



Brera

obsypana
nagrodami



Bursztyn
polskie złoto

Artur Czyż zdobywcą
Pucharu Alfy Romeo

SELENIA
MOTOR OIL



PASUJE JAK ULAŁ



FL Poland

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



Szanowni Państwo,

koniec roku zawsze skłania do podsumowań tego, co nam się udało i nie udało zrobić. Często jesteśmy dumni z naszych osiągnięć, czasem wyrzucamy sobie, że mogliśmy coś zrobić lepiej...

Hmm... Niewątpliwie wydarzeniem, z którego my Alfiści jesteśmy dumni, jest zakończona już trzecia edycja Pucharu Alfa Romeo. Wyścigi w ramach Pucharu Alfę Romeo były bezsprzecznie najbardziej emocjonującym wydarzeniem sportowym w Polsce Anno Domini 2002. Kto by przypuszczał, że wszystko rozstrzygnie się w ostatnim wyścigu?! Że o zwycięstwie zdecyduje 1 punkt! O tym, kto został zdobywcą Pucharu i jak przebiegała rywalizacja piszemy w artykule podsumowującym cały sezon.

Ale nie oglądajmy się do tyłu! Początek roku to radosna pora! Szaleństwa nocy sylwestrowej, bale karnawałowe... Nieodłącznym elementem każdej

udanej zabawy jest zapewnienie jej uczestnikom dobrej strawy. A kuchnia włoska oferuje w tej materii nieograniczone wręcz możliwości! O tym, że Polacy są rozmiłowani w potrawach znad Padu i Tybru oraz, że miłość tę mamy w genach, opowiada nam Robert Makłowicz. Włoskie wina, parmezan, kapary, oliwa były niegdyś oczywistymi

Z Alfą w karnawale

składnikami polskiej kuchni. Niestety, opadnięcie żelaznej kurtyny po II wojnie światowej położyło kres polsko-włoskim związkom kulinarnym.

Do balowej sukni nieodzownym dodatkiem jest elegancka biżuteria. Proponujemy, by wiodącym motywem ozdoby damskiego stroju wieczorowego był podczas karnawału kamień niezwykle: miękki, lżejszy od innych, ciepły w dotyku i na dodatek posiadający zdolność przyciągania drobnych (i nie tylko) cząsteczek. Oczywiście mowa o bursztynie. Naszym wyjątkowym bałtyckim złocie.

Przełom stycznia i lutego to również okres zimowych wyjazdów urlopowych na narty. Znużeni problemami w rodzimych ośrodkach narciarskich, coraz częściej poszukujemy śniegu i świetnie przygotowanych tras zagranicą. Dolomity to nazwa, która u każdego narciarza wzbudza szybszy obieg krwi w organizmie. Pod względem jakości wyciągów, ilości i różnorodności tras narciarskich oraz urządzeń naśnieżających są na najwyższym poziomie. Polacy coraz liczniej doceniają walory Dolomitów do tego stopnia, że w tym roku zorganizowane zostaną nawet „Polskie Dni w Dolomitach”.

Początek roku to również dobry moment do podejmowania nowych inicjatyw. Korzystamy z tej okazji, by poinformować Państwa, że pracujemy nad nową formułą magazynu, który zmieni pismo pod względem zawartości i cyklu wydawniczego. Mamy nadzieję, że się Państwu spodoba!

Życzę Państwu wszelkiej pomyślności w nowym, 2003 roku!

Redaktor Naczelna



Nasze zintegrowane metody w komunikacji:
TO TWOJA PRZEWAGA NAD KONKURENCJĄ

Produkty wydawnicze i reklamowe
Wydawnictwa techniczne i informacyjne
Fotografia, projektowanie graficzne
Studio DTP, naświetlanie, druk

SATIZ POLAND: TWOJA KOMUNIKACJA W BIZNESIE



Pełna gama usług
w zakresie komunikacji:
od pomysłu
do zarządzania,
od realizacji
do dystrybucji.



An MSX International Company

Satiz Poland Sp. z o.o. - ul. 11 Listopada 60/62, 43-300 Bielsko-Biała
Tel. +48 33 8132761 - Fax +48 33 8134176 - www.satiz.pl - e-mail: satizpolska@fiat.com



WYDARZENIA	4
BĘDĘ ALFĄ ZWIEDZAĆ POLSKĘ – WYWIAD Z MAURO LIMA-VAZ	6
BRERA OBSYPANA NAGRODAMI	8
DIESEL O SPORTOWYM CHARAKTERZE	12
PUCHAR ALFY ROMEO POWRÓCIŁ DO POZNANIA	18
MAZOWIECKIE KRAJOBRAZY	24
KONKURS „ALFISTA”	32
HISTORYCZNE AUTA NA ZAMKU	34
TAZIO WIELKI	38
POLSKIE ZŁOTO	44
Z WŁOSKIEGO STOŁU DO POLSKI	50
PRZEMIANY PABLA PICASSA	54
SZUS PO MARMOLADZIE	56
NARCIARSKI INTERNET	58
SALONY ALFA ROMEO w Polsce	60
KLUBY ALFA ROMEO na świecie	62

il Quadrifoglio nr 12
grudzień 2002 – styczeń 2003

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

Doroczna konwencja dealerów

Na dorocznej konwencji, odbywającej się w warszawskim hotelu Sheraton, spotkali się w grudniu dealerzy Alfy Romeo. Na terenie kraju działają 32 placówki, zajmujące się nie tylko sprzedażą samochodów Alfa Romeo, ale także ich dalszą obsługą.

Podczas konwencji omawiano działania na rok najbliższy oraz lata następne. W pierwszej połowie 2003 roku wejdzie na nasz rynek nowy model samochodu – Alfa 147 GTA oraz cała gama rewelacyjnych silników wysokoprężnych JTD 140 HP.

W latach 2003-2004 pojawią się w salonach sprzedaży kolejne nowe modele Alfy Romeo. Także wejście Polski do Unii Europejskiej zmieni zasady sprzedaży samochodów. Dyskusja dotyczyła korzyści jakie może ze sobą nieść wprowadzenie przepisów unijnych, rozwoju sieci sprzedaży marki, doskonalenia obsługi serwisowej oraz

komunikacji pomiędzy dealerem a klientem.

Warszawski salon

Podczas Motor Show 2002, największej w tym roku w Polsce wystawy samochodów, odbywającej się w warszawskim centrum EXPO XXI, bardzo efektownie zaprezentowała się Alfa Romeo. Odwiedzającym wystawę przedstawiono całą ofertę handlową Alfy – największym zainteresowaniem cieszył się oczywiście nowy model Alfa Romeo 156 GTA.

W ciągu 5 dni imprezy można było nie tylko oglądać samochody, ale również je kupować. W stoisku Alfy Romeo przez cały czas dyżurowali przedstawiciele warszawskich dealerów firmy. (4)

Na sygnale przez Australię

Alfa Romeo od lat jest stałym dostawcą pojazdów dla służb porządkowych we Włoszech oraz innych krajach europejskich. Od nie-

dawna do grona odbiorców firmy weszła Australia. Alfa 156 rozpoczęła służbę w patrołowaniu niebezpiecznych dzielnic Sydney. Jak twierdzi prowadzący samochód Chris Stiles ze Służby Prewencyjnej, Alfa wzbudza wielkie zainteresowanie, propagując włoską markę w australijskiej policji. (3)

Samochód dla pani

W klasie samochodów średniej wielkości jest nim Alfa Romeo 147 JTD. Auto w 3-drzwiowej wersji nadwoziowej zachwyciło uczestniczki konkursu „Auto dla Pani”, zorganizowanego przez miesięcznik „Pani” i tygodnik „Motor”. 6 pań juryrek wytypowanych przez organizatorów oceniało na kieleckim torze wyścigowym 32 auta różnych marek. Wypowiadały się na temat wyglądu samochodów, łatwości ich prowadzenia, parkowania, a także zwrotności.

Jest to „idealny samochód dla kobiet, które znają swoją wartość i nie boją się wyróżniać” – oceniła Alfę, przyznając jej aż 585,5 pkt. za urodę i wnętrze spełniające wszystkie zachcianki kobiet: pojemne schowki, wyłączniki w zasię-

fot. Janusz Romaniszyn



gu ręki, ładną tapicerkę i bardzo wygodne fotele. Alfa Romeo 147 wyprzedziła w swej klasie Seata Leon TDI, Mercedesa A210, Toyotę Corollę T Sport, Peugeotę 307 SW, Forda Focus TDCi, Citroëna Xsarę VTR 16V i Fiata Stilo 1.8 16V. (1)

Dziewczyny kochają Alfę

W Poznaniu miłośnicy Alfa Romeo 156 mogli spotkać się z samochodami tej marki w wersji wyścigowej. Do poznańskiej Fabryki Rozrywki „Dynamix” wjechały na 3 dni wyścigowe samochody triumfatora Pucharu Alfa Romeo 2002 – Artura Czyży oraz Macieja Garsteckiego – szóstego zawodnika mistrzostw Polski.

„Weekend z Alfą Romeo” wywołał ogromne zainteresowanie wśród miłośników sportu samochodowego. Wśród nich wiele jest pięknych dziewcząt, które pragnęły poznać słynnych sportowców. Mogły porozmawiać nie tylko z Czyżem i Garsteckim. Gościem poznańskiej imprezy był również Szymon Ziółkowski – mistrz świata i mistrz olimpijski w rzucie młotem, który jest wielobiciem samochodów Alfa Romeo i jeździ Alfą 156. (2)



To był niepowtarzalny koncert. Dźwięki silnika Alfa 156 GTA idealnie współgrały z muzyką najnowszych organów Hammonda.

Tego jedynego w swoim rodzaju utworu „muzycznego” wysłuchali w listopadowy wieczór wrocławscy Alfiści i członkowie Klubu Miłośników Organów Hammonda, zgromadzeni w modnym klubie Metropolis. W ten sposób uczczono odsłonięcie i uroczysty pokaz najnowszego modelu organów Hammonda oraz czerwonej limuzyny Alfa 156 GTA. Jej silnik uruchomił Tomasz Alechnowicz, prezes klubu Mia Giulia, za klawiaturą organów zasiadł Paweł Serafiński, szefujący grupie „Hammond Serafiński Band”.

Połączenie prezentacji samochodu i instrumentu muzycznego, nazwano „Spotkaniem legend”. Wszak obie marki – Alfa Romeo i Hammond – owiane są legendą. Obie są też wyrafinowanymi konstrukcjami mechanicznymi. Dlatego na miejsce ich prezentacji wybrano klub w stylu techno. W takim wystroju, wśród dekoracji przedstawiających przedziwne maszyny, Alfa Romeo 156 GTA wyglądała awangardowo. Stanowiła też znakomite tło dla pokazów biżuterii, bielizny i futer.

Związków Alfa Romeo ze światem mody tłumaczyć nie trzeba. Podczas słynnych mediolańskich pokazów wraz z pięknosciami przedstawiającymi kreacje znanych mistrzów występują na wybiegu samochody Alfa. Również we Wrocławiu przy Alfie 156 GTA, skromnie przykrywając piersi,



przechadzały się modelki odziane w kolie, naszyjniki, bransolety i broszki zaprojektowane przez Monikę Jaruzelską z firmy W. Kruk. Prezentowały również najnowsze modele bielizny firmy Splendo oraz futra i płaszczyki projektu Lidii Kality i Mai Palmy.

Występ grupy „Hammond Serafiński Band” towarzyszył spotkaniu Alfiistów, które przeciągnęło się do późnej nocy. Imprezę wcześniej opuściła Alfa 156 GTA. Jak powiedział Bogdan Żak, prezes firmy ADF AUTO, dealera Alfa Romeo, samochód następnego dnia rano przechodził w ręce klienta. W ślad za nim miała ruszyć kolejna Alfa GTA, tym razem w wersji Sportwagon.



z Mauro Lima-Vaz

Będę **Alfą** zwiedzać Polskę

Mauro Lima-Vaz jest
prezesem zarządu
oraz dyrektorem
generalnym firmy
Robert Bosch Sp. z o.o.

– Jak trafił Pan do Boscha i jak potoczyła się Pańska kariera?

– Do brazylijskiej filii koncernu – Bosch do Brasil trafiłem po ukończeniu studiów, w 1988 roku. W latach 1989-1994 współpracowałem przy tworzeniu naszych 12 spółek regionalnych oraz przy rozwijaniu sieci sprzedaży w Europie Środkowo-Wschodniej. Przez ostatnie lata kierowałem w Boschu austriackimi działami Techniki Motoryzacyjnej i Techniki Komunikacyjnej.

– Od jak dawna pracuje Pan w Polsce?

– W połowie 2001 r. firma złożyła mi propozycję pracy w Polsce. Rozpocząłem ją 1 września tego samego roku. Jednak już wcześniej, na początku lat 90. często bywałem w Waszym kraju, towarzysząc młodej jeszcze polskiej spółce w jej pierwszych krokach na rynku. To sprawiło, że Polska i Polacy stali mi się niezwykle bliscy. Można więc powiedzieć, że była to decyzja podyktowana przez serce. Do tej pory nie żałowałem ani jednego dnia spędzonego w Polsce.

– Z perspektywy Brazylijczyka Polska wydaje się być egzotycznym krajem. Co sądzi Pan o Polsce i Polakach?

– To stwierdzenie o egzotyczności Polski nie jest do końca prawdziwe, gdyż jest ona znana Brazylijczykom. Przede wszystkim ze względu na środowisko polonijne skupione na południu kraju, ale także dzięki piłce nożnej. Nazwiska takie, jak Lato czy Boniek wciąż są żywe w pamięci większo-

ści Brazylijczyków zainteresowanych piłką nożną

Czymś, co najbardziej cenię w Polsce i Polakach, jest gościnność, z jaką się tutaj można spotkać. Podobą mi się także, że Polacy reagują bardzo emocjonalnie (co częściowo przypomina mi moje rodzinne strony). Ponadto bardzo cenię sobie fakt, że w sytuacjach awaryjnych Polacy potrafią improwizować.

– Co najbardziej zadziwiło Pana w Polsce?

– To, że większość kierowców jeździ stosunkowo szybko, nawet po terenie zabudowanym, a ograniczenie prędkości traktowane jest raczej jako przyjacielska wskazówka niż nakaz!

– Co robi Pan w wolnym czasie?

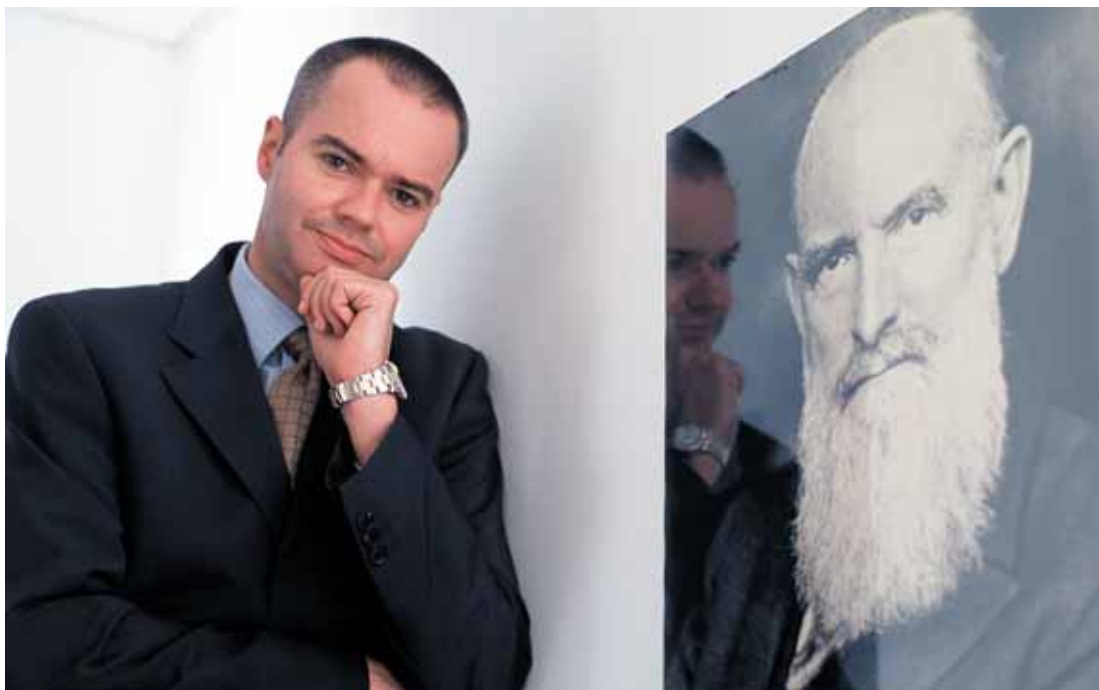
– Próbuję poznawać różne rejony Polski. Sporo jeżdżę po kraju, zarówno w sprawach służbowych jak i prywatnie, dla przyjemności. Chętnie też czytam książki i w miarę możliwości raz w tygodniu gram w badmintona. Latem lubię jeździć na rowerze.

– Jakie są Pańskie zainteresowania pozazawodowe?

– Pasjonuje mnie historia. Z tego względu pobyt w Polsce i poznanie jej interesującej przeszłości jest dla mnie szczególnie cenne. Bardzo lubię także muzykę, zwłaszcza jazz.

– Czy ma Pan swoje ulubione miejsca w Polsce?

– Oczywiście, że tak. Sopot, Gdańsk, Kraków, Kazimierz Dolny to miasta, w których się świetnie czuję. Bardzo polubiłem także Warszawę.



– Bosch jest jedną z najbardziej znanych firm w Polsce.

Co Pana zdaniem ma największy wpływ na taki sukces?

– Przede wszystkim to, że reprezentujemy światowe marki: Bosch, Junkers, Blaupunkt, Skil i Dremel, będące symbolem innowacyjności, jakości i niezawodności. O naszym sukcesie w Polsce decyduje również to, że dosyć wcześnie zdobyliśmy mocną pozycję na tutejszym rynku i dysponujemy świetnym zespołem złożonym z młodych i dobrze wykształconych ludzi.

– Jeździ Pan Alfą Romeo.

Co skłoniło Pana do wyboru tej właśnie marki?

– Dzięki matce płynię w moich żyłach również włoska krew. Mam więc sentyment do wszystkiego, co wiąże się z Włochami. Ponadto cenię w samochodach połączenie atrakcyjnego wzornictwa ze

sportowym duchem. Wziąwszy pod uwagę te kryteria, wybór był stosunkowo łatwy.

– Czego oczekuje Pan od swojego auta?

– Jak już wspomniałem, wygląd auta i radość płynąca z jego prowadzenia mają dla mnie decydujące znaczenie. Ważnym kryterium jest oczywiście także bezpieczeństwo. Wszystkie te elementy łączy w sobie Alfa.

– Jaki jest Pana wymarzony samochód?

– Nie mogę wymienić żadnego konkretnego modelu, jest jednak kilka różnych koncepcji, które przypadły mi do gustu. Zastanawiam się właśnie, czy nie kupić sobie na lato modelu Alfa Romeo Spider, żeby zwiedzać moją nową ojczyznę, Polskę, samochodem z otwieranym dachem. ❀

Rozmawiał Dariusz Balcerzyk

Brera

obsypana nagrodami

Alfa Brera coupé 2+2
– concept car zaprojektowany
przez Giorgetto Giugiaro zdobyła
uznanie na całym świecie.



Gwiazdą ostatniego Motorshow w Bolonii, jednej z największych światowych imprez motoryzacyjnych, była niewątpliwie Alfa Romeo Brera. Auto budziło ogólny podziw. Od czasu, gdy zaprezentowano je po raz pierwszy w marcu podczas Salonu w Genewie, Brera została wprost obsypana nagrodami na całym świecie – między innymi tytułem „Best of Show” przyznawanym przez magazyn Autoweek, tytułem „Best of Show” w kategorii Modeli Prototypowych na Konkursie Elegancji w Villa d’Este, dwiema nagrodami w kategorii Challenge Bibendum 2002. Zdobyła także tytuł „the most fascinating car” przyznany podczas Super Car Rally 2002 z Paryża do Monte Carlo. Alfa Brera jest też kandydatką do nagrody Automobilia dla „Najładniejszego samochodu świata”.

To naprawdę fascynujący concept car. Brera coupé 2+2 nawiązuje stylem do najpiękniejszych

modeli Alfa Romeo. Jej elegancja, wysmakowana linia nadwozia świetnie wpisuje się w tradycję marki słynnej z tego, że stale poszerza, a nawet przekracza horyzonty technologiczne.

Rozmiary Brery są imponujące: 4,388 m długości, 1,894 m szerokości i 1,289 m wysokości. Jednakże dzięki ostremu zwężeniu maski oraz tylnej części samochodu sprawia wrażenie auta kompaktowego. Linia nadwozia kształtuje się miękko z przodu i z tyłu, schodząc łagodnie w kierunku zintegrowanych zderzaków oraz grupy reflektorów w formie zwężających się klinów.

Karoseria jest przykładem nowoczesnej interpretacji klasycznych kształtów Alfa Romeo. Pokrywa silnika nawiązuje na przykład do stylu lat pięćdziesiątych, gdzie dominującym elementem przedniej części nadwozia była centralnie umieszczona trójkątna tarcza. Z kolei kształt tylnej szyby ►



przypomina Giuliettę Sprint. Poza tym w tylnej części pojazdu znalazły się elementy znane już z Alfę 156 i 147. Oryginalny, choć też nawiązujący do rozwiązań z lat sześćdziesiątych, jest sposób otwierania drzwi – do góry, tak, że sprawiają wrażenie skrzydeł. Przy ich konstrukcji zastosowano opatentowany system zawiasów.

Pod tak „uszytą” szatą, wykonaną w całości z włókna węglowego, bije serce równie doskonałego 400-konnego silnika o pojemności 4254 cm³, ośmiu cylindrach rozmieszczonych w kształcie litery V i pochylonych pod ką-

tem 90°. Silnik, umieszczony centralnie z przodu pojazdu, napędza tylne koła, zaś sześciobiegowa, sekwencyjna skrzynia biegów znajduje się z tyłu wozu.

Wnętrze Brery jest równie wyśmakowane jak jej zewnętrzna linia. Aluminiowe elementy wystroju doskonale komponują się ze skózanymi obiciami foteli. Oświetlenie wewnętrzne sterowane jest przez czujniki, które regulują przyciemnienie górnej szyby. Kratek wylotu powietrza nie umieszczono, jak to zwykle bywa, na krańcach deski rozdzielczej, ale w gniazdach drzwi.

Giorgetto Giugiaro, twórca Brery, określił ją jako „sportowy samochód o czytelnej formie oraz opływowej i klasycznej linii nadwozia”. Ten concept car jest już szesnastym pojazdem zaprojektowanym przez niego dla Alfę Romeo. Na pytanie, dlaczego podjął się kolejnego wyzwania, odpowiedział, iż powód jest prosty. „Chęć posiadania Alfę Romeo nigdy nie minie. Alfa jest marką fascynującą, a obecnie jej wyroby znowu cieszą się olbrzymim zainteresowaniem i są widoczne na rynku”.



Lorenzo Bortolin





Kształt tylnej szyby Brery przypomina Giuliettę Sprint



Diesel

o sportowym charakterze

Nowy 16-zaworowy silnik 1.9 JTD do Alfy Romeo 147, 156 i Sportwagon zapewnia autom zrywność i niskie zużycie paliwa.

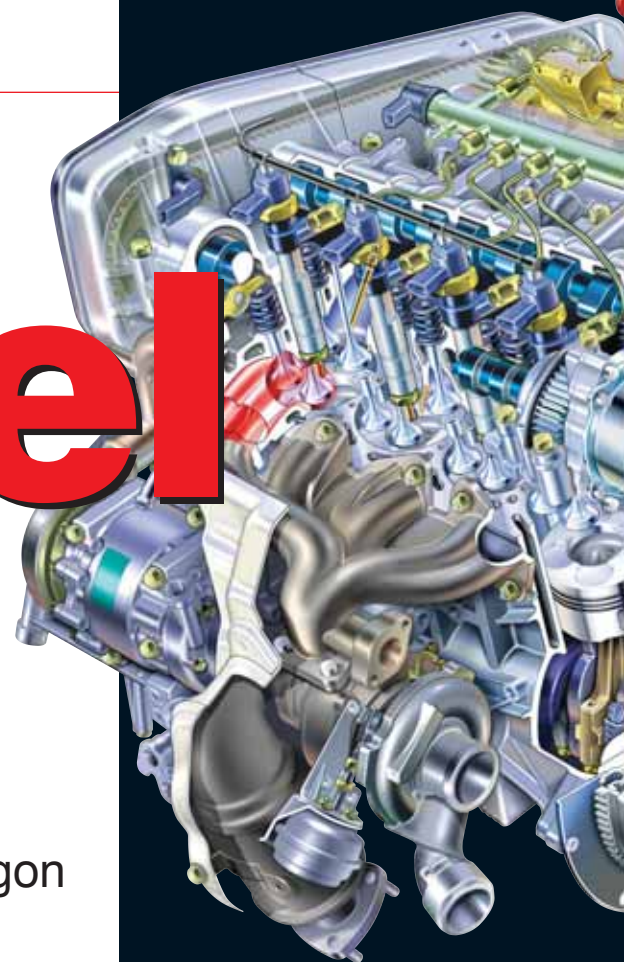
Oksymoron to, według słownikowej definicji, figura retoryczna, która w paradoksalny sposób łączy dwa wzajemnie wykluczające się terminy – takie jak na przykład gorący lód. Jeszcze do niedawna definicji tej odpowiadało również określenie sportowy diesel. Silniki na ropę były przecież uważane za niezbyt udane kopie silników benzynowych. Pracowały hałaśliwie i bardziej nadawały się do traktorów, ewentualnie taksówek i pojazdów użytkowych niż do samochodów osobowych, o sportowych już nie mówiąc.

W ciągu ostatnich lat silniki diesla przeszły jednak szereg przeobrażeń. Dzięki zastosowaniu turbodoładowania oraz wprowadzeniu systemów bezpośredniego

wtrysku paliwa common rail nadrobiły dystans dzielący je od benzynowych jednostek napędowych. Zachowały przy tym dużą elastyczność i niskie zużycie paliwa. Zniknął nawet charakterystyczny metaliczny stuk wtryskiwaczy i teraz naprawdę trudno poznać po odgłosie czy silnik zasilany jest benzyną, czy olejem napędowym.

Efektom tych wszystkich przekształceń jest najnowszy czterocylindrowy silnik 1.9 JTD 16V z nowoczesnym wtryskiem paliwa Multijet, przystosowany do montażu w Alfach 147, 156 i Sportwagon. Silnik ten wyróżnia jego dynamiczny i prawdziwie sportowy charakter, jak przystało zresztą na produkt marki Alfa Romeo.

Przyjrzyjmy się więc właściwościom technicznym nowego ►



Czterocylindrowy
turbodiesel

o 16 zaworach
jest prawdziwym
technologicznym
dziełem sztuki.

Silnik 1.9 wyróżnia się
niskim zużyciem paliwa
i sprawnością wyższą
niż silniki 2.0
napędzane benzyną.





diesla. Moc wynosząca 140 KM przy 4000 obrotów na minutę zbliżona jest do mocy osiągananej przez najlepsze silniki benzynowe. Maksymalny moment obrotowy też bardzo wysoki: 31 kilogramometrów przy 2000 obrotów. Jest więc wyższy od maksymalnego momentu silnika benzynowego 3.000 24 V (28 kilogramometrów) osiąganego przecież przy znacznie niższych obrotach. Dzięki temu, że

krzywa przebiegu momentu obrotowego nowego silnika jest dosyć płaska, przy 1750 obrotach na minutę uzyskujemy prawie 90% jego maksymalnej wartości.

Dla kierowcy oznacza to doskonałe osiągi drogowe. Alfa 147 1.9 JTD 16V rozwija prędkość 206 km/h oraz osiąga 100 km/h w 9,1 sekundy, o dwie dziesiąte sekundy szybciej niż z silnikiem benzynowym Twin Spark. Takie rozwią-

zanie powoduje, że silnik w sposób płynny, ale zdecydowany napędza samochód nawet przy bardzo niskich obrotach. Zapewnia też zrywność, pozwalając na swobodne wyprzedzanie. Silnik ten jest więc w równym stopniu dynamiczny co elegancki. W zależności od upodobań kierowcy nadaje się do sportowej jazdy i spokojnej.

– W pracy nad projektem silnika 1.9 JTD 16 V postawiliśmy

przede wszystkim na osiągi i łatwość prowadzenia auta, nie zominając jednak o komforcie i niskim zużyciu paliwa – mówi Danilo Rossi, jeden z „ojców” nowego diesla o wielu zaworach. – Punktem wyjścia był dla nas silnik 1.9 JTD, turbodiesel najnowszej generacji, który oparty został na projekcie silników benzynowych Twin Spark Alfę Romeo. Podstawowe nowatorskie rozwiązania, oprócz zastosowania głowicy z czterema zaworami na cylinder, to zaawansowany system elektroniczny sterowania silnika oraz odmienna regulacja parametrów doładowania poprzez zastosowanie turbosprężarki Garret o zmiennej geometrii.

W nowym systemie zasilania Multijet common rail – mówi Rossi – ciśnienie wtrysku oleju napędowego osiąga 1400 barów. To bardzo wysoka wartość, wyraźnie zwiększająca osiągi silnika. Wprowadzenie paliwa odbywa się w trzech równomiernych wtryskach, następujących jeden za drugim w ciągu trzech milisekund. Spalanie odbywa się więc w sposób bardziej regularny, co umożliwia uzyskanie większej mocy silnika, niższe zużycie paliwa oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń.

Równie skomplikowana jest technologia doładowania. Turbosprężarka, jak wiadomo, jest urządzeniem, które ►

SILNIK ALFA ROMEO 1.9 JTD 16V

Liczba cylindrów	4 w rzędzie
Średnica cylindrów x skok tłoka	82x90,4 mm
Pojemność	1910 cm ³
Rozrząd	2 wałki rozrządu w głowicy 4 zawory na cylinder
Zasilanie	turbosprężarka o zmiennej geometrii intercooler, bezpośredni wtrysk paliwa elektroniczne sterowanie silnika Bosch EDC
Moc maksymalna	140 KM (103 kW)
Maksymalny moment obrotowy	31 kgm (305 Nm)



Model	Prędkość maksymalna	Przyspieszenie 0-100 km/h	Zużycie paliwa
147 1.9 JTD 16V	206 km/h	9,1 s	5,9 l/100 km
156 1.9 JTD 16V	209 km/h	9,3 s	5,9 l/100 km
Sportwagon 1.9 JTD 16V	209 km/h	9,7 s	6,1 l/100 km

„pompuje” powietrze do cylindrów, wykorzystując energię gazów wydechowych. Duże turbiny pozwalają na uzyskanie większej mocy, ale charakteryzują się znaczną bezwładnością, przez co reakcja silnika jest nieco opóźniona, zwłaszcza przy przyspieszaniu na niskich obrotach. Małe turbiny nie mają tej wady, ale też ich osiągi są znacznie gorsze. Zastosowanie zmiennej geometrii turbin pozwala na optymalne funkcjonowanie w zależności od liczby obrotów, łącząc w ten sposób zalety obu rozwiązań konstrukcyjnych i eliminując jednocześnie ich niedostatki.

Kolejne nowatorskie rozwiązanie to zastosowanie dwóch wałków rozrządu w głowicy z popychaczami hydraulicznymi, które pracują bardzo cicho i nie wymagają obsługi. Stalowy (a nie żelazny) wał korbowy i korbowody chłodzone są cyrkulacją oleju. Do tego dochodzi jeszcze chłodnica oleju.

Jak widać, jest to silnik zdecydowanie różniący się od ósmiozaworowego poprzednika, nie tylko pod względem znacznie lepszych osiągnięć, ale również zaawansowania technicznego.

Olbrzymia dbałość konstruktorów o szczegóły spowodowała, że w każdym silniku wprowadzono indywidualne programy dla centrali sterującej, opracowane na podstawie charakterystyk każdego z czterech wtryskiwaczy. Było to konieczne, by zapewnić wszystkim silnikom 1.9 JTD 16 V dokład-

nie takie same osiągi. Mimo bardzo skrupulatnej kontroli jakości, nie udało się jeszcze bowiem wyprodukować dwóch identycznych wtryskiwaczy.

Silnik połączono z sześciobiegową skrzynią biegów przystosowaną do jazdy sportowej o wysokich przełożeniach. Szósty bieg





szczególnie przydaje się na autostradzie i dobrze przystosowany jest do elastycznego i zrywnego silnika. Zalety te, widoczne już przy wyższym przełożeniu, szczególnie uwydatniają się na piątym biegu. Dzięki temu Alfa 147 1.9 JTD 16V przyspiesza z 80 do 120 km/h w ciągu zaledwie 7,9 sekundy.

Liczne usprawnienia znajdują odzwierciedlenie również w niskim zużyciu paliwa. Dla Alfy 147 i 156 wynosi ono średnio 5,9 l na 100 km, a dla Alfy Sportwagon 6,1 litra. Nowy silnik 1.9 JTD 16V obala więc powszechne przekonanie o niemożliwości połączenia wysokich osiągów pojazdu z jego ekonomią. ❀

A DIESEL WITH A SPORTY HEART

Until a few years ago, even the expression 'a sporty diesel' would have sounded extravagant, absurd. The diesel engine was the poor relative of the petrol engine. Since then, the diesel has come a long way. It has put an end to the performance gap with the petrol version while maintaining greater elasticity of speed and reduced fuel consumption.

We find all the advantages of this evolution in the new four-cylinder 1.9 JTD 16 V Multijet adopted by the Alfa Romeo 147, 156 and Sportwagon, with something extra - the grit and temperament of a racecar engine, appropriate for an engine with the Alfa symbol.

Its performance speaks for itself. It has 140 hp like the best two-litre petrol engines. Its maximum torque is a vigorous 31 kgms, a value higher than that of the 24 V 3,000 rpm petrol engine of the 166 (28 kgms). Not less important, the torque curve has quite a flat progression and, at 1,750 rpms, already 90% of the maximum value is available. This ensures lightening-fast acceleration with no hesitation.

All this translates into absolutely spectacular performance. The Alfa 147 1.9 JTD 16 V, for example, reaches 206 km/hr and goes from 0 to 100 in 9.1 seconds. Above all, it translates into the wonderful sensation of having a smooth, solid engine that speeds up with decision even at low rpms, at the same time demonstrating a notable liveliness and quick pick-up, ensuring safe passing. This is an engine that is vigorous and wide-ranging, capable of complying with racy or flexible driving, depending on the character or mood of the person behind the wheel. ❀

Ostatnia odłona Pucharu Alfey Romeo 2002 to rozdanie nagród i podsumowanie sezonu w warszawskim hotelu „Victoria”.

Puchar Alfy Romeo

powrócił do Poznania



Tak emocjonujących wyścigów, dramaturgii i nieoczekiwanego zakończenia zmagania w trzyletniej historii wyścigów Alfami na polskich torach jeszcze nie było. Artur Czyż, zwycięzca III edycji pucharowych zmagania, pokonał Roberta Kisiela za ledwie 1 punktem.

Stara to prawda, że najlepszym reżyserem jest życie. Zwłaszcza w sporcie pisze zaskakujące scenariusze. Kto mógł przypuszczać, że walka o zwycięstwo w Pucharze Alfey Romeo rozstrzygnie się dopiero w ostatnim wyścigu, a po jego zakończeniu przez długi czas nie będzie wiadomo, kto zdobył

Puchar i tytuł mistrza Polski? I, że zadecyduje o tym 1 punkt?

W trzecim sezonie wyścigów o Puchar Alfey od początku zanosilo się na ciekawą rywalizację na „szczytach” między Arturem Czyżem i Robertem Kisiel. Wszak pierwszy wygrał w 2000 r., a rok temu sytuacja się odwróciła. Który





z nich tym razem stanie na najwyższym podium? A może ktoś inny? Przecież przynajmniej 4-5 kierowców może z powodzeniem ubiegać się o zwycięstwo. Pytań było więc mnóstwo.

„Wysoki” debiutantów

Zmieniła się bowiem również lista startowa. Z udziału w Pucharze 2002 wycofali się bracia Marcin (3 miejsce w ub. roku) i Maciej (5 miejsce) Kaczmarskowie oraz Maciej Bekas (4 miejsce). Na miejsce kilku zawodników spoza czołówki przybyli nowi i liczba uczestników wyścigów pozostała niemal identyczna: 23 w 2001 r. i 22 w 2002 roku.

Okazało się, że brak trzech kierowców ze ścisłej czołówki poprzedniego sezonu wcale nie zmniejszył atrakcyjności wyścigów. Ożywili rywalizację debiutanci – Jakub Golec, Rafał Rulski i Jakub Wysocki, kilkakrotnie uzyskując zaskakujące rezultaty. Golec, debiutujący w Pucharze, ale nie na torze, znalazł się w grupie pretendującej do końcowego zwycięstwa. To dzięki jego postawie w ostatnim

wyścigu sezonu Czyż zdobył Puchar, wyprzedzając Kisiela.

Kilkakrotnie w rywalizacji „zamieszała” Karolina Czapka, okazując się szybszą od większości mężczyzn.

Tajemnice serwisów

W sportach motorowych końcowy sukces zapewniają nie tylko umiejętności kierowcy, lecz również przygotowanie sprzętu. ►



Zwłaszcza ważne jest ustawienie auta do toru. To właśnie z nieodpowiedniego przygotowania podwozia i ustawienia geometrii zawieszenia wynikały w poprzednich sezonach niepowodzenia utalentowanego Marcina Bartkowiaka.

Serwisy Kisiela, Czyża i innych kierowców szybciej uporali się z tym problemem, ale każda z ekip pilnie strzeże swoich tajemnic. Gdy po wielokrotnych próbach i korygowaniu błędów Bartkowiak zdo-



Karolina Czapka

był doświadczenie, natychmiast dołączył do ścisłej czołówki, udało mu się stawać na podium.

Damscy „bokserzy”

W Kielcach, na torze uważanym za najtrudniejszy, Karolina Czapka wygrała aż z 15 mężczyznami! Ona i Małgorzata Serbin, druga z pań startujących w Pucharze, nie miały lekko. Koledzy za wszelką cenę próbowali im wykazać swoją wyższość za kierownicą. W bezpośrednich starciach, do których w ferworze walki dochodzi na torze, zawsze bardziej poszkodowane by-



Klasyfikacja Pucharu Alfa Romeo

1. Artur Czyż	Automobilklub Wielkopolski	277 pkt.
2. Robert Kisiel	Automobilklub Polski	276 pkt.
	Idea Meritum Racing Team	
3. Jakub Golec	Automobilklub Wielkopolski	246 pkt.
4. Marcin Bartkowiak	Automobilklub Wielkopolski	241 pkt.
5. Zbigniew Szwagierczak	Automobilklub Wielkopolski	213 pkt.
6. Maciej Garstecki	Automobilklub Wielkopolski	148 pkt.
7. Jakub Wysocki	Automobilklub Radomski	124 pkt.
8. Cezary Czub	Automobilklub Polski	110 pkt.
9. Rafał Rulski	Automobilklub Polski	109 pkt.
10. Maciej Tomaszewski	Automobilklub Polski	107 pkt.
11. Piotr Soja	TABOS KART Nysa	99 pkt.
12. Karolina Czapka	Automobilklub Wielkopolski	97 pkt.
13. Arkadiusz Nowicki	Automobilklub Wielkopolski	61 pkt.
14. Piotr Kaźmierczak	Automobilklub Krakowski	47 pkt.
15. Kamil Zadolny	Automobilklub Polski	44 pkt.
16. Jarosław Czub	Automobilklub Polski	41 pkt.
17. Michał Barański	Automobilklub Polski	38 pkt.
18. Wojciech Śmiechowski	Automobilklub Rzemieślnik	34 pkt.
19. Sławomir Winkiel	Automobilklub Wielkopolski	29 pkt.
20. Małgorzata Serbin	Automobilklub Rzemieślnik	26 pkt.
21. Adam Bachleda-Curuś	Automobilklub Polski	16 pkt.
22. Paweł Kałuża	Automobilklub Kielecki	14 pkt.

ły auta kobiet. Po kolizjach z rywalami nie ukończyły kilku wyścigów.

Sprawę damsko-męskiej rywalizacji podsumowuje Karolina Czapka. – W uczciwej walce stać mnie na wyższe miejsce niż dwunaste. Jednak w pewnym momencie wyścigów poważnie zastanawiałam się, czy dalej startować w Pucharze. Trzy razy w Poznaniu kończyłam wyścigi, trzymając ręką drzwi, bo się otwierały po uderzeniach kolegów. Niektórzy nie potrafili inaczej wyprzedzić, jak tylko brutalnie spychając moje auto z toru. Rozumiem ich irytację, że je-

stem szybsza, ale niech w sportowej walce pokażą, że są lepsi.

Spotkanie za rok

Przyszłość Pucharu Alfę Romeo nie była pewna – to drogie rozgrywki, w których organizację zaangażowany jest Fiat Auto Poland i sponsorzy. Uczestnicy wyścigów, działacze i dziennikarze zebrani w Victorii z niepokojem oczekiwali informacji o losach imprezy. Z ulgą i radością przyjęli wiadomość, że za rok spotkają się na torach. ❀

Andrzej Martynkin

zdjęcia: Mirosław Rutkowski

Wyścig ostatniej nadziei



Poznań, ostatnia runda pucharowych zmagani. Widzów więcej niż kiedykolwiek, mimo kiepskiej, deszczowej pogody. Wciąż nie wiadomo, kto wygra: poznaniak Czyż czy warszawiak Kisiel? W sporcie samochodowym nic nie jest przesądzone.

Zaskoczenie: Artur Czyż, uzyskuje dopiero 14 czas treningu, a więc 14 pole startowe. Daleko, kilkadziesiąt metrów za trzecią pozycją, na której stoi Kisiel. Dwa pierwsze miejsca zajmują klubowi Czyża z Automobilklubu Wielkopolskiego, Jakub Golec i Zbigniew Szwagierczak. Za Kisielalem następne dwa zajmują znów kierowcy z wielkopolscy, Maciej Garstecki i Karolina Czapka. Czy tak obstawiony Kisiel będzie w stanie walczyć o czołowe miejsce?

Strata Czyża jest nie tylko teoretycznie do odrobienia. Musi on jednak przedrzeć się z odległego miejsca znacznie bliżej czoła. Wówczas w wyścigu głównym jeszcze jest jakaś nadzieja. Zatem ostatnia runda, to jakby równanie z wieloma niewiadomymi. Dodatkowa trudność, to pogoda. Deszcz, silny wiatr, zimno. Na śliskiej nawierzchni łatwiej popełnić błąd.

W sprincie szybko tworzy się czołówka: Szwagierczak, Golec,

Kisiel. On nie wdaje się w żadne potyczki, trzecie miejsce go satysfakcjonuje. Udaje mu się jednak wyprzedzić Golca. Za nimi spory tłok. Kilka aut pokiereszowanych, kierowcom na szczęście nic się nie stało. Czyż przesuwają się z każdym okrążeniem, a jest ich w sprincie zaledwie sześć. Dojeżdża jako czwarty! To oznacza, że jeszcze wszystko możliwe...

Przed głównym wyścigiem kierowcy i serwis mieli ból głowy. Jakie założyć ogumienie? Tor był mokry, lecz deszcz przestał padać. Niektórzy ryzykowali gładkie, na suchą nawierzchnię. Golec wybrał na przód slicki, na tył opony deszczowe. Kisiel i Czyż pojechali na deszczówkach. Po starcie trójka Czyż, Bartkowiak, Kisiel szybko odskoczyła od reszty.

Wszystko wydawało się jasne: przy wygranej Czyża i trzecim miejscu Kisiela, ten ostatni uzyskiwał... jednopunktową przewagę. Nieoczekiwanie, mniej więcej od połowy dystansu, gdy tor przesychał, Kisiel zaczął tracić dystans do prowadzącej dwójki, a goniący go zaczęli się przybliżać. Kisiela wyprzedził Golec, potem kolega klubowy Tomaszewski, który jednak przed metą zwolnił – potem tłumaczył, że „wysiadł” przepływomierz – i Kisiel dojechał czwarty.

Na mecie Czyż odbierał gratulacje. Był oszołomiony, twierdził, że chyba jednak przegrał Puchar o... punkt. Po dokładnych obliczeniach, odjęciu punktów z najsłabszej rundy – co trochę trwało – okazało się, że to on został zwycięzcą. Pokonał Kisiela jednym punktem. ❀



Wiemy kto wygrał, kto przegrał.
Dwóch bohaterów sezonu opowiada
o swoich wrażeniach i odczuciach.

Mówią



Robert Kisiel

Trzecia edycja Pucharu okazała się najcięższa i najbardziej dramatyczna, trzymała w napięciu zarówno kierowców jak i publiczność.

Byłem do sezonu dobrze przygotowany, serwis nie próżnował w przerwie zimowej. Wątpliwości budził tylko fakt, że połowa z 6 rund miała być rozgrywana na torze Poznań, a tam kierowcy Automobilklubu Wielkopolskiego czują się znacznie pewniej od pozostałych.

Pierwsza runda w Kielcach w pełni potwierdziła mój optymizm. Wy-

grywam sprint i wyścig główny, uzyskuję sporą przewagę nad Czyżem. Szybko jednak okazało się, że nie można lekceważyć żadnego przeciwnika. Trzeba było liczyć się nie tylko z Arturem, lecz z Jakubem Golcem i Marcinem Bartkowiakiem. Zbigniew Szwagierczak też nie zamierzał być statystą.

W trzecim sezonie na torach Alfy odczuwały już trudy kilkunastu wyścigów. Zwłaszcza bardzo ciężką pracę wykonywały skrzynie biegów. Przed wyścigiem w Kamieniu serwis pracował całą noc. Okaza-

75

117

182

43

113

163

Kielce



Artur Czyż

Poznań

Przystępując do wyścigów, nie myślałem o rewanżu za przegraną z Robertem Kisiel w poprzednim sezonie. Wiedziałem, że co najmniej jeszcze trzech kierowców mogłoby się pokusić o zdobycie Pucharu.

Kisiel zaczął imponująco. W Kielcach zgarnął całą pulę. Mnie zabrakło trochę szczęścia – po paru potyczkach moja Alfa nieco ucierpiała, straciłem sporo punktów.

Ponieważ jednak aż trzy z sześciu rund wyścigów miały być rozgrywane w Poznaniu, na torze, któ-

Poznań

ry nie ma dla mnie tajemnic, uważałem, że straty z Kielc będę w stanie odrobić. Miałem też nadzieję, na pomoc kolegów z Automobilklubu. Liczyłem, że będę w stanie odebrać punkty Kisielowi, gdy pojedę słabiej. I tak się stało.

Zwycięstwo w Kamieniu w sprincie i 4 miejsce w wyścigu głównym pozwoliło mi objąć prowadzenie 214: 211 punktów. To jeszcze nic nie oznaczało. Przecież trzeba będzie odliczyć najstarszą eliminację. Mobilizacja przed dwiema ostatnimi rundami była konieczna.

konkurenci

to się jednak, że auto nie było tak szybkie jak dotychczas. W sprincie dojechałem dopiero na siódmym miejscu, w głównym na szóstym. Punktacja po czterech rundach: Czyż 214 pkt., ja 211 pkt.

W przedostatniej rundzie, gdy do głównego wyścigu nie wystarczał Artur, poczułem się prawie posiadaczem Pucharu.

Ostatnia runda. Po raz trzeci spotykamy się Poznaniu. Paskudna pogoda, deszcz, wiatr. Na treningu osiągam trzeci czas. Dopiero czternasty Czyża, to wielkie zaskocze-

nie. Przyjąłem taktykę niewdawania się w potyczki. W sprincie długo trzymałem się na trzeciej pozycji, udało mi się jednak przesunąć na drugą. Nie wiem, jak Artur zdołał przebić się na czwarte miejsce.

Przed wyścigiem głównym byłem dobrej myśli. Aby zdobyć Puchar, nawet zakładając wygraną Czyża, nie mogłem dojechać na miejscu gorszym niż trzecie.

Gdy po starcie znalazłem się za Czyżem i Bartkowiakiem, pomyślałem „tak trzymać”. Jednak tor szybko wysechł i od połowy dystansu,

jadąc na oponach deszczowych widziałem w lusterku wstecznym, jak po każdym zakręcie malała odległość między mną a kolegami.

Byłem bezradny. Jedno okrążenie mniej, a byłbym trzeci. Jedno okrążenie więcej, a Golec wyprzedziłby Bartkowiaka i Czyża – „zarabiał” na okrążeniu 1,8-2,0 sekundy. A to dawałoby mi Puchar.

Przegrana o 1 punkt, to najmniej z najmniejszych. Zabrakło mi trochę szczęścia. Może za bardzo kalkulowałem? Może trzeba było pojechać bardziej agresywnie?



Po odjęciu wyników najgorszej rundy:

Kisiel – 29 pkt. otrzymał 276 pkt.

Czyż – 13 pkt. otrzymał 277 pkt.

Przedostatnia runda w Kielcach. W sprincie Robert trzeci, ja czwarty i jest... idealny remis. Obaj mamy po 227 punktów! Ale z powodu defektu skrzyni biegów nie dojechałem na start wyścigu głównego. Znow przewaga Roberta. Cała nadzieja w ostatniej rundzie na własnym torze.

Przygotowywaliśmy się do niej wyjątkowo solidnie. Serwis, mechanicy i ja staraliśmy się wszystko dopiąć na przysłowiowy ostatni guzik. Po oficjalnym treningu byliśmy przybici. Miałem dopiero 14

czas! Czy na mokrym, śliskim torze dam radę przebić się na czołowe miejsce? Tylko ono dawało cię szansy na końcowe zwycięstwo. Właściwie pogodziłem się z tym, że Puchar i mistrzostwo Polski ma zapewnione Kisiel.

W sprincie na szalę rzuciłem wszystkie swoje umiejętności. Szybko przesuwalem się do przodu. Nieoczekiwanie w ciągu sześciu okrążeń wyprzedziłem dzieści aut i dojechałem jako czwarty. To dawało cię szansy w wyścigu głównym.

We trójkę, z Bartkowiakiem i Kisielem, szybko odskoczyliśmy od reszty. Objąłem prowadzenie. I dowiozłem je do mety. W pewnym momencie dostrzegłem, że Kisiel zaczął zostawać w tyle. W końcówce zobaczyłem, że szybko zbliżał się do mnie Jakub Golec.

Wydawało mi się, że zabrakło mi jednego punktu. Zresztą nie tylko ja miałem takie wątpliwości. Wiele osób twierdziło, że to Kisiel wygrał jednym punktem, inni – że ja. Dopiero oficjalne wyniki dały ostateczną odpowiedź.

Mazowieckie krajobrazy



Wierzby rosochate, rozległe, płaskie przestrzenie. Choć, podobnie jak mazurki Chopina, uważane za kwintesencję polskości, mazowieckie krajobrazy w powszechnym mniemaniu są niezbyt atrakcyjne.

To nieprawda. Podwarszawskie okolice kryją w sobie wiele interesujących miejsc i obiektów. Przekonaliśmy się o tym, podróżując Alfą Romeo 166 po północno-zachodnim Mazowszu.

Dworskie życie

Krótkie i mroźne grudniowe dni nie są najlepszą porą dla turystów. Mało ich nawet w Żelazowej Woli, dokąd szlakiem Fryderyka Chopina pielgrzymują z całego świata miłośnicy jego muzyki, by odwiedzić muzeum w miejscu urodzin największego polskiego kompozytora.

W 1810 r. wyglądało ono zupełnie inaczej niż teraz. Niegdyś by-

ła to dworska oficyna, z której zresztą państwo Chopinowie z kilkumiesięcznym synkiem wyprowadzili się do Warszawy. Z ich mieszkania w Żelazowej Woli nic nie pozostało.

W latach trzydziestych XX wieku, organizując muzeum Fryderyka Chopina, oficynę przebudowano w stylu szlacheckiego dworku. Stworzona w nim ekspozycja prezentuje dziewiętnastowieczne wnętrza i dzieła sztuki związane z kompozytorem.

Zupełnie inny jest dwór w nieodległych Tułowicach. Przede wszystkim dlatego, że choć to obiekt zabytkowy, nie stanowi placówki muzealnej. Jego stylowo urządzone wnętrza – pokój stółowy, salon czy biblioteka służą na co dzień mieszkańcom, po pokojach i ogrodzie, jak to we dworze, biegają psy. Gości przyjmuje tu osobiście sam właściciel – artysta malarz Andrzej Novák-Zempliński.

„Panem na Tułowicach” jest już ponad 20 lat. – Była to wówczas ruina otoczona resztkami parku – wspomina gospodarz. – Z dworu, zamieszkłego do końca wojny, wyzabrowano całe urządzenie, zrobiono w nim skład nawozów ►





**Andrzej Novák-Zempliński
i jeden z jego powozów**



sztucznych. Do dziś walczę z solą, którą wchłonęły mury.

Za restaurację tułowickiej posiadłości jej właściciel został w 1999 r. uhonorowany medalem Europa Nostra (jednocześnie medale przyznano królowej Anglii za odbudowę zamku windsorskiego po pożarze i królowej Danii za restaurację pałacu króla Christiana).

W dawnej stajni pan Andrzej Novák-Zempliński umieścił kolekcję powozów polskich. Są w niej takie rarytasy, jak osiemnastowieczne sianie, unikatowy pojazd dziecięcy, do którego niegdyś zaprzęgano kuce czy brek służący do wypraw na polowania. Osoby, które chciałyby je obejrzeć, a także zna-

leźć się we wnętrzach tułowickiego dworu, powinny tam zadzwonić (nr 0-prefiks-22 72570-44) i umówić się z właścicielem na wizytę.

Gdy walczone nad Bzurą

Niedaleko dworu w Tułowicach stoi głąz upamiętniający śmierć generała Stanisława Grzmota-Skotnickiego podczas bitwy nad Bzurą we wrześniu 1939 r. Pamiątki po nim, ofiarowane przez syna, znajdują się w Sochaczewie, gdzie w dawnym ratuszu mieści się Mu-

zeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą.

Jego twórca i obecny dyrektor Maciej Wojewoda zapoczątkował zbiory, odszukując i gromadząc pamiątki po walkach toczonych w tych okolicach, często poniewierające się, wyrzucane na wysypiska. Wydobywał je z ziemi i dna rzeki. Pierwszą wystawę zorganizował z ratuszu – skromna jeszcze wówczas ekspozycja zafascynowała mieszkańców Sochaczewa i pobliskich miejscowości. To również dzięki ich pomocy muzeum, które w 1977 r. zyskało status placówki państwowej, ma olbrzymie zbiory związane z bitwą – broń, umundurowanie, pamiątki po obrońcach Sochaczewa, fotografie.

Jest tu także ekspozycja pokazująca dzieje Sochaczewa i okolic w latach 1939-45 oraz bardzo ciekawy plenerowy zbiór militariów. Wśród nich znajduje się ponton mostowy z 1939 r. odnaleziony w Mistrzewicach i lufa armaty używanej w bitwie nad Bzurą.



Kościół jak zamki

W małych mazowieckich miasteczkach z parterową skromną zabudową kontrastują potężne kościoły świadczące o wielowiekowym rodowodzie i dawnym znaczeniu tych miejscowości. Ich nazwy – Brochów, Czerwińsk, Zakroczym, Wyszogród odnotowano już we wczesnym średniowieczu. W Czerwińsku opactwo kanoników regularnych, usytuowane na wysokiej skarpie nadwiślańskiej, zostało ukończone w 1155 r. Jego budowniczowie prawdopodobnie pochodzili z Włoch i Francji.

Kościół z dwiema romańskimi wieżami z kamiennych ciosów i dzwonnica zwaną Bramą Opata Kuli robi ogromne wrażenie. Wielokrotnie przebudowywany, ma w sobie elementy gotyckie, renesansowe i barokowe. Zawiera XII-wieczny rzeźbiony portal i romańskie freski – najlepiej zachowany i największy zespół malowideł średniowiecznych w Polsce, gotycką piętę i renesansowy fryz przypisywany Hansowi Dürerowi, bratu słynnego Albrechta. Znajdujący się w głównym ołtarzu obraz Matki Boskiej Czerwińskiej, dzieło Łukasza z Łowicza z 1612 r., został ogłoszony cudownym przez biskupa Karola Ferdynanda Wazę.

Równie imponujący jest obronny kościół w Brochowie. Jego trzy wysokie wieże z okienkami strzelniczymi są połączone wewnątrz długim gankiem. Budowlę otacza murowane ogrodzenie, wokół którego znajdowała się fosa. Gotyko-renesansowy kościół-zamek ►

Na wąskich torach

Parowóz Hanomag z 1911 r. stojący przed dawną stacją kolejki w Sochaczewie zaprasza do odwiedzenia Muzeum Kolei Wąskotorowej. Po wejściu trafiamy w nieistniejący już świat ciuchci, które od końca XIX w. przez wiele dziesięcioleci wiodły pracowity żywot, przewożąc towary, płody rolne, a także pasażerów.

Samowarki, jak powszechnie nazywano buchające dymem parowóziki, ciągnęły wagony na liniach do Góry Kalwarii, Wilanowa, Grójca, Marek i innych podwarszawskich miejscowości. Większość ciuchci przetrwała wojnę, podczas której zasłużyły się stolicy – szmuglowano nimi żywność, a często i broń. W latach pięćdziesiątych zaczęto likwidować linie parowych kolejek. Sochaczewska, powstała w 1921 r., działała do 1984 roku.

W dwa lata później utworzono tu muzeum. Zgromadziło ono jeden z największych na świecie zbiorów taboru wąskotorowego – ponad 100 lokomotyw, wagonów i pojazdów roboczych. Wzdłuż peronu, na torach o rozstawie szyn 750 mm stoją



ocalone przed złomowaniem parowozu. Są wśród nich takie unikatki, jak „samowarek” serii Ty 3 z 1916 r. obsługujący niegdyś linię karczewską, lub parowóz typu „Wisła” z 1928 r. – jedyny ocalały z 10 zbudowanych w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. Na „emeryturę” przeszedł dopiero w 1975 r.

W stacyjnych pomieszczeniach zgromadzono dokumenty, fotografie, bilety, rozkłady jazdy, mundury kolejarskie. Od maja do września ciuchcia wozi turystów do stacji w Wilczach Tułowskich.





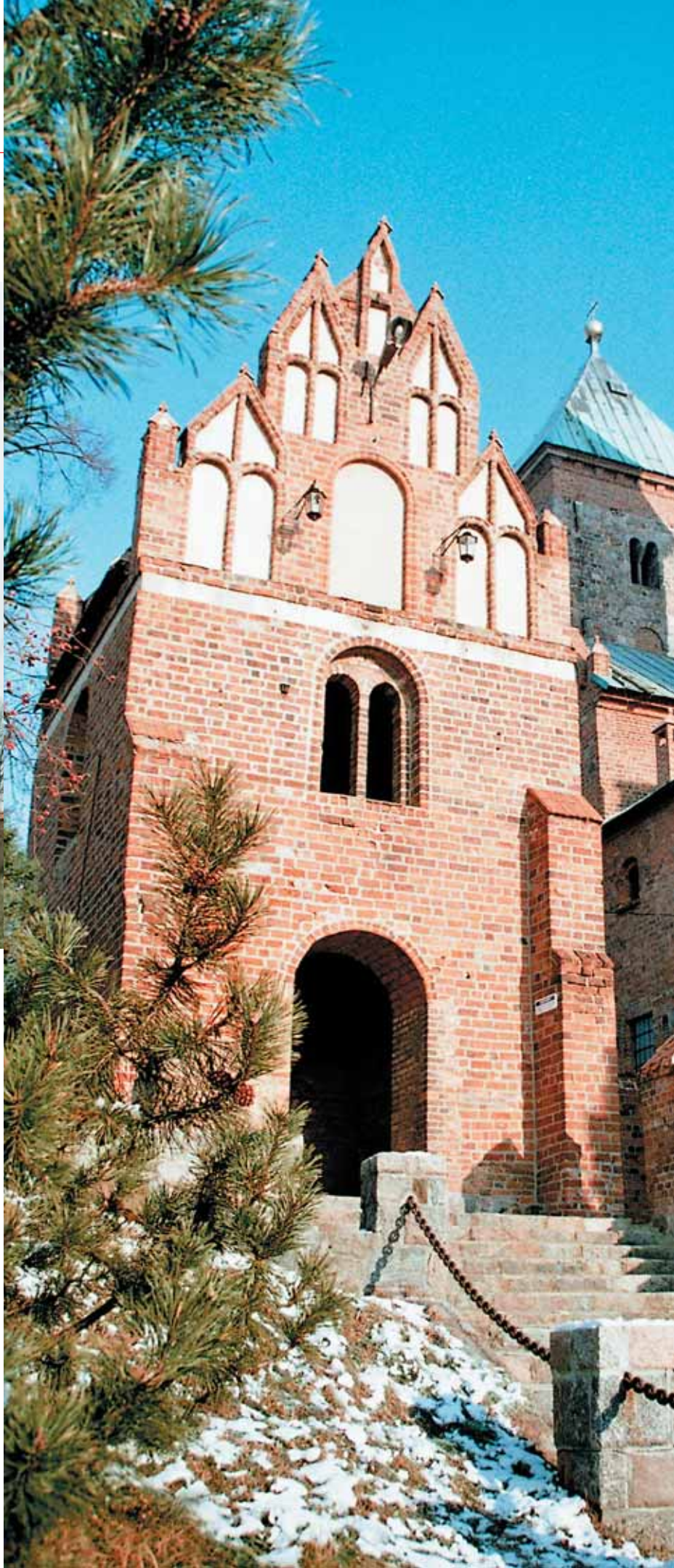
**Kościół obronny
w Brochowie**

**Obok kościoła
w Czerwińsku
nad Wisłą**

powstał w latach 1551-61. Ze starszej, XII-wiecznej świątyni przebudował go Jan Baptysta z Wenecji.

Brochowski kościół słynny jest również ze swych związków z Fryderykiem Chopinem. Tu w 1806 r. odbył się ślub jego rodziców, tu został ochrzczony, co upamiętnia tablica na kościelnym filarze.

Także w Zakroczymiu na wysokiej skarpie znajduje się fara wybudowana w typowym dla Mazowsza stylu gotycko-renesansowym, z kolistymi skarpami i wysokimi szczytami. W jego nawie umieszczona jest tablica poświęcona św. Stanisławowi Kostce, który był starostą zakroczymskim.





Słynne mosty

Jednego nie ma od wieków, z drugiego zostało się zaledwie prześło, ale oba weszły do historii. To właśnie w Czerwińsku zbudowano pierwszy w Polsce most łyżwowy, po którym w lipcu 1410 r. przepłynęli się przez Wisłę wojska małopolskie, zmierzające z Władysławem Jagiełłą na wojnę z Krzyżakami. Elementy mostu, wspartego na 1678 łyżwach (zwanych łyżwami), zbudował w pobliskim Śladowie mistrz Jarosław z Kozienic. Był to wtedy cud sztuki inżynierskiej.

Przez lata Wyszogród słynął z najdłuższego drewnianego mostu w Europie, a jego obrona przed

krą grożącą konstrukcji, prawie każdej zimy przyciągała uwagę całej Polski.

Most z drewna pochodzącego z Puszczy Kampinoskiej zbudowali w 1944 r. jeńcy polscy i radzieccy. Częściowo został on zniszczony w styczniu 1945 r., ale szybko go odbudowano. W latach 1960-67 drewniane dźwigary zastąpiono stalowymi. Most miał 1285 m długości (wraz z mostem na Bzurze 2 km) i składał się z 56 przęseł o rozpiętości 21,3 m oraz stalowego przęsła żeglugowego o długości 42 m.

Nową przeprawę przez Wisłę otwarto w 1999 r. Pamiątką po ►

Tyle pozostało z najdłuższego drewnianego mostu w Europie

Gwiazda Wytrwałości



Latarnia stojąca na rynku w Zakroczymiu jest pomnikiem niezwyklej. Umieszczono na niej wizerunek odznaczenia nazwanego Gwiazdą Wytrwałości lub Gwiazdą Zakroczymską. Ustanowiono je w 1931 r. podczas jednego z ostatnich posiedzeń sejmiku powstańczego. Otrzymało formę pięcioramienną gwiazdy z datą 1831, herbami Polski i Litwy oraz napisem „Usque ad finem” (aż do końca) i miano je nadawać tym, którzy najdłużej wytrwali w walce.

Pierwsze medale wybito dopiero po 50 latach w Szwajcarii i uhonorowano nimi 5 jeszcze żyjących uczestników Powstania Listopadowego. W 1981 r. powstała w Warszawie kapituła orderu Żelaznej Gwiazdy Wytrwałości, która nadaje odznaczenie osobom szczególnie zasłużonym w walce o niepodległość.

W okolicach Zakroczymia znajdują się też forty należące niegdyś do systemu obronnego twierdzy modlińskiej.



dawnym moście jest pozostawione jedno drewniane przęsło.

Twierdza Modlin

Na pewno był w tym miejscu król szwedzki Karol Gustaw, jeden z obiektów – dwukondygnacyjną działobitnię zbudowaną w latach 1811-12 zaprojektował ponoć sam cesarz Napoleon. Nie ma na Mazowszu drugiego takiego miejsca, w którym, jak w twierdzy Modlin splatałyby się wojenne losy tylu narodów: Szwedów, Francuzów, Rosjan, Niemców, no i oczywiście Polaków.

Wysoki brzeg Wisły u ujścia Narwi od dawna miał znaczenie strategiczne. Pierwszy obóz wojskowy powstał tu podczas „potopu” szwedzkiego. Potem walory militarne tego miejsca docenił cesarz Francuzów, rozkazując zbudować w Modlinie twierdzę. Wzniesiono ją ogromnym kosztem, zatrudniając przy budowie nie tylko żołnierzy





Cmentarz narodów

Przy wjeździe do twierdzy Modlin znajduje się niezwykle cmentarz. Założony w okresie wojen napoleońskich, był miejscem pochówku załogi, która broniła Modlina w 1813 r. Kryje w sobie prochy żołnierzy różnych narodowości i armii – Rosjan i Niemców poległych w czasie i wojny światowej, żołnierzy polskich walczących w wojnie polsko-bolszewickiej w 1920 r., polskich obrońców twierdzy z września 1939 r. oraz Niemców.

Cmentarz forteczny, zniszczony podczas ostatniej wojny, został zrekonstruowany w latach 1997-99. Jego zwiedzanie ułatwia umieszczona przy bramie tablica z planem.



rzy, ale i 15 tysięcy cywilów, spruwadając na budowę drewno z okolicznych lasów i cegły z wszystkich podwarszawskich cegielni. O znaczeniu i wartości fortyfikacji najlepiej świadczy fakt, że polska załoga twierdzy broniła się w niej jeszcze przez rok po klęsce Napoleona, zanim skapitulowała przed 40-tysięcznym korpusem gen. Paskiewicza.

Rosjanie też docenili znaczenie Modlina, który przemianowali na Nowogeorgiewsk. Rozszerzyli umocnienia, potem dobudowali kolejny obwód fortów położonych na kilka kilometrów przed twierdzą, stworzyli w niej osiedle oficerskie wraz z kasynem. Ich budowle w większości dotwały do naszych czasów. Bronili się w nich przed Niemcami Rosjanie w czasie I wojny światowej i Polacy we wrześniu 1939 r., opierając się atakom przez 15 dni. W dzień po kapitulacji Warszawy gen. Witold Thommée, do-

wódca obrony Modlina był zmuszony poddać twierdzę.

To bardzo krótko streszczona jej historia. Gdy zajechaliśmy Alfą do Modlina, stwierdziliśmy, że trzeba przeznaczyć cały dzień na poznanie fortyfikacji i kompleksu wojskowej architektury. Najlepiej wybrać się tam z przewodnikiem, który poprowadzi po fortach i części budowli podziemnych (konieczne są latar-

ki), umożliwi obejrzenie cytadeli i panoramy okolic z Wieży Tatarskiej.

Klub Przewodników Turystycznych PTTK „Bastion” mieści się w twierdzy, w budynku dawnego carskiego kasyna. Na wycieczkę najlepiej jest umówić się telefonicznie bądź faksując pod numer 0-prefiks 22 686 21 35. ❀

*Anna Borsukiewicz
zdjęcia: Jerzy Kozierekiewicz*



Kasyno oficerskie
w twierdzy Modlin

Alfista

konkurs dla Czytelników

il Quadrifoglio

W czwartej edycji konkursu „Alfista” zwyciężyli:

- Grzegorz Paszylk z Jastrzębia Zdroju – 16 pkt.
- Michał Groniewski z Katowic – 15 pkt.
- Dariusz Żelazny z Olsztyna – 14 pkt.
- Mikołaj Rejwerski z Bolesławca – 13 pkt.
- Mariusz Panek z Helu – 12 pkt.

Serdecznie gratulujemy zwycięzcom.

To już ostatnia edycja konkursu „Alfista”. Finalistami zostaną trzy osoby, które za odpowiedzi na pytania we wszystkich pięciu edycjach 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 czterech edycjach konkursu w punktacji prowadzi Grzegorz Paszylk z Jastrzębia Zdroju, który zdobył 56 punktów. Za nim plasują się Przemysław Barowicz z Warszawy i Mariusz Panek z Helu – obaj zdobyli po 50 punktów. Gratulujemy i życzymy sukcesów w ostatnich zmaganiach.

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



Prawidłowe odpowiedzi na pytania czwartej edycji brzmiały:

- ❶ Podaj internetowy adres polskiej strony Alfa Romeo – **www. alfaromeo. pl** lub **www. alfaromeo. com. pl**
- ❷ Jaka stacja telewizyjna współtworzy z Alfą Romeo audycję Design 360'? – **CNN**
- ❸ Do którego roku Enzo Ferrari ścigał się za kierownicą Alfę Romeo? – **1931**
- ❹ Który model Alfę wygrał konkurs „Cartier style et lux” podczas festiwalu w Goodwood? – **Alfa 8C 2900 B Speciale „Le Mans”**
- ❺ Podaj 5 cech, które kojarzą Ci się z Alfą Romeo.

Jury wybrało, jego zdaniem, najoryginalniejsze propozycje:

- **Odważna – nie boi się wyróżniać z szarego tłumu**
Uduchowiona – posiada również wymiar niematerialny
Kreatywna – tworzy wizerunek swego właściciela
Utalentowana – potrafi grać na emocjach
Dumna – nosi przecież nazwę Alfa Romeo – 6 pkt.
- **Zmysłowa, piękna, zaufana, przewidująca i niekiedy ostra jak zazdrosna kochanka – 5 pkt.**
- **Alfa RADOŚĆ OBSESJA MAGIA EMOCJE ODLOT – 4 pkt.**
- **Marka, której logo tchnie historią i nowoczesnością**
Ucieleśnienie włoskiego stylu
Frajda posiadania nietuzinkowego auta
Samą nazwą wzbudza emocje
Auto, obok którego nie przechodzi się obojętnie – 3 pkt.
- **Legenda motoryzacji**
Indywidualizm
Ponadczasowość stylizacji
Nowatorstwo techniczne
Urzeczywistnienie sportowych ambicji – 2 pkt.

Gratulujemy zwycięzcom. Nagrody – latarki z linii akcesoriów Alfę Romeo prześlemy Państwu pocztą kurierską.

Ostatnia szansa

Rozwiązanie czwartej edycji konkursu nie nastroczało uczestnikom wielkich kłopotów.

Większość otrzymanych przez nas kuponów była wypełniona prawidłowo. Najwięcej inwencji, jak zwykle, wymagało polecenie zawarte w ostatnim punkcie konkursowych pytań.

Uczestnicy konkursu „Alfista” mieli w nim wymienić pięć cech kojarzących się z Alfą Romeo.

Studiując odpowiedzi stwierdziliśmy, że marka ta wywołuje wiele skojarzeń i emocji. Wystarczy zresztą zajrzeć do publikowanych obok nagrodzonych wypowiedzi.

Rozpoczynamy ostatnią edycję konkursu „Alfista”. Kolejnych pięciu uczestników będzie mogło wygrać nagrody. Dla zwycięzców edycji – osób, które zdobędą największą liczbę punktów, organizatorzy przewidzieli tym razem 5 zegarków z linii Alfa Romeo. Prześlemy je zwycięzcom pocztą kurierską.

Pytania zawiera kupon dołączony do eg-

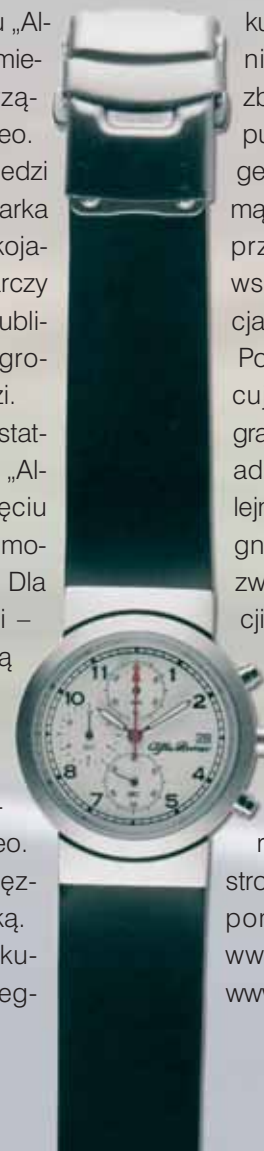
zemplarza il Quadrifoglio. Termin nadsyłania odpowiedzi upływa 15 lutego 2003 roku (decyduje data stempla pocztowego na kuponie).

Piąta edycja pozwoli też wyróżnić zwycięzców całego konkursu „Alfista”.

Zostaną nimi trzy osoby, które zbiorą najwyższą liczbę punktów w klasyfikacji generalnej, będącej sumą punktów uzyskanych przez uczestników we wszystkich pięciu edycjach konkursu.

Ponieważ redakcja pracuje nad zmianą szaty graficznej magazynu Quadrifoglio i wydanie kolejnego numeru przeciągnie się w czasie, listę zwycięzców piątej edycji i klasyfikacji generalnej konkursu „Alfista” opublikujemy w zapowiedzianym wcześniej terminie, czyli w lutym 2003 roku, na internetowej stronie Alfę Romeo. Przypominamy jej adresy:

www. alfaromeo. pl lub **www. alfaromeo. com. pl**





Historyczne auta na zamku

Mario Righini stworzył jedną z najważniejszych we Włoszech prywatnych kolekcji samochodów.

Trwająca już ponad 90 lat historia Alfy Romeo, bogata w piękne samochodowe kreacje i wielkie sportowe zwycięstwa, pasjonuje miłośników motoryzacji i kolekcjonerów starych aut. Niełatwo jest jednak zostać kolekcjonerem. Poza odpowiednimi możliwościami finansowymi, trzeba pasjonować się samochodami, dysponować dużą ilością czasu i równie dużą wiedzą na ich temat.

Pomocą zainteresowanym służy Archiwum Historyczne i Muzeum Alfy Romeo w Arese. Można też zwrócić się po radę do prywatnych kolekcjonerów, z których większość należy do Włoskiego Rejestru Alfa Romeo. Jego członkowie odnaleźli i odrestaurowali najciekawsze z punktu widzenia historycznego samochody tej marki.

Jednym z takich kolekcjonerów jest siedemdziesięcioletni Mario Righini. Zgromadzone przez niego w ciągu ponad 40 lat pojazdy stanowią zbiór uważany za jeden z najważniejszych we Włoszech, a także na świecie.

– Pracowałem z ojcem w rodzinnej firmie zajmującej się złomowaniem i zbiórką metali – opowiada

o początkach swej fascynacji starymi pojazdami. – Wówczas, tuż po wojnie, inaczej się myślało niż dzisiaj. Poszukiwało się na przykład Fiata 509 i przerabiało go na furgonetkę. Często demontowaliśmy tylko niektóre części, by wykonać z nich potrzebne przedmioty i na tym zarobić. Dopiero na początku lat sześćdziesiątych zrodziło się we mnie pragnienie zbierania zabytkowych samochodów.

Kolekcja pana Righini szybko rozwijała się i wzbogacała. W 1972 roku kupił XVI-wieczny zamek w Panzano, niedaleko Modeny, którego stajnie doskonale nadawały się na przyjęcie rasowych pojazdów silnikowych. Potem samochody stopniowo zaczęły wkraczać też do zamku, a ich właściciel stał się liczącą postacią w środowisku kolekcjonerów. Zbiory Righiniego i piękno jego zamku przyciągają ze wszystkich stron świata miłośników motoryzacji, pragnących poznać i obejrzeć pojazdy reprezentujące najważniejsze rozdziały historii automobilizmu.

W zamku znajduje się ponad 150 samochodów różnych marek, niektóre o ogromnej wartości historycznej. Jest tu Benz z 1896 roku napędzany silnikiem jednocylindrowym na opary benzyny, trójkołowiec Prinetti-Stucchi z 1897 roku, nad którego silnikiem pracował sam Ettore Bugatti zanim został producentem własnych samochodów i model De Dion-Buton „Vis-à-vis” z roku 1898.

Kolekcję aut dwudziestowiecznych rozpoczyna dwucylindrowy



Peugeot Bébé z 1904 roku. Znajdują się w niej Fiat A12 Bis z nadwoziem Chiribiri z 1912 roku, Isotta Fraschini 8A z nadwoziem Salla z 1926 roku, Lancia Lambda Torpedo z 1926 roku z oliwkową karoserią i czarnymi nadkolami – jak twierdzi pan Righini, jedyny samochód, który ze swoim wyjątkowo elastycznym silnikiem mógł konkurować z modelem 1750. Można

tu obejrzeć również Rolls-Royce’a 40-50 HP Phantom z nadwoziem Fariny z 1928 roku, wspaniałe Ferrari 815 z 1940 roku – pierwszy samochód wyścigowy zbudowany przez firmę spod znaku czarnego konika po rozstaniu się Enzo Ferrariego z Alfą Romeo. Są prestiżowe pojazdy wszystkich najważniejszych marek samochodowych, łącznie z autami pochodzącymi ►

Mario Righini z niektórymi swoimi „klejnotami” Alfę Romeo. Od lewej: modele 8C 2300, 6C 2500 „Coloniale”, 6C 1750 „Paris”, due SZ, 1990 i 1965



Na pierwszym planie Alfa 6C 1750 „Paris” z 1931 roku

z Watykanu, a należącymi kiedyś do papieża Piusa XII i Jana XXIII (jeden model Chrysler Limousine i dwa Cadillac).

Maria Righiniego najbardziej jednak pasjonują samochody Alfę Romeo. Zgromadził ich ponad 40. – Najcenniejszym egzemplarzem w mojej kolekcji – mówi z dumą – jest model 8C 2300 z 1932 roku, który kiedyś należał do wielkiego Tazio Nuvolariego. Ośmiocylindrowy silnik umieszczony pod długą pokrywą auta ma moc 178 KM przy 5400 obr./min., a dzięki doładowaniu sprężarką konstrukcji Alfę Romeo, auto osiąga prędkość 225 km/h.

Najukochańszym modelem Righiniego jest 6C 1750, który królował w latach trzydziestych. Zachwyca się nim, ilekroć podnosi pokrywę silnika auta w rzadko spotykanej odmianie „Paris” z 1931 roku i wpatruje się w jego wypiesz-

Model 6C 2500 „Coloniale” z 1939 roku, w doskonałym stanie technicznym i z oryginalnym wyposażeniem



Dwa samochody z kolekcji, od lewej: model 6C 1750 Spider z nadwoziem Garavini z 1930 roku i model 6C 1500 z nadwoziem Farina

czony sześciocylindrowy silnik. – To prawdziwy klejnot pod względem mechaniki i najpiękniejszy samochód na świecie – mówi.

Modele 1750 stanowią odrębną kolekcję w kolekcji. Mario Righini ma bowiem aż siedem Alf Romeo o tej klasycznej pojemności silnika. Poza wspomnianym już modelem „Paris” pięknie prezentują się wersje „Saloon”,

trzy pojazdy typu Gran Sport, z których jeden – czarnego koloru – kiedyś należał do Benito Mussoliniego i dwa modele Gran Turismo. Nikt na świecie nie posiada równie ważnego i bogatego zbioru modeli Alfę 1750.

Bliskie sercu kolekcjonera są Alfę 6C 2500, z których jedna to „Villa d'Este” z 1949 roku, kilka modeli 1900 z lat pięćdziesiątych, aż do ostatnich Montreal, TZ1, Giulietta, Giulia i SZ. Na odrębną wzmiankę zasługuje model 6C 2500 „Coloniale” z 1939 roku, który, z Mario Righinim za kierownicą, wzbudzał podziw na tle amerykańskich samochodów podczas obchodów rocznicy „operacji Neptun”. Samochód ten zachował się w doskonałym stanie i nadal jest na chodzie. Skonstruowany z my-



ślą o wojnie w Afryce, ma wiele ciekawych rozwiązań technicznych. Jednym z nich jest tzw. korektor wysokości, urządzenie pozwalające kierowcy na zmianę mieszanki paliwowej, kiedy samochód pokonywał większe wzniesienia afrykańskie na wysokościach około 2 tysięcy metrów. Dla zwiększenia zasięgu model „Coloniale” wyposażony był w cztery zapasowe zbiorniki paliwa: dwa przednie 10-litrowe i dwa tylne 25-litrowe. Dzięki temu mógł zabierać aż 190 litrów benzyny. Righini kupił samochód od Muzeum Wojskowego Cecchi-gnola w Rzymie, gdzie znajduje się jeszcze jeden taki egzemplarz.

Na temat utrzymania i restaurowania samochodów, Righini ma swoje zdanie. – Utrzymanie kolekcji jest sprawą bardzo zobowiązującą – twierdzi. – Restaurowanie aut trzeba przeprowadzać perfek-

cyjnie, a jeżeli to niemożliwe, należy zostawić samochód w stanie, w jakim się znajduje. Obecnie auta konserwuje się i odtwarza dużo lepiej niż np. 30 lat temu. Kiedyś sądzono, że takich prac mogą się podjąć tylko osoby starsze, pamiętające odnawianie samochodów. To nieprawda. Możliwości młodych fachowców bywają zdecydowanie większe, często zamiast polegać na pamięci, sięgają do dokumentacji pojazdów, nie mają uprzedzeń.

Stwierdzenie to dosyć niecodzienne w ustach weterana kolekcjonerstwa. Świadczy o wciąż młodym duchu Maria Righiniego, którego jak przed laty, nadal cieszy posiadanie pięknych samochodów i fascynuje zdobywanie ciekawych ich modeli. Są to największe emocje mojego życia – mówi. ❀

Marino Bussi

Panzano: tysiącletnia historia

W Panzano, leżącym kilka kilometrów od Modeny, była osada już w czasach poprzedzających epokę rzymską. Istniejący tu zamek korzeniami sięga umocnień Longobardów, we wczesnym średniowieczu o fortyfikację castrum zadbał mnisi benedyktyńscy.

Zamek przeszedł liczne transformacje i rekonstrukcje. W XIV wieku Panzano znajdowało się na terytorium granicznym pomiędzy Bolonią a Modeną, dlatego też mury stworzone w XIII wieku przez modeńczyków zostały dodatkowo wzmocnione. W XVI wieku zamek przeżywał okres rozkwitu, a jego historia przeplatała się z dziejami szlacheckiego rodu Malvasia.

Swój kształt, podporządkowany zasadzie funkcjonalności, budowla zawdzięcza Innocenzo Malvasii, wybitnemu przedstawicielowi rodu. Jej układ w formie czterech przyległych dziedzińców nawiązuje do stylu charakterystycznego dla XV-wiecznych wiejskich willi z okolic Ferrary. W wiekach XVIII i XIX zostały wykonane dalsze prace, które nie naruszyły oryginalnego kształtu zamku. Z tego okresu pochodzą przepiękne stiuki i freski zdobiące jego salon i sale w skrzydle mieszkalnym.



Tazio Wielki

Jego popiersie z brązu,
wystawione w londyńskim
Royal Automobil Club,
nie jest podpisane
nazwiskiem. Widnieje
na nim po prostu napis
THE MASTER – Mistrz.

Tazio Nuvolari jest uważany za jednego z największych kierowców wyścigowych w dziejach automobilizmu, a z pewnością za najlepszego spośród zawodników z lat trzydziestych XX wieku. Dzisiaj można by go określić jako doskonałe połączenie Michaela Shumachera i Valentino Rossiego. Odnosił bowiem sukcesy w wyścigach zarówno na czterech, jak i na dwóch kółkach. Dzięki swoim zwycięstwom samochodowym nieodparcie kojarzy się z Alfą Romeo.

Nuvolari urodził się 16 listopada 1892 roku w Castel D'Ario koło Mantui. Jego ojciec i wuj byli kolarzami, ale młodego Tazio zafascynowały silniki i wcześniej zainteresował się sportem motocyklo-





wym, startując w wyścigach, z dobrymi zresztą wynikami.

W 1916 roku Nuvolariego powołano do służby wojskowej. Jako kierowca karetek Czerwonego Krzyża jeździł po pagórkach wokół Isonzo i San Lorenzo na niewygodnych Fiatach Tipo 2 z pełnymi oponami i na zaadaptowanych ciężkich 18 BL. Zabierał rannych, przewoził ich na tyły walk. Jeździł nocami, przy zgaszonych reflektorach, po drogach zatłoczonych przez wojsko udające się na front i przez cywili uciekających przed grozą wojny.

Zdarzało mu się przewozić także wysokich rangą oficerów. Kiedyś, gdy transportował pewnego pułkownika, samochód zaczął ślizgać się w błocie i stoczył się do

rowu. – Jak się nazywasz? – zapytał rozzłoszczony pasażer. – Tazio Nuvolari, panie pułkowniku. – Posłuchaj mojej rady, ja się na tym znam, kierowca to nie zawód dla ciebie. – Według rozkazu, panie pułkowniku! – odpowiedział Nuvolari. Nikt już nie pamięta nazwiska tego oficera, ale przeszedł do historii przez swoją kolosalną pomyłkę.

Po zakończeniu wojny Nuvolari powrócił do wyścigów motocyklowych. Wygrywał mistrzostwa Włoch, startując we wszystkich dyscyplinach: na terenach górskich, na torach, w zawodach z handicapem, długodystansowych, próbach bicia rekordów szybkości, w Gran Premio we Włoszech i na całym świecie. Jeździł na różnych ►



Pierwsza strona Daily Mirror z 13 października 1936 roku prezentująca zdjęcie Nuvolariego po zdobyciu pucharu Vanderbilta



**Nuvolari
jako kierowca
motocykla Indian
w 1923 r.**



**Na Bianchi 350
podczas wyścigu
motocyklowego
w 1924 r.**

motocyklach: Della Ferrera, Fon-
gri, Borgo, Indian 1000, B. S. A.,
Garelli, Sarolea, Norton i Bianchi.

Żyłka współzawodnictwa sprawa-
iała, że Nuvolari sporadycznie
występował również w wyścigach
samochodowych. Jeździł przede
wszystkim na Chiribiri i Bugatti, ale
w 1925 roku na torze w Monza wy-
startował po raz pierwszy na Al-
fie Romeo, modelu P2. Debiut nie
był udany, za to dramatyczny. Sa-
mochód Nuvolariego wypadł z to-
ru, a on sam został wyrzucony
z pojazdu. Publiczność z przera-
żeniem patrzyła jak kierowca leci
i spada prosto na ogrodzenie
z drutu kolczastego. Tylko cudem
upadek skończył się na po-
wierzchniowych obrażeniach.

Prawdopodobnie wypadek nie
wynikł z winy kierowcy, lecz spowo-
dowała go blokada skrzyni biegów
samochodu. Niemniej Nuvolari mu-
siał poczekać jeszcze kilka lat, za-
nim znalazł się w składzie medio-
lańskiego zespołu wyścigowego.

Okazja pojawiła się w 1930 ro-
ku. Tazio Nuvolari został zaproszo-
ny do udziału w wyścigach przez
Alfę Romeo i niedługo później
w zespole z Giovannim Guidottim
wygrał trudne zawody Mille Miglia.
Jechali Alfą 1750 Gran Sport, któ-
ra zdobyła sławę przekraczając po
raz pierwszy średnią prędkość 100
kilometrów na godzinę (100,450
km/h). Wyścig Mille Miglia pozos-
tał w pamięci kibiców również
dzięki końcowemu pojedynkowi



Nuvolari z Achille Varzim, który z czasem stał się jego najpoważniejszym rywalem. Ich rywalizacja podzieliła włoskich kibiców.

Od tego dnia Nuvolari związał swoje nazwisko z Alfą Romeo i ze stajnią Ferrari na następne lata. Ich współpraca trwała do 1937 roku. Był to okres pełen znakomitych zwycięstw „latającego Mantuańczyka”.

Odnioś ich tak wiele, że innym kierowcom trudno mu było dorównać. W 1932 roku zwyciężył w Monte Carlo na Alfie 8C 2300 Monza, w 1935 roku, jadąc dwusilnikowym modelem Bimotore na trasie Florencja-Morze, pobił rekordy prędkości na kilometr i milę, mierzone od wyznaczonego punktu toru. Wielkie zwycięstwo



Tazio, choć był raczej niski, miał świetną sylwetkę – wspomina swojego przyjaciela Giovanni Battista Guidotti, znany kierowca Alfę Romeo i towarzysz Nuvolariego w walce o zwycięstwo w wyścigu Tysiąca Mil w 1930 roku. – Mimo że sprawiał wrażenie delikatnego, miał nerwy ze stali oraz sokoli wzrok. Pasjonowała go szybkość i był bardzo sprytny.

Równie ciekawie mówi o nim Enzo Ferrari. – Nuvolari nigdy się nie poddawał na starcie, zawsze walczył, bez względu na rodzaj pojazdu. Powszechnie było wiadomo, że jego sposób prowadzenia samochodu różni się od stylu jazdy innych zawodników. Postanowiłem sprawdzić, na czym to polega i któregoś dnia, poprosiłem Tazia, aby mnie przewiózł na Alfie 1750 z mojej stajni. „Wsiadaj” odpowiedział.

Na pierwszym zakręcie miałem wrażenie, że Tazio zaczął w niego źle wchodzić i że za chwilę wyładujemy w rowie. Cały zeszytniałem, czekając na uderzenie. Tymczasem znaleźliśmy się przy wejściu na następną prostą, a samochód jechał stabilnie po idealnej linii. Popatrzyłem na Nuvolariego: wyraz twarzy miał spokojny, normalny. Nie była to twarz człowieka, który dopiero co uniknął szczęśliwie poślizgu o 180 stopni. Przy czwartym czy piątym zakręcie zrozumiałem. Przede wszystkim, zerkając w bok zauważyłem, że Tazio nie popuszczał nogą pedału gazu, ale naciskał go do maksimum.

Po kilku zakrętach odkryłem jego tajemnicę. Nuvolari wchodził w zakręt nieco wcześniej, niżby to dyktował mój instynkt kierowcy. I to w niezwykle sposób, ustawiając szybkim ruchem kierownicy samochód przodem do wewnętrznej krzywizny, celując w miejsce, gdzie zakręt się zaczynał. Przy naciśniętym pedale, oczywiście na odpowiednim biegu, wprowadzał samochód w czterokołowy poślizg, wykorzystując siłę odśrodkową, a dobrze dobrane obroty nie pozwalały tyłowi wo-

zu zawinąć się po zewnętrznej. Przez całą długość zakrętu przód samochodu szorował po wewnętrznej krawędzi, a kiedy łuk się skończył, samochód znajdował się już w normalnej pozycji, skierowany w otwierającą się przed nami prostą, bez konieczności korygowania kierownicą.

Nikomu nie udało się odtworzyć „zakrętu” Tazio Nuvolariego. Wiele zbliżyło się do jego techniki dzięki licznym próbom, ale na najtrudniejszych zakrętach zawsze na koniec zmniejszali nacisk na gaz „telegrafując” pedałem.

I jeszcze raz wspomina Guidotti. – Nuvolari bardzo dbał o ubiór, który miał mu zapewniać swobodę ruchów. Bardzo starannie dobierał okulary ochronne. Musiały mieć proste soczewki, aby uniknąć zniekształceń optycznych. Rzadko zakładał kask ochronny, ponieważ w tamtych czasach jego używanie było uznawane przez zawodników za oznakę strachu.

Tazio miał też swoje wymagania w stosunku do samochodu. Uchwyt kierownicy musiał być około 5 stopni odchylony od poziomu, aby nie trzeba było krzyżować ramion na zakrętach o małym promieniu. Siedzenie miało być ustawione na średnie wyciągnięcie ramion, co ułatwiała ruchy kątowe kierownicy. Kazał sobie zrobić również specjalne ograniczenie na lewą stopę, tak, aby nacisk szedł na oparcie i kierowca stawał się częścią pojazdu. Ta sztuczka pozwalała mu wykonywać manewry bez częstego błędu polegającego na kurczowym trzymaniu się kierownicy na zakrętach.

Dzisiaj ryzykowny styl jazdy Nuvolariego jest stosowany w wyścigach rajdowych przez doświadczonych kierowców, dla których dużym ułatwieniem jest napęd na cztery koła oraz roll-bar zwiększający bezpieczeństwo kierowcy.



Nuvolari (z lewej) i Guidotti po zwycięskim wyścigu Mille Miglia w 1930 r.

Niepowtarzalne zwycięstwa

W trakcie swojej długiej kariery (od 1920 do 1950 roku) Tazio Nuvolari uczestniczył w 305 zawodach – 96 na motocyklach i 209 na samochodach. Odnosił 104 zwycięstwa w klasyfikacji generalnej i 65 w swojej klasie, 100 razy dokonując najszybszego okrążenia. Niezwykły bilans uzupełnia zwycięstwo w 5 zawodach międzynarodowych szybkościowych (3 motocyklowe i 2 samochodowe) oraz 7 tytułów mistrza Włoch (2 w zawodach motocyklowych i 5 w samochodowych). Podczas różnego typu wyścigów Nuvolari przejechał w sumie 91 787 kilometrów.

Startował na samochodach następujących marek: Ansaldo, Diatto, Chiribiri, Bugatti, OM, Talbot, Alfa Romeo, Maserati, MG, Auto Union, Fiat, Cisitalia i Ferrari.

Oto zwycięstwa w klasyfikacji generalnej, odniesione na samochodach Alfa Romeo:

- 1930 – Mille Miglia, Trieste-Opicina, Cuneo-Colle della Maddalena, Vittorio Veneto -Cansiglio, Ulster Tourist Trophy
- 1931 – Criterium Verona-Boscochiesanuova, Targa Florio, Gran Premio d'Italia (z Camparim), Pontedecimo-Giovi -Genova, Circuito di Montenero-Livorno, Circuito delle Tre Provincie, Coppa Ciano, Coppa della Consuma
- 1932 – GP Monaco-Monte Carlo, Targa Florio, Gran Premio d'Italia, GP Francji, Circuito di Avellino, Coppa Ciano-Livorno, Coppa Acerbo
- 1933 – GP Tunezji, Mille Miglia, Circuito Pietro Bordino, GP Eifelrennen-Nurburgring, GP Nimes, 24 Godziny w Le Mans (z Sommerem)
- 1935 – GP Pau, Coppa Citta' di Bergamo, Circuito di Biella, Circuito di Torino, GP Niemiec, Coppa Ciano-Livorno, GP Nicei, Circuito di Modena
- 1936 – GP Penya Rhin, GP Węgier, Circuito di Milano, Coppa Ciano-Livorno, Circuito di Modena, Coppa Vanderbilt (USA)
- 1937 – Circuito di Milano

Modele Alfę Romeo, które prowadził Nuvolari to: 6C 1750, P2, 6C 1500, 8C 2300, Tipo A, Tipo B (P3), 8C 2600, Bimotore, 12C i 308.

Muzeum Nuvolariego znajduje się w Mantui przy Piazza Broletto 9. Jest otwarte przez cały rok z wyjątkiem poniedziałków i czwartków, w godzinach 10-13 i 15.30-18.30. Cena biletu wynosi 3 euro.



Nuvolari w szpitalu po wypadku na torze w Monza w 1925 r.

odniósł w Nurburgring na Alfie Romeo Tipo B (P3), pokonując niemiecką drużynę Mercedesa i Auto Union. W 1936 roku w Stanach Zjednoczonych zdobył puchar Vanderbilta, na jego koncie są też dwa wygrane wyścigi Targa Florio i Mille Miglia. Triumfy te rozślawiły na całym świecie Alfę Romeo i jej kierowcę, powszechnie nazywanego Nuvoli.

Jeździł niewiarygodnie długo, do 58 roku życia. Po raz ostatni wystartował 10 kwietnia 1950 roku na Cisitalia Abarth 204 w wyścigu na trasie górskiej w Monte Pellegrino. Zdobył 5 miejsce w klasyfikacji generalnej oraz pierwsze w swojej klasie.

Zmarł w domu 11 sierpnia 1953 roku o godzinie 6.30 na „zapalenie płuc odoskrzelowe, które wiązało się jako komplikacja choroby serca”. Zgodnie z własnym życzeniem, został pochowany w wyścigowym stroju – żółtym swetrze z jego inicjałami, niebieskich



spodniach pumpach z pasem z krokodylej skóry, który podarowano mu w Ameryce oraz w skórzanym kasku i z trójkolorową wstęgą na szyi. Do trumny kazał włożyć swój amulet – złotego żółwia, sprezentowanego mu niegdyś przez Gabriele d'Annunzio.

Lord Howe, wielki džentelmen i angielski sportowiec, zwycięzca w wyścigach 24 godziny Le Mans w 1931 roku powiedział o nim: „Dopóki na świecie będzie się mówić o sporcie samochodowym, dopóty będzie trwała pamięć o Tazio Nuvolarim”. Z jeszcze większym podziwem mówił o nim Ferdinand Porsche: „Największy kierowca przeszłości, teraźniejszości i przyszłości”.

Marino Bussi

wielcy klienci małej agencji

alfa romeo
baccarat
candy
ermenegildo zegna
iveco
lacoste
maserati
nikon
nina ricci
singapore airlines
tele2
yamaha motor

czy twoja firma dołączy do klubu?

Polskie złoto

Bursztyn jest niezwykły
– i z racji właściwości fizycznych,
i historii swojego powstania.

Choć to kamień, jest miękki; lżejszy od innych, ciepły w dotyku i na dodatek się pali. Przy potarciu elektryzuje się, przyjmując ładunek ujemny, dlatego nabiera zdolności przyciągania drobnych cząstek.

40 milionów lat temu kąpiąca z tropikalnych drzew bursztynowa żywica zastygła w wodach rzek, które niosły ją do wielkiej delty w miejscu dzisiejszego południowego Bałtyku. Tak powstały oceniane dziś na miliony ton złoża tego minerału, będącego jedną z najbardziej charakterystycznych

wizytówek naszego kraju.

Polscy jubilerzy, przerabiając rocznie trzysta ton bursztynu, zapewniają dziewięćdziesiąt procent jego światowej podaży.

Jest to wdzięczny materiał do pracy – na tyle miękki, plastyczny, że do obróbki nie wymaga skomplikowanych ani drogich narzędzi. Tokarka, szlifierka i płócienna polerka to w zasadzie kompletny warsztat tradycyjnego bursztyniarza. Jest też kamieniem pięknym, a jednocześnie nietypowym, oryginalnym. Dlatego obserwujemy jego rosnącą popularność, nie tylko w Polsce. Od dziewięciu lat w Gdańsku odbywają się międzynarodowe targi bursztynu Ambe-

rif, gdzie można zaobserwować aktualne trendy w sztuce bursztynniczej.

Magiczny pomysł

Na tle kilkudziesięciu projektantów wyróżniają się prace Bożeny Batyckiej. Jej limitowana „Bursztynowa kolekcja” to linia torebek, w której wykorzystano połączenie naturalnej skóry i bursztynu.

– Szukałam czegoś oryginalnego, wyjątkowego – Bożena Batycka wspomina początki przygody z bursztynek. – Stosowanie w biżuterii na przykład brylantów to żadna sztuka, one są wszędzie. Nawet wykorzystane w oryginalny



fol. Balycki

sposób nie są sensacją. Wtedy doznałam olśnienia: przecież mamy bursztyn! Robiąc z niego wyjątkowe rzeczy, byłam pierwsza. „To takie ładne, to takie polskie” – mówili ludzie, którzy zobaczyli kolekcję. To właśnie unikalność bursztynu jest jego wartością. To był magiczny pomysł!



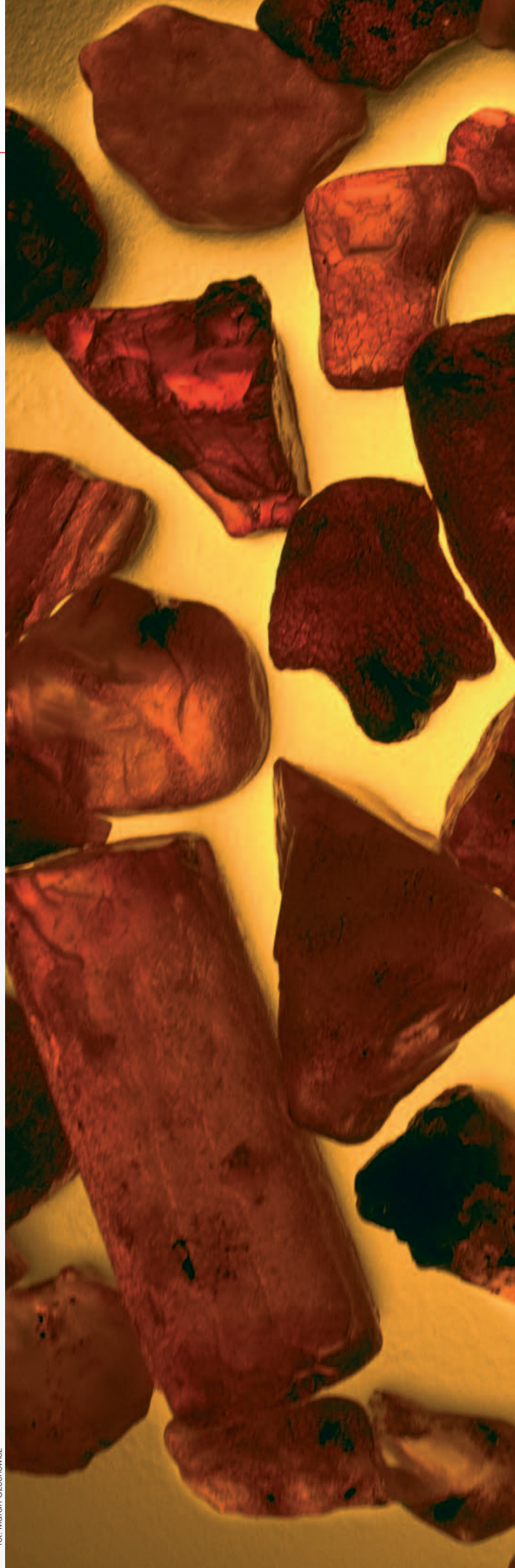
Bursztyny są wieczne

Pani Bożena jest szczególnie zadowolona z tego, że udało się jej pokazać nowy wizerunek bursztynu. – Ten tradycyjny kamień, kojarzony był w przeszłości ze sztuką ludową, Cepelią – opowiada. – Tymczasem udało mi się sprawić, że bursztyn, odpowiednio podany, jest świetną propozycją dla nowoczesnej, aktywnej kobiety. ►

Tajemnica komnaty

Najślawniejszym dziełem światowego bursztynnictwa był wystrój ścian jednej z pałacowych sal, tzw. Bursztynowej Komnaty, w Carskim Siole koło Sankt Petersburga. Wykonano ją przed trzystu laty na zlecenie króla pruskiego Fryderyka I. Podczas drugiej wojny światowej, 17 września 1941 roku niemieccy saperzy zerwali kilkaset metrów kwadratowych dekoracji i wywieźli na zamek w Królewcu. Warte pięćdziesiąt milionów dolarów w złocie wyposażenie komnaty leżało tam ponad trzy lata. Wiosną 1945 roku, w obliczu zbliżającego się frontu, Niemcy skutecznie ukryli bursztynowy skarb przed światem. Do dziś szukają go różne służby wywiadowcze, ale jak dotąd bez rezultatu. Obecnie władze Rosji realizują projekt rekonstrukcji komnaty. Na szczęście jej ruchome wyposażenie ocalało w komplecie, wywiezione jeszcze w 1941 roku za Ural.

fol. Marcin Czechowicz





fol. W. Kruk

Najmodniejsze są teraz wielkie bursztynowe kule i naszyjniki z różnokolorowych, toczonych paciorków



fol. W. Kruk

Teraz mój wizerunek jest już na stałe połączony z bursztynem. Daje on takie możliwości rozwoju kolekcji, że z pewnością nie okaże się modą sezonową, ale pozostanie w nowoczesnej biżuterii na stałe.

Kolorowe kule

Użyte w kolekcji Bożeny Batyckiej kamienie mają różne kształty: kuliste, kwadratowe albo nieregularne. Zróżnicowane są kolory – bursztyny występują w barwach od jasnożółtej poprzez miodową, pomarańczową do czerwono-brunatnej, a nawet ciemniejszej. To charakterystyczne cechy aktualnej bursztynowej mody.

– Teraz dominują zwłaszcza formy kuliste i walcowate. – Maciej Słomkowski z warszawskiego salonu jubilerskiego Kruk Fashion rozkłada przede mną naszyjnik złożony z kilkunastu bursztynowych kul. – W odróżnieniu od tradycyjnych cepeliowskich naszyjników sprzed lat rozrosła się też gama kolorów – dodaje.

Bursztyn został przez projektantów potraktowany poważnie. W oryginalnych wzorach Kruka widać mocno zaawansowaną obróbkę kamienia. Kule naszyjnika mają kilka centymetrów średnicy; nie powstały jednak z dużych bursztynów, ale ze sprasowania kilku mniejszych kawałków. Odpowiednie polerowanie zapewniło im jednak bardzo naturalny wygląd. Biorę do ręki niezwykle bursztynowy łańcuch – przez oczko większego kamienia przechodzi sznurek mniejszych jantarowych paciorków. Właściwie ►



fol. KFP Kosycarz

Ołtarz u św. Brygidy

Proboszcz parafii świętej Brygidy w Gdańsku, ksiądz Henryk Jankowski, jest pomysłodawcą realizowanej od dwóch lat budowy olbrzymiego bursztynowego ołtarza. Jego twórcą jest Mariusz Drapikowski. Do powstania dwunastometrowej wysokości ołtarza, wyższego od Bursztynowej Komnaty, planuje się zużyć kilkanaście ton bursztynu. W samym ołtarzu znajdzie się około dwóch, trzech ton, ale większa ilość jest niezbędna ze względu na duże straty podczas szlifowania. Niektóre części dzieła będą zawierać szczególnie cenny kamień – sukienka Matki Boskiej powstaje z dużych okazów rzadkiego białego bursztynu, stanowiących unikatowy przyrodniczy. Mariusz Drapikowski miał opory przed ich cięciem. – Ciąłem tylko na sukienkę Maryi, bo uznałem, że w tym przypadku to nie jest grzech – mówi. W listopadzie 2002 roku premier Miller polecił wojewodzie pomorskiemu przyznać księdzu Jankowskiemu koncesję na wydobycie bursztynu potrzebnego do dokończenia ołtarza.





fol. Marcin Czechowicz



fol. Marcin Czechowicz

nie wiadomo czy to nietypowy naszyjnik, czy pasek. Nanizane są nań kawałeczki w trzech różnych kolorach. Trudno uwierzyć, że ktoś mógłby dobierać kamyczki, dopasowując barwę. I rzeczywiście – okazuje się, że bursztyn, poddany działaniu odpowiedniej temperatury, może zmieniać kolor! Rezultaty są nadzwyczajne, oglądając niezwykle wzory jubilerskie w gablocie trudno mi uwierzyć, że mam do czynienia z naturalnym bursztynem, a nie zmyślnym tworzywem sztucznym.

Druga młodość bursztynu

Wszystko wskazuje na to, że bursztyn swoje pięć, a może i więcej minut ma dopiero przed sobą. – W Polsce jest wielu utalentowanych bursztynników – zapewnia Bożena Batycka. – Ważne jest, żeby znaleźli swoją metodę wykorzystania jantaru, swój własny wi-

zerunek. Do tego potrzebne jest dobre oko i wyobraźnia. Wtedy wzrośnie też wartość wyrobów. Wracając do przykładu brylantów: przecież kamienie zyskują znacznie na wartości, jeśli są użyte w markowej biżuterii.

Wyobraźni projektantom nie brakuje. Pomysły zaprezentowane na ostatnich targach Amberif łączyły bursztyn z modą młodzieżową, sukniami z tafty, lnem i futrami.

Bankowa alchemia

Bursztyn nieoczekiwanie nabiera wartości także w sensie wymiernym. W zeszłym roku Narodowy Bank Polski wyemitował kolekcjonerską serię monet o nominatach 2 i 20 złotych, zatytułowaną „Bursztynowy Szlak”. I tak kamień zamienił się w złote.



Maksymilian Suski

Czy bursztyn leczy?

Wiara w lecznicze działanie „łez Bałtyku” ma długą tradycję. Już rzymski encyklopedysta Pliniusz Starszy notował, że kobiety w Lombardii noszą na szyi bursztyny, bo wierzą, że zapobiega on chorobom gardła. Lekarze arabscy sporządzali z surowych grudek krople „na wszystko”. W Europie bursztyn był stosowany jako składnik różnych medykamentów. Leczone nim epilepsję, dżumę, żółtaczkę i kamienie żółciowe. Na Kurpiach okadzano chorych aromatycznym dymem. Nalewki bursztynowe leczą ponoć z chorób przewodu pokarmowego, a maść na tej samej bazie przynosi ulgę w schorzeniach reumatycznych. Ponadto pomaga w leczeniu grzybic, oparzeń i ukąszeń komarów.

Ciekawy zwyczaj wykorzystania mocy bursztynu istniał w carskiej Rosji. W bogatych domach mamkę obwieszano sznurami z tego kamienia, aby zapobiec przejściu z niej na dziecko „wszelkiej durnoty”.

Z włoskiego **stołu** do Polski

Patrzącym uważnie na polską scenę kulinarną, jedno zjawisko swymi rozmiarami zdaje się inne przyćmiewać. To miłość Polaków do kuchni włoskiej.

Już nie tylko pizzerie i spaghetti, lecz i całkiem poważne lokale powstają, jak kraj długi i szeroki, kąciki kulinarne w periodykach pełne są przepisów znad Padu i Tybru, a małe



dzieci, ledwo potrafiące werbalizować swe pragnienia, domagają się do makaronu świeżo startego parmezanu i płaczą, gdy na deser nie dostaną tiramisu. Myli się jednak srodze ten, kto przypuszcza, że ów afekt to sprawa ostatnich kilkunastu lat. Nie – bowiem Polacy miłość do kuchni włoskiej mają przekazywaną w genach.

Fakt małżeństwa króla Zygmunta Starego z księżniczką z Bari, Boną z rodu Sforza, to jeden z lepiej znanych przez ogół szczegółów naszej historii. Uczeni do niedawna uważali, że to Bona po raz pierwszy wprowadziła na polskie stoły wiele jarzyn, dotychczas w kraju nieznanych. Badania ogrodów wawelskich, a zwłaszcza tych fragmentów, które zajmowały królew-

skie grządki, zdają się przeczyć temu, jako byśmy przed przybyciem księżniczki jadaliby wyłącznie miód i kasze. Jedno jest pewne – przybycie Bony bogatszą dietę warzywną znacznie upowszechniło. Do dziś pęczek korzeniowych warzyw zwiemy włoszczyzną, a zieloną kapustę „kapustą włoską” i jest to wyraźne pokłosie jej panowania.

Ale przecież nie sama Bona, niedostępna dla większości poddanych, stała się wzorem do naśladowania. Wraz z nią przybyły do Polski tysiące urzędników, polityków, artystów, przedsiębiorców, kucharzy oraz cukierników. Wielu zostawało na zawsze, a swymi zwyczajami jedzeniowymi zarażało polskich sąsiadów. Jak teraz, tak i wtedy rozlegały się głosy obrońców tradycji, stojących w obronie zrazów i bigosu, wybrzydzących na bezustanną konsumpcję sałat z oliwą i octem czy też wyklinających żaby oraz ślimaki. Niektóre z takich pamphletów za-



Robert Makłowicz

chowały się do dziś, a wynikają z nich dwie, fundamentalne rzeczy. Po pierwsze – obce wpływy kuchenne jedynie wzbogacić mogą miejscową kuchnię, lecz nigdy jej nie zastąpią, po drugie – to Włosi, a nie Francuzi, nauczyli nas jeść zieloną sałatę w sosie vinaigrette, żabie udka i winniczki.

Jednak następne stulecia należały do Francuzów. Ich język i kultura, również kulinarna, wyparły z Polski wpływy włoskie. To pod wpływem francuskiego ukształtowało się nowoczesne polskie słownictwo kuchenne, król Stanisław Leszczyński nauczył Francuzów robić babę drożdżową i polewać jarzyny z wody zrumienioną na maśle bułką tartą, a wiele tamtejszych receptur, jak choćby ta na sos beszamelowy, weszło na stałe do naszego kanonu gotowania. ►





Deser „Kaprys z białej czekolady”

Oczy naszych smakoszy zwróciły się z powrotem w stronę Italii w dobie romantyzmu. Rękopis Mazurka Dąbrowskiego, pisanego w Reggio Emilia przez Henryka Wybickiego, nosi ślady wina, co najlepiej świadczy o tym, że nawet w chwilach największych patriotycznych uniesień potrafiliśmy doceniać uroki włoskiego stołu. W wieku XIX masowo odbywano podróże na Półwysep Apeniński, by pić wprost ze źródeł cywilizacji taciń-

skiej. Wyprawy do Włoch odbyła większość znaczniejszych rodaków. Kuchnia włoska znów zagrościła na naszych stołach, co wyraźnie widać, studiując książki kucharzkie z tamtego okresu.

Najpoczytniejsza autorka kulinarna w historii Polski, Lucyna Ćwierczakiewiczowa, proponowała nawet makaron z parmezanem jako jedno z dań wigilijnych. W jej dziełach znaleźć można wiele przepisów alla italiana. Trudno dziś nie chylić czoła przed fachowością autorki i oryginalnością receptur. Dla przykładu przepis na risotto (zwane przez Ćwierczakiewiczową „risalto”) z parmezanem, pochodzący z kalendarza dla pań z roku 1879.

„Że tylko we Włoszech umieją gotować ryż, jest rzeczą niezaprzeczoną. Włosi jedni zostawiają ryż w całości. Podaję przepis ryżu, który widziałam przyrządzany w Medyolanie.

Ćwierć funta masła przesmarzyć z jedną usiekaną cebulą, gdy ta się

dobrze zrumieni, wsypać ćwierć funta ryżu najlepszego bez płókania nawet i mieszać na małym ogniu, aż go masło obejmie, wtedy wlać kwaterkę rozgotowanego mocnego bulionu i zostawić niech się wolno pruży. Osobno gdy się dusi pieczeń wołowa lub barania, a w braku tejże, kawałek mięsa dusić i uformowany z tego mięsa sok, wlać w ryż, gdy tenże już prawie miękki. W końcu wziąć jeszcze łyżkę młodego masła i łyżkę parmezanu włożyć w ryż, wymieszać i zaraz podawać, nie dając się masłu smarzyć w ryżu. Młode masło zawsze powinno być tak użyte, aby po włożeniu w potrawę zaraz ją podawać. To jest prawdziwe risalto włoskie”.

Studiując przepisy z tamtych lat, śledząc ogłoszenia prasowe reklamujące restauracje, delikatesy, sklepy kolonialne czy też zwykłe sklepy z żywnością, dojść można do fascynujących wniosków. Okazuje się bowiem, że większość z tych rzeczy, które pojawiły się w naszych sklepach ostatnimi laty, produktów, które Polacy często oglądają po raz pierwszy, do II wojny światowej była w kraju bez problemu dostępna. Włoskie wina, parmezan, kapary, oliwa – to wszystko były oczywiste składniki polskiej kuchni. Ich użyciu kres położył dopiero komunizm i zamknięcie kraju. Żelazna kurtyna również w garnkach poczyniła fundamentalne szkody.

Wracając jednak do czasów wcześniejszych, wskazać trzeba jeszcze jedno wrota, przez które włoskie

Królik z polentą



wpływy wlewały się w granice Rzeczypospolitej. To zabór austriacki, fragment wielkiego, kosmopolitycznego imperium Habsburgów, w którego skład wchodziły i niektóre z północnowłoskich prowincji. Był więc czas, gdy Kraków, Mediolan i Wenecja znajdowały się w jednym państwie, Kraków i Triest pozostały w nim do samego końca Austro-Węgier. Brak granic, swobodny przepływ ludzi, towarów i zwyczajów kulinarnych. Włoscy cukiernicy masowo jęli osiedlać się w Galicji, a lody czy kasztany jadalne, zwane z włoska *maronami*, stały się szybko ulubionymi przysmakami polskich poddanych cesarzy z Wiednia. Przyjął się również włoski sposób parzenia kawy, pierwszy ekspres ciśnieniowy zainstalowano w krakowskiej kawiarni „Noworolskiego” już na początku XX wieku. Znad Adriatyku słano pociągami świeże, na łodzi trzymane owoce morza. Krakowska restauracja „Secesja”, położona na rogu ulic Wiślniej i św. Anny, specjalizowała się w podawaniu dalmatyńskich ostryg, *mulli* i *scampi*.

Okres międzywojenny nie zerwał tradycyjnych polsko-włoskich związków. Kres położył im dopiero PRL. Bo trudno do poważnej kategorii kulinarniej zaliczyć lody *carpigliani*, które jęły masowo w całej Polsce pojawiać się za czasów Gierka, czy licznie powstające w tamtej dekadzie pizzerie – ich oferta polegała na podawaniu placków z pieczarkami zwanych pizzą i rozgotowanego makaronu z keczupem i se-

rem tyłżyckim pod nazwą spaghetti bolognese. Lecz przyznać trzeba uczciwie, że kuchnia włoska, choćby tylko z nazwy, była jedyną zachodnioeuropejską kuchnią funkcjonującą szeroko w ramach *peerelewskiej* gastronomii.

Oczywistym przełomem był rok 1989. Pieczarki zastąpiła mozzarella i bazylia, placek pizzy stopniowo nabierał właściwej cienkości i chrupkości, spaghetti coraz częściej gotowano *al dente*, na stołach pojawił się świeżo starty parmezan. Jednak większość przybytków bardziej przypominała lokale w Nowym Jorku czy Chicago, niż w Bolonii czy Rzymie. Amerykanie podpatrzyli bowiem jedzeniowe zwyczaje włoskich emigrantów w USA, emigrantów pochodzących przeważnie z południa Italii, przetworzyli je po swojemu i zalali świat cały pizzą z ananase, o której w ojczyźnie Dantego nikt nie słyszał.

Lecz początki zostały zrobione. Z czasem pojawili się nad Wisłą dobrzy włoscy szefowie, powstały świetne restauracje. Na półkach naszych sklepów bez trudu znaleźć można włoskie produkty, a obecność choćby pomidorów w puszkach zrewolucjonizowała polską kuchnię. Dziś w prawie każdym większym mieście znaleźć można poważną włoską restaurację. Królowa Bona płacze w zaświatach ze szczęścia. ❀

Robert Makłowicz
Autorem dań jest Krzysztof Żurek,
szef kuchni restauracji
Amarone krakowskiego hotelu
Pod Różą przy ul. Floriańskiej 14.
Zdjęcia: Jan Zych





wrót do form klasycznych, nawiązujących do tradycji kultury basenu Morza Śródziemnego.

Lata 1926-1937 ilustrowane są na wystawie ponad 30 pracami ukazującymi różne wątki: sceny mitologiczne, akty, fragmenty corridy. Sielankę kończy wybuch wojny domowej w Hiszpanii, śmierć matki,

Przemiany Pabla Picassa

Tak wielkiej ekspozycji jego prac w Polsce jeszcze nie widzieliśmy.



bombardowanie Guerniki i osobista walka Picassa z generałem Franco prowadzona obrazami.

Od 1937 roku trwa Wielka Wojna – czas zaangażowania politycznego artysty w działalność Fran-

cuskiej Partii Komunistycznej, wybuch i koniec II wojny światowej, narodziny dwóch części Europy. Okres ten zamyka się około 1962 r. po 25 latach zmagania ze światem, polityką, materią. Przychodzi Wielka Starość, naznaczona strachem uciekającego czasu.

W czasie swojego politycznego zaangażowania Picasso przyjechał do Polski, a ślady tej wizyty długo były widoczne w jego twórczości. Polski epizod zajmuje więc na wystawie szczególne miejsce, udokumentowane zarówno obrazami Picassa jak i fotografiami, rysunkami i fragmentami filmów.

Wystawę można oglądać do 7 lutego 2003 roku. ❀

Anna Borsukiewicz
zdjęcia: Muzeum Narodowe w Warszawie

Wystawa w warszawskim Muzeum Narodowym obejmuje prace Pabla Picassa od 1905 roku niemal do końca życia. Są to obrazy, rysunki, ceramika, grafika i książki pochodzące z trzech głównych kolekcji: Staatsgalerii w Stuttgarcie, Muzeum Picassa w Paryżu i Muzeum Narodowego w Warszawie, uzupełnione o prace z Muzeum Grafiki Picassa w Münster, Muzeum Sztuki w Łodzi i z Gabinetu Rycin Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego.

Wystawa jest rodzajem podróży artystycznej, wyprawy w przeszłość – nie tak znowu odległą, ale już zamkniętą w czasie epokę wielkich przemian sztuki europejskiej. Ekspozycję podzielono na pięć okresów twórczości Picassa.

Pierwszy, od 1905 do 1916 r. sygnalizuje wielkie zmiany, jakie dokonały się w twórczości artysty i sztuce europejskiej od przekroczenia dekadencji do podjęcia wielkiego eksperymentu sztuki nowoczesnej, jakim był kubizm. Drugi, okres, od 1917 do 1925 r. to po-



foto: Muzeum Narodowe w Krakowie

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

W innych muzeach

W Krakowie – malarstwo Wyczółkowskiego

W Muzeum Narodowym otwarto wystawę prac Leona Wyczółkowskiego. Ekspozycja ta łączy się ze 150 rocznicą urodzin artysty. Zaprezentowano około 400 jego obrazów, rysunków, grafik i rzeźb pochodzących z najznacześniejszych polskich kolekcji muzealnych.

Leon Wyczółkowski (1852-1936) tworzył krajobrazy, sceny rodzajowe, widoki miejskie, portrety i martwe natury, z upodobaniem „portretował” drzewa i kwiaty. Uprawiał malarstwo olejne. Po 1900 r. posługiwał się głównie pastelem, także akwarelą, gwaszem i temperą. Na początku XX w. zainteresował się grafiką, która zdominowała jego pracę artystyczną. Zajmował się również rzeźbą.

Twórczość Wyczółkowskiego zaliczana jest do najwybitniejszych zjawisk artystycznych w sztuce polskiej przełomu XIX i XX w. Jednakże większe, znaczące prezentacje jego dzieł odbywają się rzadko.

Ekspozycja w Gmachu Głównym Muzeum Narodowego w Krakowie, al. 3 Maja 1, będzie czynna do 16 lutego 2003 r.

Szopki śląskie we Wrocławiu

W Muzeum Sztuki Medalierskiej, Rynek 6 warto obejrzeć wystawę „Szopki śląskie i ozdoby choinkowe ze zbiorów Henryka Tomaszewskiego”. Większość z nich pochodzi z XVIII i XIX w., część z XX w.

Śląsk słynie ze swoich szopek. Prezentowane na wystawie szopki ze zbiorów twórcy Wrocławskiego Teatru Pantomimy przeznaczone były dla indywidualnych nabywców, nie mają więc elementów ruchomych. Ich wygląd natomiast często nawiązuje do widoków dolnośląskich miejscowości, w które zręcznie wbudowano sceny ilustrujące wydarzenia związane z Bożym Narodzeniem. Wystawa będzie czynna do Trzech Króli, czyli 6 stycznia 2003 r.



foto: Muzeum Sztuki Medalierskiej

W Warszawie – słynne wynalazki

Parówkę 150 lat temu wynaleźli rzeźnicy z Frankfurtu. W tym samym czasie powstała zakrętka do butelki, Kuchenka gazowa i... akordeon klawiszowy. Płetwy do pływania są pochodzenia francuskiego, zaprojektował je 75 lat temu Louis de Corlieu. Od 70 lat jemy batony „Mars”, od 60 lat nosimy T-shirty, specjalną śmietankę w proszku do kawy zaczęto stosować przed pół wiekiem. Te i inne „wynalazki, które zmieniły świat” można oglądać do końca grudnia na wystawie „Rocznicowe ciekawostki roku 2002” w Muzeum Techniki (Pałac Kultury i Nauki).



foto: Jerzy Kozłowski

Dolomity to nazwa, która u każdego narciarza wzbudza żywszy obieg krwi w organizmie.

SZUS po Marmoladzie

Znużeni problemami w rodzimych ośrodkach narciarskich, coraz częściej poszukujemy śniegu i świetnie przygotowanych tras w Austrii, Włoszech, Szwajcarii i Francji. Najważniejszymi czynnikami, które powinniśmy brać pod uwagę przy wyborze, jest jakość oferty narciarskiej, bazy noclegowej i apres ski danego regionu. Równie istotnym elementem jest gościnność gospodarzy. I tu Włosi są bezkonkurencyjni. W porównaniu do zimnych Francuzów i zdyscyplinowanych Austriaków najlepiej wydają się rozumieć potrzeby skorych do zabawy i Kochających dobrą kuchnię Polaków.

Warunki narciarskie we włoskich Dolomitach pod względem jakości

wyciągów, ilości i różnorodności tras narciarskich oraz urządzeń naśnieżających są na najwyższym poziomie. Karnet narciarski Dolomiti Superski umożliwia jazdę po trasach narciarskich o długości 1200 km.

Wielką popularnością cieszy się Sella Ronda, czyli jednodniowa, średnio trudna trasa wokół Gruppo di Sella. Na jej pokonanie potrzeba około pięciu godzin. Można to zrobić w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, lub w przeciwnym. Dodatkową atrakcją są przepiękne widoki.

Prawdziwą perłą Dolomitów jest szczyt Marmolada, co oznacza błyszcząca. Tutejsze trasy zjazdowe należą do najwspanialszych, jakie można sobie wyobrazić.

O to, jak najlepiej narciarsko wykorzystać pobyt w Dolomitach zapytaliśmy Macieja Szpota, szefa Businessman Fun Club, doświadczonego instruktora PZN, dla którego Dolomity nie mają tajemnic.

– Początek dnia to niewątpliwie Marmolada – mówi. – Górna stacja lodowca jest najwyżej położonym początkiem nartostrady w Dolomitach (3342 m npm). Najlepiej wjechać tam pierwszym wagonem lub, co jest bardziej ekstrawaganckie, helikopterem (około 50 euro/osobę) tak, by nikogo przed nami nie było. Ten pierwszy raz jest nieprawdopodobny. Trasa jest szeroka, nietknięta, pięknie nachylona, fantastycznie przygotowana – 12 kilometrów niezapomnianego zjazdu.

Potem wykorzystujemy krzesło lub orczyk i do godziny 11 trenujemy długi skręt race, z czasem pogłębiony do fun carvingu na szerokich trasach lodowca.

Gdy zaczyna się robić tłoczno, przemieszczamy się przez Padon do Porta Vescovo, skąd do Arabby prowadzą najlepsze trudne trasy w Dolomitach. Po godz. 13 staje się tam luźno, wtedy możemy puścić się bezpiecznie czerwonymi odcinkami nawet na wprost





i sprawdzić, jak się to robi w Pucharze Świata.

Po południu polecam muldy w Belvedere. Tam, u podnóża Pecol jest pas między trasami omuldzony od zawsze.

Jazda terenowa poza trasami jest oficjalnie we Włoszech zabroniona. Nie wytycza się, jak we Francji, tras naturalnych. Można jednak wybrać się na taką wyprawę z przewodnikiem.

W tygodniu narciarskim dobrze jest spędzić 2 dni na treningu tyczkowym. Z rozstawionych na stałe slalomów polecam Ciampac. Stok ten jest ocieniony i nawet w marcu świetnie przygotowany przez cały dzień. Zjazd z pomiarem elektronicznym kosztuje 1 euro. Godne polecenia są również narciarskie wieczory. Najlepszym terenem do zjazdów jest Zoldo, oświetlone aż do godz. 23.

Dolomity odwiedza coraz więcej narciarzy z Polski. Są już na tyle widoczni, że w 2003 roku, od 25 stycznia do 8 lutego, w miejscowości Falcade (w dolinie Valle di Biois) odbędą się Dni Polskie w Dolomitach. Ich organizatorem jest Businessman Fun Club.

Na Polaków czeka w tym czasie mnóstwo atrakcji, m. in. testy nart, prowadzone po polsku lekcje dla początkujących oraz różnego rodzaju zawody. Polskie gwiazdy poprowadzą warsztaty artystyczne. W Falcade można będzie spotkać m. in. Kasię Kowalską, Kasię



Skrzynecką oraz Dorotę i Pawła Delągów. Atrakcyjnie zapowiadają się wojny kulinarne polskich i włoskich kucharzy oraz wielkie degustacje najróżniejszych specjałów włoskiej kuchni. ❀

*Dariusz Balcerzyk
zdjęcia: BFC*

Informacje na temat programu, noclegów i ofert wyjazdów na Dni Polskie można uzyskać u organizatora, Businessman Fun Club:
tel. (0-prefiks-22) 670 01 25.



Narciarski internet

Strony internetowe pozwalają na zebranie kompleksowych informacji dotyczących uprawiania sportów zimowych.

W sieci znajdziemy opisy sprzętu, porady dla narciarzy, informacje o pogodzie oraz o ośrodkach wypoczynkowych. Duża część regionów, a nawet miejscowości ma już własne serwisy internetowe.

Na początku warto zapoznać się kilkoma serwisami poświęconym białemu szaleństwu. Wortal www.skionline.pl, bardzo dobrze przygotowany pod względem merytorycznym i graficznym, dostarcza nam najświeższych informacji o narciarstwie.

Strona utrzymana jest w tonacji niebiesko-pomarańczowej, a czytelny podział na ramki ułatwia nawigację po wortalu, zawierającym informacje dotyczące narciarstwa w Polsce i zagranicą. Po szczególne działy tematyczne



można wybrać z menu znajdujacego się na górze witryny.

Działami godnymi szczególnej uwagi są: „pogoda”, „stacje” i „sprzęt”. Pierwszy z nich umożliwia sprawdzenie warunków pogodowych w interesującym nas regionie. Serwis jest przygotowywany specjalnie z myślą o narciarzach – oprócz mapek poszczególnych regionów przedstawia też aktualne warunki pogodowe na różnych wysokościach.

Dział „Stacje” zawiera bazę ośrodków wypoczynkowych w Europie. Został podzielony na kra-

je, a następnie na miejscowości. Po wybraniu interesującego nas miejsca naciskamy dalej i za chwilę otrzymamy opis miejscowości wraz z podstawowymi danymi, takimi jak wysokość nad poziomem morza, liczba i rodzaje wyciągów,



awansowanych użytkowników, można tu znaleźć kalendarz imprez, ceny skipassów. Serwis zapewnia także dostęp do ka-



mer internetowych umieszczonych w różnych miejscach Europy i pokazujących stan na niektórych stokach. Niestety nie wszystkie z kamer podają najaktualniejsze informacje.

Strona posiada też własny pokój czat, gdzie można spotkać się z innymi wielbicielami jazdy na desce.

Ważnym adresem jest www. ski-maps. com gromadzący szkice tras narciarskich z całego świata. Aby je przejrzeć, należy ze strony głównej przejść do działu „Trail Maps”, następnie wybrać interesujący nas region świata i kraj. Później wybieramy miejscowość i naciskamy na „Trail Map”. Po chwili otrzymamy mapkę z trasami narciarskimi, którą klikając możemy

powiększyć. Czasami oprócz mapy uzyskamy podstawowe informacje na temat miejscowości.

Narciarzy powinny też zainteresować internetowe serwisy regionów i miejscowości specjalizujących się w organizacji zimowego wypoczynku.

Wybierając adres www. dolomiti. it natrafimy na oficjalną stronę włoskich Dolomitów. Witryna została przygotowana w trzech językach: włoskim, angielskim, niemieckim i oferuje kompleksowy zestaw wiadomości o regionie.

Znajdziemy tutaj jego mapy, opisy poszczególnych miejscowości, spis hoteli, przewodniki turystyczne i wiele innych pomocnych informacji, jak choćby dotyczącą aktualnej pogody.

Adres www. cervinia. it kieruje nas do strony słynnego, jednego z najstarszych we Włoszech ośrodka narciarskiego Breuil-Cervinia, położonego u stóp Matterhornu (należącego do najwyższych alpejskich szczytów – 4476 m n. p.m.). Bywali tam m. in. Marilyn Monroe, Albert Einstein, Arystoteles Onassis. W internetowym serwisie znajdują się informacje o miejscowości i jej atrakcjach. Mamy też dostęp do kamer internetowych rozmieszczonych w miasteczku i na stokach narciarskich. Niestety tylko włoska wersja językowa strony zawiera zaktualizowane informacje i nową szatę graficzną. ❀

Paweł Kozierekiewicz

informację czy jest sztuczne nasnieźanie stoków, łączną długość tras i ich stopień trudności.

O wszystkim, co jest potrzebne do jazdy na nartach, możemy przeczytać w dziale „Sprzęt”. Znajdziemy tam opisy różnych modeli nart, butów, gogli, a nawet bagażników i opon do samochodów.

Dla miłośników snowboardu najlepszym miejscem w sieci jest www. snowboard. pl. Oprócz poradnika o sprzęcie, podzielonego na sekcje dla początkujących i za-

Salony



WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

ADF AUTO Sp. z o.o.

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

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

PHU AUTEX

ul. Łęczycka 6
tel. (0-52) 342 41 73
345 25 74
fax (0-52) 342 05 08
85-737 Bydgoszcz

TORITAL Sp. z o.o.

ul. Poznańska 152
tel. (0-56) 654 88 52
fax (0-56) 654 86 18
87-100 Toruń

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

POSICZ Sp. z o.o.

ul. Mełgiewska 11
tel. (0-81) 746 20 51
fax (0-81) 746 54 40
20-950 Lublin

WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE

AUTO-POL Sp. z o.o.

ul. Sulechowska 36 A
tel. (0-68) 324 33 40
fax (0-68) 324 46 29
65-022 Zielona Góra

WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE

AUTO FAPOL Sp. z o.o.

ul. Puskina 50
tel. (0-42) 649 28 29 salon
(0-42) 649 28 90 serwis
(0-42) 649 11 48 części zamienne
fax (0-42) 649 24 86
92-516 Łódź
ul. Popieluszki 4
tel. (0-42) 689 85 10

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

MAREDI P.P.H.U.

al. Włókniarzy 279
tel. (0-42) 648 73 84
fax (0-42) 640 25 11
93-570 Łódź

WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE

POLINAR S.A.

ul. Ofiar Dąbia 14
tel. (0-12) 411 30 09
411 27 95
fax (0-12) 414 28 53
31-567 Kraków

VIAMOT Ltd. Sp. z o.o.

ul. Zakopiańska 288
tel. (0-12) 269 12 26
fax (0-12) 269 41 80
30-435 Kraków

WALMOT S.A.

ul. Krakowska 151
tel. (0-14) 627 23 23
fax (0-14) 621 70 35
33-100 Tarnów

WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

AUTOREX Sp. z o.o.

ul. Łopuszańska 36
tel. (0-22) 846 54 07 w. 144, 145
fax (0-22) 846 54 09
02-220 Warszawa
www.autorex.pl
e-mail: alfa@autorex.pl

PHUP „AUTOSERWIS” Sp. z o.o.

ul. Płocka 80
tel. (0-23) 654 33 21
fax (0-23) 654 42 13
06-500 Mława
www.autoserwis.com.pl
e-mail: F75249@dealer.fiat.pl

Alfa Romeo w Polsce

BOŁTOWICZ

ul. Jana Rosoła 55
tel. (0-22) 649 30 03
649 30 50
fax (0-22) 649 26 00
02-786 Warszawa
www.boltowicz.pl
e-mail: 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.CSIO.AV.
**ALFA ROMEO OWNERS
CLUB OF W.A.**
P.O. Box 316
WEST PERTH W.A. 6005

AUSTRIA

MAILAENDER SPORT WAGEN CLUB
POSTFACH 252 - 1142 WIEN
ALFA CLUB GIOVANNI
ETZERSDORF 59 - A-8160 WEIZ
TEL. 03177-2295 FAX 03177-22956
SEZIONE CLASSICA MILANO
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.DK.NET.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 KOKOKOTRONI 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
DELWINSESTRAAT 12
5315 AV KERKWIJK
NETHERLANDS

IRLANDIA

**ITALIAN CAR CLUB
(NORTHERN IRELAND)**
MR JOSEPH SPENCE
21 FERNISKEY 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 PENCILIA,
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
WIEDENBRÜCKERSTRASSE 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
POSTBOX 7170, MAJORSTUEN,
BEDRIFTSPOSTKONTOR
0307 OSLO NORWAY - TEL. +4764877078
E-MAIL: OEVI@ONLINE.NO

NOWA ZELANDIA

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

POLSKA

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.CUORESPORTIVO.PL

SZWAJCARIA

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



ALFA ROMEO CLUB

GRAUBUENDEN

A. HOFFMANN
TRISTSTRASSE 10 - 7000 CHUR
CLUB ALFA ROMEO TAZIO NUVOLARI
POSTFACH 20 - 8866 ZIEGELBRÜCKE - GL SWIZZERA
TEL. 055-6173372 - 079-6349612

ALFA ROMEO CLUB TURGOVIA

POSTFACH 20 - 8500 FRAUENFELD

ALFA ROMEO CLUB SCHWEIZ

POSTFACH 5454 BELLIKON AG
TEL. 057317265 BURKARD SILVA

SOCI ALFA VECC TICINO

CAS. POSTALE 1105

6502 BELLINZONA

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

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

SZWECJA

CLUB ALFA ROMEO

c/o BJÖRN SANDBERG

HANGARV. 3-S-183 TABY

CLUB ALFA ROMEO SYD SWEDEN

MOGENS RUELKKE

RIBEV. 12B

21746 MALMO SWEDEN

CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

PETER SODERLING

FOLKUNGAGATAN 134

S-116 STOCKHOLM-SWEDEN

TEL. 46-8-640.4686

TURCJA

ALFA CLUB

MESRUTTIYET CAD. NO. 135 ODAKULE IS

MRK. KAT. 18

TEPEBASY - ISTAMBUL (TURKEY)

TEL. 0090-212-2456767

FAX. 0090-212-2516133

URUGWAJ

ALFA CLUB

EDIL HUGO PRATTO 2325 - MONTEVIDEO

USA

ALFA ROMEO OWNERS OF SOUTHERN CALIFORNIA

P.O. Box 3621

NORTHDRIDGE 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, BARLESTONE 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, M.A.

01915-3548

TEL. 508-921126

AL.F.A. (TENNESSEE)

2711 AICKLEN AVE.

NASHVILLE - TENNESSEE 37212

SCUDERIA ALFA ROMEO

935 PARK WIND DR.

KATY - TEXAS 77450

TEL. 281-856-3156

FAX. 281-856-3766

E-MAIL: BKABINE@WYMAN.COM

TEXAS HILL COUNTRY AROC

P.O. Box 523

ALPINE - TEXAS 79831 - U.S.A.

NORTHWEST

ALFA ROMEO CLUB

GEORGES HEBRANT-PRESIDENT

6730 150th AVENUE N.E.

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

TEL./FAX.425-881-0705

E-MAIL: GHEBRANT@GTE.NET

6C 2500 - 8C 2900 REGISTER

1703 PARKSIDE EAST

SEATTLE, WASHINGTON 98112

CAPITAL CHAPTER

1206 MEADOW GREEN LANE

MCLEAN VA

AROC OF WISCONSIN

W141 N6672 MEMORY ROAD

MEMONONEE 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.SCUDERIADDELPORTELLO.ORG

E-MAIL: INFO@SCUDERIADDELPORTELLO.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 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



*Jeszcze więcej sportowych emocji
w sezonie 2003 życzy*

CORSE

Sławomir Saniewski

SP WINTER SPORT M3:

Mówi się, że nie liczą się problemy, ale styl w jakim je rozwiązujesz. Na przykład pogoda. Nie możesz jej zmienić, ale możesz się nią cieszyć. SP Winter Sport M3 uwolni w Tobie ducha walki nawet w trudnych warunkach. Jak napisał Auto Bild*: „W kategorii zimowych sprinterów (opony oceniane na 5 gwiazdek) jedynie Dunlop SP Winter Sport M3 gwarantują bezpieczeństwo, niezbędne dla opon zimowych”

Bądź gotowy na zimę.

PEŁNA KONTROLA



* **Auto Bild**
Vor **lich**
Heft 40/01
Testgröße:
205/55 R 16 H/V

 **DUNLOP**

**DRIVERS
KNOW.**

**Nowy silnik 1.9 JTD Multijet 16V, 140 KM.
Diesel Common Rail drugiej generacji.**
Wyższa sprawność, cicha praca i mniejsze zużycie paliwa,
dzięki nowemu systemowi Multijet.
Niezwyczajny diesel: nowa moc Alfę 147.

Piękno to tylko początek.



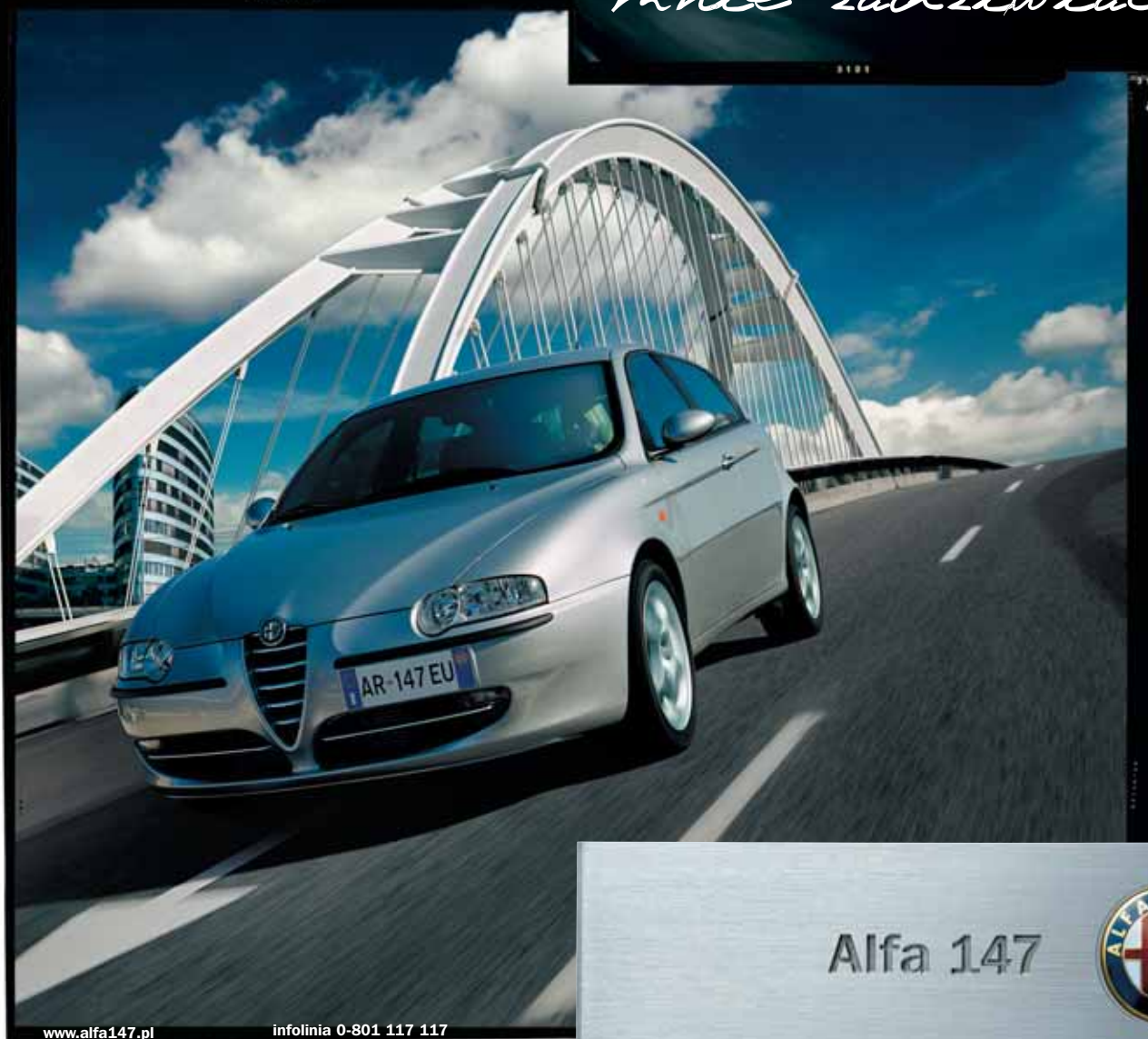
Prędkość maksymalna:
206 km/h.
Przyspieszenie:
9,1 s od 0 do 100 km/h
Zużycie paliwa :
5,9 l/100 km
(w cyklu mieszanym).
Emisja CO2: 157 g/Km

Natychmiastowa reakcja
w każdych warunkach:
co najmniej 90%
maksymalnego momentu
obrotowego w zakresie
1750-3250 obr./min.
6-cio biegowa skrzynia
biegów

Pełna kontrola
nad samochodem:
wielowahaczowe
zawieszenie przednie,
systemy ABS,
EBD, ASR,
MSR i VDC



*Nigdy
nie przestanie
mnie zadziwiać*



www.alfa147.pl

infolinia 0-801 117 117

Alfa 147

