej. Zostaliśmy odcięci od przedwojennych tradycji i od przepisów kulinarnych z innych krajów. – Placki po węgiersku? To przecież nie były placki, którymi chlubią się Węgrzy, tylko sprytne oszukiwanie tzw. gramatury mięsa, poprzez dodanie do niego pieczarek.*

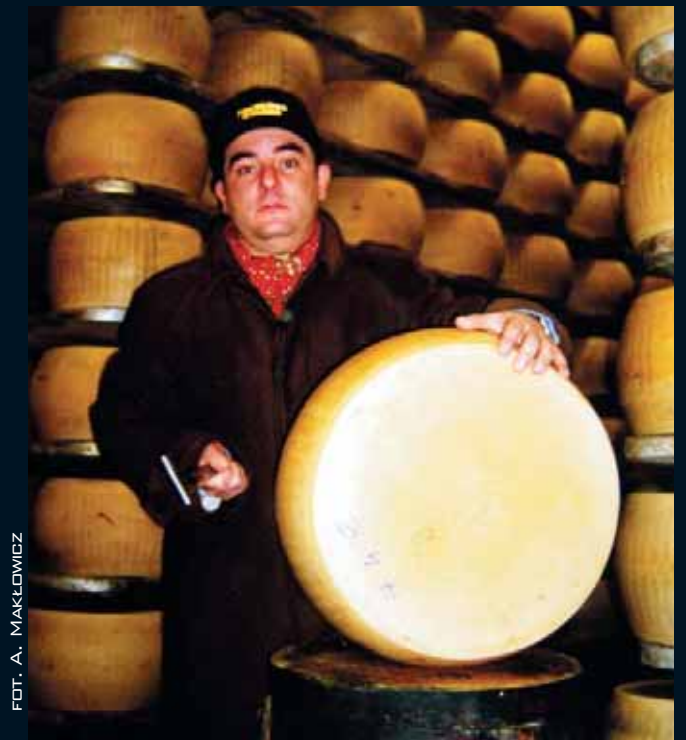
– Pan jest kucharzem z wykształcenia?

– *Z pasji. Już w młodości gotowałem ot, tak – dla siebie. Lubilem też przeglądać książki kucharskie, czytywać się w przepisy... Ojciec był marynarzem, rzadkim gościem w domu, który prowadziła mama z babcią. Nie było w nim bogato, ale i nie biednie. Babcia zawsze celebrowała wszelkie posiłki. Zwracała uwagę na to, by jedzenie było smaczne, ale i ładnie podane – stąd na stole zawsze świeża serwetka, porcelanowa filiżanka na herbatę, koziołek na sztuce. Można więc śmiało powiedzieć, że kuchnię mam we krwi...*

Usłyszałam jeszcze, że to właśnie chęć poznawania kuchni świata pcha Roberta do zwiedzania różnych krajów. – *Jeśli ktoś na serio interesuje się kuchnią, to nie wolno mu nie być tam, gdzie powstaje balsamico de Modena, mozzarella i moc innych produktów – rzucił na pożegnanie.*

KUCHARZ-SAMOUK

Robert Makłowicz – krakowianin, prezentujący kuchnię świata w II Programie TVP, autor i współautor licznych książek kucharskich, miłośnik ładnych (!) samochodów. Napisał pięć książek, jest współautorem siedmiu, od bodaj pięciu lat ma cykl pokazów gotowania w II programie TVP (producent: Ewa Wachowicz, była Miss Polski i rzecznik prasowy w rządzie premiera Pawlaka), z Piotrem Bikonem pisze zabawne teksty-listy do tygodnika „Wprost”.



FOT. A. MAKŁOWICZ

Ma dwóch synów: Mikołaja (13 lat) i Ferdynanda (8). Maturę zdał rok po ogłoszeniu stanu wojennego. Chciał studiować politologię, ale nie mógł się przemóc. Wybrał więc prawo i historię. Studiów nie skończył, bo prawo to był przypadek, a uczenie w szkole czy siedzenie w archiwach też go nie pociągało. Choć sama historia – bardzo! Pierwsza książka, jaką samodzielnie przeczytał, to były wspomnienia z wojny polsko-bolszewickiej. Wychował się w krakowskim, „przedwojennym” domu, pełnym książek, oprawionych roczników różnych gazet i ogromnego szacunku dla dobrej kuchni i kultury bycia.

KULINARNA WIEŻA BABEL

DARIO PAGANO

Na blisko tydzień, od 21 do 25 października, cztery pawilony w kompleksie wystawowym Lingotto Fiere w Turynie zmieniły się w wielką kuchnię. To właśnie tutaj odbyła się piąta edycja Salonu Smaku, jednej z najważniejszych

impres gastronomicznych i winiarskich poświęconych sztuce kulinarnej i produktom regionalnym.

W ciągu zaledwie kilku lat impreza awansowała do najważniejszych wydarzeń tego typu na świecie, zwłaszcza wśród małych producentów tradycyjnych artykułów spożywczych, a w 2003 roku uzyskała oficjalny status targów międzynarodowych. Inicjatywa cieszy się dużym powodzeniem także wśród zwiedzających. W tegorocznej edycji Salon gościł ponad 140 tysięcy osób.

W Salonie Smaku każdy obiera swoją własną trasę, wiodącą nie tylko ścieżkami zmysłów, ale także wyobraźni. Na początek możemy spróbować mint julep, tradycyjnego odświeżającego napoju miętowego, wyobrażając sobie, że siedzimy w ciepłym klimacie południa Ameryki. Następnie skusimy się na smakowite słoweńskie zlikrofi – pierożki z nadzieniem z ziemniaków, cebulki i zaseka (odpowiednio przyprawianej słoniny), by wyobrazić sobie alpejskie doliny, ojczyznę tego dania. Ten egzotyczny spacer możemy zakończyć słodkością o recepturze tak starej jak nasza epoka, czyli orass bi loz – migdałowym marokańskim ciastkiem, wyobrażając sobie, że siedzimy na skraju Sahary.

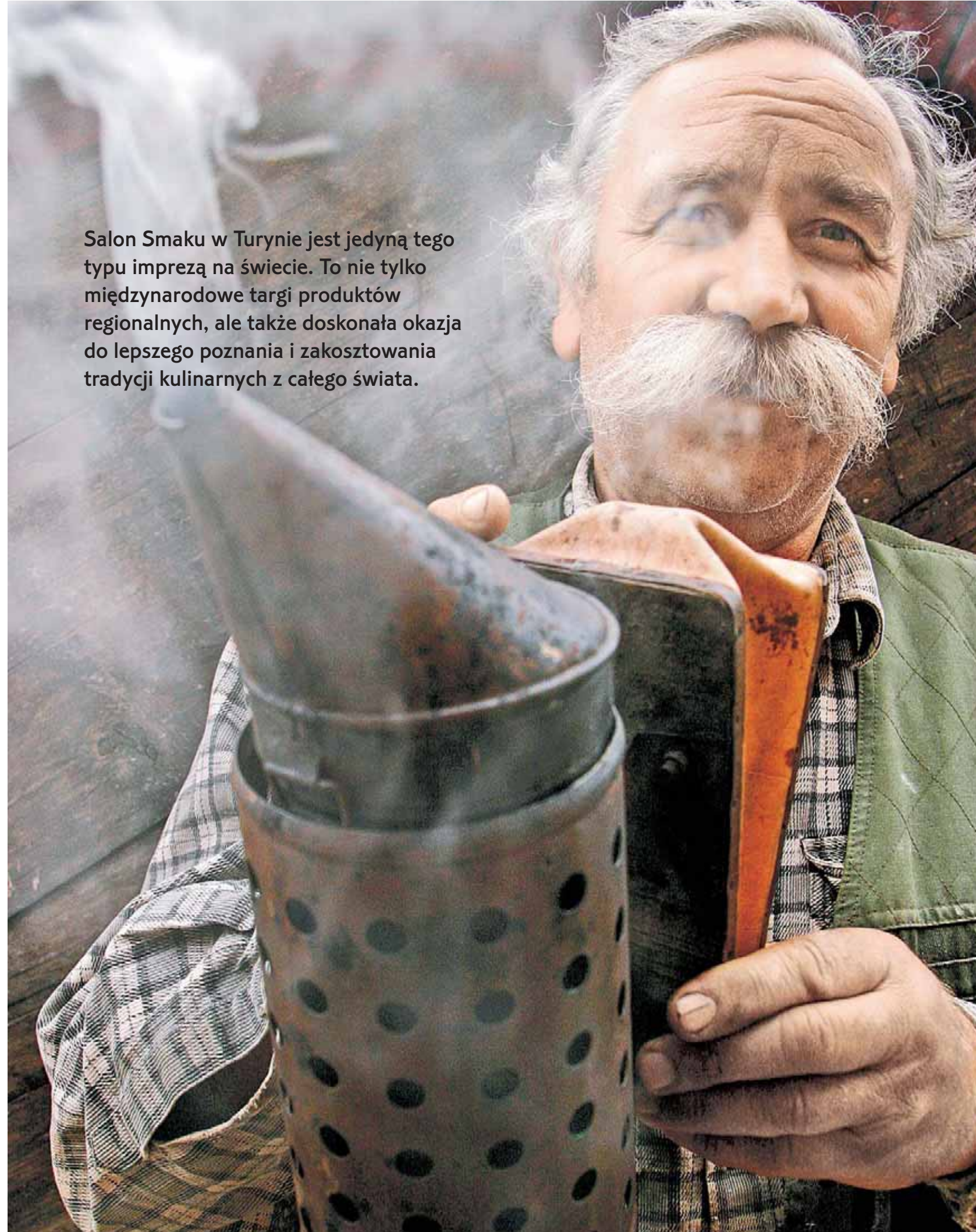
Targi zorganizowało stowarzyszenie Slow Food, międzynarodowa organizacja, której celem jest wspieranie „kultury spożywczej i winiarskiej” na świecie. Założone w Paryżu w 1989 roku, ma swą stałą siedzibę we Włoszech (patrz ramka na stronie 26) i obecnie liczy sobie ponad 80 tysięcy członków reprezentujących 45 krajów. Jej lokalne organizacje (we Włoszech zwane presidia) wspierają małych producentów spożywczych, których funkcjonowanie w dzisiejszych warunkach rynkowych może być zagrożone.

Ochroniają także tradycyjne zawody, przepisy i techniki obróbki, otaczają opieką również małe społeczności etniczne oraz tradycyjne uprawy warzyw i owoców. Tylko we Włoszech istnieje ponad 170 organizacji tego typu, chroniących najróżniejsze produkty spożywcze, takie jak wołowina Burlina czy chleb ziemniaczany z Garfagnana. Na świecie zanotowano jeszcze 50 takich lokalnych organizacji.

Ale Salon Smaku to nie tylko międzynarodowe targi produktów regionalnych. To przede wszystkim jedyna w swoim rodzaju okazja do głębszego i szerszego poznania problemów rolniczo-spożywczych. Tegorocznym motywem przewodnim imprezy był rynek spożywczy, widziany nie tylko pod kątem ekonomicznym, ale także etycznym i społecznym.

Rynek jako miejsce spotkania i wymiany, promujące to, co najlepsze we włoskiej i światowej sztuce spożywczej: tradycyjne wyroby lokalne, które nareszcie mogą wyjść na światło dzienne i zaprezentować się szerokiej klienteli. Najsilniejsza reprezentacja Włoch przyjechała z południa Półwyspu Apenińskiego, na czele z Sycylią. Na salonie obecne było presidio „Cuddrireddra di Delia” z ciastkami o ponad stuletniej tradycji, cytrynami typu Interdonato rosnącymi na wybrzeżu mesyńskim, mandarynkami z Ciaculli uprawianymi na resztkach żyznej Doliny Palermitańskiej, aromatycznymi poziomkami Ribera oraz dwukolorową kremowo-pomarańczową fasolą badda z Polizzi, uprawianą na wzgórzach Madonie. Region Molise zaprezentował w Turynie „Signora di Conca Casale” – rodzaj kielbasy wieprzowej produkowanej w maleńkiej wiosce górskiej. Kalabria zaproponowała wyjątkowej jakości wino muskat wytwarzane w miejscowości Saracena. Z Bazylikaty przywieziono oliwki pieczone Ferrandina oraz „Pezzente della Montagna Materna” – rodzaj wędliny wieprzowej z dodatkiem ostrej papryki oraz dzikiego kopru włoskiego. Z Pulii dotarło presidio migdałów z Toritto oraz czerwonej cebuli z Acquaviva.

Salon Smaku w Turynie jest jedyną tego typu imprezą na świecie. To nie tylko międzynarodowe targi produktów regionalnych, ale także doskonała okazja do lepszego poznania i zakosztowania tradycji kulinarnych z całego świata.





Wśród innych regionalnych smakołyków zaprezentowanych podczas Salonu na szczególną uwagę zasługują: ser pecorino bagnolese (z regionu Kampania), mosciolo selvatico z Portonovo w powiecie Conero (region Marche), tradycyjnie wytwarzana sól morską z Cervii oraz gruszki Cocomerina (region Emilia Romagna), moleche – małe kraby łowione w okresie zrzućania pancerza, biała fasola z Sorany (w Toskanii) i gorzkie pomarańcze z Savony, przywiezione do Włoch z Chin przez savońskich żeglarzy. Wędliniarze piemonccy wystawili na Salonie bardzo silną reprezentację: palettę z Coggioli – rodzaj szynki łopatkowej produkowanej w jednym z miasteczek w powiecie Bielle oraz salami z Doliny Turyńskiej. Z małej miejscowości Caprauna w powiecie Cuneo przywieziono rzepę, a z terenów Aleksandrii pierwszą chronioną przez presidia czereśnię la Bella di Garbagna. Największe zainteresowanie budziły jednak presidia międzynarodowe. Najbardziej zaskakujący był sukces rynkowy szwedzkiego suovas z reniferów. Świetne wyniki zanotowała także brazylijska umbu, wanilia małgaska i indyjski ryż Basmati. Wielu kucharzy uległo niepowtarzalnemu smakowi miodu pitnego z Polski (ramka na stronie 27). Presidia międzynarodowe pogrupowane były według obszarów tematycznych, tak, aby stworzyć mapę uprawną świata

oraz album jego zasobów rolniczych i gastronomicznych. Producenci serów skupieni zostali wokół terenów górskich. Wśród nich znalazł się polski oscypek, wyrabiany w Tatrach od XIV wieku, kiedy to pasterze z Wołoszczyzny (tak zwani bacowie), zaszczepili miejscowej ludności karpacką sztukę hodowli owiec oraz technikę przetwarzania mleka. Oscypek to jedyny ser na świecie o wrzecionowatym kształcie, twardej i ścisłej konsystencji, o słomiano-żółtym kolorze, wyraźnym wędzonym aromacie i smaku, ze słonąwą mineralną nutą oraz wyraźnym charakterem dojrzałego kasztana. Doskonały zarówno na zimno, krojony w cieniutkie plasterki jak i na ciepło, grillowany. Jeśli chodzi o frekwencję, tegoroczna publiczność naprawdę dopisała. W degustacji win nagrodzonych tytułem Tre Bicchieri czasopisma „Vini d'Italia” wzięło udział ponad 1250 osób. W 49 „Spotkaniach Przy Stole” uczestniczyło 3000 osób, zaś w 208 „Laboratoriach Smaku” i 13 „Teatrach Smaku” – 13 000 osób, o 2000 więcej niż przewidywano. Ponad jedną trzecią uczestników Laboratoriów stanowili obcokrajowcy, z większą – w stosunku do lat poprzednich – reprezentacją klientów japońskich. Następne spotkanie z przysmakami świata odbędzie się w 2006 roku.

NOWY SPOSÓB POJMOWANIA JEDZENIA



Stowarzyszenie Slow Food zostało założone w 1986 r. przez Carlo Petrinię. Jego celem było odkrywanie i promowanie gustów kulinarnych i przywrócenie uznania wyrobom lokalnym. W założeniu chodziło o przeciwstawienie się standardyzacji smakowej społeczeństwa oraz o konieczność należytego informowania klienta o rodzaju spożywanego pokarmu („slow food” przeciwstawia się obowiązującej wcześniej modzie na „fast food”).



W 1989 roku członkowie stowarzyszenia i delegaci z całego świata spotkali się w Paryżu i zmienili nazwę organizacji na „Międzynarodowy ruch na rzecz kultury żywieniowej i winiarskiej” ze znakiem ślimaka, symbolizującym powolność. Obecnie najbardziej ambitnym celem stowarzyszenia jest uruchomienie „Uniwersytetu Nauk Gastronomicznych”. Będą się w nim kształcić przyszli eksperci i managerowie działający w branży rolniczo-spożywczej, a także dziennikarze i eksperci z branży spożywczo-winiarskiej. Dwie siedziby uczelni znajdują się w Pollenzo, w Piemontie i w Colorno, w Emilia Romagna.



MATKA ZIEMIA: SPOTKANIE RÓŻNYCH SPOŁECZNOŚCI GASTRONOMICZNYCH

Wymiana doświadczeń pomiędzy producentami i przedsiębiorcami ze światowej branży rolno-spożywczej reprezentującymi odmienne i bardzo bogate tradycje w dziedzinie wysokiej jakości produktów żywieniowych, którzy wyróżniają się jednocześnie troską o zasoby środowiska, godność pracowników i zdrowie konsumentów – to tematy czterodniowej międzynarodowej konferencji zatytułowanej „Matka Ziemia – światowe spotkanie różnych społeczności gastronomicznych”, odbywającej się w tym samym czasie co Salon Smaku. W konferencji, zorganizowanej przez Slow Food we współpracy z Ministerstwem Polityki Rolnej i Leśnej, z Regionem Piemontu i Miastem Turyn, uczestniczyło ponad 1100 „Społeczności Gastronomicznych”, czyli 4300 rolników, producentów i przedsiębiorców z branży rolno-spożywczej pochodzących z 130 krajów.

Była to wyjątkowa okazja do wymiany doświadczeń i poglądów. W trakcie konferencji odbyło się około sześćdziesięciu „Warsztatów Ziemi”, tzn. spotkań poświęconych konkretnym produktom, obszarom geograficznym, jak i również bardziej ogólnym zagadnieniom.

Poszczególne społeczności gastronomiczne mogły przedstawić swoje doświadczenia oraz projekty przyszłego rozwoju.

TYSIĄCE SMAKÓW TURYNU

Wyroby cukiernicze i sery, wina i aperitify, czekolada i kawa są dowodem na to, że Turyn w pełni zasługuje na sławę jednej ze stolic podniebienia. To tutaj w 1786 roku Benedetto Carpano wymyślił wermut, typowy turyński aperitif, uzyskany dzięki maceracji wina i trzynastu odpowiednio dobranych składników. Turyn jest również ojczyzną słynnych na całym świecie słonych paluszków grissino. Już w 1663 roku w słowniku francuskim cytowano „pain long du Piemont”. Z tych czasów pochodzi sława chrupiących paluszków, które według legendy uratowały chorowitego w dzieciństwie władcę Vittorio Amadeo II. Typowym wyrobem jest także czekolada.

W 1678 roku specjalny dekret księżnej regulował produkcję czekolady (już wówczas przeznaczonej w większości na eksport). W trakcie wieków turyńscy mistrzowie z tej dziedziny stworzyli prawdziwą rozkosz dla podniebień całego świata, czyli gianduiotto (czekolada z orzechami, odznaczająca się doskonałą równowagą pomiędzy tymi dwoma składnikami), pralinki czy też znany na całym świecie krem czekoladowo-orzechowy

do smarowania pieczywa o nazwie Nutella.

Obecnie turyńskie przedsiębiorstwa rolno-spożywcze zajmują silną pozycję w branży przemysłowej. Są to: Lavazza, światowy lider na rynku kawy, Carpano, Marchesi di Barolo, Cinzano, Martini & Rossi produkujący wina i likiery oraz oczywiście producenci wyrobów cukierniczych, poczynając od międzynarodowej firmy Ferrero do rzemieślniczych zakładów Peyrano.

MIÓD PITNY – TRADYCYJNY POLSKI TRUNEK

Tradycyjnym napojem spożywanym w trakcie różnych uroczystości w Polsce był miód pitny, wytwarzany w domowy sposób przez wiele rodzin. Dzisiaj producentów tego trunku można zliczyć na palcach jednej ręki i tylko niewielu z nich przechowało autentyczną rzemieślniczą recepturę.

Jednym z nich jest Maciej Jaros. Niedaleko Warszawy wraz z rodziną produkuje i sprzedaje wyśmienity miód pitny.

Swój mały biznes zaczął w 1991 roku, gdy w Polsce umożliwiono rozwój prywatnej przedsiębiorczości.

Maciej Jaros ma 30 uli, które dają mu ciemny i aromatyczny miód (najlepszy do produkcji napitku jest miód z wrzosu oraz ze spadzi z drzew iglastych). – Kto nie umie robić miodu, nie może produkować miodu pitnego – tłumaczy – ponieważ nie zna dobrze podstawowego surowca.

W zależności od proporcji miodu i wody istnieje wiele różnych rodzajów miodu pitnego: poczynając od jednej czwartej miodu i trzech czwartych wody aż do dwóch trzecich miodu i jednej trzeciej wody (ten ostatni, najszlachetniejszy, nosi nazwę „półtorak”). Proces przygotowania obejmuje wstępne gotowanie





SALON W LICZBACH

- **500** wystawców
- **11** tras tematycznych grupujących wystawców według typologii wyrobów
- **263** presidiów Slow Food, reprezentujących lokalne wyroby spożywcze
- **2120** producentów skupionych w presidiach z **35** krajów
- **2500** różnych marek win
- **60** narodowych reprezentacji, **80** straganów wystawowych
- **16** dużych wystaw, **4** Kuchnie Świata



miodu w wodzie z ziołami, następnie fermentację w wielkich stalowych beczkach, a na koniec dojrzewanie. Tym dłuższe, im więcej miodu. Najkrótszy okres to cztery, pięć lat, ale leżakowanie może trwać dziesięć, piętnaście lat, a nawet dwadzieścia i więcej. Przepis na miód pitny, przekazywany w rodzinie z pokolenia na pokolenie, pan Maciej otrzymał od matki.

SZANSA DLA CZERWONEJ KROWY

Czerwona krowa to najstarsza polska rasa bydła. W II połowie ubiegłego wieku zaczęły ją wypierać inne rasy. Przetrwała wyłącznie dzięki staraniom Ojców Cystersów. Hodują oni blisko 80 takich krów w Szczyrzycu, wiosce położonej około sto kilometrów od Krakowa. Rasa ta, nadal zagrożona wyginięciem, została objęta projektem ochrony bydła polskiego czerwonego, opracowanym przez Akademię Rolniczą w Krakowie. Klasztor w Szczyrzycu, założony w 1234 roku, od wieków był znany z działalności rolniczej. Obecnie posiada 264 hektary ziemi: lasy, pastwiska i tereny rolne. Ojcowie pragnęliby wznowić wytwarzanie swoich tradycyjnych wyrobów, czyli chleba, wędlin, konfitur, miodu, piwa... Czekają ich jeszcze długie drogi, a środki, jakimi dysponują są ograniczone. Z pomocą przyszedł im Slow Food, który chce zainteresować współpracą miejscowych rolników oraz udzieli pomocy przy otwarciu niewielkiej serowarni obok klasztoru. Pierwszy etap projektu zakłada zwiększenie stada czerwonego bydła. Grupa okolicznych rolników otrzyma po kilka krów tej rasy, zobowiąże się do ich właściwej hodowli i zacznie dostarczać klasztorowi wysokiej jakości mleko.



ALFA ROMEO NA WYBIEGU W MEDIOLANIE

FRANCESCA RECH

FOT. A. CATERISANO/LA PRESSE

Motoryzacja i moda – dwa światy, które coraz bardziej się do siebie zbliżają. Współpraca między marką Alfa Romeo i Krajową Izbą Mody Włoskiej kwitnie na mediolańskich pokazach mody.

W tym roku po raz kolejny Mediolan przekształcił się w stolicę światowej mody, goszcząc w swoich murach pokazy pret-à-porter dla kobiet na wiosnę i lato 2005. Od 25 września do 3 października na wybiegach mediolańskich

domów mody zaprezentowano 219 kolekcji. Przy tej okazji świat mody spotkał się z ze światem Alfę Romeo w myśl wspólnie wyznawanego włoskiego stylu.

Już od czterech lat przemysł samochodowy współpracuje z producentami i dyktatorami mody dzięki porozumieniu zawartemu między marką Alfa Romeo a Krajową Izbą Mody Włoskiej. Związki między dwoma sztandarowymi sektorami przemysłu włoskiego zacieśniają się coraz bardziej podczas corocznych edycji pret-à-porter. Obydwa sektory i ich wyroby wywołują przecież podobne emocje wśród klientów: prowadzić luksusowy wóz Alfę Romeo to jak założyć perfekcyjnie skrojony strój, elegancki i szykowny, wykonany z nowoczesnego materiału, dopieszczony w każdym calu. Samochód bowiem, podobnie jak ubranie, szyte na miarę, nabywa się z sercem. Tak więc, gdy w Mediolanie styliści prześcigali się w prezentacji strojów i akcesoriów tekstylnych dla kobiet na nadchodzące sezony, Alfa Romeo z równym entuzjazmem pokazywała własne najnowsze modele. Były to Crosswagon Q4, oznaczający powrót marki do napędu na cztery koła, idealnie wpasowujący się w terenowy i traperski look lansowany na nadchodzące lato, oraz Alfa GT – sportowe coupé, dynamiczny i zrywny samochód, który oddano do dyspozycji modelkom z agencji Riccardo Gay, by swobodnie przemieszczały się z jednego pokazu na drugi.

W pokazie wzięło udział jeszcze kilka innych hitów: Alfa 156 i 156 Sportwagon oraz Alfa 166, które prezentowały się na ulicach miasta jako środek transportu zarezerwowany dla dziennikarzy oraz operatorów obydwu branż.



FOT. A. CATERISAND/LA PRESSE

KOLORY I OPTYZMIZM

Na wybiegach mediolańskich pokazów mody kobiecej wiosna-lato 2005 wracają intensywne barwy i poczucie humoru. Niebieski, żółty, zielony, czerwony i pomarańczowy. Koronki, hafty, kamienie szlachetne i półszlachetne oraz kryształy. Mediolański tydzień mody damskiej pret-à-porter na nadchodzący sezon wiosenno-letni upłynął pod hasłem koloru i wszystkich jego odcieni. Sukienki, garsonki, marynarki, spódnice, stroje kąpielowe bikini oraz dodatki mieniały się intensywnymi barwami. Wśród nich króluje róż – typowy wydawałoby się kolor kobiecy, do tej pory nieco pogardzany, teraz jednak powracający w wielkim stylu. Styliści tacy jak Dolce & Gabbana wykorzystali róż w koszulkach oraz mini, zaś Giorgio Armani w miękkich i podatnie układających się spodniach o obniżonym stanie oraz w kompletach złożonych z supermini i wyszywanych koszulek bez rękawów. Także dom mody Chanel posłużył się jasnym różem w swej kolekcji garsonów, zaś Anna Molinari lansuje ten kolor w zwiewnych tunikach z frędzlami i haftami, z naszywanymi piórami, muszelkami i masą perłową. Antonio Marras zaproponował róż cyklamen w eleganckich nakryciach głowy, zaś Paul Smith posunął się nawet do wprowadzenia go w modzie męskiej, prezentując kolekcje T-shirtów i spodni w tym kolorze.

Romantyczna i wiotka kobieta Gattinoniego zakłada stroje z satyny, szyfonu oraz miękkiego jedwabiu, które kojarzą się z wodą poprzez odpowiednie wykończenia i geometryczne formy kroju. Natura i wszystko, co z nią się wiąże, są znakami charakterystycznymi jego nowej kolekcji: kamienie rzeczne przyszywane do ramiączek sukien wieczorowych, maxi-poncho z narysowanymi koralami oraz satynowe marynarko-szlafroki. Alberta Ferratti także dołączyła do grona stylistów kolorystów, przekształcając każdy strój swej kolekcji w rodzaj malarskiej palety. Oprócz cyklamenów w falujących fałdach, plisach, silnie zarysowanych udrapowaniach, niedbale skrojonych paskach, w jej strojach mieniały się jeszcze rubiny i szmaragdy, zaś granaty, fiolety oraz spokojne żółcie pojawiają się w formie geometrycznych aplikacji w powłóczystych szalach, rozświetlonych połączanymi broszkami, diademami i perłkami. Etniczny klimat oraz wschodnia ornamentyka są z kolei wyznacznikami stylu Emporio Armaniego, Blumarine’a i Roberta Cavalliego. Ten ostatni zaproponował nowy wizerunek hipiski w krótkim topie i gorsecie zdobionym aplikacjami z koralami i masy perłowej, do tego szydełkowe szale i siatki-peleryny z norek, kaftany z motywami zwierzęcymi, ozdobne kostiumy kąpielowe, tuniki z cekinami oraz dżersejowe i jedwabne suknie przylegające do ciała.

Kobieta zafascynowana Afryką. Taki wizerunek proponuje dom mody Blumarine: rozkwitające kwiaty i kolorowe plamy, naszyjniki z kamieni oraz kolonialna biel, pasy berberyjskie i baskinki z modelowanego drewna. Strzelista sylwetka z wysoko zarysowaną talią, zwiewne koszule z bufiastymi rękawami, spódnice z falbanami i naszywanymi cekinami, serdaki w etnicznym stylu z patchworkowymi wszywkami. Indie oraz oślepiająca kolonialna biel były natchnieniem kolekcji Emporio Armaniego: stroje przylegające do ciała, miłe w dotyku kardigany i zwiewne koszulki, obcisłe marynarki i luźne spódnice. Blask szlachetnych i półszlachetnych kamieni oraz kryształów rozświetla wieczorowe suknie, zaś intensywny granat kojarzy się z głębią rozgwieżdżonego nieba. Cavalliego w jego sportowej kolekcji o nazwie Just również zainspirowały Indie, ale w odmienny sposób. T-shirty farbowane w herbacie, wojskowe marynarki, seksowne szlafroczyki, długie koszule-kaftany mieniały się blaskiem złota i brązu lub też ożywają za sprawą nadruków ze zwierzęcymi motywami. Lato 2005 na pewno wprowadzi nową gamę kolorów do mody kobiecej, całkowicie zdominowanej ostatnimi laty przez czerń oraz przyniesie niezbędną dawkę optymizmu i dobrego humoru tak potrzebnych w codziennym życiu.



FOT. LIVIO VALERIO/LA PRESSE

MARINO BUSSI

CZARUJĄCA PIĘĆDZIESIĘCIOLATKA



W świecie motoryzacyjnym Giulietta, imię szekspirowskiej bohaterki, od pięćdziesięciu lat kojarzy się przede wszystkim z marką Alfa Romeo i ze wspaniałym samochodem.

Już w 1954 roku, kiedy podczas Salonu Samochodowego w Turynie przedstawiono Giuliettę, stało się jasne, że to pojazd o wyjątkowych zaletach – nowatorski, bezpieczny o wyraźnym sportowym stylu – które sytuują go na czele wszystkich innych modeli tej kategorii, zarówno we Włoszech jak i za granicą.

Sukces Giulietty pozwolił marce Alfa Romeo na natychmiastowy i dynamiczny rozwój w trudnych powojennych czasach.

Fabryka w Portello straciła ponad 50% swojego potencjału produkcyjnego w 1945 r. podczas bombardowań alianckich w okolicach Mediolanu. Mimo to pracownicy wierzyli w odrodzenie zakładu. Kiedy produkcja samochodów była jeszcze niemożliwa, fabryka zajęła się wyrobem kucharek elektrycznych, metalowych mebli, zawiasów do drzwi i okien. Jednak już pod koniec 1946 r. zainicjowała produkcję ciężarówek, silników okrętowych, a rok później stylowej limuzyny o nazwie 6C 2500 „Złota strzała”, zaprojektowanej jeszcze przed wojną.

Wkrótce zrozumiano, że w powojennych warunkach potrzebny jest samochód mniej luksusowy, a przede wszystkim tańszy. Dlatego też w 1950 r. powstał model 1900, który otworzył przed Alfą Romeo horyzonty rozwoju. Linia montażowa do produkcji tego samochodu, sprowadzona jako jedna z pierwszych we Włoszech aż ze Stanów Zjednoczonych, pozwoliła na skrócenie procesu produkcyjnego z 240 godzin do niecałych 100 na jedno auto.

Pomimo sukcesu rynkowego model 1900 nie mógł zagwarantować firmie przyszłości. Opracowanie strategii jej rozwoju szef grupy IRI (Istituto Ricostruzione Industriale – Instytutu Odbudowy Przemysłowej) powierzył Giuseppe Luraghiemu, dyrektorowi generalnemu firmy Finmeccanica (który w 1961 r. został prezesem Alfę Romeo). Wówczas zrodził się pomysł połączenia produkcji modelu 1900 z autem mniejszym, odpowiedniejszym dla klientów preferujących pojazdy o średniej pojemności silnika.

Kiedy w 1954 r. Giulietta w wersji Sprint została zaprezentowana podczas salonów motoryzacyjnych w Turynie i Paryżu, otrzymała entuzjastyczne recenzje przekraczające najśmielsze oczekiwania konstruktorów.

W czym tkwi tajemnica sukcesu, o którym pamięta się do dzisiaj i uznaje za cud motoryzacyjny swojej epoki? Otóż Giulietta to przede wszystkim piękne auto, utrzymane w klasycznym sportowym stylu, natychmiast zwracającym uwagę publiczności – i może właśnie dlatego Włosi zwykli nazywać ten pojazd swoją „narzeczoną”.

Niepowtarzalna linia nadwozia powstała w grudniu 1952 r., najpierw w formie gipsowego modelu, zrealizowanego w skali 1:10 w studiu przy Biurze Projektowania Karoserii (nazwa Centro Stile Alfa Romeo została nadana dopiero później). Autorem projektu był stylistą Giuseppe Scarnati. Mając wstępny model, zwrócono się do najlepszych włoskich projektantów karoserii, aby opracowali go dalej stylistycznie. Konkurs wygrał Nuccio Bertone, który w pracy nad projektem skorzystał z wprawnej ręki designera Franca Scaglione. Samochód, którego długość wynosi 3,90 m, szerokość 1,54 m, wysokość 1,30 m, rozstaw osi 2,38 m, a pojemność zbiornika paliwa 35 litrów, ma kompaktowy kształt. Elementy przedniej części nadwozia układają się w sposób typowy dla wszystkich Alf Romeo: dwa wloty powietrza okolone chromowanymi wąsami umieszczone są po obydwu bokach centralnej tarczy, na której wyeksponowano logo marki. Duże błotniki zaczynają się już od okrągłych i wypukłych reflektorów, a elementem dekoracyjnym aerodynamicznego boku auta jest tylko chromowana krawędź u podstawy drzwi. Dynamiczny charakter tylnej części nadwozia nadaje szeroka i zwężająca się ku górze szyba.

Osobowość wozu podkreślają dodatkowo błotniki, na których szczycie umieszczono zespoły świateł. Giulietta występowała w wielu kolorach – od słynnej czerwieni Alfa, przez różne odcienie błękitu, jasną zieleń i beż do bieli i czerni.

Wnętrze, z tapicerką wykonaną z tkaniny, naturalnej albo sztucznej skóry jedno- i dwukolorowej, miało deskę rozdzielczą czarną lub dopasowaną do obić foteli, trójramienną kierownicę z plastikowo-drewnianym kołem, dwutonowy klakson oraz radio. Wyposażenie uzupełniał zestaw walizek. Podobnym uznaniem jak kształt Giulietty cieszyło się także jej napędowe „serce” oraz cała część mechaniczna pojazdu, niezwykle nowoczesna jak na swoje czasy. W Giulietcie pracuje czterocylindrowy silnik o pojemności 1290 cm³, wykonany ze stopu aluminium, niezwykle zaawansowany technologicznie, także ze względu na dokładne spasowanie elementów wewnętrznych. Średnica wewnętrzna cylindrów wynosiła 74 mm, a długość skoku tłoka 75 mm. Moc 65 KM przy 6000 obrotach na minutę pozwalała osiągać prędkość 165 km/h. Właśnie osiągi oraz niezwykła zrywność zadecydowały o najwyższym miejscu Giulietty w swojej kategorii pojazdów. 800-kilogramowa Giulietta Sprint do dziś pozostaje przykładem doskonałego stosunku wagi do mocy. Autorem tak wielkiego sukcesu był po części Giuseppe Busso, który uparł się przy zastosowaniu aluminium do produkcji takich części mechanicznych jak głowica i podstawa silnika, obudowa skrzyni biegów oraz rozrząd. Silnik wykonany z lekkiego stopu aluminium



ze stalowymi tulejami cylindrów, zawory w półkolistej głowicy ze świecami pośrodku, rozrządem z podwójnym wałem krzywkowym oraz cicho pracującą przekładnią łańcuchową, zapewniały autu niezwykłą niezawodność.

W latach pięćdziesiątych uważano za wydajne silniki, które przy dość oszczędnym użytkowaniu wytrzymywały bez przeglądów i konserwacji przebieg 40-50 tys. kilometrów. Giulietta zaś gwarantowała swoim użytkownikom, że będą mogli przejechać bez przeglądu technicznego nawet 80-100 tys. kilometrów.

Giulietta nie wymagająca zabiegów konserwacyjnych, a przez to oszczędna, posiadała jeszcze jedną ważną cechę: przy konkurencyjnych osiągnięciach gwarantowała o wiele niższe zużycie paliwa. I to ostatecznie przypieczętowało jej wielki rynkowy sukces trwający nieprzerwanie do 1965 roku, kiedy to doliczono się 177 690 wyprodukowanych egzemplarzy. I jeśli zdamy sobie sprawę z tego, że fabryka w Portello w latach 1910-1954 wypuściła zaledwie 33 000 pojazdów, łatwiej będzie nam zrozumieć jak wielką rolę odegrała i odgrywa nadal Giulietta w historii marki Alfa Romeo oraz całej motoryzacji.



GIULIETTA, DZIEJE NAZWY

Wśród wielu wersji nadania modelowi Alf Romeo nazwy Giulietta, najbardziej wiarygodna wydaje się ta, opowiedziana przez Giampaolo Garcea, jednego z najzdolniejszych inżynierów marki w latach 1935-1982. – To było w 1950 roku – wspomina Garcea. – Wraz z sześcioma innymi specjalistami byliśmy podczas Salonu Samochodowego w Paryżu na prezentacji Alf 1900. Któregoś wieczoru kierowca Jean Pierre Wimille zabrał nas do bardzo modnego i luksusowego lokalu na Bulwarze des Capucines, tuż za rogiem budynku, w którym Napoleon spotkał Józefinę, kreolską dziewczynę o ognistym spojrzeniu. Do naszego stolika dosiadł się rosyjski książę, uciekinier, który zarabiał na życie zabawiając gości recytacją wierszy i opowiadaniem dowcipów. Przyjrzał nam się i powiedział: „Jest was ośmiu Romeów i nie macie ze sobą ani jednej Julii!”. Wybuchnęliśmy śmiechem, ale szybko zrozumieliśmy, że imię szekspirowskiej bohaterki doskonale się będzie nadawać dla przyszłego modelu Alf Romeo.

WIELKA RODZINA GIULIETTY

1954	Giulietta Sprint
1955	Giulietta Berlina Giulietta Spider (restyling w 1961 r.) Giulietta Spider Veloce (restyling w 1961 r.)
1956	Giulietta Sprint Veloce
1957	Giulietta Berlina t. i. (restyling w 1961 r.) Giulietta Sprint Speciale Giulietta Giardinetta Colli Promiscua
1960	Giulietta SZ

Pod koniec lat 70. powrócono do nazwy Giulietta

1977	Giulietta 1.3 – 1.6
1978	Giulietta 1.8 – 2.0
1981	Giulietta 1.3 – 1.6 – 1.8 – 2.0 Super
1982	Giulietta 1.6 EC – 1.8 EC Giulietta 2.0 t. i. – 2.0 Turbodiesel
1983	Giulietta 2.0 Turbodelta Giulietta 1.6 L – 1.8 L – 2.0 – 2.0 Turbodiesel

Kierowcy Alfy 156 – bohaterki wyścigów w klasie turystycznej i triumfatorki w klasyfikacji konstruktorów 2004, zapowiadają, że odzyskają tytuł, który w tym roku dosłownie umknął im sprzed nosa.

Prędzej czy później musiało to się zdarzyć! Po czterech latach zwycięstw (trzy tytuły zdobyte przez Fabrizio Giovanardiego i jeden przez Gabriele Tarquiniiego) Alfa Romeo musiała w sezonie 2004 ustąpić rywalom. Nie zdobyła laurów w kategorii kierowców

w Mistrzostwach Europy Klasy Turystycznej.

O przegranej przesądził dopiero ostatni wyścig, odbywający się na egzotycznym torze w Dubaju, w Emiratach Arabskich. Tarquini wygrał wprawdzie obydwie biegi. Jednak ostatni tytuł europejskiego mistrza kierowców – ostatni, ponieważ od przyszłego roku najprawdopodobniej rozgrywane będą już tylko mistrzostwa świata – przypadł w udziale kierowcy BMW, znacznie mniej utytułowanemu Anglikowi Andiemu Priaulx. O zacięłej walce w mistrzostwach świadczy najlepiej ostateczna klasyfikacja – dwaj pierwsi zawodnicy zdobyli tyle samo punktów (Priaulx wygrał zatem dzięki zajmowanym pozycjom), zaś trzeciemu zabrakło do nich jedynie 5 punktów. W 2004 roku Gabriele Tarquini wygrał najwięcej wyścigów w mistrzostwach. Jego Alfa Romeo 156 sześciokrotnie przekraczała linię mety na pierwszej pozycji. Poza nim zwycięstwa na swoim koncie odnotowywali Giovanardi oraz Anglik James Thompson, który czterokrotnie startował w reprezentacji Autodelta.

Nie mniej bogate jest wywalczone przez kierowców pole position.

Na 10 wyścigów Alfa Romeo pięciokrotnie ruszała z pierwszej pozycji startowej.

Niestety, pomimo tych sukcesów ostateczne zwycięstwo i tytuł mistrza w kategorii kierowców nie przypadł w udziale teamowi Alfę – być może z powodu pecha, który w tym sezonie prześladował zespół. Tak więc pomimo miażdżącej przewagi technicznej Alfę 156, oficjalny team Alfę Romeo (Autodelta Squadra Corse) z wynikiem 220 zgromadzonych punktów musiał się zadowolić jedynie zwycięstwem w kategorii marek, przed niemieckim teamem BMW, który zebrał 205 punktów.

GORĄCY SEZON ALFY ROMEO

MARCO BELLETTI





Warto jednak wrócić do inauguracji sezonu, która rozpoczęła się bardzo pomyślnie – od zwycięstwa Tarquiniego w otwierającym Mistrzostwa Europy wyścigu w Monzy, powtórzonego następnie w drugim wyścigu sezonu, rozegranym na torze w hiszpańskiej Walencji. Tarquini zdobył pierwsze miejsce także w dwóch wyścigach w Imoli, na krótko przed podwójnym zwycięstwem w Emiratach Arabskich.

Inaugurację toru samochodowego w Dubaju – słynnym mieście luksusowych hoteli o ekstrawaganckich kształtach architektonicznych – uświetnił ostatni w tym sezonie wyścig Mistrzostw Europy Klasy Turystycznej. Rozpoznanie toru z konieczności ograniczone zostało poprzedniego dnia do rozgrzewki. Tymczasem piasek przyniesiony na tor wraz z wiatrem znacznie utrudnił warunki na trasie. Tarquini jednak nie popełnił żadnego błędu i zamknął sezon dwoma zwycięstwami. Podsumowując sezon 2004, można stwierdzić, że kierowany przez Monikę Sipsz zespół Alfę Romeo może go uznać za udany. Konkurencyjność Alfę 156 nigdy nie została podważona. Daje to nadzieję na sukces w przyszłym sezonie, podczas walki o tytuł Mistrza Świata.

W przyszłym roku pierwsze zawody mistrzostw rozpoczną się 10 kwietnia 2005 w Monzy. Nazywać się będą World Touring Car

Championship i jeśli wierzyć opiniom ekspertów, będzie to jeden z najbardziej zacieklých i gorących sezonów. Największe zainteresowanie publiczności już teraz budzi udział nowych marek samochodowych, takich jak Chrysler i Ford oraz wzmocniony team Peugeot. Ale interesujące będą także zmagania tegorocznych przeciwników, zwłaszcza BMW i Seata. Wszystkie drużyny w krótkim czasie mogą osiągnąć maksymalną sprawność techniczną.

Na starcie stanie sześć różnych zespołów, reprezentujących sześciu producentów z Alfą Romeo na czele. O kolejności tej nie decyduje porządek alfabetyczny, ale długoletnia tradycja techniczna marki, sięgająca lat pięćdziesiątych. Zanim bowiem w 1964 roku zrodziły się mistrzostwa klasy turystycznej, Alfa Giulietta TI walczyła w kategorii berlin, a jej konstrukcja zbliżona była w znacznym stopniu do samochodów seryjnych. Potem przyszedł czas na Giulie, Giulie GT i GTV, Alfettę GT i GTV oraz Alfę 75, 155 i na koniec 156.

Utrzymywanie się wciąż na pierwszym miejscu jest niezwykle trudne, ale istnieją wszelkie dane ku temu, by w 2005 roku ponownie sięgnąć po złoto. Zespół jest sprawdzony, pojazdy reprezentują niezwykle wysoki standard techniczny, a kierowcy są zahartowani w boju i bogatsi o kolejny rok doświadczeń.

ALFA 147 GTA CUP

European Alfa Challenge to wyścig samochodów jednej marki i jednego modelu – 147 GTA Cup – rozgrywany w sześciu etapach na sześciu najbardziej prestiżowych torach w Europie.

Jego edycja w 2004 r. była bardzo widowiskowa. Przyczynił się do tego wysoki poziom zawodników. Kierowcy reprezentowali 8 krajów europejskich: Włochy, Holandię, Hiszpanię, Finlandię, Irlandię, Republikę Czeską, Polskę i Portugalię.

Po trwającej przez cały sezon walce zwycięzcą European Alfa Challenge został Włoch Simone Iacone. Wygrał on również w kategorii poniżej 25 lat. Iacone zmierzył się w finałowej walce z innym Włochem, Maurizio Campanim, który znalazł się tuż za nim w klasyfikacji generalnej.

W sezonie 2004 po raz pierwszy w cyklu wyścigów European Alfa Challenge (model 147 GTA) wśród 36 kierowców z 8 krajów wystartowali Polacy.

RAM Racing Team stanowili Robert Kisiel, Andrea Mancin (Polak, syn Włocha, mieszkający w Polsce) oraz Maciej Stańco, nie startujący w całym cyklu wyścigów. Po ich zakończeniu w klasyfikacji generalnej Kisiel zajął 15 miejsce, Mancin 24. Wśród debiutantów Kisiel zajął 7 miejsce, Mancin 10. Najlepszym debiutantem okazał się Heino z Finlandii.

POLSKI DEBIUT

Mówi Robert Kisiel:

Nasz dwuletni program startów w europejskim współzawodnictwie Alfę zakładał, że pierwszy sezon zostanie przeznaczony na naukę, a w 2005 roku włączymy się do walki o czołowe lokaty. Nie spodziewaliśmy się, że w Alfa 147 GTA Cup będzie lekko, ale też nie sądziliśmy, że aż tak ciężko. Największe wrażenie zrobiła na nas niezwykła umiejętność utrzymywania się naszych rywali na torze w ekstremalnych warunkach, podczas bardzo agresywnej jazdy. Zaskoczyła nas też przyjazna atmosfera wśród wszystkich zespołów. Podczas wyścigu walczy się bez pardonu, a po przejechaniu mety niedawni rywale rozmawiają przyjacielsko, jakby nie pamiętali zdarzeń na torze. Nie było wrogości, co u nas niestety się zdarza. Podpowiadano nam np., jak ustawić parametry samochodów. Nikt nie uznawał, że to tajemnica, co na krajowych torach bywa regułą. To się nieco zmieniło, gdy zaczęliśmy „wykręcać” czasy niewiele gorsze od czołówki. W pierwszym wyścigu od najlepszego zawodnika dzieliły mnie 2 sekundy, a w ostatnim już tylko 0,6 sekundy.



Spośród 6 rund (w każdej po 2 wyścigi) aż 5, poza Walencją, rozgrywano na torach Formuły 1: w Monza, Magny Cours, Hokenheim, Spa, Imola. Wszędzie organizatorzy starali się stworzyć widzom dobry show, wyścigi nie stanowiły jedynej atrakcji. Na imprezę przychodzą całe rodziny i wszyscy muszą się dobrze bawić.

Notował: Andrzej Martynkin

AKCESORIA

GADŻETY DLA ALFISTÓW

MIŁOŚNICY ALFY ROMEO – OBU PŁCI I W KAŻDYM WIEKU – MOGĄ WYRAŻAĆ SWOJE UCZUCIA DO ULUBIONEJ MARKI RÓWNIEŻ WÓWCZAS, GDY NIE JADĄ SAMOCHODEM. POMAGAJĄ W TYM LICZNE GADŻETY, ZAPROJEKTOWANE SPECJALNIE DLA ALFISTÓW.



TORBA TI
WYKONANA Z NYLONU. PIĘĆ
KIESZENI ZEWNĘTRZNYCH, JEDNA
WEWNĘTRZNA ORAZ USZTYWNIENIE
W CZĘŚCI WEWNĘTRZNEJ.
ZAPINANA NA ZAMEK.
NA UCHWYLCIE LOGO ALFA ROMEO.

APASZKA DWUSTRONNA,
CZYSTY JEDWAB.
WYMIARY 45x150 CM.



PLECAK DAMSKI WYKONANY
ZE SZTYWNEGO MATERIAŁU ZE
SKÓRZANYMI WSTAWKAMI ORAZ
METALOWĄ RĄCZKĄ



ZEGAREK GTA
TYTANOWY, MECHANIZM KWARCOWY I BUDZIK.
WATER RESISTANT DO 5 ATM, SZWAJCARSKI
MECHANIZM. PODWÓJNY PASEK: Z BRĄZOWEJ
SKÓRY ORAZ Z SZAREGO MATERIAŁU.

T-SHIRT
WYKONANY Z TKANINY JERSEY SUNSTROKE,
CHRONI PRZED PROMIENIAMI UV ORAZ UPALEM,
JEST W STANIE OBNIŻYĆ TEMPERATURĘ O 20%
W STOSUNKU DO TEMPERATURY NA ZEWNĄTRZ.



TOREBKA DAMSKA
Z CIEŁEJ SKÓRY, PODSZEWKA
Z MATERIAŁU, 2 RĄCZKI.
WYMIARY 39x28x13 CM.



TECZKA MĘSKA NA DOKUMENTY
DWIE PRZEGRÓDKI I UCHWYT
WYKONANY Z DREWNA GRUSZY.
ZAPROJEKTOWANA SPECJALNIE PRZECZ
CENTRUM STYLU ALFA ROMEO.



T-SHIRT DAMSKI
Z ELASTYCZNEGO MATERIAŁU, Z LOGO
ALFA ROMEO, W DWÓCH KOLORACH
CZERWONYM LUB CZARNYM.

PLECACZEK GTA
Z TKANINY O WYGLĄDZIE ALUMINIUM,
KIESZEŃ Z PRZODU I ERGONOMICZNY
PASEK.



PARASOL
WYKONANY Z NYLONU,
Z ERGONOMICZNĄ RĄCZKĄ.



OKULARY SŁONECZNE ARS
MODEL GAP, W LĘKKICH OPRAWKACH
Z POLIMERU. KOŃCÓWKI Z MIĘKKIEGO
GRYLAMIDU, SZKŁA Z POLIKARBONATU.



POLAR GTA
WYKONANY Z TKANINY
Z MIKROFIBRA, CZĘŚĆ WEWNĘTRZNA
W KOLORZE JASNOSZARYM.

PREZENTOWANE PROPOZYCJE Z KOLEKCJI ALFA,
SĄ DOSTĘPNE LUB MOŻLIWE DO ZAMÓWIENIA
U DEALERÓW ALFA ROMEO.

KRAWAT
KASZMIR 100%



PASEK SKÓRZANY



PLECACZEK I TOREBKA
WYKONANE ZE SKÓRY Z
WYKOŃCZENIAMI Z ALUMINIUM.
WEWNĄTRZ LOGO ALFA ROMEO.



KURTKA GTA
Z WYTRZYMAŁEJ
TKANINY,
WEWNĘTRZNA
CZĘŚĆ
W KOLORZE
JASNOSZARYM
ODPINANA,
Z PODPINKĄ
120 GR.
OVATTA
DUPONT.



PAMIĘTALI O GIULETCIE

KAZIMIERZ ŁUCZAK

Był to szczególny sobotni wieczór dla Bogdana Żaka, prezesa wrocławskiego ADF Auto. Gościł bowiem licznie przybyłe grono członków działającego tu wrocławskiego klubu sympatyków Alfa Romeo „Mia Giulia”. Ale nie tylko, na spotkanie przybyli bowiem także Alfisci z Poznania i internetowego klubu „Ikar”.



FOT. K. ŁUCZAK

Okazja była szczególna, minęło bowiem 50 lat od powstania legendarnego modelu Giulietta. Dziś włoska firma czerpie pełnymi garściami ze wspaniałych dawnych stylizacji. Dowodem tego była zaprezentowana przez

prezesa klubu Tomasza Alechnowicza nowa Alfa Romeo GT. Były również jazdy testowe tym modelem i innymi Alfami, wyposażonymi w nowe silniki MultiJet i JTS.

Atrakcją stała się też prezentacja równie legendarnego motocykla Harley Davidson oraz nowoczesnego sprzętu policji drogowej. W swojej prelekcji komisarz Adrian Gierczak z Wydziału Ruchu Drogowego KWP we Wrocławiu mówił o najczęstszych przyczynach wypadków drogowych.

Odbył się również m.in. pokaz mody i biżuterii. Wieczór umilało też fascynujące brzmienie organów Hammonda, na których grali Michael Falkenstein i Paweł Serafiński.

Prezes klubu Mia Giulia, Tomasz Alechnowicz jest miłośnikiem firmy Alfa Romeo. Zna jej bogatą historię i na temat samochodów spod jej znaku potrafi rozmawiać godzinami, przywołując z pamięci najważniejsze wydarzenia. Swoją fascynację marką skutecznie wszczepia klientom, którzy odwiedzają prowadzony przez niego salon Alfę Romeo we wrocławskim ADF Auto.

To właśnie z jego inicjatywy w 1996 roku powstał Klub Mia Giulia, a jego założeniem byli ówcześni klienci. Dziś, chociaż podobne kluby istnieją w kilku miastach Polski, wrocławski jest największy i najbardziej dynamiczny. Skupia ponad 300 osób, a do jego tradycji należy m.in. prezentacja starych samochodów marki Alfa Romeo. Podczas jednego z takich pokazów historycznego modelu Giulia w wersji wyścigowej, odtworzonego przez jednego z wrocławskich Alfistów, postanowiono klubowi nadać obecną nazwę. Takich spotkań członkowie i sympatycy mają kilka w roku. Zaprezentowano na nich m.in. historyczne modele Spider, Giulia Milano GTV, 155 Hornam. Klubowicze spotykają się również na imprezach plenerowych. Olbrzymie wrażenie na Dolnoślązakach zrobiła kawalkada 100 samochodów Alfa Romeo jadących niegdyś do pałacu w Kraskowie, a w ubiegłym roku na piknik w Marcinowicach. Do tradycji klubu należały też wspólnie wyjazdy na wyścigi o Puchar Alfę Romeo. Obok tak spektakularnych przedsięwzięć, na co dzień ulubionym miejscem spotkań klubowiczów jest działająca w salonie kawiarenka Mia Giulia.

Kim są wrocławscy Alfisci? W zdecydowanej większości to lekarze, prawnicy, architekci, biznesmeni i ludzie wolnych zawodów. Ich samochody zdobi klubowy znaczek, historyczna zielona koniczynka na tle białego trójkąta.



FOT. K. ŁUCZAK

RYSZARD DUDZIAK NIE ŻYJE

Zmarł jeden z najbardziej znanych polskich Alfistów, twórca poznańskiego klubu „Alfisti”, skupiającego właścicieli i miłośników samochodów tej marki. Był organizatorem wielu imprez, dzięki którym lepiej można było poznać markę Alfa Romeo, jej samochody, udoskonalić umiejętności prowadzenia auta. Uczestniczyli w nich nie tylko członkowie poznańskiego klubu. Przyjeżdżali Alfisci z całego kraju. Trudno było bowiem odmówić Ryškowi. Potrafił zarazić innych entuzjazmem, zjednywać do swoich pomysłów. Miał ich zawsze bardzo dużo. Wiele pozostało już tylko w sferze marzeń. We wrześniu, pod jego dowództwem Alfisci spotkali się w Żaganiu podczas Big Meetingu. Nikt nie sądził, że było to spotkanie ostatnie.



DEALERZY ALFA ROMEO W POLSCE

DOLNOŚLĄSKIE

ADF AUTO Sp. z o.o.

Wrocław 53-015 Karkonoska 45
tel. 0-71 3343019, 3343000

KUJAWSKO-POMORSKIE

PHU AUTEX

Halina i Andrzej Gajewscy
Bydgoszcz 85-737 Łęczyczka 6
tel. 0-52 3601452, 3601400

LUBUSKIE

AUTO - POL Sp. z o.o.

Zielona Góra 65-022 Sulechowska 36A
tel. 0-68 3287064, 3287060

ŁÓDZKIE

AUTO FAPOL Sp. z o.o.

Łódź 92-516 Popieluski 4
tel. 0-42 6898510, 6898511

MAŁOPOLSKIE

POLINAR S.A.

Kraków 31-564 Ofiar Dąbia 14
tel. 0-12 4142477 w. 35, 4141122

VIAMOT Ltd. Sp. z o.o.

Kraków 30-435 Zakopiańska 288
tel. 0-12 2691226 w. 156

MAZOWIECKIE

BOŁTOWICZ Sp. J.

Warszawa 02-786 Rosoła 55
tel. 0-22 6492605, 6493050

CARSERWIS Sp. z o.o.

Warszawa 02-134 1-go Sierpnia 10
tel. 0-22 5737183, 8462135

DUKIEWICZ Sp. J.

Warszawa 04-190 Jubilerska 6
0-22 5151120, 5151100

PHUP AUTOSERVIS Sp. z o.o.

Mława 06-500 Płocka 91
tel. 0-23 6544213, 6548006

PODLASKIE

KONRYS

Konstanty Świerziński
& Ryszard St. Kukielka Sp. J.
Białystok 15-703 Zwycięstwa 8f
tel. 0-85 6516364

PODKARPACKIE

AUTO - RES Sp. z o.o.

Rzeszów 35-959 Rejtana 65
tel. 0-17 8676142

POMORSKIE

CENTRUM MOTORYZACYJNE

AUTO - PLUS Sp. z o.o.

Gdańsk 80-416 Gen. Hallera 132
tel. 0-58 3447271, 3410509

AUTO - DIUG

Jerzy Diug
Ślupsk 76-200 Poznańska 74
tel. 0-59 8424033

ŚLĄSKIE

CENTRUM SPRZEDAŻY

FIAT AUTO POLAND

Bielsko-Biała 43-300 Katowicka 24
tel. 0-33 8134442, 8134493

TFA Poland Sp. z o.o.

Częstochowa 42-200 Drogowców 33/35
tel. 0-34 3664300, 3661790

GANINEX

Adam Gazda

Katowice 40-203 Roździeńskiego 170
tel. 0-32 2036600, 2101000

ZUH EUROMOT Sp. z o.o.

Żory 44-240 Kościuszki 79
tel. 0-32 4341579, 4347031

WIELKOPOLSKIE

PM POL - CAR Sp. z o.o.

Poznań 61-057 Gorzysława 9
tel. 0-61 8732110, 8732147

KLUBY ALFA ROMEO W POLSCE I WE WŁOSZECH

POLSKA

MIA GIULIA ALFA ROMEO KLUB WROCŁAW

ul. Karkonoska 45, 53-015 Wrocław
Tel. 48-71-339 93 33

TI AMO ALFA CLUB

ul. Puszkina 50, 92-516 Łódź
Tel. 48-42-649 22 23

KLUB ALFISTÓW – POZNAŃ

ul. Gorzysława 9, 61-057 Poznań
Tel. 48-61-876 81 87

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: into@scuderiadelportello.org

AMICI DELL'ALFA ROMEO

„CARLO CHITI”

Via Lucio Cornelio Silla 156/d
20153 Milano - Tel. 02/3580090

DUETTO CLUB ITALIA

V.le Edoardo Jenner 136 - 00151
Roma tel. 06-53270512
fax 06-53277623
internet: www.duettoclub.it
e-mail: duetto@duettoclub.it

AlfaSPECIAL ITALIA A.S.

HISTORIC OWNERS TEAM

Via Elvira Miniscalchi 31 - 37139 Verona
Tel. 0337/481525-5582935,
Fax 045/8548049-8520906
Tel/Fax Sez.-Lombardia 02/2440071

ALFA BLUE TEAM

Via Donizetti, 24 - 20122 Milano
Tel. 02-5461155 - Fax 02/55181329

CLUB ALFA ROMEO SPIDER (CARS)

Via Concia 2A - 18100 Novara
Tel. 0321-692501

REGISTRO INTERNAZIONALE

TOURING SUPERLEGGERA

Via Milano, 130
21042 Caronno Pertusella (VA)
Tel. 02/9650767

ALESSANDRIA ALFA ROMEO CLUB

Via Vincenzo Capriolo 10
15100 Alessandria - Tel. 0131/218679

CLUB ALFA ROMEO

AUTO STORICHE GROSSETO

Via Canada 38 - 58100 Grosseto
Tel. 0564-454017

ALBACAR CLUB ALFA ROMEO

MONTICHIARI

Via O. Romero 43
25018 Montichiari (BS)
Tel. 030-9961399

ALFA CLUB BERLINE

Cas. Post. N. 6 - 37060 Sona (VR)
Tel. 0338/9128644

CLUB ALFA ROMEO STORICHE

Tel. 0368/3531971

CLUB ALFETTA GTV E ALFA 75

Via Lago di Albano 26
06034 Foligno (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 Vigliatore (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

Pzza Zara 9 - 37135 Verona
Fax 045/6020147

GIULIA CLUB ITALIA

Via Massarenti 51 - 40049 Medicina (BO)
Tel. 0360/871452 - Tel. 0338/7653724

ALFISSIMA OWNERS CLUB

Via Rocca Pendice 13
35031 Abano terme (PD)
Tel. 0348/2336415

CLUB ALFA ROMEO

„CUORE SPORTIVO”

Via del Vallerano, 32
00068 Rignano Flaminio
Tel. 0761-508596/ 0368-7253277

ALFA ROMEO CLUB „IL BIALBERO”

Viale Don Minzoni, 14
60035 Jesi (AN)
Tel. 0731-4240 - Fax 201139

NUVOLA C.A.R MAGENTA

Via 1° maggio, 79 - 20013 Magenta (MI)
Tel. 02-97290952 - 9471357
Fax 02- 9791132

Kluby Alfa Romeo istnieją w prawie
wszystkich krajach Europy oraz
w wielu państwach na świecie.
Brakuje miejsca, by je wszystkie
zaprezentować.
Zainteresowanych odsyłamy
na strony internetowe Alfa Romeo.

dunhill

The new fragrance for men