



ALFA 159 WIELKIE EMOCJE I TECHNOLOGIA

ZBIGNIEW MAURER
O SZTUCE PROJEKTOWANIA
SAMOCHODÓW

KRZYSZTOF WIELICKI
MOJE GÓRY I MOJA ALFA





3F STUDIO Sp. z o.o.
ul. Limanowskiego 11M
02-843 Wesoła
tel.: 851 74 50
tel./fax: 851 56 44
www.3fstudio.com.pl



Szanowni Państwo

Jesień jest dla motoryzacji okresem gorącym. To właśnie teraz prezentowane są i wchodzi na rynek najnowsze modele różnych marek. Tak też jest w Alfie Romeo...

W październiku polska premiera Alfę 159, która daje początek nowej linii samochodów, mającej swe źródło w słynnym koncepcyjnym modelu Brera. Po prezentacji Alfę 159 dla dziennikarzy motoryzacyjnych w Monachium ich opinie na temat auta były znakomite.

Jedną z nich, Wojciecha Sierpowskiego, jurora w konkursie Car of the Year, a więc osoby

bardzo kompetentnej, publikujemy w il Quadrifoglio.

Teraz oczekujemy z niecierpliwością, co powiedzą klienci po pierwszych jazdach próbnych. Te recenzje będą dla nas najważniejsze!

Zanim zasiądziecie Państwo w tym samochodzie, zajrzyjcie proszę do naszego magazynu. Znajdziecie w nim wiele informacji na temat Alfę 159 – nie tylko technicznych, ale również dotyczących tajników jej projektowania. A jak wiadomo, włoska szkoła designu samochodowego słynie na cały świat. Warto więc odwiedzić w Krakowie wystawę „Shape Mission” poświęconą włoskiej sztuce projektowania samochodów i wielkim pracowniom: Bertone, Pininfarina, I. DE. A. oraz

Italdesign Giugiaro, lub przeczytać o niej u nas. Publikujemy też rozmowę ze Zbigniewem Maurerem – polskim projektantem pracującym w Centro Stile Alfa Romeo.

Alfiści, czyli miłośnicy Alfę Romeo – to ludzie o najróżniejszych pasjach. Należą do nich słynny himalaista Krzysztof Wielicki, który tej zimy wyrusza na kolejną wyprawę, Tomasz Alechnowicz kojarzący muzykę z brzmieniem silników Alfę, a także rodzina szwajcarskich zegarmistrzów, która każdy rajd Mille Miglia upamiętnia specjalną edycją czasomierzy. O nich również piszemy w tym numerze il Quadrifoglio.

*Redaktor Naczelna
Lucyna Bogusz*

nr 16, rok 4
październik 2005

il Quadrifoglio

Redaktor Naczelna
Lucyna Bogusz

Konsultacja Fiat Auto Poland
Rafał Grzanecki

Zespół redakcyjny
Anna Borsukiewicz
Filippo Gallino
Jerzy Kozierkiewicz
Mirosława Malich
Tomasz Libich

Konsultacja redakcyjna
Francesco Novo
Satiz srl Turyn

Konsultacja graficzna makiety
Jerzy Woszczyński

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

Studio DTP
Satiz Poland

Reklama
Communication Manager Alfa Romeo
Fiat Auto Poland
ul. Szturmowa 2
02-678 Warszawa
e-mail: info@fiat.pl

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

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

Oddano do druku w dniu 30 września 2005 r.
Nakład 15 000 egz.





KRZYSZTOF WIELICKI TEJ ZIMY CHCĘ PONOWNIE ZMIERZYĆ SIĘ Z K-2

STRONA 22

04 WYDARZENIA

06 PREZENTACJA

Alfa 159 – kontynuacja sukcesu
Ma wszelkie zalety, by na rynku pokonać konkurentów

14 TECHNIKA

Przemysłana pod każdym względem
Co kryje wewnątrz Alfę 159

18 DESIGN

Ciepłota i pasja
To dwie cechy każdego projektanta samochodu
– mówi Zbigniew Maurer z Centro Stile Alfa Romeo

22 ROZMOWA

Dreszcz męskiej przygody
Krzysztof Wielicki z małej Szklarki Przygóckiej
dotarł na najwyższe szczyty świata

28 NA ŚWIECIE

Alfy Mille Miglia „na rękę”
Unikatowe szwajcarskie zegarki
upamiętniają rajdy Mille Miglia

32 WYSTAWA

Na krakowskiej wystawie „Shape Mission”
spotykamy się z największymi włoskimi
pracownikami designerskimi

36 NA TORZE

Światowe wyzwanie
Alfy Romeo konkurują z BMW na torach
Mistrzostw Europy w Klasie Turystycznej

40 NAVIFLASH

GPS – nawigacja satelitarna
Jak bez błędzenia dotrzeć samochodem
do wybranego miejsca

42 AKCESORIA I GADŻETY

Eleganckie dodatki do Alfę GT
Upominki z Linea Alfa

46 KLUBY

Spotkanie dwóch legend
Alfiści z klubu Mia Giulia świętowali jubileusz 10-lecia

48 DEALERZY I KLUBY

Dealerzy Alfa Romeo w Polsce



ZWYCIĘSTWA ALFY 147

W zawodach długodystansowych na torze w Nurburgring Alfa 147 zajęła pierwsze miejsce, udowadniając, że nie ma sobie równych pod względem niezawodności i wytrzymałości. 24-godzinny wyścig stanowi test wytrzymałości samochodów. Alfa wyposażona w silnik 2.4 JTD 20v pokonała 106 okrążeń w ulewnym deszczu. Wyprzedziła BMW 330D oraz Volkswagena Bora TDI i zajęła pierwsze miejsce w klasie Diesel, a trzynaste w klasyfikacji ogólnej (na 216 uczestników), przed samochodami z silnikami benzynowymi o dwukrotnie większej mocy.

Model Alfa Romeo sukces powtórzył na torze Misano Adriatico (w Rimini), gdzie rozegrano 24-godzinny wyścig zorganizowany przez miesięcznik „Auto”. Na starcie stawilo się 21 aut seryjnych z segmentu C, wyposażonych w silniki benzynowe i wysokoprężne o mocy 115 KM. Po 642 okrążeniach i 2607 km Alfa 147 pokonała konkurentów wymagając zaledwie jednej wymiany klocków hamulcowych i trzech kompletów przedniego ogumienia.

U BOKU LUNA ROSSA

Alfa Romeo została oficjalnym dostawcą zespołu Luna Rossa, zaangażowanego w przygotowania do zbliżających się zawodów America's Cup 2007. Firma włączyła się z entuzjazmem do tej wyjątkowej przygody, ponieważ podziela tę samą filozofię, która dodaje energii załodze Luna Rossa: sportowy zapał połączony z najnowocześniejszymi rozwiązaniami technologicznymi. Oba zespoły wytyczają sobie ambitne cele, stawiają na kompetencję, zastosowanie nowoczesnych materiałów i technik inżynierską na najwyższym poziomie. Alfa Romeo, poza tym, zawsze zainteresowana była światem sportu. Dlatego zaangażowana jest w sponsorowanie także dyscyplin innych niż motoryzacja. Dowodem na to jest finansowanie narciarskiej reprezentacji Włoch oraz jachtu „Alfa Romeo”, który uzyskuje doskonałe wyniki, np. ustanowienie rekordu prędkości. Krótko mówiąc, „Alfa Romeo i sport” tworzą nierozdzielny całość.



BOŁTOWICZ – SALON ALFY W NOWEJ SZACIE

Klienci warszawskiej firmy Bołtowicz, zaproszeni na przedpremierowe pokazy najnowszej Alfę Romeo 159 mogli jako pierwsi obejrzeć również całkowicie odmieniony wystrój salonu, zgodny z wprowadzonymi niedawno standardami Corporate Identity obowiązującymi w sieci sprzedaży samochodów tej marki na całym świecie. Wnętrze w odcieniach szarych i czerwonych, z elementami metalowymi, stylizowanymi na chromowane, stało się teraz przestronniejsze i nowocześniejsze, a jego elegancja podkreśla urodę i ekskluzywny charakter prezentowanych modeli samochodów. – Jako jedyni w Polsce specjalizujemy się w sprzedaży wyłącznie samochodów marki Alfa Romeo, a nasz salon działa już od początku 2001 roku – mówi jego właściciel Krzysztof Bołtowicz. – Oczywiście jest więc, że wprowadziliśmy nową, typową dla marki, stylizację wnętrza. Klienci od razu zauważyli i zaaprobowali tę zmianę.



MISTRZ W KLASIE LASER

Po raz dziesiąty Żeglarskim Mistrzem Polski w klasie Laser został w połowie września Maciej Grabowski, wspierany w przygotowaniach olimpijskich przez Alfę Romeo. Zawody rozegrano w Zatoce Gdańskiej w okolicach Pucka, trwały w sumie cztery dni.

– Tegoroczne Mistrzostwa Polski w klasie Laser to dla mnie wyjątkowe wydarzenie – mówi Grabowski. – Regaty były tym razem dużo cięższe, niż mogą wskazywać na to wyniki. Wymagały ode mnie dużego zaangażowania i koncentracji do samego końca rywalizacji. Duże słowa uznania i gratulacje dla wszystkich zawodników, zwłaszcza tych, którzy odbierali medale. Poziom w klasie Laser jest coraz wyższy i bardziej wyrównany, a to cieszy. Prócz żeglarstwa, Maciej Grabowski ma cały szereg innych zainteresowań. Do najważniejszych należą: windsurfing, narciarstwo, historia, polski rynek kapitałowy i giełda, a zwłaszcza fundusze inwestycyjne w Polsce.

ALFA 159 I MODA

Związki marki Alfa Romeo z modą są ogólnie znane. Co roku w Mediolanie, uważanym za światową stolicę mody, pokazom najwybitniejszych projektantów towarzyszą modele aut Alfa Romeo. Do tej tradycji nawiązano również w Polsce, gdzie najnowszy model marki, czyli Alfa 159 został zaprezentowany po raz pierwszy wraz z pokazem najnowszej kolekcji Macieja Zienia jesień-zima 2005, odbywającym się we wrześniu w warszawskiej siedzibie PLL Lot. Kreacje, stanowiące wyjątkowe połączenie szlachetnego weluru, satyny, muślinu, wspaniale harmonizowały dodającymi im blasku i świeżości kryształami Swarovskiego. Równie wielki zachwyt wszystkich obecnych wzbudziło pojawienie się pięknej Alfę 159. Goście potraktowali ją jak gwiazdę i z wielką ochotą fotografowali się w jej towarzystwie.



ALFA 147 MURPHY&NYE WE FRANKFURCIE

Podczas salonu samochodowego we Frankfurcie podziwiano oryginalną Alfę 147 2.0 T. S. Selespeed Murphy&Nye. Model cechuje wyszukany design. Nadwozie jest w kolorze perłowo-białym z pasami M&N, koła są barwy diamentowej z ciemnoszarym tłem. Z niebiesko-białej skóry wykonano pokrycie deski rozdzielczej, foteli i paneli drzwi, kieszenie w nich mają specjalne wykończenia i oryginalną formę. Kierownica i gałka dźwigni zmiany biegów zrobione są z drewna. Współpraca Alfę Romeo z firmą Murphy&Nye, produkującą odzież dla kierowców wyścigowych, wynika z pasji do sportowego współzawodnictwa i wyzwań. Alfa produkuje piękne samochody o wysokim poziomie technologii, zaś Murphy&Nye stale eksperymentuje z tkaninami hi-tech. Alfa 147 2.0 T.S. Selespeed Murphy&Nye stanowi syntezę tych doświadczeń.

STEFANIA CASTANO

Przed Alfą 159, która nazwą nawiązuje do historycznego modelu wyścigowego z lat pięćdziesiątych, postawiono poważne zadanie. Ma ustanawiać nowe standardy i stać się punktem odniesienia dla sportowych limuzyn.

Alfa 159 sprostала temu wyzwaniu. Elegancka i opływowa linia jej nadwozia, zaprojektowana przez Giorgetto Giugiaro we współpracy z Centrum Stylu Alfa Romeo, harmonijnie łączy obszerne wnętrze z kompaktową sylwetką – typową dla sportowych wozów tej marki. Wykończenie i wyposażenie auta są na miarę pojazdu flagowego, a nowoczesne i dynamiczne silniki godnie reprezentują tradycję Alfę Romeo. Przede wszystkim jednak Alfa 159 zapewnia klientom osiągi najwyższej klasy (maksymalną prędkość do 240 km/h), nienaganne zachowanie na drodze, maksymalne bezpieczeństwo oraz nieporównywalną przyjemność jazdy. Jednym słowem to prawdziwa Alfa Romeo, zmysłowa, przebojowa. To wielkie emocje i technologia razem wzięte.

SPORTOWA ELEGANCJA NADWOZIA

Alfa 159 jest większa niż jej poprzedniczka. Dzięki wydłużeniu nadwozia o 22 cm i poszerzeniu rozstawu osi o 10 cm, nowe auto wydaje się „dojrzalsze”, nie tracąc przy tym niczego z dynamizmu poprzedniego modelu.

Smukły, a zarazem solidny kształt nadwozia Alfę 159 natychmiast przyciąga wzrok. Jej maska z trójkątną, charakterystyczną dla marki tarczą kratki wlotu powietrza harmonijnie łączy się z niewielkimi, cylindrycznymi reflektorami. Dzięki idealnie zachowanym



ALFA 159

MARIAŻ SZTUKI I TECHNOLOGII







proporcjom między wydłużoną maską a kompaktowym kształtem kabiny sylwetka auta jest elegancka, zaś jego sportowy charakter podkreślono poprzez łączenie szkła i metalu, duże koła i solidne błotniki. Przetłoczenia na wysokości klamek dodają nadwoziu agresywności. Tył pojazdu odzwierciedla stylistykę przedniej części nadwozia – począwszy od kąta nachylenia tylnej szyby, a skończywszy na zespole świateł o wydłużonym poziomym kształcie z kolistymi elementami w środku.

Również wewnątrz Alfę 159 łączy sportowy styl z estetyką charakterystyczną dla tej marki. Jest przestronne, dobrze oświetlone i przytulne. Kabinę zaprojektowano „wokół” kierowcy, uwzględniając jego wygodę i właściwą pozycję podczas prowadzenia pojazdu, a więc zachowując odpowiednie odległości w stosunku do zespołu pedałów, kierownicy czy dźwigni zmiany biegów. Auto ma typową dla Alfę Romeo trójramienną kierownicę i tradycyjne, analogowe wskaźniki.

PERFEKCJA W SZCZEGÓŁACH

**Wojciech Sierpowski – członek jury
Car of the Year, redaktor naczelny
i wydawca magazynu AutoRok.**



Alfa Romeo 159 to rasowa, sportowa limuzyna, która z pewnością dobrze wpisze się nie tylko w nasze otoczenie, ale i w bogatą historię tej marki. Dźwięczne nazwy i piękne sylwetki takich modeli jak Spider Duetto, Giulia czy Alfetta sprawiły, że w każdym z nas tkwi odrobina alfisty. Uczucia ożywają zawsze, gdy tylko pojawia się nowe auto, którego twarz zdobi scudetto – będące najbardziej seksownym wlotem powietrza, jaki kiedykolwiek powstał.

Wydawać by się mogło, że następcą Alfę 156 nie będzie w stanie nikogo zaskoczyć, bowiem jego pojawienie się poprzedziły publikowane w prasie motoryzacyjnej wizje komputerowe i zdjęcia zakamuflowanych egzemplarzy prototypowych. Tymczasem okazało się, że w rzeczywistości auto prezentuje się znacznie lepiej, niż wynikało to z nieoficjalnych ilustracji.

Pierwszy – statyczny pokaz Alfę Romeo 159 odbył się na torze testowym w Balocco. W niewielkim gronie dziennikarzy auto przedstawił osobiście Wolfgang Egger – szef fabrycznego Centrum Styłu.

Następnie szef marki Alfa Romeo, Karl-Heinz Kalbfell, zaprosił nas na 22-kilometrową część toru Nurburgring. Każdy, kto pokonał tę niezwykle trudną technicznie, a zarazem zdradliwą trasę, zapamięta ją chyba do końca życia. Właściwie nie sposób zapomnieć też o Alfie 159, która nawet przy minimalnym już kamuflażu imponowała swoją sylwetką i przede wszystkim doskonałym prowadzeniem.

Wypada dodać, że warunki jazdy nie były korzystne, bo Nordschleife przywitała nas ulewnym deszczem. Przy słabej znajomości górzystego i wyjątkowo krętego toru, mnożyły się krytyczne sytuacje. Do niedawna z pewnością kończyłyby się one poza asfaltem lub na barierze ochronnej. Alfa 159 jest jakby stworzona do takich właśnie warunków. Mimo napędu przednich kół zachowuje się dość neutralnie. Występująca podsterowność okazuje się łatwa



Deska rozdzielcza oraz konsola środkowa zorientowane są w stronę kierowcy, zaś przyrządy i wskaźniki łatwo dostępne, ułożone w logicznym i funkcjonalnym porządku.

Siedzenia, ukształtowane według zasad ergonomii, są bardzo wygodne, a ich pokrycia wykonano z materiałów najwyższej klasy, takich jak Alfatex, skóra naturalna lub „Pieno Fiore®”. Z ich miękkością kontrastuje zimne w dotyku aluminium, zastosowane jako wykończenie wnętrza i podkreślające sportowy charakter auta.

Kierowca i pasażerowie nowej Alfy mają wewnątrz wiele miejsca, mogą korzystać też z 14 funkcjonalnych schowków przydatnych podczas podróży. Bagażnik auta, obszerny i ustawny, ma pojemność 405 litrów i można go powiększyć, składając tylną kanapę.

PODRÓŻ W KOMFORTCIE

Nowa Alfa, przeznaczona dla klientów wymagających, zapewnia im komfort podróżowania. Wszystkie Alfy 159 wyposażone są w systemy klimatyzacji. Poza najprostsza, ręczną, zastosowano klimatyzację automatyczną: dwu- i trzystrefową, która umożliwia

niezależną regulację temperatury i natężenia nawiewu powietrza na miejscu kierowcy oraz pasażerów. Zapewnia to elektroniczna centralka z czujnikami, kontrolująca automatycznie wysokość temperatury, natężenie nawiewu i dystrybucję powietrza.

Znakomite wyciszenie wnętrza pozwala podczas jazdy słuchać muzyki, a wysoką jakość dźwięku gwarantuje Sound System Bose, wykonany specjalnie dla Alfy. Układ Hi-Fi o mocy 570 W składa się z systemu 10 głośników i jednego subwoofera z cyfrowym sześciokanałowym wzmacniaczem (o mocy 200 W), który odtwarza nawet najniższe częstotliwości dźwięku.

Nowa Alfa może być też wyposażona w zaawansowany technologicznie system telematyczno-komunikacyjny, łączący zalety systemu Hi-Fi z telefonem, zestawem głośnomówiącym, nawigatorem satelitarnym i komputerem pokładowym.

Urządzenie wyposażone jest w kolorowy wyświetlacz o podwyższonej rozdzielczości, który wyraźnie pokazuje mapę przejazdu niezależnie od intensywności naświetlenia kabiny. Wszystkie funkcje systemu mogą być obsługiwane przez komendy głosowe, tak aby nie rozpraszać kierowcy podczas jazdy.



BEZPIECZNIE ZA KIEROWNICĄ

Rozwiązania zapożyczone z Formuły 1 można znaleźć w czworobocznym przednim zawieszeniu Alfę 159, które zapewnia precyzję jazdy oraz ułożenie kół podczas skrętu. Zawieszenie tylne typu multilink pozwala na niezwykle skuteczną kontrolę ruchu kół. Maksymalna prędkość, przy której wykonano nagły skręt, wynosiła 135 km/h. Maksymalne przyspieszenie boczne podczas skrętu wyniosło 0,97g – wynik ten jest porównywalny z najlepszymi samochodami rajdowymi na świecie.

Alfę 159 wyposażono też w najbardziej zaawansowane urządzenia elektroniczne odpowiedzialne za stabilność i przyczepność pojazdu do nawierzchni. Układ hamulcowy – 4 tarcze samowentylujące z zaciskami Brembo, ma systemy zwiększające skuteczność hamowania i przyczepność do nawierzchni, takie jak ABS z EBD (elektroniczne rozdzielanie siły hamowania) i HBA (elektroniczno-hydrauliczne wspomaganie hamowania). Dzięki temu przy prędkości 100 km/h droga hamowania nowej Alfę wynosi tylko 36 metrów. VDC (dynamiczna kontrola trakcji) gwarantuje panowanie nad pojazdem w nawet najbardziej ekstremalnych warunkach jezdnych. MSR zapobiega blokowaniu

do opanowania. Wyraźnie daje się odczuć jak istotną rolę pełni zawieszenie, tak dobierające swoją geometrię, by nawet drobne błędy kierowcy nie owocowały utratą stabilności i zbaczaniem z toru jazdy.

Krótko mówiąc, nowej Alfie wystarczy nie przeszkadzać, a będzie jechała jak po szynach. Godny wyróżnienia jest dobór charakterystyki pracy systemu stabilizacji VDC. Włącza się on bardzo późno, nie odbierając nam przyjemności z prowadzenia wozu sportowego.

A nie ma co ukrywać – bezpieczeństwo bezpieczeństwem, ale Alfa bez adrenaliny byłaby niewiele warta – zwłaszcza gdy znajdujemy się na torze wyścigowym.

Ciekawostkę stanowił fakt, iż nasza testowa Alfa napędzana była silnikiem wysokoprężnym, który niczym nie przypominał pocziwego diesla. Zdolność przyspieszania, wynikająca z mocy 150 KM, a nawet głośność tej jednostki nie pozostawiała nic do życzenia.

Kolejny etap poznawania Alfę Romeo 159 miał miejsce podczas światowej prezentacji tego auta, która odbyła się w Monachium. Tym razem miałem okazję wypróbować dwie najdoskonalsze jednostki, jakie występują w gamie tego modelu: 200-konnego turbodiesla 2.4 JTDM oraz topowego benzyniaka – czyli widlastą szóstkę 3.2 o mocy 260 KM, występującą w powiązaniu z napędem Q4, a więc na 4 koła. Obie znacznie przewyższały możliwości, jakie możemy wykorzystać w mieście. Dopiero na niemieckiej autostradzie, na której nie obowiązuje ograniczenie prędkości, dało się zakosztować prawdziwej jazdy Alfą Romeo.

Nieczułość na boczne podmuchy wiatru i silne hamulce dają poczucie pełnego bezpieczeństwa.

Dzięki groźnie wyglądającej twarzy mojego mocno rozpędzonego auta, większość pojazdów już z daleka zjeżdżała z lewego pasa ruchu. Ten wizerunek Alfę 159 (podobnie zresztą jak i inne nowe modele) zawdzięcza samemu Giorgetto Giugiaro, który po raz pierwszy zastosował go w prototypie Brera. Cały czas trwały jednak konsultacje z Centrum Stylu Alfa Romeo, gdzie za efekt prac odpowiedzialny był Wolfgang Egger. I trzeba przyznać, że stylizacja nadwozia okazuje się mistrzowska.

Twarz Alfę 159 doskonale współgra z całą dynamiczną sylwetką. Imponujące są proporcje poszczególnych członów karoserii. Wyraźnie starano się uzyskać długą maskę i krótki, wysoki tył. Dzięki temu Alfa Romeo 159 stała się rasową, 4-drzwiową sportową limuzyną, która z pewnością dobrze wpisze się nie tylko w nasze otoczenie, ale i w bogatą historię tej marki.



się kół przy redukcji biegów na nawierzchni o niskiej przyczepności, zaś system antypoślizgowy ASR pozwala zachować siłę tarcia także na mokrej jezdni, śniegu, a nawet na lodzie. Hill Holder zaś umożliwia bezproblemowe ruszanie pod górę, utrzymując na chwilę siłę hamowania po zwolnieniu pedału hamulca, dzięki czemu samochód nie jedzie w dół. To jeszcze nie wszystko. Alfa 159 oferuje stały napęd na cztery koła Q4, stosowany już w modelu Crosswagon. W tym przypadku również zastosowano bardzo nowoczesne rozwiązania techniczne. Zamiast stosowanego przez konkurencję sprzęgła wiskotycznego wprowadzono trzy różne mechanizmy różnicowe, wśród których środkowy blokuje się samodzielnie (mechanizm Torsen C). Rozdział momentu obrotowego jest zmienny w zależności od stopnia przyczepności kół do podłoża, ale zazwyczaj zostaje przesunięty na tylną oś, dając pojazdowi lekką nadsterowność. Ta cecha spodoba się zwłaszcza miłośnikom sportowej jazdy.

BEZPIECZNIE W ŚRODKU

Żaden z kierowców o tym nie lubi myśleć, ale każdemu na drodze może zdarzyć się przykra przygoda, więc warto mieć auto, które ochroni podczas wypadku. Na pewno jest nim Alfa 159. Zastosowano w niej najnowsze i najskuteczniejsze rozwiązania z tzw. bezpieczeństwa biernego. Przede wszystkim skonstruowano nadwozie ze stali o bardzo wysokiej wytrzymałości, a elementy z niej połączone spawami wykonanymi za pomocą lasera poprzecznie i pionowo. Technologia ta daje właściwości mechaniczne znacznie przewyższające systemy tradycyjne. Zwłaszcza nowa podłoga „premium”, zbudowana z podłużnic wykonanych z wielowarstwowej blachy, nie ulega deformacji w razie zderzenia przy dużej prędkości. Również podstawa silnika odznacza się wysoką sztywnością, zapewniając bezpieczeństwo pasażerom podczas zderzenia czołowego.



Alfę wyposażono nie tylko w pasy bezpieczeństwa z napinaczami i ogranicznikami obciążenia oraz aktywne zagłówki, które podczas zderzenia tylnego automatycznie zbliżają się do głowy pasażera, uniemożliwiając niebezpieczne odchylenie karku. Zastosowano w niej aż 8 poduszek powietrznych (7 w standardzie). Poza przednimi, bocznymi i kurtynami rozciągającymi się wzdłuż całej powierzchni przeszkłonej dostępne są także poduszki chroniące kolana kierowcy oraz pasażera. Pedaly odłączają się automatycznie w przypadku zderzenia czołowego, chroniąc tym samym stopy kierowcy. Zadbano również o bezpieczeństwo najmłodszych pasażerów. Tylna kanapa wyposażona jest w dwie pary zaczepów Isofix, pozwalających na mocowanie fotelików bezpośrednio do nadwozia.

Nowa Alfa 159 to kompletny model, którym Alfa Romeo może z powodzeniem konkurować z innymi autami najwyższej klasy.

KONIE POD MASKĄ

Najwyższa pora, by zajrzeć pod maskę najnowszej Alfę. Umieszczono tam, w zależności od wersji auta, 3 silniki benzynowe lub 3 turbodiesle. Wszystkie to najbardziej zaawansowane w swej kategorii zespoły napędowe. Silniki benzynowe wyposażone są w podwójny regulator faz oraz wykorzystują system spalania JTS (Jet Thrust Stoichiometric), bezpośredni wtrysk paliwa, który umożliwia uzyskanie najwyższych osiągnięć. Turbodiesle posiadają systemy common rail drugiej generacji, zapewniają doskonałe wartości mocy i momentu obrotowego oraz jakość jazdy w każdych warunkach drogowych przy niskim zużyciu paliwa. Sportowa dusza Alfę Romeo najlepiej wyraża się w pojemności sześciocylindrowego silnika benzynowego – V6 3.2 l. Osiąga on moc 260 KM, czyli o 20 KM więcej niż poprzedni model 3.2 V6. Podwyższona została także wartość jego momentu obrotowego, która wynosi teraz 322 Nm. Najważniejsze jednak, że silnik stał się o wiele bardziej dynamiczny już przy niskich obrotach, głównie dzięki bezpośredniemu wtryskowi paliwa oraz stałej kontroli faz zaworów (po 4 w każdym cylindrze).

Wystarczy dodać, że silnik ten osiąga 88% maksymalnego momentu obrotowego już przy 2000 obrotach na minutę.

Najbardziej zaawansowanym zespołem napędowym w gamie diesli jest natomiast 2.4 JTDM – pięciocylindrowy silnik o układzie rzędowym z 20 zaworami. Silnik ten osiąga moc 200 KM oraz moment obrotowy rzędu 400 Nm przy 2000 obrotach. Współczynnik mocy wynosi 84 KM /litr, jest to jednocześnie najwyższa wartość wśród wszystkich zespołów napędowych na świecie. Niemniej zadowalające są osiągi pozostałych silników. Benzynowy 2.2 JTS ma moc 185 KM i rozwija moment obrotowy rzędu 230 Nm przy 4500 obr./min. Doskonałym momentem obrotowym może poszczycić się także silnik 1.9 JTS – mocy 160 KM (190 Nm przy 4500 obr./min). Zaś 1.9 JTDM – 16-zaworowy diesel osiąga moc 150 KM oraz 320 Nm momentu obrotowego przy 2000 obr./min. Cała gama przestrzega wytycznych normy europejskiej Euro 4. Silniki diesla wyposażone są także w filtr cząsteczkowy (DPF), który obniża emisję cząstek stałych do atmosfery zgodnie ze wymaganiami normy Euro 5.

Tak awangardowe silniki muszą współpracować z równie zaawansowanymi technologicznie skrzyniami biegów. Wszystkie wersje Alfę 159 zaopatrzone w 6-biegowe przekładnie mechaniczne, o precyzyjnych przełożeniach oraz skróconym skoku dźwigni. Dostępne są także 6-biegowe przekładnie automatyczne typu hydraulicznego oraz zrobotyzowane przekładnie Selespeed, wywodzące się z rozwiązań stosowanych w Formule 1. Mogą one działać zarówno w trybie automatycznym jak i ręczno-sekwencyjnym.

PRZEMYŚLANA POD KAŻDYM WZGLĘDEM

ROZMAWIAŁA: STEFANIA CASTANO

Rozpoczynając projektowanie nowej Alfy zdawaliście sobie sprawę, że sprostanie silnej konkurencji i zdobycie serc klientów wymaga zarówno artystycznego polotu twórców jak i awangardowych rozwiązań technicznych...

Wiedzieliśmy to od początku. Jeżeli ma się zamiar zdominować na rynku górną część segmentu D, w której mieszczą się takie samochody jak np. Audi A4 czy BMW serii 3, trzeba dokładnie przeanalizować wymagania osób kupujących auta.

Pamiętać, że nie tolerują one żadnych kompromisowych rozwiązań, że wymagają nie tylko pięknego stylu nadwozia i dużej mocy silnika, ale również komfortu jazdy pod każdym względem, bezpieczeństwa, jakości i niezawodności.

Nad projektowaniem Alfę 159 pracowaliśmy prawie 50 miesięcy. Zajmowało się tym 300 osób, a inwestycje związane z nowym modelem pochłonęły 900 milionów euro. Sądzę, że te liczby ilustrują skalę przedsięwzięcia.

Na czym konkretnie polegały prace? Nadwozie nowej Alfę jest piękne, ale jego technicznych zalet przecież nie widać...

Najważniejszą sprawą jest nadanie mu jak największej wytrzymałości. Alfa 159 odznacza się doskonałą sztywnością skrętną (180 tysięcy daNm/rad), która czyni z niej samochód mocny, cichy i bardzo pewnie trzymający się drogi. Aby uzyskać takie wyniki, w konstrukcji Alfę zastosowaliśmy specjalne materiały o wysokiej odporności. Należy do nich stal „dual phase”, która, by zwiększyć jej wytrzymałość plastyczną, jest podczas walcowania ponownie hartowana. Ponadto korzystanie z blach o zróżnicowanej grubości, laserowe połączenia dachu z bokami i szkieletu drzwi oraz zwiększenie liczby punktów zgrzewania

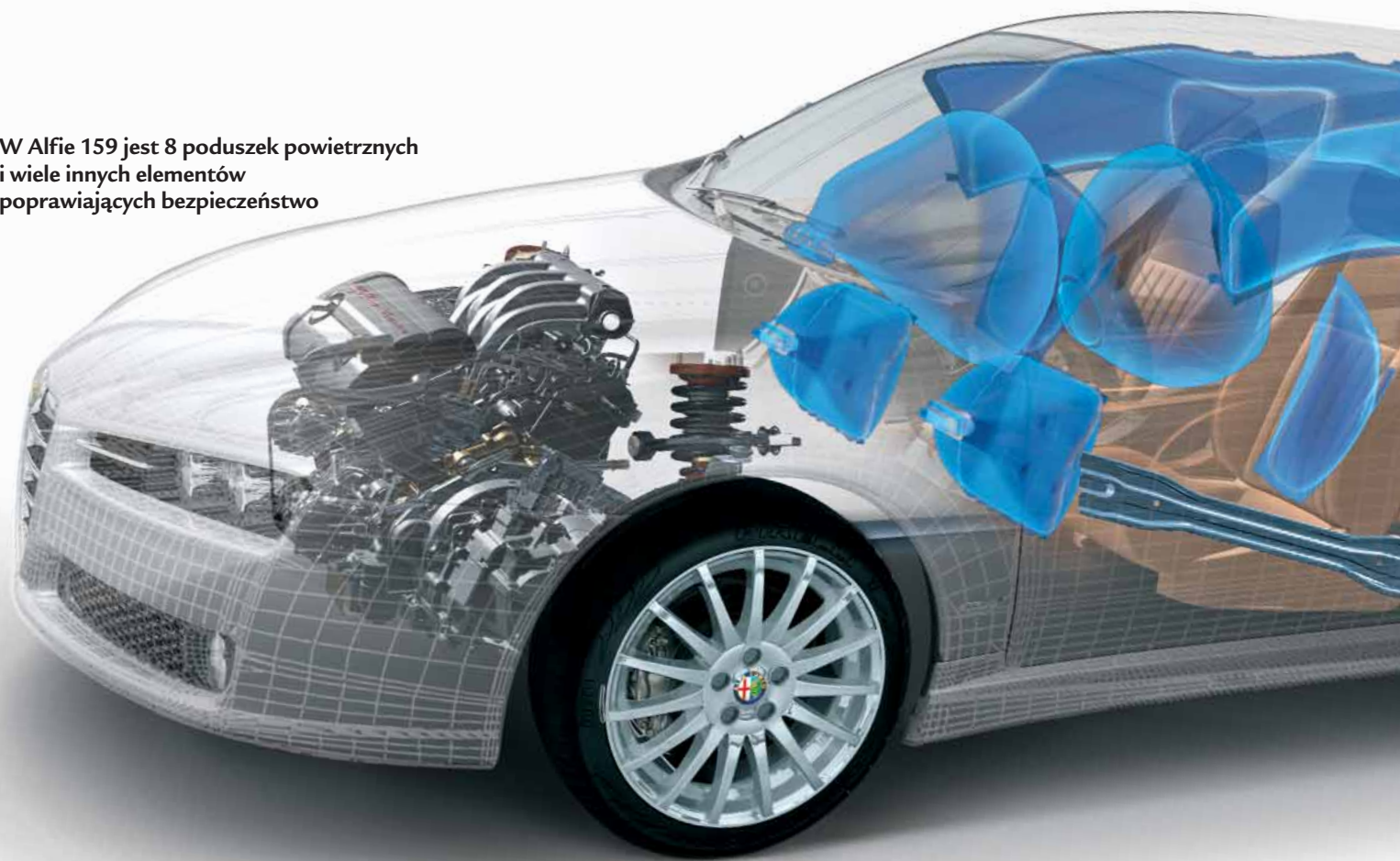




Ma oczarować klientów i pokonać na rynku konkurencję, czyli samochody z luksusowego segmentu D. O sekretach Alfy 159 rozmawiamy z Carlo Fugazzą, dyrektorem technicznym marki Alfa Romeo.



W Alfie 159 jest 8 poduszek powietrznych i wiele innych elementów poprawiających bezpieczeństwo



skoncentrowanych w pobliżu węzłów strukturalnych spowodowało, że samochód stał się lżejszy i pozwoliło nam poprawić relację masa-sztwność skrętna nadwozia.

Wiemy już, że Alfa 159 jest samochodem bardzo bezpiecznym.

Udowodniły to próby zderzeniowe...

Wykonywaliśmy je podczas konstruowania samochodu i wdrażania go do produkcji. Alfa 159 aspiruje do pięciu gwiazdek, czyli najwyższej oceny w testach przeprowadzanych przez EuroNCAP (New Car Assessment Programme). Mówiłem już o zaletach konstrukcji nowego nadwozia. Oprócz niego jest oczywiście wiele innych urządzeń zabezpieczających pasażerów. Należą do nich: osiem poduszek powietrznych, w tym dwie chroniące kolana, pasy bezpieczeństwa najnowszej generacji z napinaczami w zaczepach i ogranicznikami obciążenia, dzięki czemu do minimum zmniejszono nacisk pasa na klatkę piersiową. Fotele przednie zostały tak skonstruowane, by nie można się było z nich wysunąć podczas zderzenia czołowego. Wówczas też odłącza się zespół pedałów, co chroni kierowcę przed obrażeniami stóp i kostek.

Przestańmy już straszyć wypadkami. Jazda Alfą to przecież przyjemność zarówno dla kierowcy jak i pasażerów.

Na pewno odczuwają to, że będą mieli więcej miejsca wewnątrz auta. Nowa Alfa 159 jest o 22 centymetry dłuższa i prawie dziewięć szersza od poprzedniczki. Ma też o 10 centymetrów większy rozstaw osi. Na przednich fotelach mogą wygodnie siedzieć osoby

o wzroście około 190 cm, a na tylnych mierzące 180. Również bagażnik jest większy. Ma pojemność 405 litrów, a w Alfie 156 było ich tylko 320. Podczas podróży doceniamy jak ważne jest dobre wyciszenie samochodu. W nowej Alfie, nawet podczas szybkiej jazdy, można rozmawiać bez podnoszenia głosu. W skali słyszalności, rozciągającej się od 1 do 100, Alfa osiągnęła wynik 75 przy jeździe z prędkością 120 km/h. To najlepszy wynik w segmencie. Dla samopoczucia kierowcy i pasażerów bardzo ważna jest także temperatura wewnątrz samochodu.

Alfa otrzymała dwu- i trzystrefową automatyczną klimatyzację, dzięki której bardzo szybko można osiągnąć właściwą temperaturę. Warto przy tym wiedzieć, że jest to pierwszy w Europie samochód, w którym zastosowano technologię „film valve”, pozwalającą na ciągłą regulację dopływu powietrza, właściwie nie wymagającą obsługi i ręcznego ustawiania. Jadąc Alfą 159 można zapomnieć, że w ogóle ma się klimatyzację i to jest najlepszym testem skuteczności jej działania.

Kierowca, zamiast manipulować pokrętłami, skupia się więc na prowadzeniu auta. Silniki zastosowane w Alfie 159 mogą dostarczyć mu wielu wrażeń...

Wybór silników jest duży. Wiadomo, że Fiat Auto jest liderem w dziedzinie silników diesla. We wszystkich tych silnikach został zastosowany system Multijet najnowszej generacji oraz filtr cząsteczek stałych DPF „for life”, nie wymagający ani konserwacji,



ani wymiany. Jest to urządzenie, które wychodzi naprzeciw również przyszłym normom Euro 5.

W czterocylindrowych silnikach benzynowych 1.9 i 2.2 zastosowano korpusy z aluminium, produkowane przez General Motors. Pozostałe ich elementy są jednak produkcji Alfa Romeo i zostały zaprojektowane w Arese. Podobnie jest w przypadku silnika 3.2 V6, skonstruowanego w Australii przez firmę Holden. Cała technologia jest wyłączną własnością Alfa Romeo, od wtrysku bezpośredniego stechiometrycznego do podwójnego regulatora faz, który pozwala na uzyskanie wysokiej mocy przy wyjątkowej elastyczności jazdy.



Zachowanie się samochodu zależy nie tylko od silników.

Oczywiście to również sprawa zawieszenia. Dla przodu samochodu wybraliśmy schemat wysokiego czworoboku. Ten typ zawieszenia, używany w pojazdach Formuły 1, jest wprawdzie droższy od stosowanego w samochodach produkowanych seryjnie, lecz idealny do precyzyjnego sterowania ruchem kół.

Natomiast dla tyłu zdecydowaliśmy się na schemat multilink, który pozwala w różny sposób reagować na siły działające na koła. Np. można uzyskać dużą sztywność przy ruchach poprzecznych, co powoduje doskonałe trzymanie się drogi, a jednocześnie zachowuje wystarczająco miękkie sprężyny, dzięki czemu zapewnia komfort jazdy na odpowiednim poziomie.

Nasze wybory potwierdziły testy na torze. Wykazały, że Alfa 159 przy zachowaniu pełnego bezpieczeństwa może nagle zmieniać kierunek jazdy, poruszając się z prędkością nawet 135 km/h. Ponadto, co jest najlepszym wynikiem w segmencie, może osiągnąć prawie 1g przyspieszenia bocznego na zakręcie – podobnie jak najlepsze samochody klasy granturismo.

To jednak nie koniec możliwości Alfę 159?

W grudniu auto otrzyma napęd zintegrowany, taki, jak został już sprawdzony w modelu Alfa Crosswagon. Przypomnę, że polega on na zastosowaniu czterech kół stałe napędzanych oraz jednego centralnego mechanizmu różnicowego Torsen C. Urządzenie to, całkowicie mechaniczne, pozwala na rozdzielenie momentu pomiędzy most przedni i tylny zgodnie z ustalonym wstępnie przełożeniem. Jednak podczas jazdy rozdział ten jest automatycznie zmieniany w zależności od przyczepności kół. Ale nie tylko. Przy zmianie procentowego rozdziału momentu napędowego na koła przednie i tylne, urządzenie Torsen automatycznie koryguje podsterowność i nadsterowność. Rozwiązanie to jest zdecydowanie droższe od stosowanego w większości pojazdów z napędem zintegrowanym, stałego napędu na dwa koła i przegubu hydraulicznego przekazującego moment na drugą oś w przypadku utraty przyczepności. Pozwala jednak uzyskać lepsze zachowania się dynamiczne auta – zarówno na asfalcie jak i na podłożach o małej przyczepności.

Samochód traci niewiele na maksymalnej prędkości i zużyciu paliwa, a w zamian zyskuje bardzo wiele na przyjemności prowadzenia i bezpieczeństwie. I nie tylko. W normalnych warunkach, 57% momentu napędowego przekazywane jest na most tylny. I dzięki temu Alfa 159 charakteryzuje się lekką nadsterownością, tak cenioną przez doświadczonych kierowców i kierowców samochodów sportowych.

Nowy silnik 3.2 V6 o mocy 260 KM

WOJCIECH SIERPOWSKI I TOMASZ LIBICH

CIERPLIWOŚĆ I PASJA

Jak został Pan projektantem samochodów? W Polsce nie było przecież warunków do uprawiania tego zawodu.

W latach siedemdziesiątych możliwości nie było wiele. Ośrodków projektowych z prawdziwego zdarzenia brakowało, niewątpliwie prym wiodł Polski Fiat, ale dostać się tam do pracy było bardzo trudno. Dlatego dość wcześnie zorientowałem się, że chcąc zostać projektantem, będę musiał wyjechać zagranicę. A ponieważ Włochy zawsze kojarzyły się z kolebką designu samochodowego na świecie, moja uwaga skierowała się właśnie w tamtym kierunku.

Czy wybór Centro Stile w Arese to przypadek, czy też wiąże się z pasją związaną z Alfą Romeo?

To nie był przypadek. Chyba wszyscy mali chłopcy interesują się samochodami. Mnie zafascynowała właśnie Alfa. Może dlatego, że w Gliwicach w czasach mojej młodości jeden z naszych sąsiadów jeździł Giulią? W mieście były wówczas chyba ze trzy Alfę Romeo. To właśnie one rozbudziły moje zainteresowania, później pogłębiane poprzez studiowanie historii i tradycji tej marki. Bardzo romantycznej, sięgającej korzeniami do greckiego alfabetu (Alfa), czy szekspirowskich dramatów (Romeo i Julia) i oznakowanej charakterystycznym logo, które swoje tajemnice ujawniło przede mną dużo później.

Tradycje marki Alfa Romeo sięgają wielu dekad wstecz.

Można to zobaczyć chociażby w muzeum znajdującym się w pobliżu waszego centrum projektowego. W jaki sposób bogata historia wpływa na inwencję stylisty?

Często chodzę do muzeum Alfę Romeo, zarówno ze względu na obowiązki służbowe jak i osobiste zainteresowania. Jestem członkiem Klubu Starych Samochodów Alfę Romeo i mam kilka cennych modeli, takich jak Giulia Sprint 1600 z 1962 r., Spider Junior 1600 z 1973 r. oraz Alfa GTV 2.0 z 1983 r. W pracy staram się nie kopiować pomysłów z przeszłości. Jednak patrząc na dany model, myślę o nim w pewnym konkretnym kontekście. Zastanawiam się, co reprezentował on w okresie, w którym powstał. Jak wówczas wyglądały samochody i jak on wyglądał na ich tle. Marka Alfa Romeo

FOT. SATIZ/LA PRESS



**O miłości do Alfy, nowych modelach
oraz tajnikach zawodu projektanta samochodów
opowiada Zbigniew Maurer, senior designer
w Centro Stile Alfa Romeo.**

zawsze odznaczała się oryginalnością i wyjątkowym charakterem. Nie kopiowała aktualnych trendów, tylko je kreowała. Wykorzystanie tego, co już stworzono, wymaga współczesnej interpretacji. Oczywiście czasem widać w nowych projektach wpływy różnych form z przeszłości, ale nigdy nie staramy się robić reedycji, lecz tworzymy coś nowego.

Był Pan jednym z projektantów wyglądu Alfę 156. Czy wrażenie, jakie wywiera model 159 satysfakcjonuje Pana w równym stopniu, jak kiedyś 156-tka?

Miałem szczęście i zaszczyt uczestniczyć w procesie projektowania Alfę 156, zajmowałem się designem zewnętrznym. Czas leci, trudno uwierzyć, że od tamtej pory minęło już... ponad dziesięć lat.



FOT. SATIZILIA PRESS



Moim zdaniem Alfa 159 jest naprawdę godnym następcą tamtego modelu. I nie tylko – to samochód dużo większy, bogatszy w tym, co oferuje. Gdybym miał pokusić się o jego umiejscowienie w strukturze, celowałbym gdzieś pomiędzy Alfę 156 a 166. Projekt jest troszkę „spokojniejszy”, mniej usportowiony w porównaniu do 156, ale to zabieg celowy. Taki był od początku zamysł. Po prostu rola tego samochodu ma być nieco inna.

Czy twarz Brery wykorzystywana w najnowszych modelach jest już stałym znakiem rozpoznawczym Alfę Romeo? Może będzie ewoluowała tak, jak to dzieje się z twarzami Audi, BMW i Mercedesów?

Alfa Romeo właściwie nigdy nie tworzyła specyficznego family-feeling, tak jak wiele innych marek. Tu zawsze istniało bardzo duże bogactwo form.

Twarz Brery w istocie zobaczyć można w czterech modelach – berlina, sportwagon, coupé i kabriolet. Ale projektanci wciąż pracują nad czymś nowym. Co ciekawe – na każdy model w fazie tworzenia przypada średnio dwanaście projektów i to niejednokrotnie bardzo różniących się między sobą. Naturalnie Alfa Romeo musi być rozpoznawalna na pierwszy rzut oka, nawet jeśli by podjęto decyzję o zdjęciu scudetto, czyli charakterystycznego, trójkątnego wlotu powietrza na masce. Całość musi zawierać specyficzny kod genetyczny marki.

Alfa Romeo 156 odznaczała się kilkoma specyficznymi detalami stylizacyjnymi, takimi jak np. klamki tylnych drzwi osadzone w narożnikach okien. Dlaczego w modelu 159 zabrakło tak innowacyjnych rozwiązań?

Jak już wspominałem, jest to model spokojniejszy.



FOT. SATIZ/LA PRESS



Ma trafić do dużo szerszej klienteli. Klamka w tylnych drzwiach Alfę 156 stanowiła dobry przykład na wprowadzenie innowacji. Ale był to samochód przeznaczony głównie dla kierowcy, wraz ze wszystkimi plusami i minusami modelu coupé. Alfa 159 jest autem większym, nieco wyższej klasy. Nie mogliśmy więc potrzeb pasażerów odsunąć na drugi plan. Samochody te mają być wykorzystywane czasem jako limuzyny, a to sprawia, że dostęp do tylnych siedzeń musi być jak najwygodniejszy. Projekt jest bogatszy również we wnętrzu nadwozia. O wiele więcej tu elektroniki i dodatkowych podzespołów, które musieli uwzględnić projektanci. Mieli przez to dużo mniejsze pole manewru.

Podczas Poznań Motor Show, gościł Pan w stoisku DesignForum, zorganizowanym przez rocznik AutoRok. W spotkaniu z Panem uczestniczyli studenci zamierzający podążać tą samą drogą.

Jak ocenia Pan pomysł stworzenia klubu DesignForum.PL, którego ideą jest promowanie polskich młodych rysowników?

Sama idea jest bardzo ciekawa. Nie jest to wprawdzie szkoła dla początkujących, ale raczej seria sympozjów. Niemniej pierwsza i jak dotąd jedyna w Polsce, dlatego warto ją kontynuować. Muszę przyznać, że byłem bardzo zaskoczony wysokim poziomem wiedzy młodych designerów, a oprócz projektantów mających już swoje doświadczenie byli to także studenci architektury, sztuk pięknych. Chciałem im przede wszystkim przekazać, że zawód projektanta nie jest profesją, po której można się spodziewać szybkich rezultatów. Potrzebna jest cierpliwość i pasja, nie wolno się zniechęcać nieprzychylnymi ocenami i opiniami innych. Trzeba wytrwać i tkwić w tym przez cały czas. Ważne, by praca sprawiała przyjemność.

TERESA BĘTKOWSKA / FOT. ARCHIWUM K. WIELICKIEGO

DRESZCZ MĘSKIEJ PRZYGODY



Zacznę tak tę opowieść: Krzyś urodził się na wsi, w Szkarce Przygockiej, osiemdziesiąt kilometrów od Wrocławia. Gdy był małym chłopcem, akurat umarł Bierut. W radiu transmitowano uroczystości pogrzebowe – on nad strumykiem przyglądał się rybom. Wrócił znad tego strumyka rozczarowany, bo w szkole, gdzie mieszkał, nie było już nikogo – a myślał, że odszedł ktoś bardzo ważny. Skąd jednak kilkuletni brzdąc miał wtedy wiedzieć, że jego pokolenie będzie świadkiem znaczących wydarzeń, także istotnych przemian w gospodarce, technologii i polityce?

Nie było nawet takiej grupy muzycznej jak „Kombi”, której piosenka później na dobre zadomowiła w jego głowie: „Każde pokolenie ma swój czas/ Każde pokolenie chce zmienić świat/ Każde pokolenie odejdzie w cień/ – ale nasze nie!” – Roku 1956 nie pamiętam, ale znam z historii. Lata 60. to The Beatles, długie włosy i spodnie dzwony, a ich schyłek to studencka wiosna 1968 – ulotki, barykady, apele, manifestacje. Miałem wtedy dopiero co

skończone 18 lat... – Krzysztof Wielicki wspomnieniami wraca jeszcze na Politechnikę Wrocławską. Bo tam przyszło mu stawić się przed obliczem Uczelnianej Komisji Dyscyplinarnej by ponownie (jak koledzy) zostać przyjętym na uczelnię – tyle, że z wpisem w indeksie: „udzielono nagany”. Bo tam zaczęła się jego życiowa przygoda z górami, wspinanie się na coraz wyższe ich szczyty.

– **Zarzuć pan marzenia o zbudowaniu tratwy...** – wtrącam. A to wtrącenie wynika z lektury autobiografii mojego rozmówcy. – Próbowałem się z żaglami. Ale moje serce nie za wodą a za górami poszło.

Do studenckiego klubu wysokogórskiego został wprowadzony przez Wandę Rutkiewicz i Wojciecha Kurtykę. Zanim jednak zarekomendowali oni kolegę z Wydziału Elektroniki, to wcześniej obserwowali jego zachowanie, przyglądali się bacznie jak sobie radzi na skałkach, w Tatrach – ostra selekcja była wówczas rzetelnie praktykowana, miała być gwarantem bezpieczeństwa w górach! Gdy został członkiem klubu kierowanego wówczas



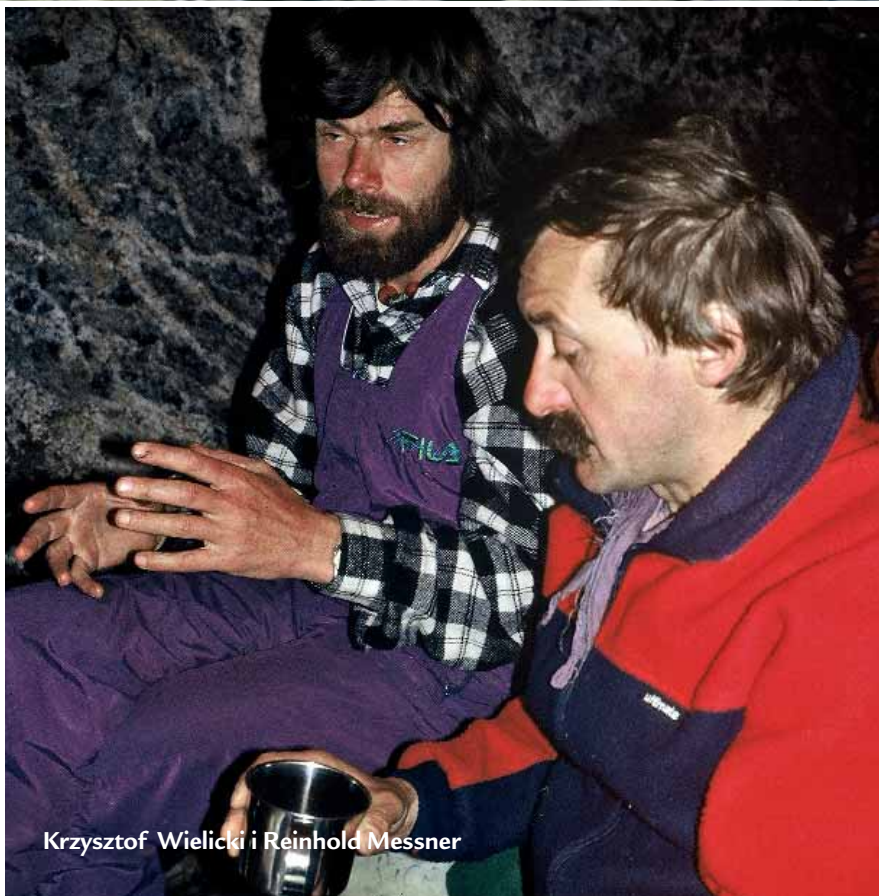
przez Bogdana Jankowskiego, to wtedy dopiero pozwolono mu realizować marzenia o eksplorowaniu Dolomitów, Alp, Kaukazu, Pamirów czy wreszcie Himalajów. Niektóre z górskich gigantów pokonał... w zimie!

– **Skąd pomysł na te zimowe eskapady?** – pytam.

– Rozpoczął je Andrzej Zawada, ja się do niego przyłączyłem z Leszkiem Cichym.

Przełom roku 1979/1980 był czasem, w którym o polskich himalaistach mówiło się głośno. Nawet bardzo głośno! Nikt przed nimi nie odważył się zimą postawić nogi na szczycie Mount Everestu. Polska ekipa podjęła się tego wyczynu, mając (też po raz pierwszy!) ze sobą... radiostację dalekiego zasięgu – co umożliwiało bezpośredni przekaz, łączność z krajem, a tym samym z rodzinami, które czekały w napięciu.

W tym czasie pracował w FSM. Zajmował się automatyką, elektroniką. – Dla mnie to były wspaniałe lata, czuło się ten entuzjazm. Inwestycja w Tychach działała na młodych ludzi. Jeśli się stworzy dobrą ideę, w każdym pokoleniu można coś osiągnąć. Byliśmy jedną wielką rodziną – mówi Wielicki o swej ośmioletniej pracy,



Krzysztof Wielicki i Reinhold Messner



KRZYSZTOF WIELICKI

„W moim górskim życiu mam czterech bohaterów: Jerzego Kukuczkę, Reinholda Messnera, Erharda Loretana i Krzysztofa Wielickiego. Wnieśli oni wiele do historii himalaizmu” – tak powiedział Peter Hilary, syn Edmunda, pierwszego zdobywcy Mount Everestu, gdy w Nowym Jorku wręczał panu nagrodę The Explorers Club. Ta nagroda do rąk Polaka trafiła pierwszy raz w ponad stuletniej historii ekskluzywnego Klubu, który skupia największych odkrywców i badaczy świata!

którą zakończył w 1983 roku, kiedy postanowił poświęcić się całkowicie działalności w Klubie Wysokogórskim.

W dyrekcji próbowano go przekonać do pozostania w fabryce, ale zrozumieli, że nie da się Wielickiego odciągnąć od gór.

Matka nie mogła się pogodzić, że Krzysztof „zostawia posadę”.

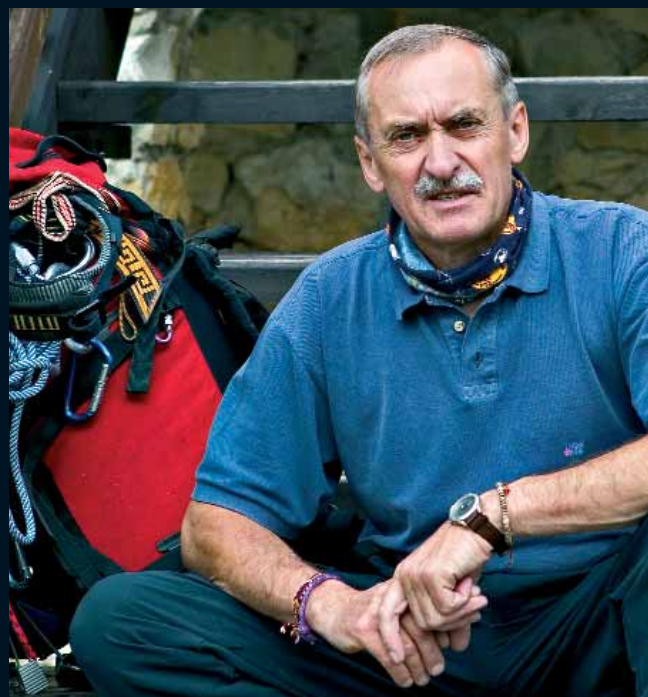
On mówi: – Czasem trzeba podejmować decyzje z pozoru szalone, ale to leży w moim charakterze, w ten sposób człowiek się realizuje.

Po Mount Evereście przyszła kolej na inne szczyty. Zima

w Himalajach jest groźna, nie każdy chce się mierzyć z niskimi temperaturami, z uporczywym wiatrem, krótkimi dniami.

Rodacy jednak tę porę obrali sobie za cel, a Wielicki twierdzi, że kocha wzmożony wysiłek, oblodzoną brodę, zmrożone powieki.

– Kierunek zapoczątkowany przez Zawadę jest dla mnie wciąż aktualny – stał się przecież polską specjalnością, pozwolił nam się wpisać w historię! Dlatego chcę go rozwijać, chcę ugruntować zdobytą pozycję. I po raz kolejny zamierzam podjąć zimową pąteczkę, zrealizować sportowy cel! W listopadzie wyruszą w drogę. Po 2-3 tygodniowej aklimatyzacji na siedmiotysięczniku spróbuję zaatakować K-2, drugi szczyt świata. Ten szczyt powinniśmy zdobyć w maksimum trzydzieści dni – mówi Wielicki, który (jako szef wyprawy) miał już okazję poczuć smak odwrotu



FOT. SATIZ POLAND

„Od tego czasu minęło przeszło cztery lata, w czasie których coraz bardziej dojrzewam do napisania książki. – mówi Krzysztof Wielicki. – Z górami się jeszcze nie rozstaję, jeszcze jestem aktywny sportowo. W tym roku zimą mam zamiar ponownie zmierzyć się z K-2, bo moja próba zdobycia szczytu nie została zakończona, jedynie przerwana. Mam w swoich planach wejść także na wciąż dziewiczy zimą Makalu. Zwłaszcza, że z tą górą o tej porze już się zmagalem, ostatnio cztery lata temu, ale huraganowe wiatry okazały się przeciwnikiem nie do pokonania. Nie tylko dla mnie. Szczyt skusił i Messnera, ale dotarł (1985/86) jedynie na przełęcz Makalu La. Więc może ja tym razem...”



Za kierownicą swej pierwszej Alfę Romeo Krzysztof Wielicki siadł piętnaście lat temu i tej marce pozostał wierny do dziś. Traktuje ją jako dopełnienie pewnego stylu życia, który mu imponuje u Włochów. Odpowiada mu ten styl, elegancja, wykończenie.

z góry o wysokości 8611 metrów. W ostatnich dniach pobytu pod K-2, w roku 2003, wiatr niemal urywał głowy uczestnikom wyprawy, huragan zmiotł im nawet bazę. Okupione ogromnym wysiłkiem zakładanie blisko 5 km lin poręczowych poszło na marne. Tyle, że wszyscy szczęśliwie wrócili do kraju, choć niektórzy z poważnie odmrożonymi kończynami.

– **Ma pan już ekipę gotową do podjęcia wyzwania?**

– Kompletuję ją. Nie wykluczam, że znajdą się w niej obcokrajowcy, himalaści z byłych republik radzieckich. Zwłaszcza, że ci mają teraz swoje „pięć minut”, tak jak my mieliśmy je w latach osiemdziesiątych. Tu przypomnę: Polacy jako pierwsi w świecie uzyskali zezwolenie na wspinanie się zimą w Karakorum – i to od strony chińskiej!

– **Nie jest pan już taki młody...** – zauważam nieśmiało.

– Większą rolę niż wiek odgrywa w górach głowa. 46 lat miałem, gdy wszedłem na drugi co do wysokości szczyt świata, a tydzień później samotnie wspiąłem się na inny ośmiotysięcznik

– Nanga Parbat. Od tego czasu lat mi jeszcze przybyło, ale przybyło też doświadczenia. A to się liczy. Tak bardzo, jak odpowiedzialność. Odpowiedzialności uczono Wielickiego w studenckim klubie wysokogórskim. Uczył się jej również sam – w górach. Wie, że ideałem byłoby wspinąć się teraz z ludźmi, których zna jak kiedyś znał Wandę, Wojtkę, Andrzeja, Jurka Kukuczkę czy Leszka Cichego – wiedziałby, czego po kim można się spodziewać. Ale czasy się zmieniły.

„Złota dekada” polskiego alpinizmu należy do przeszłości.

– Zmieniła się rzeczywistość, sukces ma inny zapach – stwierdza lakonicznie pan Krzysztof.

Co kryją te słowa? Żal, że jeśli w latach 80. wyruszało z Polski 20-30 sportowych wypraw w roku, to teraz zaledwie 3.

Prawda jest taka: w latach 90. alpiniści musieli powrócić do swych zawodów albo „przebranżowić” się, by być obecnym na rynku pracy. A jak nie wypaść z gospodarki rynkowej wyjeżdżając na trzy miesiące w góry?! W weekend wspinają się po skałkach, w poniedziałek zakładają krawaty i idą do biur czy stają przy warsztatach. Przestano realizować sportowe cele – powstała pokoleniowa luka. Zwłaszcza, że młodzi też inaczej patrzą dziś na sukces, chcą go osiągnąć natychmiast! A góry wymagają spokoju, cierpliwości, dystansu...

– Zapominają, że przygoda z górami nabiera większej wartości, gdy marzenia nie spełniają się z marszu. Oni wołają „zdobywać” szczyty wprowadzani tam przez Szerpów i przewodników – uzupełnia Wielicki. Potem tłumaczy, dlaczego zamierza napisać książkę o pokoleniu, które zaczynało swą przygodę z górami między „późnym Gomułką” lub wczesnym Gierkiem”.

Nie będzie kontestował. Ani pouczał. Przedstawi jedynie własne przemyślenia. I zmiany jakie zaszły w świecie w obyczajowości, etyce – zwłaszcza pod koniec XX wieku. To będzie książka, w której pragnie połączyć góry... z życiem. Niebo z ziemią. Żadnej chronologii wydarzeń, żadnych dat tam nie będzie.

Optimus zaleca Microsoft® Windows® XP.

Diamenty są wieczne



OPTIbook MX 600W

• Mobilna technologia Intel® Centrino™ :

- Procesor Intel® Pentium® M 725 (1,6 GHz, 2MB L2-Cache, 400 MHz FSB)
- Chipset Intel® i855GME z kartą graficzną 64MB
- Najnowszy standard sieci bezprzewodowej 802.11 abg
- System operacyjny: Microsoft® Windows® XP Home Edition
- Wyposażenie: 256MB RAM, 40GB HDD, dwuwarstwowa nagrywarka DVD+/-

- 14" wyświetlacz panoramiczny TFT WXGA 1200x800
- 2h pracy na baterii standardowej, 3,5h przy zastosowaniu pojemniejszej
- Porty: 3xUSB2.0, IrDA, Fire-Wire, VGA, DVI, Tv-out, PCMCIA
- Mysz optyczna USB oraz szmatka do polerowania w zestawie
- System Antywirusowy GRATIS

Cena brutto: 4499 PLN

Każdy zestaw OPTIbook posiada ponadto: wbudowaną kartę sieciową 10/100, modemową 56kbps oraz kartę dźwiękową z głośnikami stereo, wbudowanym mikrofonem i portami audio. Wszystkie notebooki OPTIMUS objęte są 2 letnią opieką gwarancyjną realizowaną w trybie Door-To-Door na terenie całego kraju.



**MOBILE
TECHNOLOGY**

Mini Słuchawki BTH200



technologia Bluetooth, wymiary 30,5x45x15mm
przystosowanie noszenia na prawym i lewym uchu,
akumulator do 110 godzin, kompatybilność
z telefonami GSM

Cena brutto: 148 PLN

OPTIplayer



OPTIplayer 200FC Pro
pamięć 256MB
Cena brutto: 258 PLN

formaty: MP3, WMA
dyktafon
equaliser
ekran OLED
radio
USB 2.0
czas pracy - 10h

OPTIplayer 500FC Pro
pamięć 512MB
Cena brutto: 339 PLN

 **Zadzwoń**
0 801 111 777

 **Odwiedź**
www.optimus.pl

 **Przyjdź do**
Partnera handlowego

OPTIMUS
Twój technologiczny świat

ALFY MILLE MIGLIA „NA RĘKĘ”

ANNA BORSUKIEWICZ

Specjalna seria zegarków Alfa Romeo szwajcarskiej firmy Chopard upamiętniła 75. rocznicę zwycięstwa Alfa Romeo 6C 1750 GS Spider na trasie słynnych wyścigów Mille Miglia.

Para kierowców Tazio Nuvolari i Giovanni Guidotti pokonała wówczas magiczną granicę prędkości 100 kilometrów na godzinę, osiągając na 1600-kilometrowej trasie Brescia-Rzym-Brescia średni czas przejazdu 100,45 km/h. Wykorzystali wszystkie atuty zaprojektowanego przez Vittorio Jano auta. Jego 6-cylindrowy silnik o pojemności 1750 cm³ i mocy 85 KM pozwalał im jechać z prędkością nawet 145 km/h. Symbol modelu tamtego auta – 6C 1750 GS i napis Alfa Romeo umieszczone zostały w tym roku na tarczach pamiątkowych zegarków Mille Miglia, zaś na ich deklach widnieje znak firmowy Alfę. Nawet paski na rękę – czarne, kauczukowe, mają znaczenie symboliczne. Wytłoczony na nich wzór odpowiada rzeźbie bieżnika opon, których używał zwycięski samochód. Takich czasomierzy powstało 2005, wśród nich 75 jest w kopertach z różowego złota i 750 ze stalowymi, pozostałe wykonane są z tytanu. Otrzymali je – każdy z numerem startowym zawodnika – wszyscy uczestnicy tegorocznego rajdu Mille Miglia. Zegarki są cennymi pamiątkami, a zarazem kolekcjonerskimi rarytasami dla licznych na świecie miłośników tej najsłynniejszej imprezy samochodowej i zbieraczy cennych czasomierzy.

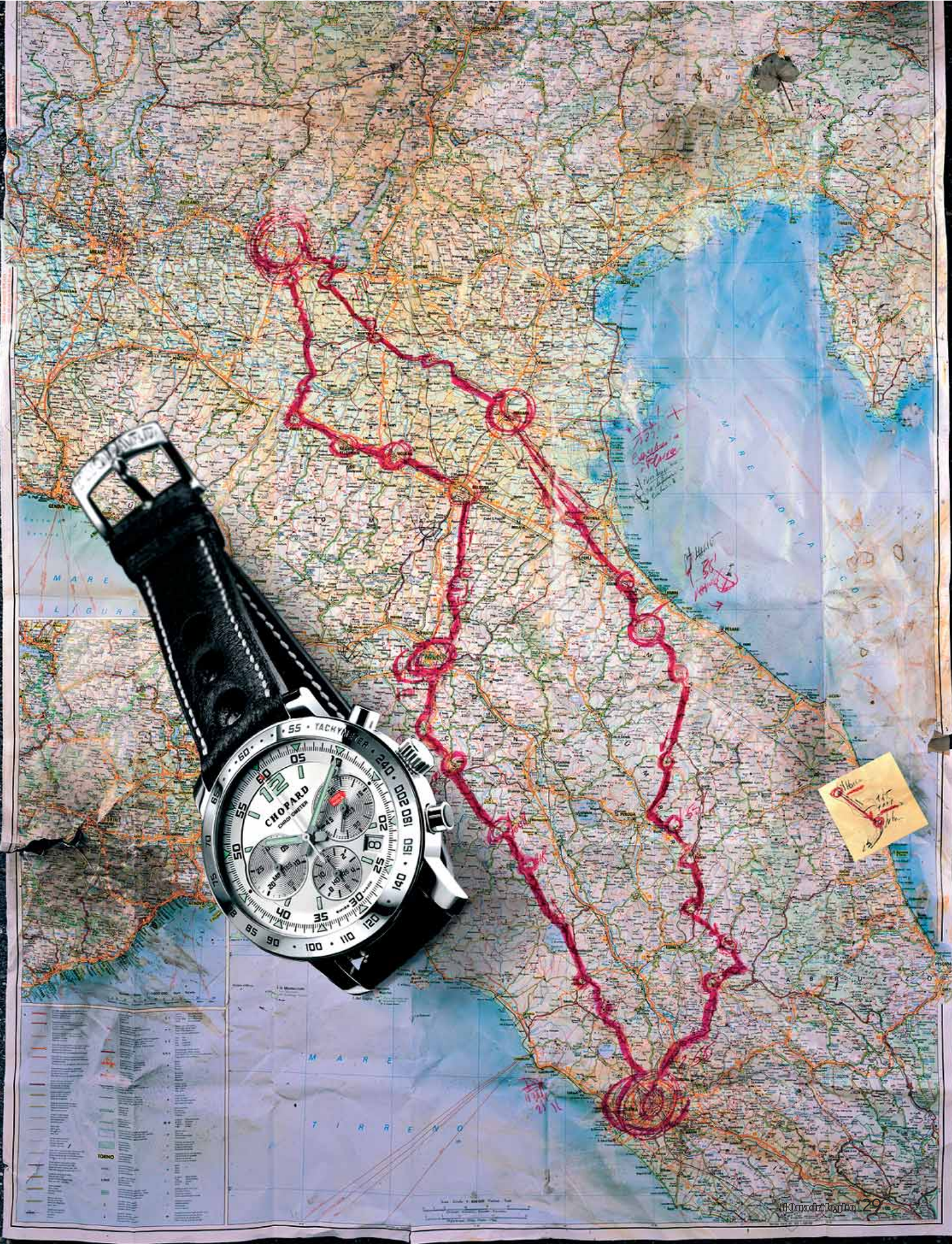
ZEGARKI I SAMOCHODY

Choć może się to wydawać dziwne, ekskluzywne zegarki i samochody łączy bardzo wiele. Zarówno wysmakowane kształty i precyzja konstrukcji zapewniająca niezawodność działania. A także tradycja. Pierwsze czasomierze samochodowe powstały ponad 100 lat temu, ich twórcą był angielski miłośnik automobili Alfred Dunhill, którego firma opatentowała urządzenie do mierzenia czasu w pojeździe. Dunhill zaprojektował również zegarek kieszonkowy ze stoperem, umożliwiającą pomiar prędkości, z jaką auto pokonywało jedną milę.

Potem przyszła moda na zegarki z kopertami mającymi kształty chłodnic różnych samochodów, zaczęły też powstawać czasomierze związane z wieloma markami aut. Zainteresowania zawodowe projektantów i wytwórców zegarków często zresztą łączyły się z miłością do samochodów i pasjami wyścigowymi. Tak stało się w przypadku rodziny Scheufele, właścicieli szwajcarskiej firmy Chopard, która od 1988 roku jest sponsorem rajdu Mille Miglia. Nie tylko uczestniczą w sportowych zmaganiach, ale co roku upamiętniają rajd limitowanymi seriami zegarków i kolekcją specjalnie zaprojektowanych gadżetów o nazwie Mille Miglia.

Z BIEŻNIKIEM NA PASKU

W warszawskim sklepie Ornament, który jest autoryzowanym sprzedawcą zegarków i biżuterii Chopard, można obejrzeć taką kolekcję. Wieczne pióro, długopis, spinki do mankietów koszuli, breloczek do kluczy, okulary mają charakterystyczny motyw – czarny bieżnik opony samochodowej. – Ten bieżnik, skopiowany z opony firmy Dunlop, został odwzorowany najpierw na kauczukowym pasku czasomierza Mille Miglia – opowiada Władysław Meller, właściciel sklepu Ornament. – Gdy wprowadzono go po raz pierwszy, była to nowość prawie szokująca, zwłaszcza w zestawieniu ze złotą kopertą luksusowego zegarka. Z czasem stał się charakterystycznym atrybutem kolekcji Mille Miglia, choć w ostatnim okresie firma Chopard znów powróciła do skórzanych pasków. Gwiazdą kolekcji jest oczywiście zegarek. Przy pierwszych rajdach Mille Miglia Chopard wytwarzał różne ich rodzaje, również damskie. Potem jednak zdecydował się na jeden typ czasomierzy – męskie, duże i sportowe, z mechanicznym naciąganiem, wyposażone w stoper i tzw. drugi czas (pozwalający sprawdzić, która jest godzina w innej strefie czasowej). Koperty okrągłych zegarków wykonane są ze złota, stali bądź tytanu. Takie czasomierze, zwłaszcza z limitowanej, a więc numerowanej serii, są kolekcjonerskimi rarytasami. – U nas też są amatorzy skłonni zapłacić za zegarek Mille Miglia kilkanaście tysięcy złotych – mówi Władysław Meller. W zeszłym roku dysponował jednym i sprzedał go bez kłopotu, a potem było jeszcze kilka osób zainteresowanych kupnem. W tym roku też zamówił zegarek z limitowanej serii Mille Miglia Alfa Romeo. Jego wartość określił na 3140 euro.



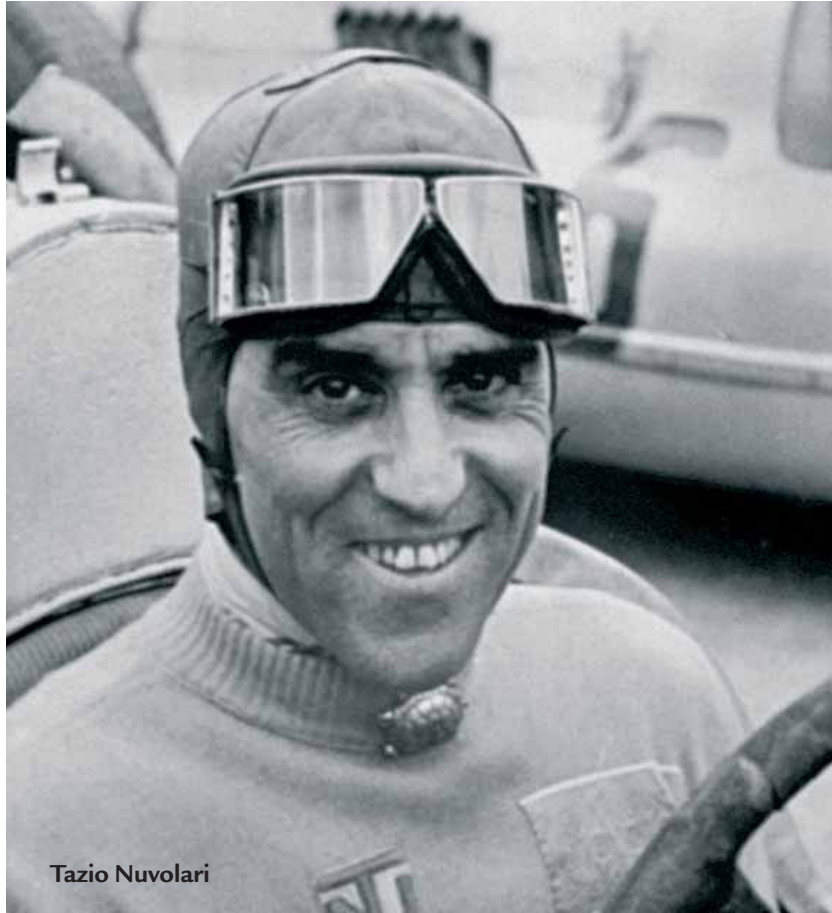
CHOPARD – MARKA I TRADYCJA

Początki firmy Chopard przypadają na rok 1860, kiedy to 24-letni Louis-Ulysse Chopard założył małą fabrykę zegarków w wiosce Sonvilier, w szwajcarskim kantonie Jura. Dzięki wybitnemu talentowi i niecodziennej precyzji osiągnął bardzo dobrą pozycję wśród miłośników i znawców zegarków w całej Europie. Firmę Chopard kupił w 1963 r. rodzina Scheufele, również od początku XX wieku zajmująca się wyrobem doskonałych zegarków i biżuterii. Połączenie dwóch wspaniałych tradycji rodzinnych, utrzymanie wysokiej jakości produkcji, a także zastosowanie nowoczesnej strategii marketingowej stało się kluczem do osiągnięcia sukcesu. Zatrudniając w 1963 r. 10 zegarmistrzów firma ma obecnie ponad 600 współpracowników czterdziestu różnych specjalności i działa w ponad 50 krajach świata. Dziś firma Chopard to światowy lider w produkcji zegarków i biżuterii, ciesząca się najwyższym prestiżem i osiągająca bardzo dobre wyniki w sprzedaży. Jej zegarki łączą w sobie przekazywany z pokolenia na pokolenie kunszt rękodzielniczy oraz doskonałość nowoczesnej techniki. Powstałe z miłości do doskonałości oraz z szacunku do tradycji, ucieleśniają wszystkie te cechy, które charakteryzują niepowtarzalny styl Chopard: artystyczne wykonanie, nadzwyczajna precyzja, innowacja, twórczość.



MILLE MIGLIA – LEGENDA WCIAŻ ŻYWA

Należy do najsłynniejszych na świecie sportowych imprez samochodowych. Po raz pierwszy na 1600-kilometrowej pętli Brescia-Rzym-Brescia wyścigu Mille Miglia (Tysiąc Mil) automobile rywalizowały w 1927 roku, po raz ostatni w 30 lat później. Wówczas to wypadek pod Mantuą, podczas którego zginęli prowadzący Ferrari 335 S Alfonso de Portago i Edmund Nelson oraz kilkunastu widzów, spowodował decyzję o zawieszeniu wyścigów. Jak się okazało – w tej wersji na zawsze. Jednak legenda wyścigu, w którym uczestniczyły auta najsłynniejszych marek i konkurowali najlepsi na świecie kierowcy spowodowała, że po 25 latach powrócono do tradycji Mille Miglia, organizując rajdy, w którym uczestniczą pojazdy skonstruowane w okresie pierwszej świetności wyścigu. Na start przyciągają one kierowców, zarówno weteranów jak i zawodników ze współczesnych sportów samochodowych. Oprócz nich w historycznych pojazdach zasiada wiele osobistości ze świata sportu, gospodarki, polityki i rozrywki. Uczestnictwo w Mille Miglia bowiem nobilituje, a przejazd i rywalizację pięknych pojazdów oglądają tłumy widzów. Od lat sponsorem rajdu Mille Miglia jest szwajcarska firma Chopard, upamiętniająca imprezę specjalnymi seriami zegarków. W 2005 roku na historyczną trasę wyruszyło 375 załóg. Wśród uczestniczących w imprezie marek były m.in. Aston Martin, Bentley, BMW, Bugatti, Chrysler, Ferrari, Fiat, Jaguar, Lancia, Maserati, Mercedes, MG, Oldsmobil i Porsche. Bardzo silnie reprezentowana była Alfa Romeo. Wśród 38 samochodów tej marki większość należała do prywatnych właścicieli, ale oprócz nich w zmaganiach uczestniczył oficjalny zespół Automobilsimo Storico Alfa Romeo startujący na pojazdach należących do Muzeum Historycznego Alfego Romeo. Właśnie jedno z tych aut, Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport z 1928 roku, prowadzone przez załogę Luciano Viaro i Maurizio De Marco zajęło pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej. To ten sam samochód, za którego kierownicą Giuseppe Campari wygrał Mille Miglia w 1928 roku, a przed rokiem zdobył Gran Premio Nuvolari. Alfa Romeo długo czekała na zwycięstwo w najważniejszych i najbardziej prestiżowych zawodach oldtimerów. Po raz ostatni marka święciła triumfy w 1977 roku, kiedy niemiecka załoga Hepp-Bauer za kierownicą Alfego Romeo wygrała rajd zorganizowany dla uczczenia pięćdziesiątej rocznicy najsłynniejszego wyścigu samochodowego na świecie.



Tazio Nuvolari

TAZIO NUVOLARI I ŻÓŁWIK NA TARCZY

Syn diabła, Nivola, latający mantuńczyk – to tylko kilka z przydomków, którymi obdarzano Tazia Nuvolariego, jednego z najsłynniejszych kierowców wyścigowych. Zwycięzca licznych wyścigów był postacią malowniczą. Startował w niebieskich spodniach pumpach, żółtych sweterkach z monogramem TN. Do tego wkładał czapkę z czarnej skóry z daszkiem i białe sandały. Publiczność ceniła jego oryginalny styl jazdy, a także ambicję. Z udziału w zawodach nie rezygnował nawet, gdy miał kłopoty ze zdrowiem i zawsze walczył do końca. Podczas jednego z rajdów Mille Miglia jechał rozbitym samochodem, siedząc na skrzynce po owocach, ponieważ nawet siedzenie było wyrwane. Twarz miał osłoniętą chusteczką, a prawe ramię owinał wełnianym kocykiem, by go nie zranić, gdy na zakrętach ocierał się o mury. Nuvolari był przesądny. Jego amuletem był mały żółw, którego podarował mu słynny włoski pisarz Gabriele D'Annunzio. To właśnie wizerunek żółwika zdobi tarcze wielu zegarków Tazio Nuvolari. Wysokiej klasy zegarki sportowe o tej nazwie, wytwarzane przez znakomitą szwajcarską firmę Eberhard, cieszą się powodzeniem wśród miłośników sportów samochodowych pamiętających zasługi Nuvolariego.



SZTUKA

PROJEKTOWANIA CUDÓW

JERZY PIEKARCZYK / FOT. JAN ZYCH

Kiedy w 1970 roku na salonie samochodowym w Turynie zaprezentowano prototyp Lancii Stratos, nazwano go „owocem księżycowej abstrakcji”. Dopiero rok później Giuseppe „Nuccio” Bertone zdecydował się na wyprodukowanie swego projektu w wersji przeznaczonej do produkcji limitowanej i rajdowej. W 1973 roku niedawna „księżycowa abstrakcja” stała się „numerem 1” w niekończących się sukcesach sportowych. W tym mniej więcej czasie podczas „okrągłego stołu” zorganizowanego na targach w Mediolanie, przedstawiciele Centro Stile Alfa Romeo postawili tezę zawierającą w sobie sprzeczność tylko pozorną. Powiedzieli tak: „Jeżeli nowy samochód podoba się w chwili jego premiery, to znaczy, że już jest przestarzały”. Trudno to było uznać za zasadę, od której nie ma odstępstw, ale doświadczenia wykazywały, że zawsze najbardziej wybrzydzano na nowatorskie rozwiązania, które ostatecznie poszerzały horyzonty wyobraźni na temat kształtu samochodów. Kontrowersje budziła każda nowa linia, każde odstępstwo od tego, co zdążyło stać się regułą. Ścięty tył Giulii, zanim go uznano za kanon nowej mody, został zrecenzowany w taki sposób, że gdyby autor nie miał niezbędnej w swoim fachu odporności psychicznej, pewnie pogrążyłby się w kompleksach, które nigdy nie pomagały twórcom. Gdyby więc nie odwaga projektantów, nie wyobraźnia, talent, nie „iskra boża”, pewnie na samochód nie patrzylibyśmy jak na dzieło sztuki, tylko na środek do przemieszczania się w przestrzeni taki sam, jakim może być nawet zaopatrzona w koła deska do prasowania. Janek Zych, fotograf, z którym obejrzelśmy w krakowskim Muzeum Inżynierii Miejskiej wystawę poświęconą włoskiej sztuce projektowania samochodów, szukając interesującego ujęcia,

klęknął przed jednym z eksponatów. Nie był to świadomy przejaw nabożnego uwielbienia, jednak w tym odruchu można było dostrzec coś symbolicznego, bo rzeczywiście forma samochodu budziła podziw dla twórcy, zdolnego ze zwykłego środka transportu uczynić zachwycające dzieło sztuki.

Dlatego w panoramie włoskiego przemysłu Piemont od zawsze pełnił rolę lidera w branży metalowo-mechanicznej – odpowiedzi niech szukają historycy. „Włoski samochód nie jest wyłącznie efektem kreatywności stylistów, lecz owocem długiej, kulturowej tradycji, której wymogi użyteczności, funkcjonalności i bezpieczeństwa łączą się z poszukiwaniem piękna i formy” – stwierdza zgodnie Stanisław Pochwała – dyrektor Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz Giovanni Sciola – dyrektor Włoskiego Instytutu Kultury, którzy sponsorowani m.in. przez Selenia Motor Oil, FL Poland, zaprezentowali w Krakowie wystawę poświęconą włoskiej sztuce projektowania samochodów.

Jest faktem, że zawód stylisty nadwozi ma swoje źródła w Pemoncie, gdzie z powodzeniem parali się swoim rzemiosłem twórcy pojazdów zaprzęgowych, kołodzieje, stolarze i tapicerzy. Można powiedzieć, że gdy pojawił się samochód, wystarczyło wyprzęgnąć „silniki” napędzane owsem i swoje umiejętności sprawdzone w konnych zaprzęgach dostosować do wymagań ryczącej i dymiącej maszyny, której kierowca był zaledwie dodatkiem. Później role się odmieniły i od samochodu zaczęto wymagać więcej ponad to, że się porusza. „Samochód musi być skonstruowany jako funkcja wychodząca nie od silnika, lecz od człowieka. Od jego oczekiwań-życzeń, które formułuje, ale i detali, z których korzysta nawet nie uświadamiając sobie ich obecności i tego, jak są przemyślane pod względem bezpieczeństwa, ergonomii, komfortu. Despotyzm silnika

Gdyby nie odwaga projektantów,
ich wyobraźnia i talent, pewnie samochody
postrzegalibyśmy nie jako dzieła sztuki,
ale mniej lub bardziej hałaśliwy środek
do przemieszczania się z miejsca na miejsce.



1978 I.D.E.A. INSTITUTE

1968. ITALDESIGN GIUGIARO

CONTENTS: BERTONE

The contents of the Bertone-Giugiaro Institute are...
The contents of the Bertone-Giugiaro Institute are...
The contents of the Bertone-Giugiaro Institute are...

"In design, an applied to the visible...
objects, the concept of 'beautiful'...
must be treated with these of useful...
functional, practical, original, easy to...
understand.



Bertone Giugiaro,
Chairman
Adriano Mantovani,
Vice Chairman
Giorgio Giugiaro,
President
Adriano Mantovani,
Vice President

LA FORMA DEI CONTENUTI

La forma dei contenuti...
La forma dei contenuti...
La forma dei contenuti...



to już przeszłość. Dziś zamyka się go w coraz mniejszym przedziale, a przestrzeń kształtuje się pod kątem kierowcy i pasażerów. Ludzka przestrzeń życiowa jest punktem wyjścia. Designer musi ją rozumieć, by wokół niej zredagować okrywającą ją formę. A więc nie projektuje już od zewnątrz, jak dziecko, które rysuje samochód, lecz wychodzi od wewnątrz, od bryły przedziału pasażerskiego” – tak pisał w 1972 roku na łamach „Il Quadrifoglio” Giorgetto Giugiaro. W kontekście dwudziestu atelier istniejących na terenie Turynu i Piemontu, cztery z nich stały się symbolami włoskiego „car design”: Bertone, Pininfarina, I. DE. A. (Institute Design Automotive) i właśnie Italdesign Giugiaro. Czterech wielkich, rozpoznawalnych już nie tylko we Włoszech, ale na całym świecie. Wielcy talentem i przedsiębiorczością, oddający swe umiejętności już nie tylko przemysłowi samochodowemu lecz wszędzie, gdzie wzornictwo ma wartość handlową, a wizualność projektu decyduje o jego sukcesie rynkowym niezależnie od tego, czy mamy do czynienia z samochodem, telefonem komórkowym czy aparatem fotograficznym.

Według Flavio Cinti, znawcy światowego „car design”, „linia włoska” narodziła się po II wojnie światowej; jej emblematycznym





produktem stała się limuzyna Cisitalia skonstruowana w 1947 roku przez Pininfarinę, który swą firmę założył w Turynie siedemnaście lat wcześniej, projektując karoserie na specjalne zamówienia. Rozmiary przemysłowe nadał jej dopiero po wojnie. Do czasów Pininfariny określenie „międzynarodowy” w świecie motoryzacyjnym sprowadzało się do tego, że albo konstruktor mieszkał kolejno w kilku krajach, albo model samochodu miał karoserię wykonaną na zamówienie za granicą. Battista Farina (najmłodsze dziecko w 13-osobowej rodzinie, przezywane „Pinin”), spowodował, że przemysł motoryzacyjny pokonał granice. Miał wizję samochodu idealnego i pięknego.auta uczyniły z niego gwiazdę światowej skali. Stworzył nie tylko „włoski styl”, ale modę na design, aerodynamikę, piękno linii. W latach przedwojennych jego projekty wyprzedzały stylistykę panującą w światowej motoryzacji o 10-15 lat. Kiedy się raz wejdzie na taką ścieżkę, trudno z niej zbroczyć. Można właśnie dzięki takim wizjonerom jak Giugiaro, Bertone, Pininfarina czy zorientowanego na architekturę pojazdu I. DE. A. Słyszac na widok samochodu okrzyk „che bella...!”, nie ma się pewności czy chodzi o zawartość wnętrza, czy opakowanie, skoro wciąż można się spierać, czy Włosi podatni są bardziej na kształty kobiet czy design samochodów.

STĄD DO PRZESZŁOŚCI

Wystawa „Shape Mission” trwać będzie w Krakowie do końca października i ani dnia dłużej, gdyż stąd udaje się do Toronto w Kanadzie. Po drodze były już Chiny, Stany Zjednoczone, Brazylia, Emiraty Arabskie. Do Krakowa przyjechała z Berlina, aby się zaprezentować w Muzeum Inżynierii Miejskiej w halach dawnej zajezdni tramwajowej z końca XIX wieku przy ul. Św. Wawrzyńca. Zespół budynków zajezdni o ciekawej architekturze wpisany został do rejestru zabytków Krakowa. Przystosowany do nowych potrzeb, jako placówka muzealna odwołuje się do 1882 roku, kiedy Belgijskie Towarzystwo Kolei Lokalnych utworzyło w Krakowie pierwszą linię tramwaju konnego, który istniał w Krakowie do 1900 roku. Dla jego potrzeb wybudowano też zajezdnię, która do 1992 roku pozostawała własnością tego samego użytkownika.



W stałej ekspozycji można zobaczyć tutaj zarówno replikę omnibusu konnego z końca XIX wieku jak i odtworzony letni wagon tramwaju konnego. Z wystawą włoskiej sztuki projektowania, która na okres siedmiu tygodni wprowadziła się do dawnej zajezdni tramwajowej, najlepiej koresponduje sąsiednia ekspozycja, w której odnajdujemy również ślady polskiej motoryzacji: Warszawę, Syrenkę, Fiata 125 i Poloneza, a także zapomnianego już Smyka – miejskie autko skonstruowane przez polskich inżynierów, którzy ostatecznie zrezygnowali z własnych pomysłów, jeszcze przed wojną wiążąc się z Fiatem, który wprowadził masowo samochody na ulice polskich miast. Muzeum dokumentuje historię motoryzacji, techniki i ewolucji procesów naukowych, a wystawa „Shape Mission” wpisuje się w krąg jego działalności.

ŚWIATOWE WYZWANIE

MARCO BELLETTI

Niepewność i wola walki. Za pomocą tych kilku słów można by określić pierwszy WTCC, (World Touring Car Championship), samochodowe mistrzostwa świata w klasie turystycznej. Po 16 z 20 eliminacji Alfa Romeo i BMW – dwaj wielcy bohaterowie tych wyścigów w ostatnich latach – znajdują się na pierwszym i drugim miejscu w klasyfikacji konstruktorów. A także w kategorii kierowców walka między Alfą Romeo Racing Team i BMW jest na razie otwarta. Na dalszych miejscach, ze znaczącą stratą do czołówki, plasują się Seat, Chevrolet, Ford i Honda. Podczas swego ósmego sezonu Alfa 156 nie ustępuje kroku przeciwnikom. Co więcej, jest bardziej energiczna niż zwykle, do tego stopnia, że kierowcy zespołu zapewnili sobie zwycięstwo w siedmiu z szesnastu rozegranych do tej pory wyścigów. Siedem wygrali także kierowcy BMW a dwa Seata. Następca Mistrzostw Europy, pierwsza światowa edycja konkurencji, zachowała typowe dla siebie chwile wielkiego sportowego współzawodnictwa, które jest gwarancją niezwykłego widowiska dla coraz liczniejszej publiczności. Zawody mają wszelkie elementy zapewniające im wielki sukces, począwszy od znaczenia uczestniczących w nich producentów samochodowych, poprzez najlepszych kierowców, z których wielu wywodzi się z Formuły 1, jak chociażby kierowca Alfy Gabriele Tarquini, czy Jordi Gené (Seat) oraz Nicola Larini (Chevrolet).



**Mistrzostwa Europy w klasie Turystycznej w 2005 roku
przekraczają granice starego kontynentu, stając się
World Touring Car Championship.
Alfa Romeo kandyduje do finałowego zwycięstwa
nad swym odwiecznym przeciwnikiem – BMW.**



pierwszego. Praktycznie rzecz biorąc, pierwszych osiem pojazdów z pierwszego biegu rusza w kolejności odwrotnej w drugim wyścigu, zwycięzca startuje z ósmej pozycji. Poza tym przewidziano ograniczenia

balastu do maksimum 60 kilogramów dla zdobywców najlepszych miejsc oraz dla zwycięzców poprzednich wyścigów.

Owe ograniczenia balastu znacząco wpływają na osiągi pojazdu, nawet jeśli kierowcy starają się zbilansować je, wkładając w wyścig całą swoją energię i zawziętość.

A' propos zawziętości i energii (oprócz oczywiście doskonałych umiejętności jazdy). Obecnie absolutnie bezkonkurencyjny jest Fabrizio Giovanardi. Wybitnie utytułowany, najlepszy kierowca Alfę 156 w latach 2000-2002, po krótkim okresie współpracy z BMW w 2003 roku, jest w tej chwili najwyżej ocenianym kierowcą Alfę Romeo i trzecim w ogólnej klasyfikacji wyścigu, gdyż tylko 4 punkty dzielą go od Anglika Priaux (BMW).

Giovanardi rozpoczął ten sezon niezbyt dobrze, plasując się w pierwszych wyścigach jedynie na punktowanych miejscach

Poza tym w wyścigu bierze udział wielu specjalistów i profesjonalistów pochodzących przeważnie z Europy.

Formuła wyścigów nie uległa zasadniczo zmianie w stosunku do poprzednich sezonów, kiedy zawody ograniczały się do kontynentu europejskiego. W Mistrzostwach Świata w klasie Turystycznej każda tura zakłada osobny przydział punktów. Rozgrywane są dwa krótkie, ale intensywne wyścigi, podczas których pojazdy ostro rywalizują ze sobą. Niepewność rezultatów końcowych wynika z regulaminu drugiego wyścigu, który zakłada odwrócenie porządku startowego w stosunku do wyniku

poza podium. Ale w Imoli – na macierzystym torze, w czwartym etapie mistrzostw – odnalazł nareszcie właściwy sobie rytm, zajmując wysoką pozycję i zdobywając najwięcej punktów ze wszystkich kierowców. Zachęcony tym sukcesem, który przywrócił go do ścisłej czołówki konkurencji, Fabrizio powtórzył swój sukces w pierwszym pozaeuropejskim etapie mistrzostw w Puebla w Meksyku. Pomimo dodatkowego balastu (55 kilogramów), wygrał pierwszy z dwóch wyścigów, zaś w drugim zdobył doskonale czwarte miejsce, które zresztą mogłoby być trzecim, gdyby na końcowych zakrętach nie został wypchnięty z trasy przez Hondę Roberta Colciago. Później zwyciężył w drugiej eliminacji na torze Spa Francorchamps i w pierwszej w Turcji. Pozostali kierowcy Alfę Romeo także uzyskali zadawalające wyniki. Gabriele Tarquini wygrał na torze w Anglii w Silverstone i w Istambule w Turcji oraz zajął dwa drugie miejsca w Monzy i w Puebla. Może być z siebie dumny także Anglik James Thompson, zwycięzca wyścigu w Monzy, podobnie jak młody kierowca brazylijski Augusto Farfus z polskimi korzeniami, który niemal zawsze zajmuje punktowane pozycje. Finał sezonu zapowiada się więc bardzo obiecująco: po etapie w Walencji (Hiszpania), mistrzostwa zakończą się na legendarnym torze w Macao w Azji, będącym pod protektoratem Portugalii. Trudno pozwolić sobie na daleko idące prognozy, co do zwycięzczy tych mistrzostw. Aby więc dowiedzieć się, kto wygra, nie pozostaje nic innego, jak uważnie śledzić zbliżające się etapy: oczywiście kibicując Alfie!





KIEROWCY ALFA ROMEO

FABRIZIO GIOVANARDI

Urodził się 14 grudnia 1966 roku i większość swojej kariery zawodowej związał z Alfą Romeo. Po debiucie na torach kartingowych i jednym sezonie we włoskiej Formule 3, od 1992 roku bierze udział w rajdach, początkowo w Mistrzostwach Włoch w klasie Turystycznej, potem w mistrzostwach europejskich. Za kierownicą Alfę Romeo dwukrotnie zdobywał tytuł Mistrza Włoch oraz trzykrotnie Mistrza Europy.

GABRIELE TARQUINI

Jest weteranem w zespole Alfa Romeo. Urodził się 2 marca 1962 roku i ma za sobą długą karierę i wielokrotne starty w Formule 1 pod koniec lat osiemdziesiątych i na początku lat dziewięćdziesiątych za kierownicą Osella, Coloni, AGS, Fondmetal i Tyrrell. Od 1992 roku bierze regularnie udział w zawodach samochodowych w klasie turystycznej, jeżdżąc różnymi modelami. Po kilku wyścigach za kierownicą Alfę 155, wrócił do Alfa Romeo 156 i w 2002 roku zdobył tytuł Mistrza Starego Kontynentu, zaś w 2003 roku ten sam tytuł na pokładzie Alfę 156 GTA.

AUGUSTO FARFUS

Brazylijczyk, urodzony 3 września 1983 roku, po okresie doskonałych startów na torze kartingowym w swym rodzimym kraju, pod koniec lat dziewięćdziesiątych przeniósł się do Europy, zdobywając tu w 2003 roku tytuł Mistrza Europy Formuły 3000. W 2004 roku przeszedł do zespołu Alfa Romeo, zajmując szóste miejsce w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Europy.

JAMES THOMPSON

Anglik, urodzony 29 kwietnia 1974 roku, to prawdziwy specjalista wyścigów w klasie turystycznej. Od 1992 do zeszłego roku startował w British Touring Car Championship, zdobywając w 2002 i w 2004 roku pierwsze miejsce. W zeszłym roku zajął także dziewiąte miejsce w Mistrzostwach Europy za kierownicą Alfę 156.

GPS – NAWIGACJA SATELITARNA

Jak bez błędzenia dotrzeć samochodem do wybranego miejsca?

Wielu z nas doświadczyło uczucia bezradności usiłując znaleźć miejsce czy adres w nieznanej sobie okolicy. Nawet w najbliższym otoczeniu można wskazać wiele miejsc, gdzie brak

jest tabliczki z nazwą ulicy, nie mówiąc o numerze domu czy posesji. Zapewne w takim momencie pragnieniem każdego z nas było posiadanie urządzenia, które wskazałoby szukane przez nas miejsce.

Obecne coraz to nowsze rozwiązania techniczne (w szczególności te opracowywane z myślą o zastosowaniach wojskowych) ułatwiają nam życie, pomagają nam wyjść z niejednej sytuacji obronną ręką. Takim rozwiązaniem jest wskazanie miejsca z wykorzystaniem satelitów – system GPS, wykorzystane w urządzeniu o nazwie Naviflash produkowanym przez firmę THB z Mielca.

Naviflash łączy w sobie komfort obsługi z zaawansowaną technologią, pozwalającą na wydajne planowanie trasy oraz nawigowanie po niej. Do obsługi urządzenia wystarczy wiedza w zakresie użytkowania zwykłego telewizora za pomocą pilota. Nawet bez korzystania z instrukcji obsługi możemy zamontować urządzenie samodzielnie, łącząc poszczególne podzespoły w całość. System Naviflash posiada pełną gamę bardzo przejrzystych i czytelnych opcji, ułatwiających poruszanie się po drogach w kraju, jak również poza jego granicami. Cała elektronika Naviflash została zintegrowana w niewielkiej obudowie. Każdy zestaw wyposażono w kartę pamięci, na której umieszczona jest mapa obejmująca szczegółową siatkę dróg i ulic Polski, Słowacji i Czech oraz główne drogi pozostałych 23 państw Europy. Dodatkowo dostępne są bardzo szczegółowe mapy 18 krajów Europy. Kierowca otrzymuje informacje o trasie równocześnie w postaci komunikatów głosowych i graficznych,

które można zobaczyć na ekranie w postaci strzałki wskazującej kierunek ruchu, wskaźnika odległości do następnego punktu zmiany kierunku oraz informację o odległości i czasie niezbędnym do osiągnięcia wybranego celu. Dostaje tylko niezbędne informacje, nie jest bombardowany nadmiarem danych, które w momentach wymagających skupienia mogą go rozpraszać czy wręcz denerwować. Monochromatyczny monitor jest czytelny nawet przy silnym nasłonecznieniu. Innym interesującym szczegółem jest to, że Naviflash ma zaprogramowane lokalizacje niebezpiecznych miejsc, o zbliżaniu się do których informuje kierowcę. Dzięki wykorzystaniu tej funkcji, Naviflash przyczynia się do podniesienia bezpieczeństwa osób poruszających się samochodem. Kierowca może ponadto zapisać w pamięci urządzenia własne strefy z miejscami, w których wymagane jest ograniczenie prędkości. Specyficzne rozwiązania opracowane i zawarte w systemie Naviflash sprawiły, że jest on najszybszym w swojej klasie urządzeniem GPS, które zapewnia użytkownikowi perfekcyjne prowadzenie po zaplanowanej trasie. Zewnętrzna antena GPS gwarantuje nieustanny odbiór informacji z satelitów. Zintegrowana funkcja TMC przetwarza komunikaty o wydarzeniach na drodze i tym samym przyczynia się do podniesienia komfortu korzystania z systemu nawigacyjnego Naviflash. Dzięki tej funkcji, w krajach, w których usługa TMC jest aktywna, system nawigacyjny automatycznie informuje użytkownika o utrudnieniach w ruchu na zaplanowanej trasie; jednocześnie pyta, czy wyznaczyć nową trasę tak, by ominąć nieprzewidziane zdarzenie drogowe np. korek uliczny. Najnowszej generacji odbiorniki GPS, takie jak zastosowane w tym urządzeniu, podają pozycję z dokładnością do 1,5 m. Dzięki takiej precyzji dotarcie do obranego celu staje się normalnością, a kierowca bardziej odpężony może skupić się na tym, aby go bezpiecznie osiągnąć.



naviflash® 

Naviflash Sp. z o.o.
ul. Wojska Polskiego 4, 39-300 Mielec

Telefon: +48 17 584 52 12

Telefax: +48 17 584 52 11

e-mail: office@naviflash.com

www.naviflash.com



**Z naviflash
błyskawicznie do celu**
w komplecie mapa Polski, Czech i Słowacji
plus główne drogi 22 krajów Europy



To ma tylko naviflash:

- Najnowocześniejsza technologia X-Track
- Wszechstronność wykorzystania systemu dzięki przenośnemu monitorowi i dodatkowemu zestawowi do drugiego samochodu
- Błyskawiczne obliczanie trasy z wykorzystaniem procesora Intel® PXA255
- Aktualne dane nawigacyjne firmy Tele Atlas
- Wydajna karta pamięci CompactFlash o pojemności 512 MB
- V-Trap® zapewnia bezpieczne prowadzenie przez obszary z ograniczeniami prędkości lub miejsca szczególnie niebezpieczne, indywidualnie wprowadzone do systemu



Najwyższa jakość, produkt polski



Mapy Polski i 18 krajów Europy



AKCESORIA



MAKSIMUM FUNKCYJNALNOŚCI I ELEGANCJI
– LINIA ORYGINALNYCH AKCESORIÓW ALFA GT.

**ALUMINIOWE
NAKŁADKI PROGOWE**
NR KAT. 50903044



**SIATKA NA DROBNE
PRZEDMIOTY NA PODŁOGĘ
BAGAŻNIKA**
NR KAT. 50903061



**SIATKA BOCZNA
DO UMIEJSCOWIENIA
WE WNĘCE BAGAŻNIKA**
NR KAT. 50903076



**SIATKA NA DROBNE
PRZEDMIOTY
DO UMIEJSCOWIENIA
POD PÓLKĄ TYLĄ**
NR KAT. 50903075

**PÓLSZTYWNA
WYKŁADZINA BAGAŻNIKA**
NR KAT. 50903060



AKCESORIA



SPOILER TYLNY
NR KAT. 50903074



**SPOILER ZDERZAKA
PRZÓD**
NR KAT. 50903038



**ZESTAW
OBNIŻEŃ PROGÓW**
NR KAT. 50903040



**SPOILER ZDERZAKA
TYŁ**
NR KAT. 50903039



LINEA ALFA. SPOSÓB NA CIEKAWY UPOMINEK.



KOSZULE

Z BAWĘŁNY,
MODEL „BOTTON DOWN”,
Z KRÓTKIM RĘKAWEK
ROZMIAR M NR KAT. 5915540
ROZMIAR L NR KAT. 5915541
ROZMIAR XL NR KAT. 5915542

Z BAWĘŁNY,
MODEL „BOTTON DOWN”,
Z DŁUGIM RĘKAWEK
ROZMIAR M NR KAT. 5915590
ROZMIAR L NR KAT. 5915591
ROZMIAR XL NR KAT. 5915592

TORBA GTA SPORTOWA „RACING”,
Z TKANINY O WYGLĄDZIE ALUMINIUM,
TRZY KIESZENIE PRZEDNIE,
DWIE BOCZNE. PASEK ZE SZTYWNYM
UCHWYTEM. WYMIARY 70x30x30.
NR KAT. 5916019

PORTFEL
Z CIELĘCEJ SKÓRY,
Z KIESZONKI NA KARTY
KREDYTOWE, KLIPS
PRZYTRZYMUJĄCY BANKNOTY.
NR KAT. 5916047



ZEGAREK KWARCOWY,
KOPERTA Z SATYNOWEJ STALI,
PASEK ZE SKÓRY.
NR KAT. 5916068



GADŻETY



TECZKA NA DOKUMENTY.
WYKONANA ZE SZTYWNEGO
MATERIAŁU ZE SKÓRZANYMI
WSTAWKAMI. MOŻE BYĆ
WYKORZYSTYWANA
DO PRZENOSZENIA KOMPUTERA
NR KAT. 5915846



**BAWEŁNIANA CZAPECZKA
BASEBALLOWA AUTODELTA**
NR KAT. 5916075

**BRELOCZEK
NA KLUCZE**
WYKONANY ZE SKÓRY,
UCHWYT METALOWY
NR KAT. 5916041



KOSZULA „MELANGE”

ROZMIAR M NR KAT. 5915883
ROZMIAR L NR KAT. 5915884
ROZMIAR XL NR KAT. 5915885



**KURTKA Z POLIESTRU I BAWĘŁNY
Z KAMIZELKĄ ODPINANĄ.**

ROZMIAR M NR KAT. 5915525
ROZMIAR L NR KAT. 5915526
ROZMIAR XL NR KAT. 5915527

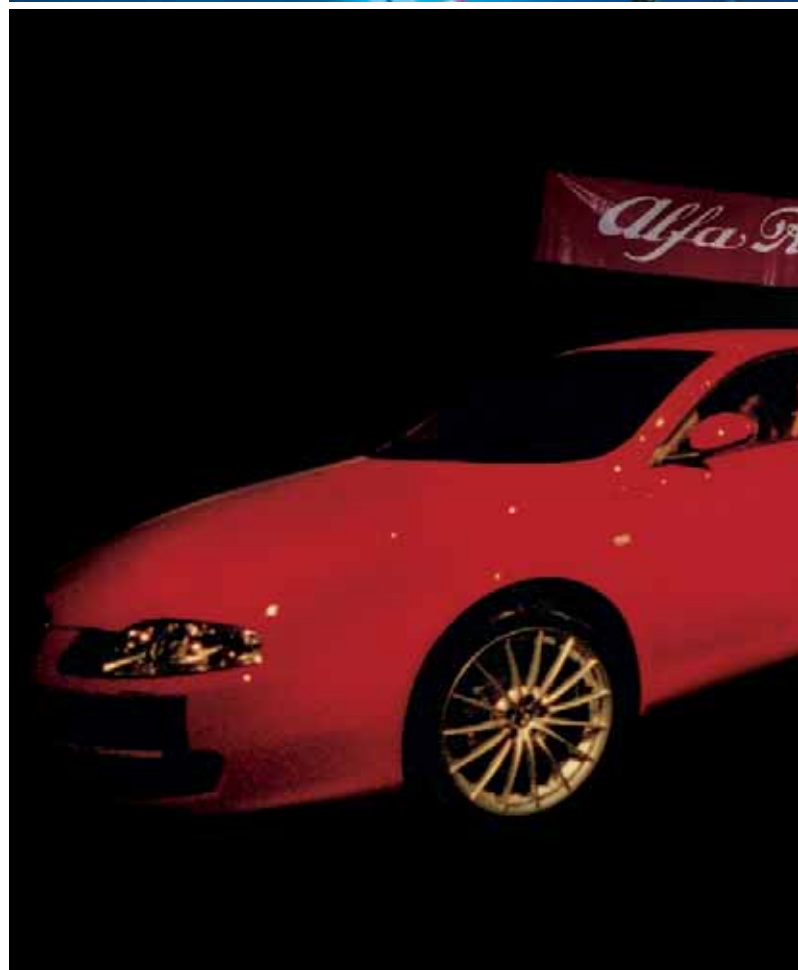
**PEŁNĄ GAMĘ ORYGINALNYCH AKCESORIÓW
I GADŻETÓW PREZENTUJĄ KATALOGI DOSTĘPNE
U DEALERÓW ALFA ROMEO.**

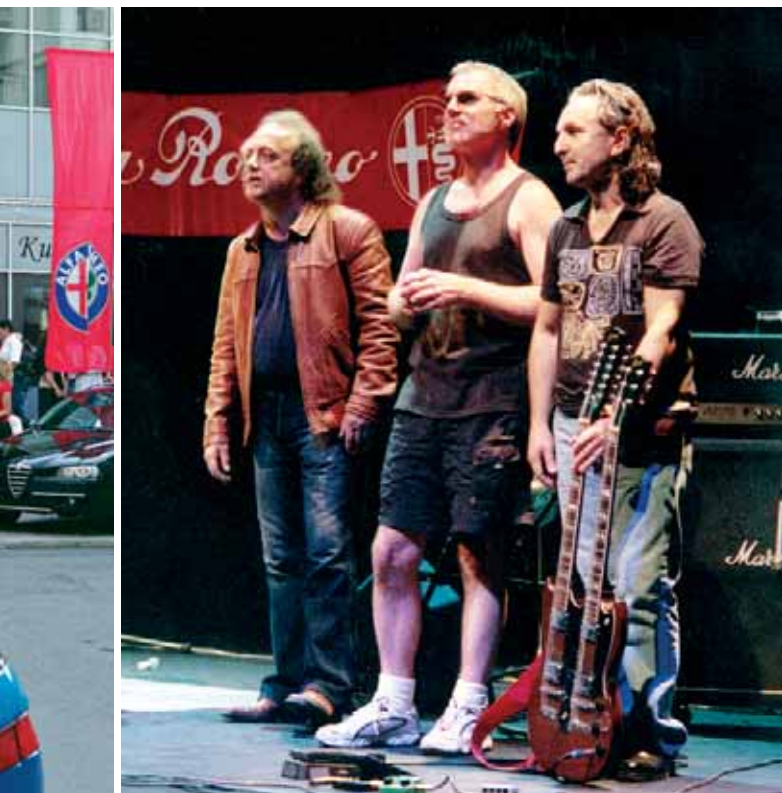
KAZIMIERZ ŁUCZAK, FOT. T. JAŻWIŃSKI/AUTO, MOTOR I SPORT

SPOTKANIE DWÓCH LEGEND

We wrocławskim Teatrze Polskim członkowie i sympatycy klubu Mia Giulia świętowali jubileusz 10-lecia salonu Alfy Romeo, działającego przy ADF Auto. Uroczystość uświetnił koncert grupy SBB, lidera na muzycznym rynku z lat siedemdziesiątych.

Można by rzec, że było to spotkanie dwóch legend, bowiem na scenie królowała znakomita muzyka rockowa, a oczy cieszyła pięknie wyeksponowana czerwona Alfa GT, swoim stylem nawiązująca do najlepszych tradycji włoskiej marki. Alfa królowała zresztą nie tylko na scenie. Przed wejściem do teatru można było podziwiać Alfę Crosswagon Q4, a okoliczne parkingi i uliczki zapętniły się włoskimi pięknościami, którymi z gracją podjeżdżali wrocławscy alfiści. Na uroczystość jubileuszu przybyło około 300 alfistów z Mia Giulia, resztę z 700 miejsc na widowni zajęli miłośnicy brzmienia grupy SBB. Wszyscy entuzjastycznie przyjęli popisy muzyków, którym długo nie pozwolono opuścić sceny. Impreza była również doskonałą promocją Alfę Romeo i działającego we Wrocławiu salonu tej marki. Bogdan Żak, prezes ADF Auto uhonorował Tomasza Alechnowicza, szefa salonu Alfę dyplomem za szczególne zamiłowanie do tej marki, pasję i skuteczność działania oraz powołanie klubu Mia Giulia. Nagrodę i dyplom wręczyła Lucyna Bogusz, Alfa Romeo Sales & Marketing Manager. Uwieńczeniem jubileuszowego wieczoru było towarzyskie spotkanie alfistów. Podczas niego rozmawialiśmy z Tomaszem Alechnowiczem, założycielem i szefem Klubu Mia Giulia.





O Alfie Romeo potrafisz rozmawiać godzinami, znasz jej historię jak nikt inny. Skąd to zainteresowanie?

Zawsze lubiłem samochody nietuzinkowe, z charakterem, a taka jest właśnie Alfa. Pamiętam jak ogromne wrażenie zrobił na mnie model 145. Można by rzec, że zakochałem się w nim od pierwszego spojrzenia i oczywiście zostałem do dzisiaj jego wiernym posiadaczem.

Rozumiem, miłości się nie wybiera, ale ty swoją pasją postanowiłeś zarazić innych...

Po objęciu stanowiska szefa salonu w 1995 roku wpadłem na pomysł stworzenia klubu integrującego miłośników Alfę Romeo. Takie kluby istnieją na całym świecie i mają bogate tradycje. Realizacja pomysłu zbiegła się z prezentacją Alfę 146, wtedy jeszcze z silnikiem typu boxer. Obok niej postanowiłem przy tej okazji zaprezentować historyczny wyścigowy model Giulia z 1965 roku, który dał późniejszą nazwę klubu. Początkowo skupiający niewiele osób, dziś klub liczy 300 członków reprezentujących różne zawody i w różnym przekroju wiekowym. Najstarszy ma 90 lat!

W dziesięcioletnim dorobku klubu było zapewne wiele ciekawych wydarzeń.

Zawsze staraliśmy się popularyzować sportowe tradycje Alfę i prezentować jej kultowe modele. Wspomnę też wspólne majówki, wyjazdy na wyścigi samochodowe, uroczyste prezentacje nowych modeli Alfę Romeo. Jesteśmy wielką rodziną, której członkowie rozpoznawani są po klubowym znaczku na samochodach, a na drodze pozdrawiają się mrugnięciem światła.

Miałeś również niekonwencjonalne pomysły...

Ale dobrze postrzegane! Było to np. kojarzenie muzyki z organów Hammonda, czy motocykla Harley Davidson z brzmieniem silników Alfę. Przyznam też, że te próby były odzwierciedleniem moich muzycznych pasji. Z tych samych powodów, na jubileuszowy koncert zaprosiłem zespół SBB, którego dynamiczne brzmienie bardzo pasuje do Alfę. Pomysł połączenia koncertu z jubileuszem spodobał się liderowi zespołu Józefowi Skrzekowi i przypadł również do gustu słuchaczom.

Dziesięć lat minęło i co dalej?

Alfa Romeo bardzo dynamicznie wraca do swoich korzeni. Dowodem tego są nowe modele GT, Brera i 159. To wywołuje spore ożywienie nie tylko wśród miłośników tej marki. Będzie również rzutować na naszą działalność i zapewne powiększy klubowe grono. Chcemy też, obok dotychczasowej działalności, przynajmniej raz w miesiącu w naszej kawiarence organizować tematyczne spotkania miłośników tej wspaniałej marki. Wirus Alfa powinien się rozwijać!

DEALERZY ALFA ROMEO W POLSCE

DOLNOŚLĄSKIE

ADF AUTO

Wrocław 53-015 Karkonoska 45
tel. 0-71 3343019, 3343000
sprzedawca certyfikowany:
Tomasz Alechnowicz

KUJAWSKO-POMORSKIE

PHU AUTEX

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

ŁÓDZKIE

AUTO FAPOL

Łódź 92-052 Popietuski 4
tel. 0-42 6898510, 6898511
sprzedawca certyfikowany:
Mariusz Mierzejewski

MAŁOPOLSKIE

POLINAR

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

BWR Podolsky

Kraków 30-435 Al. 29-Listopada 170
tel. 0-12 4150202

MAZOWIECKIE

BOŁTOWICZ

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

CARSERWIS

Warszawa 02-134 1-go Sierpnia 10
tel. 0-22 5737183, fax 0-22 8462135
sprzedawcy certyfikowani:
Wojciech Śliz
Marek Babiński

DUKIEWICZ

Warszawa 04-190 Jubilerska 6
0-22 5151120, 5151100
sprzedawca certyfikowany:
Tomasz Zielak

PHUP AUTOSERVIS

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

PODKARPACKIE

AUTO-RES

Rzeszów 35-959 Rejtana 65
tel. 0-17 8676142
sprzedawca certyfikowany:
Piotr Baran

PODLASKIE

KONRYS

Konstanty Świerzbński
& Ryszard St. Kukielka
Białystok 15-703 Zwycięstwa 8f
tel. 0-85 6516364
sprzedawca certyfikowany:
Ireneusz Znosko

POMORSKIE

CENTRUM MOTORYZACYJNE

AUTO-PLUS

Gdańsk 80-416 Gen. Hallera 132
tel. 0-58 3447271, 3410509
sprzedawca certyfikowany:
Tomasz Hekert

AUTO-DIUG

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

ŚLĄSKIE

CENTRUM SPRZEDAŻY FIAT AUTO POLAND

Bielsko-Biała 43-300 Katowicka 24
tel. 0-33 8134442, 8134440
sprzedawca certyfikowany:
Mirosław Bednarz

GANINEX

Adam Gazda

Katowice 40-203 Roździeńskiego 170
tel. 0-32 2036600, 2101000
sprzedawca certyfikowany:
Jerzy Polok

ZUH EUROMOT

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

WIELKOPOLSKIE

PM POL-CAR

Poznań 61-057 Gorzysława 9
tel. 0-61 8732110, 8732147
sprzedawca certyfikowany:
Paweł Burchard

KLUBY ALFA ROMEO W POLSCE I WE WŁOSZECH

POLSKA

MIA GIULIA ALFA ROMEO KLUB WROCŁAW

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

TI AMO ALFA CLUB

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

KLUB ALFISTÓW – POZNAŃ

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

WŁOCHY

REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO (RIAR)

presso Alfa Romeo
Centro Direzione - 20020 Arese (MI)

SCUDERIA DEL PORTELLO

presso Alfa Romeo
Centro Direzione - 20020 Arese (MI)
internet: www.scuderiadelportello.org
e-mail: into@scuderiadelportello.org

AMICI DELL'ALFA ROMEO „CARLO CHITI”

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

DUETTO CLUB ITALIA

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

AlfaSPECIAL ITALIA A.S. HISTORIC OWNERS TEAM

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

ALFA BLUE TEAM

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

CLUB ALFA ROMEO SPIDER (CARS)

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

REGISTRO INTERNAZIONALE TOURING SUPERLEGGERA

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

ALESSANDRIA ALFA ROMEO CLUB

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

CLUB ALFA ROMEO AUTO STORICHE GROSSETO

Via Canada 38 - 58100 Grosseto
Tel. 0564-454017

ALBACAR CLUB ALFA ROMEO MONTICHIARI

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

ALFA CLUB BERLINE

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

CLUB ALFA ROMEO STORICHE

Tel. 0368/3531971

CLUB ALFETTA GTV E ALFA 75

Via Lago di Albano 26
06034 Foligno (PG) - Tel. 0742-320642

GIULIETTA CLUB

Via Ferrarese 65 - 40128 Bologna
Tel. 0337-576625 / 051-564500
Fax 051/390986

CLUB ALFA ROMEO ROVIGO

C/O Hotel Cristallo
Viale Porta Adige 1 - 45100 Rovigo
Tel. 0425/30701 - Fax 0425/31083

ALFA ROMEO RACING CLUB BITONTO

Via Giuseppe Laudisi 10
70032 Bitonto (BA) - Tel. 080-9511129

CLUB ALFA ROMEO GT BERTONE

Viale delle Terme 19
98050 Terme Vigliatore (ME)
Tel. 090-9781750

REGISTRO ALFA 90°

Via Postale 150
44033 Berra (FE)

ALFA 6-REGISTRO INTERNAZIONALE PROGETTO 119

Via V.Monti 51 - 20123 Milano
Fax 02/48196299

ALFA CHALLENGE TEAM-VERONA SEDE CENTRALE

P.zza Zara 9 - 37135 Verona
Fax 045/6020147

GIULIA CLUB ITALIA

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

ALFISSIMA OWNERS CLUB

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

CLUB ALFA ROMEO „CUORE SPORTIVO”

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

ALFA ROMEO CLUB „IL BIALBERO”

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

NUVOLA C.A.R MAGENTA

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

Kluby Alfa Romeo istnieją w prawie
wszystkich krajach Europy oraz
w wielu państwach na świecie.
Pełna lista Klubów Alfa Romeo
znajduje się na www.alfaromeo.pl

LOCMAN[®]

ITALY



WŁÓKNO WĘGLOWE I TYTAN

odporny na wstrząsy, zadrapania i korozję.

Made in Italy

www.locman.com



www.alfaromeo.pl/alfa159