

AUTORE.

www.pearlautore.com.au



Galeria Biżuterii
Nowy Świat 48
00-363 Warszawa
Tel: (22) 826 44 66

LONDON TOKYO
WARSAW SYDNEY



Giorgio Armani



ALFA BRERA
EKSCYTUJĄCA DOSKONAŁOŚĆ

GIUGIARO
KOMPONUJE SAMOCHODY

JANUSZ GŁOWACKI
SUKCESY I PORĄŻKI

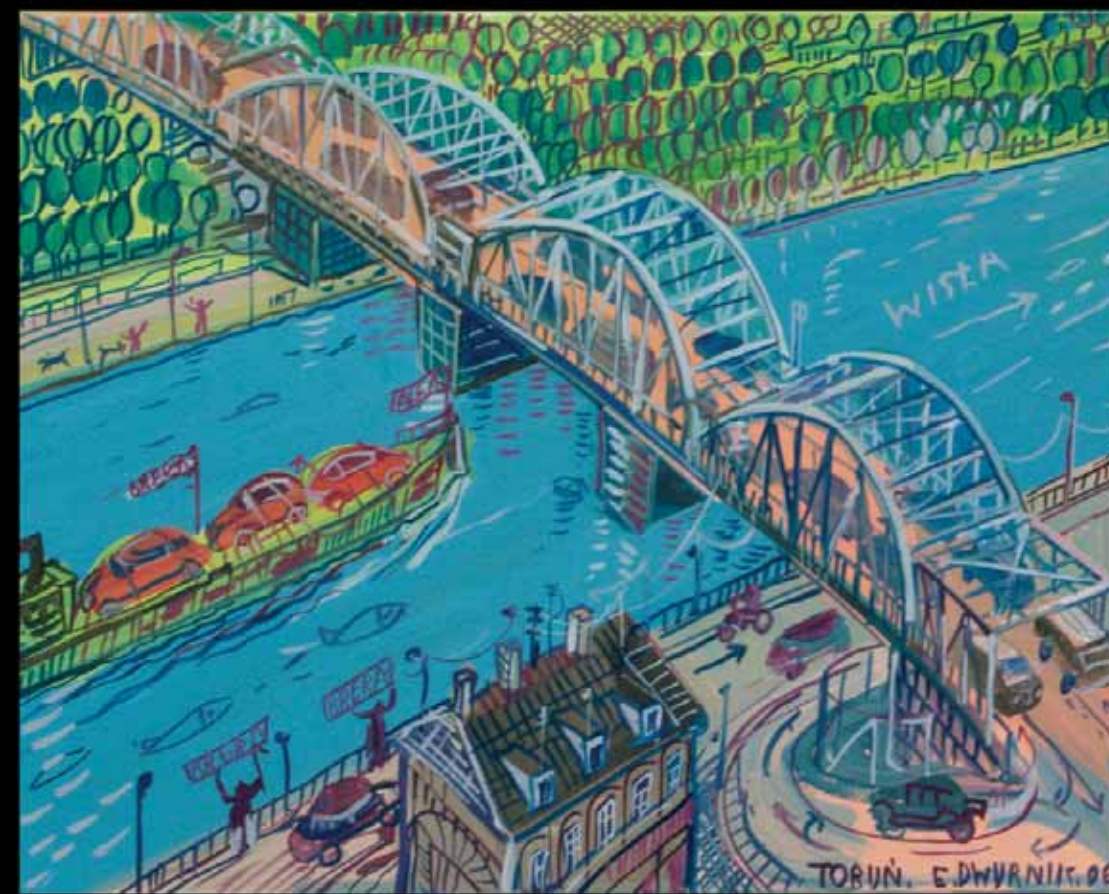
Numer 17 • Rok 5 • Luty 2006 • Kwartalnik

BRERA. ESENCJA ALFY.

Niezwykły projekt Giorgio Giugiaro zachwyca pięknem w najczystszej formie. Z jednej strony to wysmakowane detale, wśród których wyróżnia się panoramiczny szklany dach. Z drugiej najwyższa technologia silników 3.2 V6 260 KM. Nad wyjątkową kontrolą i bezpieczeństwem jazdy czuwają: nowy, stały napęd na cztery koła Q4, podwójne przednie wahacze, wyjątkowe zawieszenie tylne multilink oraz siedem poduszek powietrznych. To wszystko tworzy eleganckie i agresywne coupé, które będzie Cię nieustannie zadziwiać. www.alfaromeo.pl

Alfa *Brera*





EDWARD DWURNIK INSPIRED BY **Alfa Brera**



Szanowni Państwo

Każdy miłośnik marki Alfa Romeo słyszał o Alfie Brera. To piękne, sportowe coupé, które jeszcze jako samochód koncepcyjny stało się legendą, zostało okrzyknięte dziełem sztuki, wzbudziło tak powszechny zachwyt, że Alfa Romeo podjęła decyzję o jego seryjnej produkcji. Teraz Brera wjeżdża na polski rynek. Prezentujemy ją oczywiście w il Quadrifoglio. Przedstawiamy też jej twórcę – słynnego Giorgetto Giugiaro, największego projektanta samochodów na świecie. W wywiadzie udzielonym specjalnie

naszemu magazynowi opowiada o tajnikach swojej sztuki i sekretach pracy przy tworzeniu aut odnoszących sukcesy, porównując ją do komponowania symfonii. Sukces jest pojęciem umownym i ma wiele odcieni – to słowa Janusza Głowackiego, polskiego dramaturga, prozaika, felietonisty i autora scenariuszy, który zdobył międzynarodową sławę. Podróżując między Warszawą a Nowym Jorkiem, znalazł czas, by podzielić się z naszymi Czytelnikami refleksjami na temat nie tylko sukcesów i porażek, ale również tajników aktu twórczego i roli pisarza we współczesnym świecie.

Te dwa wywiady, choć dotyczące różnych dziedzin sztuki, w pewnym sensie się uzupełniają. Gdy piszę do Państwa, rozgrywają się zimowe Igrzyska Olimpijskie. W ich organizację ma też wkład Alfa Romeo. Zapraszam więc do lektury naszego „olimpijskiego” tekstu. Sądzę, że opis Turynu, obiektów sportowych i wszystkich miejsc, w których rywalizują sportowcy pomoże Państwu w obserwowaniu ich zmagania. Zapraszam do lektury

Redaktor Naczelna
Lucyna Bogusz

nr 17, rok 5
luty 2006

il Quadrifoglio

Redaktor Naczelna
Lucyna Bogusz

Konsultacja Fiat Auto Poland
Rafał Grzanecki

Zespół redakcyjny
Anna Borsukiewicz
Filippo Gallino
Jerzy Kozierkiewicz
Mirosława Malich

Konsultacja redakcyjna
Francesco Novo
Satiz srl Turyn

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 4 lutego 2006 r.
Nakład 15 000 egz.



06 WYDARZENIA

08 PREZENTACJA

Alfa Brera – marzenie, które stało się rzeczywistością. Piękna, doskonała technicznie, kontynuuje legendę najśłynniejszych modeli marki

16 DESIGN

Brera jest jak symfonia. Giorgetto Giugiaro opowiada o tajnikach sztuki projektowania

20 ROZMOWA

Śmiesznie i strasznie. Sukces i porażka to część życia – mówi słynny dramaturg i pisarz Janusz Głowacki

26 TURYN 2006

Serce Turynu bije mocniej. XX Olimpiada jest dla miasta i całych Włoch wydarzeniem niezwykłym

34 NA ŚWIECIE

Kryształowy świat Swarovskiego. Komnaty cudów w Wattens przyciągają turystów z całego świata

38 LOCMAN

Awangarda na nadgarstku

40 ŻAGLE

Wiatr w żagle Alfego Romeo. Najnowocześniejszy jacht płynie od sukcesu do sukcesu

44 SALONY

Alfy z Poznania w nowej oprawie. Salon firmy POL-Car zachęca do odwiedzin

48 DEALERZY I KLUBY

Dealerzy Alfa Romeo w Polsce



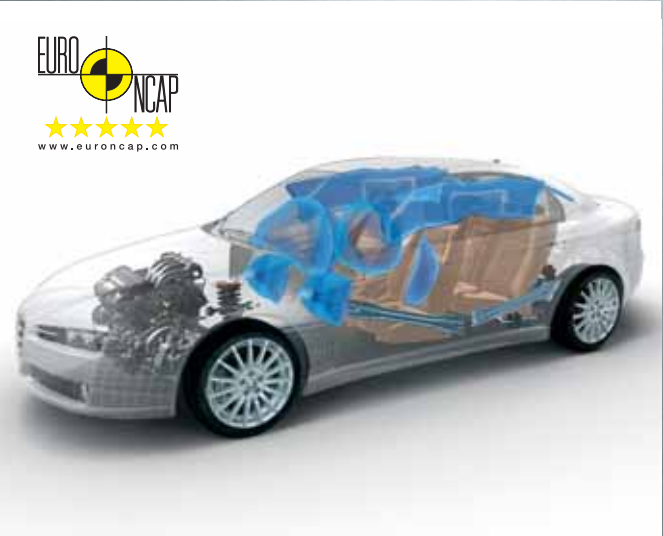
ALFA 159 WYGRAŁA PLEBISCYT „PREMIERA ROKU 2005”

Nowa Alfa, zdobywając najwięcej głosów internautów, pokonała 14 konkurentów w plebiscycie zorganizowanym przez Internetową Platformę Motoryzacyjną *mojeauto.pl*. Kolejne miejsca zajęły Hyundai Sonata oraz Renault Clio III. Za nimi znalazły się Kia Rio, Opel Zafira, dwa modele Volkswagena – Passat oraz Jetta, Mercedes klasa S, Fiat Croma. Pierwszą dziesiątkę zamknął nowy Suzuki Grand Vitara. Do konkursu, odbywającego się na przełomie 2005 i 2006 roku, redakcja nominowała 15 najciekawszych modeli spośród tych, które w ciągu ostatnich 12 miesięcy pojawiły się w sprzedaży na polskim rynku. Były to zarówno modele całkowicie nowe, jak i nowe generacje modeli znanych już wcześniej.

– Nie precyzowaliśmy, jakie kryteria są najważniejsze. Liczyły się tylko i wyłącznie gusta internautów – powiedział Wojciech Traczyk z Motogazeta *mojeauto.pl*

PIĘCIOGWIAZDKOWA

Pięć gwiazdek Euro NCAP to wielkie osiągnięcie i powód do chwały dla producenta, a dla użytkowników pojazdu gwarancja, że oceniony w ten sposób samochód zapewnia najwyższe standardy bezpieczeństwa. Taki wynik w najtrudniejszych testach zdobyła Alfa 159. Jej konstrukcja odznacza się bardzo sztywnym nadwoziem, chroniącym kierowców i pasażerów, ma znakomite zawieszenie i całą gamę zabezpieczeń – poduszki powietrzne, których może być aż 8, kompleksowe systemy pasów bezpieczeństwa oraz przednie siedzenia z systemem „aktywnego zagłówka”, który w przypadku uderzenia z tyłu przybliży się do karku osoby siedzącej na fotelu. Auto wyposażono również w kompleks elektronicznych systemów kontroli zachowania na drodze, zabezpieczających przed poślizgami, ułatwiających awaryjne hamowanie, a nawet ruszanie pod górę.



ALFA WSPOMAGA POLSKIEGO ŻEGLARZA

Maciej Grabowski, żeglarski mistrz Polski w klasie Laser, uplasował się na trzeciej pozycji w regatach Miami OCR. Został wyprzedzony tylko przez Anglika Paula Goodisona i Francuza Felixa Puvoix. Zawody odbywały się w bardzo silnej obsadzie – startowało w nich 90 zawodników, w tym większość z czołówki światowej.

Ostatni wyścig czterodniowych regat został rozegrany według reguł, które będą obowiązywać podczas Igrzysk Olimpijskich w Pekinie w 2008 roku.

Do startu w nich przygotowuje się nasz mistrz, sponsorowany przez Alfę Romeo. Teraz trenuje na wodach w pobliżu Miami. Pod koniec lutego będzie uczestniczył w zawodach Pucharu Świata, odbywających się na północy Florydy, w Clearwater.



S.C.A.R. – SQUADRA CORSE ALFA ROMEO

Każdemu miłośnikowi motoryzacji serce zaczyna bić szybciej na myśl o Alfie Romeo. Teraz posiadacz komputera lub konsoli może zasiąść za kierownicą auta tej marki i powalczyć o trofea. Przygotowany przez firmę Black Bean Games „S. C. A. R. – Squadra Corse Alfa Romeo” to symulator samochodowy, a zarazem gra przedstawiająca rozwój kierowcy wyścigowego. Do dyspozycji uczestnika gry twórcy oddali modele Alfy, takie jak 147, 156, GT, Giulia czy Alfased. Autami można się ścigać na wybranych torach wyścigowych, trasach ulicznych i szosowych. Mile zaskakuje dobrze odwzorowane zachowanie komputerowych przeciwników. Każdy wyścig wygląda trochę inaczej, a samochody nie jeżdżą jak „po sznurku”, co nieraz można zauważyć w innych produkcjach wyścigowych. Gra jest dostępna w salonach Alfy Romeo.

NAJBARDZIEJ POŻĄDANA

Amerykański serwis Autonews opublikował listę „Top 10” – najbardziej pożądanych samochodów europejskich, których nie można kupić w USA. Na pierwszym miejscu tej listy znalazła się Alfa Brera, która zyskała uznanie dzięki swojej pięknej sylwetce. Wśród aut wyróżnionych przez Amerykanów jest też Fiat Panda, określany jako „tani, zabawny i z dużymi możliwościami”.

Inne europejskie samochody, którymi chętnie jeżdżono by za oceanem, to m.in. Skoda Octavia RS, Ford Focus 2.0 TDCi hatchback, Citroën C6, Renault Modus, Honda Civic 2.2 iCDTi z pięciodrzwiowym nadwoziem hatchback, Opel Zafira, Dacia Logan i BMW 130i. Amerykanie podkreślali najważniejsze zalety pojazdów, np. niską cenę Logana, praktyczność Modusa czy system składania siedzeń w Oplu Zafira.



NOWE WYPOSAŻENIE, NOWE CENY

Alfa Romeo wzbogaciła swą ofertę na polskim rynku o nowe wersje samochodów z nowymi silnikami i bogatym wyposażeniem, a przy tym w bardzo atrakcyjnych i konkurencyjnych cenach. W gamie modelu Alfa 147 wprowadzono wersję Impression z silnikami 1.6 TS i 1.9 JTDM oraz wersję Progression z silnikiem 1.6 TS. Alfę 156 Sportwagon można kupować we wzbogaconej wersji Progression, z silnikami 1.6 TS i 1.9 JTDM. Wzbogacona została również gama Alfy 159 – o wersję Impression z silnikami 1.8 MPI, 1.9 JTS i 1.9 JTDM. Model Alfa GT sprzedawany jest teraz w wersji Impression, do której montowane są silniki 1.9 JTDM.

Szczegółowe dane dotyczące nowego wyposażenia samochodów oraz ich ceny dostępne są we wszystkich polskich salonach Alfy Romeo. Na ostatniej stronie II Quadrifoglio publikujemy aktualny cennik samochodów Alfa Romeo.



GIANCARLO ROLFO

Alfa *Brera***MARZENIE, KTÓRE STAŁO SIĘ
RZECZYWISTOŚCIĄ**

Brerę – czteroosobowe coupé o opływowej linii – okrzyknięto już podczas genewskiej prezentacji dziełem sztuki. Studyjne auto, nagrodzone tytułem „Best of Show”, zwycięzca konkursu elegancji w Villa d’Este i zdobywca niezliczonych międzynarodowych wyróżnień za design, trafiło do seryjnej produkcji w zakładzie Pininfarina. Dzięki temu wpisuje się na listę modeli Alfa Romeo, które ukształtowały legendę tej marki, takich jak 1900 Super Sprint, Giulietta Sport, Giulia Sprint GT, Spider Duetto lub Montreal. Wszystkie zachwycały wyrafinowanym stylem, a jednocześnie nowatorską techniką. I tak jak one, Brera odnosi sukces zarówno we Włoszech i Europie, jak na innych kontynentach – wszędzie, gdzie są miłośnicy pięknych samochodów i wielbiele marki Alfa Romeo.

Futurystyczny prototyp Alfya,
zaprezentowany w 2002 roku przez
Giorgetto Giugiaro i nazwany samochodem
marzeń, stał się modelem seryjnym.



CZTERY LUB SZEŚĆ CYLINDRÓW

Oryginalna i elegancka karoseria to jednak nie wszystko. Prawdziwa Alfa musi przede wszystkim odznaczać się „wyjątkową mechaniką”. Określenie to zawiera w sobie nie tylko moc auta – dużą liczbę koni mechanicznych pod maską, ale również innowacyjne i oryginalne rozwiązania technologiczne. A oprócz tego powinna je łączyć określona estetyka, bo – jak mawiał Ettore Bugatti, który znał się na samochodach jak nikt inny

– każda najmniejsza część mechaniczna, również ta najbardziej schowana, musi być piękna.

W Alfie Brera można wybierać spośród dwóch jednostek napędowych. Obydwie są benzynowe i posiadają awangardowe rozwiązania techniczne, takie jak wtrysk bezpośredni JTS oraz ciągły regulator fazy zaworów ssących i wydechowych.

Różnią się natomiast położeniem i pojemnością.

Sześciocylindrowy silnik w układzie V, o pojemności 3,2 l i mocy 260 KM jest najmocniejszą jednostką napędową w gamie Alfa Romeo. Potrafi rozpędzić Brerę do prędkości 240 km/h i przyspiesza od 0 do 100 km w 6,8 sekundy. System zasilania to ekskluzywny JTS: oryginalna technologia Alfego Romeo, zapewniająca wtrysk benzyny

WŁOSKI STYL

Giorgetto Giugiaro jest uważany za jednego z mistrzów sztuki projektowania, i to nie tylko samochodów.

Swoim nazwiskiem firmował różne wyroby przemysłowe, od aparatów fotograficznych po butelki wody mineralnej.

Ponadto szczyci się długą współpracą z Alfa Romeo. Wystarczy przypomnieć niezwykle nadwozie modelu Giulia Sprint GT (1963 r.) zaprojektowane, gdy był jeszcze bardzo młody i terminował u Nuccio Bertone.

Po czterdziestu latach nie straciło ono nic ze swojego uroku.

Gdy Giugiaro angażował się w projekt Brery, nie sądził, że któregoś dnia to coupé wejdzie do seryjnej produkcji.

– W 2002 roku, prezentując w Genewie auto, które określiłem jako „sportową, bardzo sexy Alfę Romeo”, nie przypuszczałem, że kiedyś zobaczę je na drodze – mówi.

– Miałem jedynie pewność, że po niewielkich poprawkach może być produkowane seryjnie.

A jednak, ten concept car, zaprojektowany przede wszystkim z myślą o pobudzeniu wyobraźni publiczności salonów, przekształcił się w produkt przemysłowy. Oczywiście, konieczne były niewielkie zmiany. Najważniejsza dotyczyła rezygnacji z drzwi otwieranych do góry na rzecz tradycyjnych.

Są może nieco mniej atrakcyjne, lecz bardziej praktyczne.

Brera jest z całą pewnością samochodem, którego nie można nie zauważyć. Zachwyca jej bardzo opływowa linia o kształcie klina i miękkich zaokrągleniach, dzięki czemu auto emanuje dynamiką. Przód jest zdominowany charakterystyczną dla Alfego Romeo kratką wlotu powietrza, która łączy się po obu stronach z wcięciami na reflektory. Wzdłuż maski silnika znajdują się przetłoczenia podkreślające obecność potężnego silnika. Imponujące są wymiary Brery – długość ponad 4 metry i 40 cm, a jednocześnie dzięki zwężającemu się tyłowi i przodowi – samochód wydaje się smuklejszy i bardziej kompaktowy.

To właśnie gabaryty pozwoliły projektantom na stworzenie bardzo przestronnego wnętrza jak na model coupé, z bagażnikiem o pojemności 300 litrów, która zwiększa się do 610 litrów po złożeniu tylnych foteli. Jak zwykle w aucie sportowym, szczególnie starannie zaprojektowano miejsce dla kierowcy. Wszystkie przełączniki są w zasięgu ręki, dokładnie tam, gdzie powinny się znajdować. To samo dotyczy wskaźników. Siedzenia mają wszelkie typy regulacji, a na zamówienie mogą być wyposażone w sterowania elektryczne z pamięcią ustawień.





bezpośrednio do komory spalania, co zmniejsza zużycie paliwa i poziom emisji zanieczyszczeń, a jednocześnie zapewnia maksymalne osiągi. Aluminiowa głowica mieści wyjątkowo wyrafinowany system rozrządu: cztery zawory na cylinder, popychacze hydrauliczne, dwa wałki rozrządu dla każdej głowicy, a przede wszystkim regulator fazy typu ciągłego „Twin Phaser”. Urządzenie, już stosowane w silnikach Alfa Romeo z czterema cylindrami, tutaj po raz pierwszy wykorzystane zostało w jednostce sześciocylindrowej. Zaletą systemu, który działa zarówno na zawory ssące jak i wydechowe, jest optymalizacja dostarczanej mocy oraz momentu odpowiednio w zależności od prędkości obrotowej przy zmniejszeniu zużycia paliwa i poziomu emisji zanieczyszczeń. Mówiąc prościej: silnik ma

większą moc na wysokich obrotach, bardziej dynamiczny moment przy ruszaniu na niskich obrotach i niskie zużycie paliwa, gdy kierowca nie wymaga maksymalnych osiągnięć. Mniejszy, choć niemniej wyrafinowany, jest silnik czterocylindrowy 2.2 JTS, który charakteryzuje się lekkością uzyskaną dzięki zastosowaniu korpusu (oprócz głowicy) ze stopu aluminium. W połączeniu z podwójnym wałkiem rozrządu, czterema zaworami na cylinder i regulatorem fazy „Twin Phaser” oraz wtryskiem bezpośrednim, osiąga moc 185 KM. To wystarczy, by Brera rozwinęła prędkość 222 km/h i przyspieszała od 0 do 100 km w 8,6 sekundy. Obydwa silniki połączone są z mechanicznymi skrzyniami biegów o sześciu przełożeniach.

PRZYKLEJONA DO ASFALTU

Dynamiczne przyspieszenie i wysoka prędkość to nie wszystko, czym powinno się odznaczać auto sportowe. Równie ważne są zalety drogowe: zdolność do przekazywania mocy z utrzymaniem pełnego bezpieczeństwa, precyzja jazdy i hamowania, zachowanie na zakręcie oraz podczas nagłych manewrów. To zalety, na których Alfa Romeo zbudowała swoją solidną reputację. Teraz, dzięki modelowi Brera, marka zrobiła kolejny krok – połączyła przyjemność szybkiej jazdy z przyjemnością podróżowania. Udało się więc jej to, co kiedyś było nie do pomyślenia: zapewnienie sportowych osiągnięć bez uszczerbku w komforcie jazdy. Doskonałe zalety drogowe nowego coupé Alfę to przede wszystkim efekt zawieszek zastosowanych przez firmę:

czterowahaczowe z przodu i multilink z tyłu. Takie wyrafinowane rozwiązanie zapewnia doskonałe osiągi dynamiczne, a jednocześnie dobre amortyzowanie nierówności nawierzchni. Szczególnych starań dołożono podczas projektowania geometrii i dobierania tulei, by wyeliminować luzy. Układ kierowniczy jest najbardziej bezpośredni w tej kategorii: wystarczy 2 i ¼ obrotu kierownicy, aby zdynamizować reakcję samochodu, a panowanie nad kierunkiem jazdy uczynić bardziej precyzyjnym. W wersji z silnikiem 3.2 JTS Brera posiada integralny napęd na cztery koła Q4. Ten bardzo zaawansowany typ przekazywania napędu w znaczący sposób zwiększa dynamikę i bezpieczeństwo aktywne. Sercem systemu jest centralny mechanizm różnicowy



mechaniczny Torsen C. To urządzenie, które rozdziela moment napędowy między tylną i przednią oś w zależności od przyczepności kół, korygując naturalnie takie zjawiska jak nadsterowność lub podsterowność. Dla Brery wybrano najbardziej zaawansowaną wersję, zwaną Torsen C „Twin Diff”, zawierającą wewnątrz przedni mechanizm różnicowy, co umożliwiło uzyskanie mniejszych wymiarów i ciężaru. W normalnych warunkach jazdy napęd Q4 Brery rozdziela moment z niewielką przewagą na tył (57%). Wybór ten szczególnie przypadnie do gustu bardziej doświadczonym kierowcom. Naturalnie, nowe coupé jest wyposażone w najbardziej zaawansowane elektroniczne systemy kontroli hamowania, napędu i stabilności. Układ VDC (Vehicle Dynamic Control) to specjalna wersja Alfę Romeo układu ESP, zapobiegającego utracie stabilności podczas jazdy. Jego cechą charakterystyczną jest to, że interweniuje tylko w warunkach krytycznych, pozostawiając normalnie kierowcy pełną kontrolę nad samochodem.

TROSKA O PASAŻERÓW

Kiedyś samochody sportowe były z założenia niewygodne – nie liczyło się nic poza osiąganymi. Dlatego podróż na dystansie 300 km mogła być dość męcząca w grantursimo z twardymi zawieszzeniami oraz twardą jak ołów i mało skuteczną kierownicą. Kłopoty były także z odparowaniem szyb podczas deszczowych dni. Dzisiaj Alfa Brera pokazuje jak można stworzyć prawdziwe auto sportowe, nie zmniejszając przy tym osiągnięć, przyczepności do drogi i zachowując komfort typowy dla luksusowego sedana. Wnętrze Brery jest obszerne i pełne światła, zwłaszcza w wersjach wyposażonych w panoramiczne szklane dachy. Dwustrefowa i sterowana automatycznie klimatyzacja uwzględnia odczuwany przez pasażera komfort termiczny, który mierzony jest poprzez wymianę ciepła między ciałem człowieka a powietrzem w kabinie samochodu wraz z poziomem nasłonecznienia. Wśród wyposażenia wyróżnia się sprzęt Hi-Fi Sound System

Bose o mocy 570 W z sześcioma głośnikami i subwooferem. Na zamówienie Brera może być wyposażona w układ infotelematyczny najnowszej generacji, który łączy nawigację satelitarną za pomocą map cyfrowych, radio, odtwarzacz CD, telefon z zestawem głośnomówiącym i usługi bConnect. Urządzenie posiada 6.5” kolorowy wyświetlacz z aktywną matrycą.

Uzupełnieniem wyposażenia Alfę coupé jest czujnik deszczu do automatycznej kontroli wycieraczek, czujnik zmierzchu, który włącza światła, czujniki parkowania, a w niektórych wersjach – Cruise Control. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo pasywne, Brera może się poszczycić standardowo montowanymi siedmioma poduszkami powietrznymi, łącznie z poduszką chroniącą kolana kierowcy (podobna poduszka dla pasażera jest dostępna na zamówienie). Pasy posiadają napinacze i ograniczniki obciążenia. Dla zwiększenia bezpieczeństwa auto może być wyposażone w zintegrowany system urządzeń zabezpieczających przed kradzieżą.

NAZWA Z KONEKSJAMI

Alfa Brera wywodzi swą nazwę od mediolańskiego pałacu Brera mieszczącego słynną galerię sztuki oraz dzielnicy artystów, wystaw i kultury, porównywanej ze względu na prężną działalność malarską z paryskim Montmartre. Miejsce jest historyczne. W XIV wieku znajdował się klasztor zakonu braci Humiliatów, potem władali nim Jezuici, a gdy w 1772 r. działalność Towarzystwa Jezusowego została oficjalnie zniesiona, gmach nabrał znaczenia instytucji, do której, obok Obserwatorium Astronomicznego i Biblioteki dołączono Ogród Botaniczny i Akademię Sztuk Pięknych. Pałac zachwyca swoją architekturą i klimatem. Jego prostokątny dziedziniec otoczony jest dwoma rzędami zachodzących na siebie arkad podpartych na bliźniaczych kolumnach. Na jego środku można podziwiać posąg Napoleona Bonaparte w 1809 roku wykonany z brązu przez Antonio Canovę.



Galeria Brera należy do najslawniejszych we Włoszech, ze względu na bogactwo i wartość zgromadzonych w niej dzieł sztuki, pochodzących od epoki Odrodzenia aż po XX wiek. Do najcenniejszych należą: Zaślubiny dziewicy Raffaella, Madonna z dzieciątkiem Gentile Belliniego, Odnalezienie ciała Św. Marka Tintoretta, Wieczerza w Emmaus Caravaggia, Pocałunek Hayeza. Prezentuje też obrazy Canaletta, Rubensa, Van Dycka, Rembrandta, a także twórców z epok nam bliższych i współczesnych, takich jak Fattori, Polizza, Volpedo, Boccioni, Carrà, De Pisis, Morandi, Modigliani i Picasso. Te artystyczne koneksje nazwy Alfę Brera bardzo trafnie pasują do auta, które już podczas pierwszej prezentacji okrzyknięto dziełem sztuki. (Marino Bussi)

GIORGETTO GIUGIARO BRERA JEST JAK SYMFONIA

FRANCESCO NOVO

Na taki luksus pozwalamy sobie raz w roku: wybieramy markę i na jej bazie bez żadnych ograniczeń tworzymy projekt. W ten sposób powstała Alfa Brera – mówi Giorgetto Giugiaro na początek wywiadu, którego specjalnie udzielił il Quadrifoglio.

Giorgetto Giugiaro – rocznik 1938, największy projektant samochodów na świecie – opowiadając o nowym modelu coupé Alfę rozpoczyna od koncepcji: wolność designera nie może abstrahować od historii marki oraz od funkcjonalności przedmiotu. Te dwa założenia są podstawą, reszta to kwestia kreatywności.

Projektant (już nie liczy otrzymanych doktoratów honoris causa), którego dziełami są między innymi Alfa Sprint, Giulia GT, Alfasud, a także VW Golf, Fiat Panda, Maserati Ghibli, spotkał się z nami w jednej z sal Italdesign Giugiaro Spa, firmy założonej przez niego w 1968 roku, w Moncalieri na przedmieściach Turynu.

Jak powstała Brera?

– Zaprojektowaliśmy ją na Salon w Genewie w 2002 roku. Było to ćwiczenie stylistyczne, zrealizowane prawie że w wolnym czasie. Naturalnie chcieliśmy stworzyć koncepcję, która kiedyś mogłaby stać się samochodem seryjnym. Przyjęcie Brery przez widzów i prasę było tak dobre, że Alfa Romeo postanowiła wprowadzić ją do produkcji.

Jakimi zasadami się Pan kierował?

– Przede wszystkim moim instynktem. Znalezieniem formy oryginalnej, a jednocześnie czytelnej, przypominającej Alfę. Brera ma ten rodzaj linii, która biegnie wokół niej, a tylna szyba do czysty styl Alfę. Do tego trzeba dodać tak bardzo charakterystyczne reflektory. Mówiąc w skrócie, należało zachować cechy, które przypieczętowały sukces poprzednich modeli.

Jest Pan zadowolony?

– Dzisiaj Brera to dla mnie sen, który stał się jawą. Nie ma co zaprzeczać. Jeśli projekt studyjny, w który designer tak bardzo

wierzył, zaczyna schodzić z linii montażowej, powielony w tysiącach egzemplarzy, satysfakcja sprawia, że on sam i pomagający mu zespół mają pełne poczucie dumy.

A jak doszło do rozpoczęcia produkcji?

– Po kilku poprawkach w wyglądzie, w sumie bardzo drobnych. Formę samochodu koncepcyjnego „przerobiliśmy” tak, by zaadaptować ją do podwozia wybranego do produkcji, poszerzyliśmy także wloty powietrza z przodu. Do tego doszły wszystkie zmiany umożliwiające napęd na przednią oś lub na cztery koła, ponieważ pierwotny projekt zakładał tylni napęd. Były to niewielkie, aczkolwiek pracochłonne korekty. Dostosowanie formy bez utraty samego charakteru jest bardzo trudne. W Brerze to się udało.

Którą z zaprojektowanych przez Pana Alf darzy Pan szczególnym sentymentem?

– Giulia GT z 1963 roku to Alfa, którą kocham najbardziej. Pierwszy samochód, w którym reflektory wpłynęły na kształt modelu. Także Alfasud z 1974 roku. W tym przypadku chodziło o stworzenie całkowicie nowego samochodu, który miał być produkowany w nowej fabryce. To był ogrom pracy. Do tej pory pamiętam bagażnik, który był najtrudniejszą częścią. Rudolf Hruska, odpowiedzialny za projekt, chciał zdecydowanie, by mieściło się w nim mnóstwo walizek – o jedną więcej niż w ówczesnych Mercedesach. Udało nam się, choć pewne kompromisy były nieuniknione.

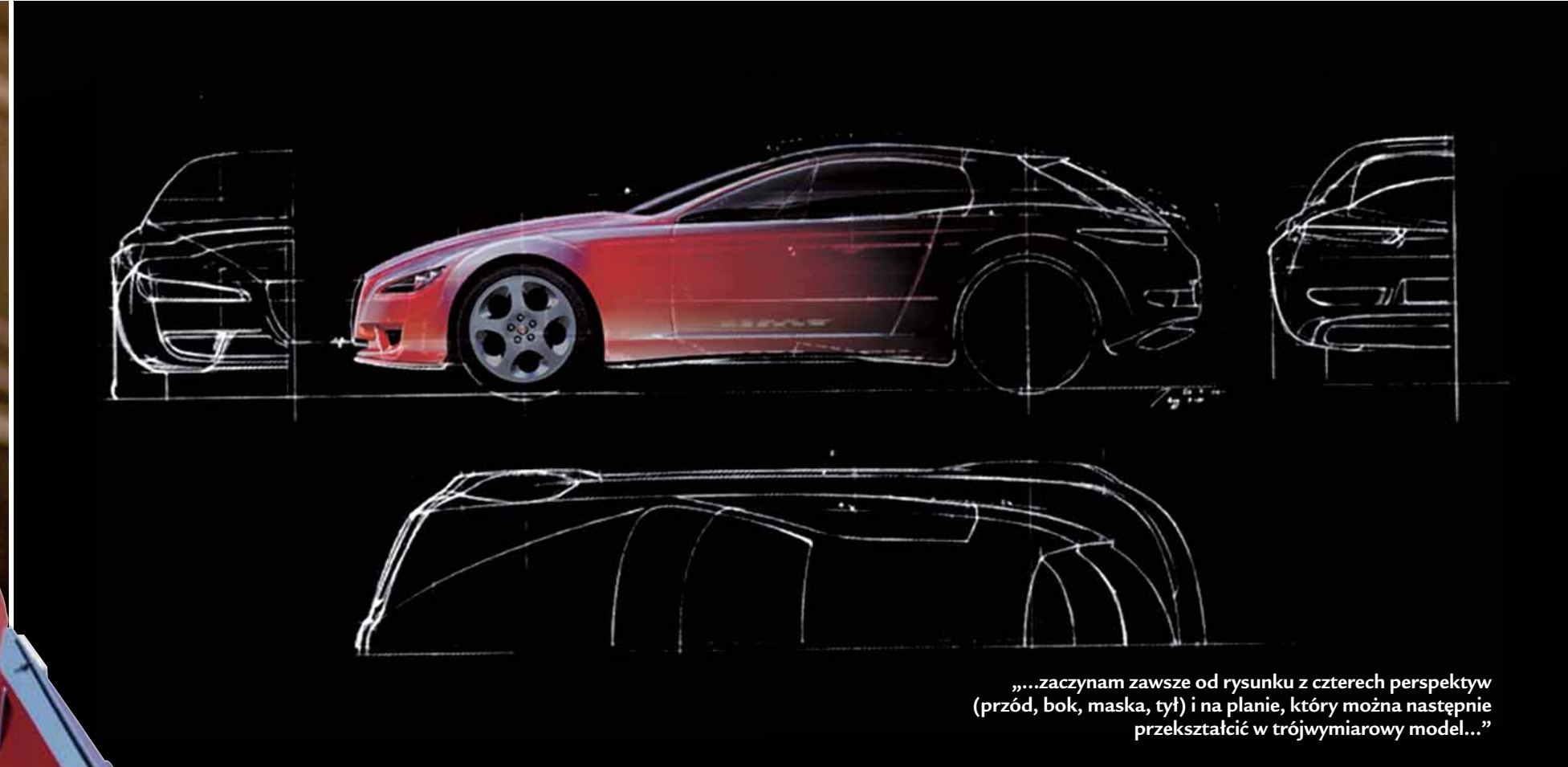
Jak Pan pracuje?

– Chociaż kusi mnie, by przedstawić moje pomysły w sposób malarski, zaczynam zawsze od rysunku z czterech perspektyw (przód, bok, maska, tył) i na planie, który można następnie przekształcić w trójwymiarowy model. To najlepsza droga,





SATIZ LAPRESSE/PEROTTINO



„...zaczynam zawsze od rysunku z czterech perspektyw (przód, bok, maska, tył) i na planie, który można następnie przekształcić w trójwymiarowy model...”

by umożliwić pracę programów obliczeniowych, które skanując rysunek, kreślą formę i pierwszy model w skali. Pracuję razem z rysownikami, dopóki nie przekonam się do pomysłu. Następnie konieczna jest konfrontacja fizyczna z modelem w skali 1:1, ponieważ to człowiek nadaje proporcje. Muszę usłyszeć harmonię stylu jak muzykę.

Czym jest dla Pana samochód?

– To współczesny przedmiot w prawdziwym tego słowa znaczeniu, podlegający nieustannemu rozwojowi, pozbawiony nietykalnych cech stylistycznych. Ewoluuje wraz z upływającym czasem, zmieniającymi się gustami, technologią, normami. Człowiek przypisuje mu różne znaczenia, ponieważ samochód jest jego ulubioną zabawką, a ludzie muszą się bawić, by żyć. Nawet jeśli z ekonomicznego punktu widzenia jest to jeden z motorów napędzających świat, samochód pozostanie zawsze zabawką. I w gruncie rzeczy służy tylko do tego, aby przemieszczać się z jednego miejsca do drugiego.

Na samochód przenosimy jednak gust, pomysły, pasje. I to forma daje najwięcej satysfakcji, wyposażenie bowiem coraz częściej jest traktowane jako rzecz oczywista. Dlatego linia będzie się zawsze liczyć, niezależnie od tego, jak bardzo naszpikowane technologią będą samochody.

Co nowego widział Pan na niedawnym Salonie w Detroit?

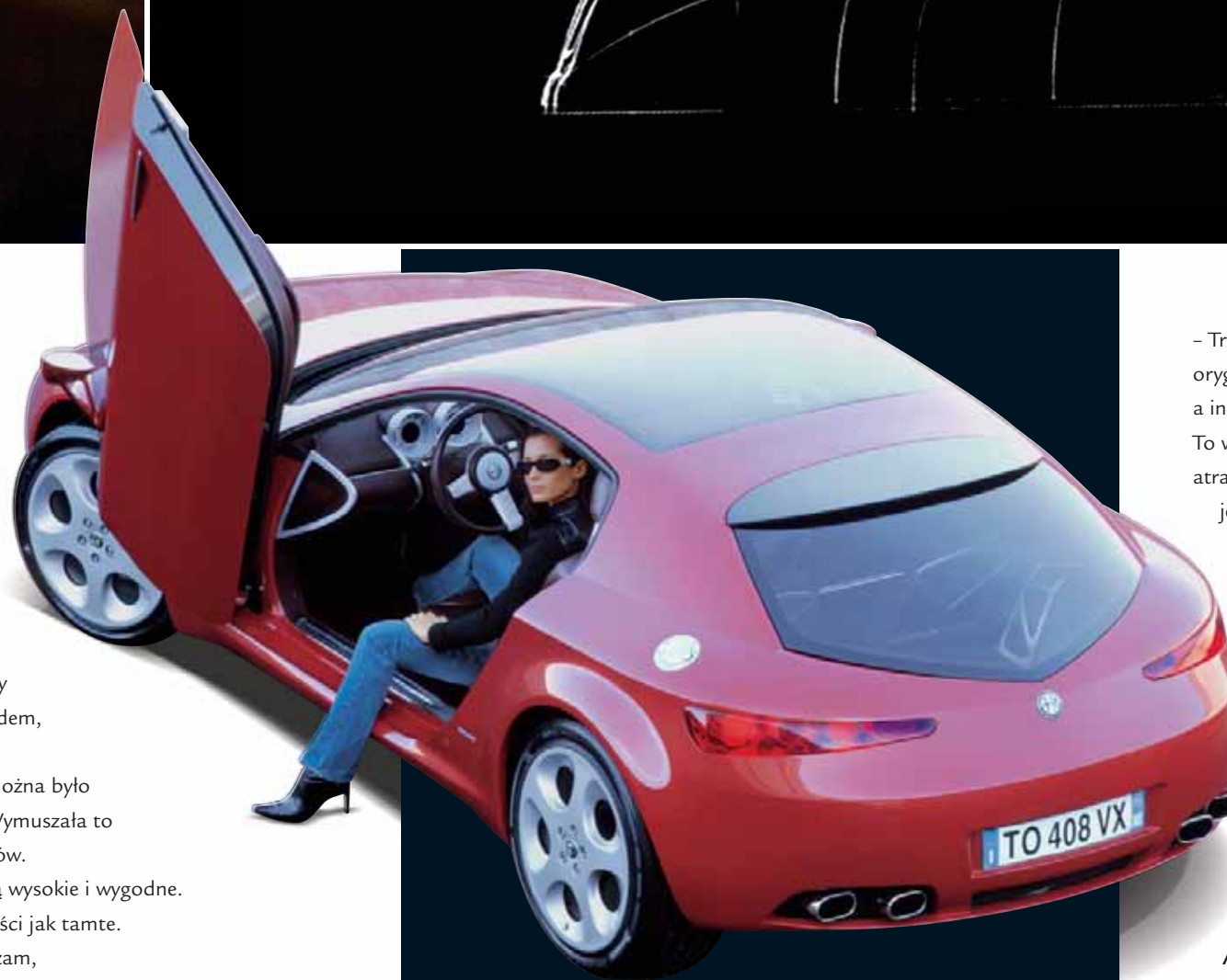
– Całą masę nowości, które jednak pod wpływem ciągłej presji zaskakiwania popadają również w brzydotę. Widać to w pewnych

rozwiązaniach. Na końcu nagrodzono jednak dwa modele, które nawiązują do przeszłości. Tendencja jest jednak taka, by iść w kierunku wszystkiego i wbrew wszystkiemu.

Czyli?

– Są samochody wygodne, funkcjonalne i jednocześnie piękne. Są też inne, dla tych, którzy chcą cieszyć się estetycznym wyglądem, nie dbając o wnętrze. Kiedyś ja też projektowałem modele, którymi można było kierować tylko w pozycji leżącej. Wymuszała to aerodynamika i gust tamtych czasów. Dzisiaj mają te same osiągi, lecz są wysokie i wygodne. A jednak nie dają takiej przyjemności jak tamte. To dlatego, że samochód, powtarzam, to zabawka. Tego efektem jest rosnąca ilość modeli i wersji. Ogromna ilość podyktowana prawami marketingu, którymi czasem kierują się również designerzy. W tej sytuacji traci się mnóstwo czasu i rzadko rodzą się dobre pomysły.

A zatem, w czym tkwi sekret stworzenia auta odnoszącego sukcesy?



Studyjny prototyp Brery z 2002 roku. „Było to ćwiczenie stylistyczne. Naturalnie chcieliśmy stworzyć koncepcję, która kiedyś mogłaby stać się samochodem seryjnym”.

– Trzeba zaufać osobom, które się na tym znają i oczekiwać oryginalnego wyniku. Dlaczego twarz jednej kobiety jest piękna, a innej brzydka?

To wymiary, proporcje sprawiają, że jest ona bardziej lub mniej atrakcyjna. Podobnie jak w muzyce. Piękno i wszystko to, co piękne jest oparte na proporcjach.

O ile jednak, zgodnie z tymi rozważaniami, możemy zawsze powiedzieć, że jedna twarz jest piękniejsza od drugiej, o tyle trudniej jest ocenić samochód. Każdy model jest dzieckiem swoich czasów i musi być oceniany na podstawie wielu czynników. Nie zapominajmy nigdy, że samochód to przedmiot, który przede wszystkim musi spełniać pewną funkcję.

Moja metoda, gdy zabieram się za projektowanie, polega na tym, że myślę tak, jakbym się znalazł przed partyturą muzyczną – muszę pamiętać o harmonii. Projektowanie stylu jest jak symfonia. Każdy element osobno nie mówi nic. Wszystkie razem tworzą muzykę.

A Brera to muzyka?

– Moje uszy są zawsze krytyczne. Nigdy nie mogę patrzeć za siebie, bo zawsze znajdę jakieś niedoskonałości. W każdym razie, oceniam ją jako udany projekt, ze wszystkimi nieuniknionymi kompromisami, jakie narzucała produkcja seryjna. To marzenie, które stało się rzeczywistością.

ŚMIESZNIE I STRASZNIE

Z Januszem Głowackim, dramaturgiem, prozaikiem, felietonistą, autorem scenariuszy o sukcesie, Nowym Jorku i zamachu na Hollywood rozmawia Anna Lubertowicz-Sztorc

Z pewną taką nieśmiałością zaczynam rozmowę z Panem, bo według Pana kobiety są głupie i mało kreatywne...

Nieprawda, kobiety w moich książkach i sztukach są zawsze lepsze od mężczyzn...

Czyli z kobietami można się przyjaźnić?

(Chwila milczenia) Noo, przyjaźń z kobietą jest możliwa, ale ma prawie zawsze jakiś podtekst erotyczny. Ja się przyjaźnię z kilkoma kobietami.

Pan dużo mówi i pisze o sukcesie i porażce. Co jest bardziej inspirujące, co bardziej dopinguje do działania?

Sukces i porażka to część życia, należy je traktować jako rzecz normalną – właśnie tego dowiedziałem się w Nowym Jorku.

To miasto uczy twardości, czyli umiejętności wygrywania i umiejętności przegrywania. Nie wiem, co jest trudniejsze – wygrać z godnością czy przegrać z godnością. Co jest bardziej inspirujące? Pasma klęsk nie dodaje raczej chęci do walki.

Sukces potrzebny jest do życia. Natomiast porażki i upokorzenia bardzo dobrze robią artyście, bo często motorem działania jest chęć odwetu. Jak ktoś mi strasznie przyłoży, wtedy z furią biorę się do pisania.

No właśnie, podobno jak Pana wyrzucili z PWST, to został Pan krytykiem, by opisywać tych, którzy Panu przyłożyli...

Tak, zacząłem pisać recenzje teatralne, żeby przyłożyć moim profesorom, którzy uznali – słusznie zresztą – że jestem zupełnie pozbawiony talentu aktorskiego. Tak naprawdę wyrzucono mnie za cynizm, bo za sam brak talentu ze szkoły teatralnej się nie wyrzuca. Wystarczy włączyć telewizję albo iść do teatru, aby się o tym przekonać.

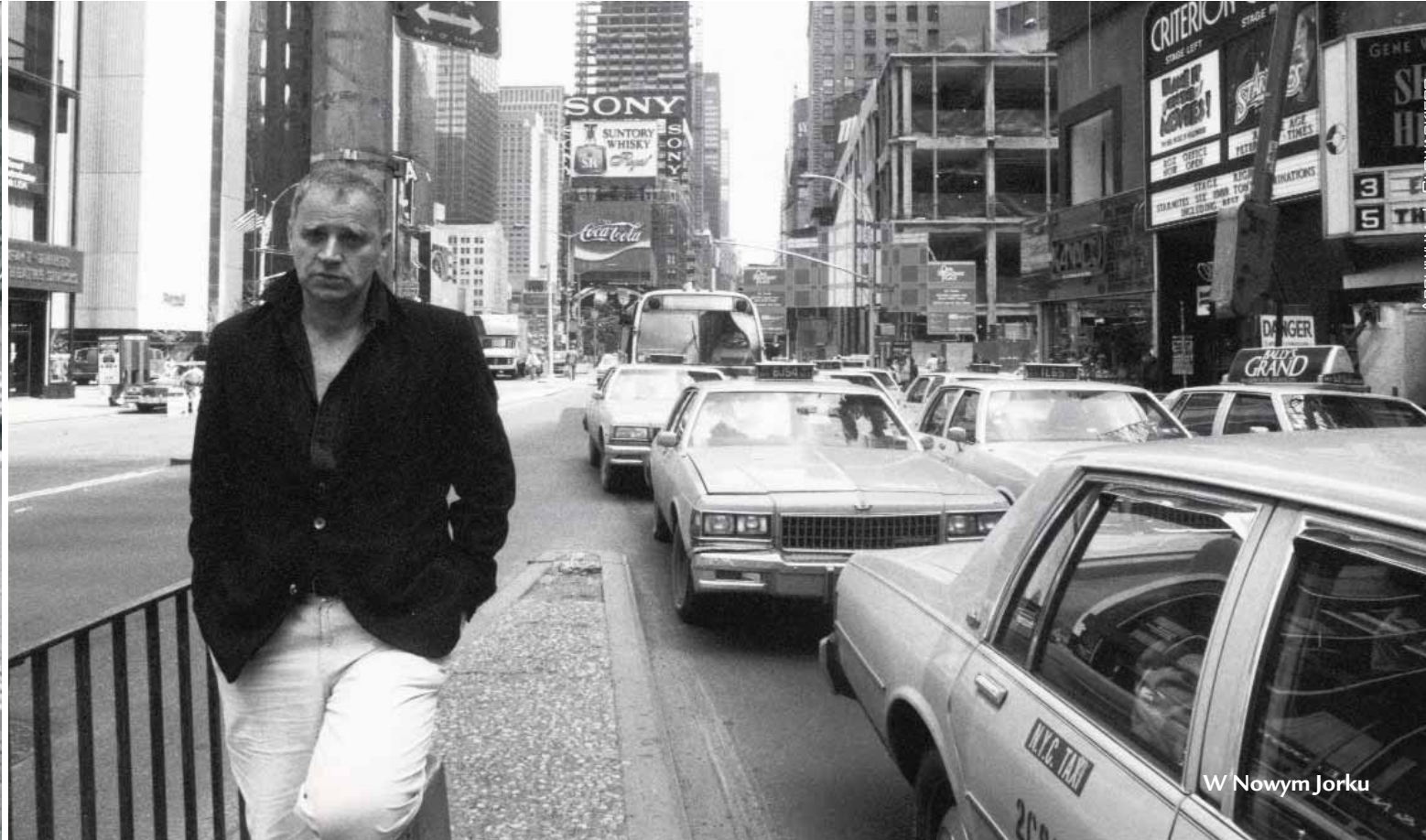
Porozmawiajmy jeszcze o sukcesie. Co jest miarą Pana sukcesu?

Ja wiem? Jak przyjechałem do Nowego Jorku, to pewne nazwiska były dla mnie legendą. Nie bardzo nawet wierzyłem, że Paul Newman czy Arthur Miller naprawdę istnieją. Myślałem o nich jak o legendach mojej młodości, a nagle okazało się, że ci ludzie czytają moje sztuki, interesują się mną... Poza tym za duży sukces uważam to, że żyję z pisania, czyli z tego co lubię robić.



„...Tę książkę pisałem trochę jak powieść, której jestem głównym bohaterem...”

ARCHIWUM J. GŁOWACKIEGO



W Nowym Jorku



Z Janem Himilbachem podczas kręcenia *Rejsu*

ARCHIWUM J. GŁOWACKIEGO

Ale tak naprawdę pojęcie sukcesu jest umowne i ma wiele odcieni. Wielki i prawdziwy sukces ma na przykład Roman Polański, którego zna cały świat.

Arthur Miller zainteresował się Pana sztukami i...

On mi w Ameryce najbardziej pomógł. Ten słynny amerykański dramaturg przeczytał „Kopciucha”, spodobał mu się, i wysłał go do najlepszego teatru w Nowym Jorku. To był wspaniały człowiek, taki amerykański Europejczyk albo europejski Amerykanin, przyjaźnił się z pisarzami stąd i stamtąd, był niesłychanie otwarty.

Która z Pana sztuk zadecydowała o sukcesie?

„Polowanie na Karaluchy”. To historia o parze emigrantów przerażonych Nowym Jorkiem. To był ogromny sukces, również komercyjny. Sztuka była grana w 50 teatrach w Ameryce i potem na całym świecie. „Antygona w Nowym Jorku” też poszła świetnie, ale nie aż tak. Była grana również w Europie, została przetłumaczona na ponad 20 języków.

Boi się Pan czegoś? Zawodowo? Życiowo?

Boję się na przykład, że nie wyjdzie książka, którą teraz piszę. Jest szalenie trudna. Pisząc, staram się nie powtarzać, chcę próbować czegoś nowego. Wie pani, im człowiek jest starszy, tym trudniej się pisze. W młodości walczy, chce coś zmieniać. Teraz chcę napisać coś, co naprawdę wydaje mi się ważne i dlatego bardzo oszczędnie i uważnie dobieram i tematy, i słowa, i zdania, i przecinki, i kropki. Izaak Babel napisał zdanie w rodzaju:... żaden sztylet nie wchodzi tak miękko w ciało jak właściwie postawiona kropka...

A co jest najtrudniejsze w akcie twórczym...

Trzeba próbować pisać coś, co ma sens, co jest ważne i umieć to



Z Christoferem Walkenem

ARCHIWUM J. GŁOWACKIEGO

napisać. Ja jestem pesymistą, uważam, że bardziej niż internet łączy dziś ludzi poczucie depresji. Ta depresja jest wszechogarniająca. Zauważyłem ją, kiedy byłem w Rosji, ale Ameryka też ostatnio posmutniała i to jest dla mnie ważne. Piszę na ogół tragikomedie – utwory i śmieszne, i straszne. Uważam, że nie ma lepszego sposobu wypowiadania się o rzeczach tragicznych niż ironia. W ten sposób próbuję przyjrzeć się światu, zastanowić się nad nim. Nie sądzę żebym znalazł jakieś odpowiedzi, ale uważam, że literatura powinna stawiać pytania.

A bariera językowa?

Pisanie w obcym języku to koszmar, chyba, że wyjedzie się jako dziecko. Dlatego polska literatura właściwie w Ameryce nie istnieje. Ja mogę pisać sztuki po angielsku, ale wymaga to później czyjejs pomocy. „Antygonę w Nowym Jorku” napisałem po angielsku, ale potem jeszcze sporo czasu siedziałem nad nią z amerykańską pisarką. Na ogół w przekładzie, nawet dobrych tłumaczy, dwadzieścia procent utworu ginie, zwłaszcza, że ja piszę cienko, ironicznie.

Jaka jest obecnie rola pisarza? Scenarzysta tasiemcowego serialu czy autor tekstów na podkoszulkach to przecież dzisiaj wybitny twórca...

Kiedyś było tak, że ludzie starali się dorastać do sztuki, a teraz sztuka dopasowuje się do ludzi. Światem rządzą pieniądze – to jest najnowszy piąty żywioł. To też jest częśćka mojej depresji: schamienie i dewaluacja kultury. Kiedyś, aby brać udział w kulturze trzeba było chociaż nauczyć się pisać i czytać, dzisiaj wystarczy umieć naciskać guzik w pilocie telewizora. Ale to smutne i nie zamartwiamy się już tym...

Mieszka Pan w bardzo prestiżowej dzielnicy Nowego Jorku.

Jaki ma Pan widok z okna?

To bardzo dobra dzielnica, w tym samym domu mieszkają znane gwiazdy. Widok mam na rzekę Hudson – olbrzymią, szeroką, wspaniałą. Widzę również Brodway, synagogę, obok jest katedra. I to jest właśnie potęga Nowego Jorku. To miasto wytwarza olbrzymią energię, która jednym służy innym nie. Mnie wydaje się służyć, chociaż ostatnio, po raz pierwszy mnie męczyło. Warszawa to cudowne, małe miasto, spokój, cisza, nikt się nie spieszy, widać niebo.... To tak, jakbym cofnął się w czasie o – co najmniej – 50 lat.

Niewiarygodne...

W Nowym Jorku panuje straszny tłok, zgiełk i ciągle przyjeżdżają nowi ludzie. Wydawało mi się, że po zamachach 11 września ludzie zaczną z tego miasta uciekać. Nic podobnego. Jest ich coraz więcej, killkanaście milionów.

Szykuje Pan zamach na Hollywood?

Zamach na Hollywood to ja szykuję od bardzo dawna, ale ze średnimi efektami. Hollywood skutecznie się broni (śmiech). Sprzedałem tam 5 scenariuszy. Kupili je, ale nie zrealizowali. Do dwóch rozpoczęto nawet zdjęcia, ale z różnych względów, projekty upadły. W Hollywood trzeba koło swoich spraw nieustannie chodzić. Opowiem taką anegdotę. Miały rozpocząć się zdjęcia do „Polowania na Karaluchy” i woził mnie i jedną z producentek włoski szofer. Słuchał rozmów, które prowadziliśmy. Na końcu dał mi wizytówkę i powiedział: „jeżeli film wyjdzie, to mnie wynajmiesz, a jeżeli nie, to przyjdź do mnie, dam ci pracę”. Jest to bardzo nowojorskie: huśtanie się między sukcesem i klęską.

„Z głowy” to powieść autobiograficzna, ale zastanawiam się, czy naprawdę jest szczerą aż do bólu czy to tylko pozory, a Pan powiedział tylko tyle, ile chciał.

Tę książkę pisałem trochę jak powieść, której jestem głównym bohaterem. Pewne rzeczy są w niej zmyślane, ale są to zmyślenia prawdziwe, to znaczy takie, które nawet jeżeli się nie zdarzyły, to powinny się zdarzyć. Nie należy tego traktować jako dokument mojego życia – jest to jakaś kreacja. Ta książka została dobrze przyjęta, co bardzo mnie ucieszyło. Przekonałem się, że na pisaniu można w Polsce coś zarobić.

A tak naprawdę to lubi Pan Amerykę? Powieść „Ostatni cieć” jest raczej zjadliwym i cynicznym obrazem amerykańskiej rzeczywistości...

W Ameryce są dwa fascynujące miejsca Los Angeles i Nowy Jork. A właściwie Nowy Jork i Los Angeles. Z resztą bywa różnie. Ameryka to kraj wspaniały, ale i straszny. To nie przypadek, że największa literatura powstaje właśnie w Ameryce.



ROBERT BRYKALA

Tam jest ogromne stężenie dramatu. Sukces i katastrofa chodzą pod rękę. Tam mi się dobrze pisze, tamtejsza energia mi służy. Czy ja to lubię? Lubię.

Dwadzieścia kilka lat temu, tuż przed stanem wojennym, kiedy znalazł się Pan po raz pierwszy w Nowym Jorku, był Pan mało znanym polskim emigrantem. Co takiego jest w człowieku, że każe mu walczyć, przeć do przodu...

Chęć sprawdzenia się. Przed wyjazdem byłem uznawany za pisarza „warszawki”, w Ameryce, znalazłem się w sytuacji zupełnie dla

mnie nowej i zaczynałem od początku. Bardzo byłem ciekawy, czy w tym straszliwie trudnym kraju, mogę zaistnieć jako pisarz Janusz Głowacki. Teraz wiem, że mogę.

Pan jest wymagający i wyrafinowany nie tylko w swoich kreacjach ale i w strojach, jeździ Pan ładnym autem....

W strojach? Przesadza pani. A ta Alfa Romeo GT to harmonijne połączenie formy i treści. Ładna, nieduża, szybka i wygodna. Namówił mnie na nią Jurek Iwaszkiewicz, bo ja się nie znam na samochodach. I nie żałuję, że ją kupiłem. Wybrałem czarną,

nie tylko ze względu na swój pesymizm, ale uważam, że Alfa powinna być czarna – wtedy wygląda pięknie i ma swój styl.

Czego Panu życzyć w nowym roku?

Nie dzielę życia na dni, miesiące, lata. Proszę mi życzyć tego samego, co w zeszłym roku...

czyli...

... żebym coś dobrego napisał, żebym nie chorował, żeby kochały mnie kobiety, co najmniej jedna.

W takim razie tego życzę.

SERCE TURYNU BIJE MOCNIEJ

STEFANIA CASTANO

Turyń stał się zimową stolicą świata.
XX Olimpiada – święto sportu oraz miejsce
spotkania ludzkości w pokoju i przyjaźni
jest dla miasta oraz całych Włoch
wydarzeniem niezwykłym.



Olimpiada w Turynie 2006 już w pełni. Jej przygotowanie, od momentu przyznania miastu organizacji igrzysk do dzisiaj, wymagało ośmiu długich lat pracy. Turyn, Piemont i całe Włochy solidnie wykorzystały ten czas, by osiągnąć sukces imprezy, która przyciąga uwagę całego świata.

Hasło Igrzyska w Turynie 2006 rozbudziło we wszystkich olbrzymie zasoby inteligencji i kreatywności. Ich przygotowanie to gra zespołowa, w którą zainwestowano 3 miliardy euro ze środków publicznych i prywatnych. Zaangażował się w nie rząd, Włoski Komitet Olimpijski (CONI) oraz instytucje lokalne, wsparło je ponad pięćdziesiąt firm – sponsorów i licencjobiorców. Już chwili, w której ruszyła machina organizacyjna, jej siłą napędową była pasja. Nieprzypadkowo wybrano hasło „Passion lives here”, czyli „Tutaj mieszka pasja”, które towarzyszyło końcowemu odliczaniu przed zbliżającą się imprezą. Teraz z równą pasją i zaangażowaniem pracuje ponad dwadzieścia tysięcy wolontariuszy starających się zrobić wszystko, by Olimpiada przebiegała sprawnie i bez problemów. Tę pasję podziela 2500 sportowców rywalizujących w olimpijskich dyscyplinach. To oni swoim entuzjazmem i emocjami nadają igrzyskom niepowtarzalny charakter.

Pod koniec lutego Olimpiada w Turynie przejdzie do historii, lecz pozostawi swój niezapomniany ślad w pamięci i w dziełach architektury, które już zmieniły wizerunek miasta i jego okolic. Spotkanie z nimi to dla zawodników i tysięcy kibiców wspaniała okazja do bliższego poznania i światowej promocji Turynu. Przekonują się, że nie jest to tylko Mole, Fiat i Juventus, lecz wielki kompleks złożony z placów i słynnych budowli, wzgórz, gór i rzek, muzeów, restauracji i fantastycznych cukierni. To przepiękne miejsce do zwiedzania i do życia.

WIELKI BIAŁY KRĄG

Miejscowości, które goszczą zimowe igrzyska, oglądane na mapie tworzą wielki biały krąg. Obejmuje on obszar o powierzchni 1500 km², na którym znajduje się aż 600 tysięcy metrów tras położonych wśród pięknej przyrody, a także liczne obiekty sportowe i kulturalne.

Ruszając z Turynu i jadąc przez około pięćdziesiąt kilometrów drogą krajową 23 w stronę gór, pierwszym miasteczkiem olimpijskim, jakie napotkamy będzie Pinerolo.

W tej „świątyni” curlingu, areną igrzysk olimpijskich jest Palaghiaccio (Pałac Lodowy), który posiada elastyczną konstrukcję o powierzchni 6 tys. m² i składa się z 4 lodowisk przeznaczonych do zawodów oraz 3 tysięcy miejsc siedzących.

Jadąc w stronę Sestriere, napotkamy Pragelato (1454 m n.p.m.), położone w parku narodowym Val Troncea. Ta słynąca z tras do narciarstwa norweskiego miejscowość została wybrana na miejsce zmagania sportowców biorących udział w kombinacji alpejskiej i w biegach narciarskich. Tutaj też z okazji igrzysk zbudowano nowoczesną skocznnię. Obiekt może pomieścić około 8 tysięcy kibiców.

Jeszcze 10 kilometrów i dojeżdżamy na szczyt wzgórza, które łączy górną Val Chisone z górną Val di Susa. To tutaj wznosi się Sestriere (2035 m n.p.m.) – serce Igrzysk Zimowych 2006. Sestriere, założone w 1921 r., które z inicjatywy Giovanniego Agnelli już w latach trzydziestych ubiegłego wieku stało się wszechstronną stacją narciarską, to dzisiaj górskie miasteczko oferujące miłośnikom zimowych sportów wszelkie usługi. Jego trasy, o różnych nachyleniach i w większości sztucznie naśnieżane, sięgają aż na wysokość 2840 metrów szczytu Motta. Jest to również siedziba jednej z wiosek olimpijskich, w której rozgrywają się wszystkie zawody narciarstwa alpejskiego mężczyzn, a także slalom specjalny i slalom gigant kobiet.

Sestriere to także kluczowy punkt Drogi Mlecznej – jednego z największych kompleksów narciarskich w Alpach, zajmującego powierzchnię 100 km², w którego skład wchodzi 5 innych miejscowości: Sansicario, Sauze d’Oulx, Cesana, Claviere i Monginevro we Francji. Wszystkie znajdują się w odległości około 90 kilometrów od Turynu. Sześć gwiazd należących do tej „galaktyki” łączy 65 wyciągów i 400 kilometrów tras. W Sansicario (1700 m n.p.m.), miejscowości założonej 30 lat temu w efekcie rozwoju niewielkiej części Cesana Torinese, króluje sport i relaks, a harmonia z naturą to filozofia życia. Samochody ustępują miejsca kolejce jednotorowej, która łączy starą dzielnicę w centrum miasta z wyciągami. Po trasie „Fraiteve” zjeżdżają zawodniczki w supergigancie, biegu zjazdowym i kombinacji, natomiast na trasach biegowych, które wiją się w sosnowym lesie między Sansicario a Cesana, rozgrywają się zawody w biathlonie. Teren przeznaczony do zawodów, ukończony latem 2005 roku, rozciąga się na 374 tys. m² i składa się ze strzelniczy oraz z tras różniących się długościami i stopniami trudności.

Aby z Sestriere-Sauze-Sansicario dotrzeć z nartami do kompleksu Cesana-Claviere (1765 m n.p.m.), trzeba skorzystać z kilku wyciągów. Z Turynu natomiast można tam wygodnie dotrzeć samochodem, po półtoragodzinnej jeździe autostradą. Stara góraska osada Cesana to typowa miejscowość przygraniczna. Jest ona jednak pozbawiona przerwy w ciągłości połączeń między trasami Cesana-Claviere (tzw. „Górami Księżycowymi”) a francuskim Monginevro. Na tym terenie trenują sportowcy



wszystkich dyscyplin olimpijskich. W wiosce Pariol Granire odbywają się ponadto zawody bobslejowe, saneczkarские i skeleton. Rozciągająca się na drugim zboczu Fraiteve, jednego z trzech szczytów Sestriere, miejscowość Sauze d'Oulx (1509 m n.p.m.) to jedno z historycznych miejsc dla piemonckiego narciarstwa. To tutaj w 1936 roku uruchomiono pierwszy „wyciąg” z około dwudziestoma miejscami, który zabierał narciarzy aż na wysokość 2 tysięcy metrów. Dzisiaj wyciągów jest 21, a trasy mają około 120 km. Lecz Sauze, pomimo swobody budowlanej w latach sześćdziesiątych, zachowało w dużej części wygląd starej, górskiej wioski. To siedziba zawodów freestyleowych, narciarstwa akrobatycznego w pełnym tego słowa znaczeniu. Z Sauze – po około 20 minutach podróży samochodem – zjeżdżając przez Val di Susa, dociera się do Bardonecchia (1312 m n.p.m.). W początku XX wieku była to miejscowość odwiedzana przez pionierów narciarstwa piemonckiego. W 1909 roku gościła pierwsze mistrzostwa Włoch w tej dyscyplinie. Dzisiaj Bardonecchia to przyjazne i dobrze zorganizowane miasteczko górskie z bardzo długim sezonem. Znajduje się tu 140 km tras do narciarstwa alpejskiego, trzy trasy biegowe oraz trasy przystosowane dla snowboardzistów. Listę miejsc związanych z Igrzyskami zamyka Turyn – stolica Olimpiady. Miasto posiada niezbędną infrastrukturę, by być gospodarzem zawodów w hokeju na lodzie, łyżwiarstwie figurowym, short tracku oraz w łyżwiarstwie szybkim.

TURYN – LODOWE MIASTO

Organizacja Olimpiady stała się bodźcem do unowocześnienia miasta. Jego nowe oblicze to zasługa światowej sławy architektów. Jedno z najbardziej rewolucyjnych rozwiązań architektonicznych to nowa hala Palasport Olimpico, w której rozgrywa się część hokejowych zawodów na lodzie. Budynek, zaprojektowany przez słynnego japońskiego architekta Arata Isozaki, stanowi idealny równoległoscian zbudowany ze stali i pokryty na całej powierzchni prostokątnymi szklanymi płytami. Mieści około 12 300 miejsc siedzących i 13 scen zawodów, a po zakończeniu olimpiady będą się w nim odbywać koncerty i wielkie imprezy. Nowa jest także hala Oval, która wznosi się na terenie pomiędzy Lingotto a Wioską Olimpijską. Dach obiektu jest całkowicie podwieszany, bez pośrednich punktów podparcia, co daje niepowtarzalną, jednolitą przestrzeń. Wewnątrz znajduje się tor lodowy i rozmieszczone wokół trybuny, mogące pomieścić 8500 widzów. Hala przeznaczona jest do zawodów w łyżwiarstwie szybkim, a po Olimpiadzie stanie się naturalnym uzupełnieniem największego kompleksu wystawienniczego w Turynie, znajdującego się w historycznej fabryce Fiata w Lingotto. O przebudowie można natomiast mówić w przypadku hali lodowej Palavela, w której odbywają się zawody w jeździe figurowej i short tracku. Gmach ten stanowi współczesną wersję pałacu zaprojektowanego z okazji uroczystości stulecia Zjednoczenia Włoch, obchodzonych 1961 roku. Charakter budynku pozostał taki sam, a przeprowadzone prace podkreśliły



unikatową konstrukcję w formie żagli. Przebudowie poddano także historyczny budynek Torino Esposizioni, zaprojektowany przez architekta Luigiego Nervi, który jest areną turniejów olimpijskich i paraolimpijskich w hokeju. Nowe Lodowisko przy Corso Tazzoli stanie się miejskim centrum łyżwiarstwa. Teraz jest przeznaczone na treningi łyżwiarzy figurowych oraz zawodników short tracku.

NIE TYLKO OLIMPIADA

XX Zimowe Igrzyska Olimpijskie to nie tylko okazja do przeżywania sportowych emocji, lecz także do poznawania Turynu. Ta pierwsza stolica zjednoczonych Włoch jest miastem, w którym powstał najważniejszy przemysł kraju i w którym rozwinął się włoski design. W tej stolicy regionu, bogatej w tradycje winiarsko-gastronomiczne, miesza się aromat wspaniałych win, woń czekolady i zapachy starych „tawern” oraz najbardziej wyrafinowanych restauracji. Niepowtarzalna atmosfera starodawnych kafejek budzi chęć przeżycia nocy typowej dla wielkich stolic europejskich. Turyn to miasto wieloetniczne, to centrum mody i zakupów, to magia, kultura i historia. Wystarczy przejść się po ulicach, by odkryć jak dwa tysiące lat przeszłości współlistnieje z najnowszymi perełkami architektury. Warto też wiedzieć, że fotografowana z satelity stolica Piemontu ma jeden dominujący kolor – zielony. Jest tu bowiem aż ponad 17 mln m² naturalnych terenów, czyli na jednego mieszkańca przypada 18 m² zieleni.

ALFA ROMEO NA IGRZYSKACH OLIMPIJSKICH

Fiata, jako najważniejsze przedsiębiorstwo prywatne we Włoszech i największa firma w Turynie, jest jednym z głównych sponsorów i współtwórcą powodzenia Olimpiady. Udostępniła samochody – 3000 aut osobowych i 1200 autobusów służących do przewożenia sportowców, widzów, dziennikarzy i wolontariuszy. Ogółem ich wartość wynosi 40 milionów euro. To nie wszystko. Z okazji Igrzysk w Turynie 2006 Grupa Fiata związała swój wizerunek ze sportem, łącząc marki samochodów i niektóre jego dyscypliny: Alfę Romeo z najlepszymi zawodnikami włoskiej drużyny narciarstwa alpejskiego; Lancię z łyżwiarstwem figurowym; Fiata ze snowboardem, freestylem, hokejem i bobslejami; Iveco z łyżwiarstwem szybkim, short trackiem, biegami narciarskimi, skokami narciarskimi, kombinacją norweską i biathlonem.



Mistrzom z Alfa Romeo Ski Racing Team towarzyszą Alfę Crosswagon Q4. Jako oficjalne samochody tego zespołu służą sportowcom w podróżach między kolejnymi zawodami narciarskimi. Crosswagon Q4 – model Alfę Romeo z napędem 4x4, łączący w sobie elegancję ze sportowym charakterem, stworzył nową koncepcję auta „wielozadaniowego”. Alfę Crosswagon są tak dynamiczne i wszechstronne jak mistrzowie Ski Racing Team. Za kierowcami tych samochodów można panować nad jezdnią w każdym warunkach: na nieutwardzonej nawierzchni, na zaśnieżonej szosie, na zakręcie i w ulewnym deszczu.



NALEŻY ODWIEDZIĆ:

Mole Antonelliana – jej budowę rozpoczęto w 1863 roku, została zaprojektowana przez Alessandro Antonello.

Jest symbolem miasta i siedzibą Muzeum Kina, jedynego we Włoszech i jednego z najważniejszych na świecie.

Muzeum Egipskie – to drugie pod względem ważności muzeum starożytności, zaraz po Kairze. 12 sal rozmieszczonych na 3 piętrach mieści ponad 30 tys. eksponatów. Wśród „perełek” znajduje się słynny posąg Ramzesa II z czarnego granitu, który jest symbolem muzeum.

Galeria sztuki współczesnej, Castello Rivoli, Fondazione Sandretto Re Rebaudengo – to światowej sławy punkty odniesienia dla sztuki współczesnej.

Plac Zamkowy – centrum i serce miasta, mieści się na nim Palazzo Madama, średniowieczny zamek zbudowany na starych romańskich murach, odrestaurowany i uzupełniony o imponującą fasadę z XVIII w. autorstwa Juvarra. Przy placu znajduje się również Pałac Królewski, Teatr Regio, Zbrojownia i Biblioteka Królewska (zawierająca dzieła Leonarda da Vinci). Stąd rozchodzą się wielkie arterie miasta Via Roma, Via Pietro Micca, Via Po i deptak Via Garibaldi (jeden z najdłuższych w Europie). Zaraz za Pałacem Królewskim wylania się barokowa kopuła kaplicy del Duomo, w której przechowywany jest święty całun, cenna relikwia, zgodnie z wierzeniami będąca prześcieradłem, w które było owinięte ciało Chrystusa.

Palazzo Carignano – to oryginalne dzieło Guariniego (1679-85), który zaprojektował jego imponującą i poruszającą barokową fasadę.

Basilica di Superga – dzieło Filippo Juvarra, otwarte w 1731 roku, wznosi się na jednym z najwyższych i najbardziej widokowych punktów wzgórza.

Historyczne kafejki – od Fiorio na via Po, po Caffè San Carlo i Caffè Torino na Piazza San Carlo. Od miniaturowej Bicerin na Piazza della Consolata po Caffè Baratti i Caffè Mulassano na Piazza Castello, a na koniec Caffè Platti na Corso Vittorio Emanuele i Caffè Ristorante in Cambio na Piazza Carignano. Należy je odwiedzić, by poznać ich ciepłą atmosferę, niepowtarzalny wystrój z epoki i podawane tam smakołyki, takie jak „zabaione” lub tradycyjny „bicerin”, napój z kawy i czekolady.

Murazzo Po, Quadrilatero Romano, Docks Dora – to kluczowe punkty żywiołowego miasta. Gdy zapada noc, to tutaj budzi się chęć do zabawy w licznych, wszelkiego rodzaju lokalach.

Balon di Borgo Dora – gigantyczny pchli targ i targowisko staroci, w każdą sobotę i w drugą niedzielę każdego miesiąca jest obowiązkowym miejscem do odwiedzenia dla tych, którzy chcą poznać fascynujące wieloetniczne oblicze Turynu.

Valentino – to najsłynniejszy park miejski. Jego powierzchnia 450 tys. m² obejmuje Ogród Botaniczny z XIX w., Zamek – jedną z rezydencji sabaudzkich – oraz dzielnicę średniowieczną.

OLIMPIJSKA PIĘTNASTKA

Być może nie wszyscy wiedzą, że dyscyplin olimpijskich jest piętnaście. Tłumy widzów gromadzą narciarstwo alpejskie i biegowe, hokej na lodzie, bobsleje, saneczkarstwo, łyżwiarstwo figurowe i szybkie, skoki narciarskie i snowboard. Bardzo widowiskowy jest biathlon, który powstał z połączenia narciarstwa biegowego oraz strzelania z karabinku. Konkurencja ta wymaga zarówno wytrzymałości i siły fizycznej, tak ważnych w narciarstwie biegowym, jak koncentracji i umiejętności technicznych niezbędnych w strzelaniu do celu. Dwie różne próby – skoki i bieg na nartach – muszą przejść także zawodnicy biorący udział w kombinacji norweskiej.

Mniej znany, ale niezwykle pasjonujący jest curling, który powstał w Szkocji w pierwszej połowie XVI wieku. To gra zespołowa na lodowisku, polegająca na wypychaniu po torze specjalnie oszlifowanych granitowych kamieni w tak precyzyjny sposób,

by ślizgając się dotarli do koła narysowanego na lodzie.

Muldy i wyskoki to dwie specjalności freestylu, który jest dyscypliną olimpijską od 1992 roku. Zawodnicy zjeżdżają po stromym stoku, wykonując na bardzo krótkich nartach ewolucje i akrobacje w powietrzu.

Ręka wyciągnięta w dół i dotykająca lodu, jak najlepszy start i pozbywanie się przeciwników, unikając jednocześnie druzgoczących zderzeń. Tak wyglądają szybkie i widowiskowe zawody w short tracku.

Głową w dół, ze średnią prędkością 80 km/h, zawodnicy w skeletonie zjeżdżają na tym samym torze, co bobsleści i saneczkarze. Jak mówią sportowcy, skeleton, który po długiej nieobecności powrócił na Igrzyska Olimpijskie w Salt Lake City, jest jednym z najbardziej pasjonujących sportów zimowych, ponieważ łączy siłę poślizgu bobslejów oraz ustawienie ciała i prędkość typową dla saneczkarstwa.



ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

KRYSTAŁOWY ŚWIAT SWAROVSKIEGO

Siedziba rodu Swarovskich w miejscowości Wattens, w centrum tyrolskich Alp, przyciąga turystów z całego świata. Świat Kryształów Swarovskiego (Swarovski Kristallwelten) to druga pod względem liczby odwiedzających, atrakcja Austrii.

Znudzeni i zmęczeni zgietkiem Innsbrucka możemy wybrać się nieopodal (12 km), w niesamowite miejsce położone między doliną Zillertal a stolicą Tyrolu. W niewielkim Wattens znajduje się słynna fabryka kryształów Swarovskiego, a w jej sąsiedztwie Andre Heller, mistrz w sztuce czarowania i zadziwiania, zbudował świat wrażeń i doznań wokół kryształu.

KOMNATY CUDÓW

Jest to budowla podziemna. Połączenie magicznych grot i teatralnych sal przykryte i chronione jest przez wzgórze z tryskającym źródłem, wielki labirynt w formie ręki oraz bluzgającego wodą czujnego, botanicznego olbrzyma. Swarovski Kristallwelten to muzeum-wystawa prezentująca fenomen kryształu. Każda z sal wystawowych, zaprojektowana jest w sposób niepowtarzalny. Komnaty cudów – bo tak często nazywane są sale wystawowe – robią nieprawdopodobne wrażenie. W jednej z sal oglądamy największy kryształ świata o rozmiarze 300 000 karatów. Tuż przed przejściem do następnej, mijamy 11-metrową kryształową ścianę, do której wykonania użyto 12 ton! błyszczących kamyków. W kolejnych salach prezentowane są kryształowe rzeźby, obrazy wzorowane na dziełach takich twórców, jak Keith Haring czy Salvador Dali, a także fantazyjne stroje i instalacje. Podziwiamy kryształową replikę paradnej uprząży jednego z indyjskich maharadzów i wielką kulistą salę przypominającą piłkę golfową zbudowaną z trójkątnych kryształowych luster. Uwagę zwiedzających na pewno zwróci kryształowa piramida. Jej ściany zbudowane są z 590 kryształowych powierzchni, co razem z muzyką Briana Eno tworzy wspaniały akustyczno-barwny kalejdoskop. To największy kalejdoskop świata, który ciągle na nowo wyświetla barwne wariacje. Przechodząc przez kolejne sale oglądamy takie ekspozycje jak kryształowy teatr, niebiesko-zieloną kryształową kaligrafię, a także lodową uliczkę czy pokój medytacji.

Gdy będziemy chcieli zabrać jakąś część tego świata ze sobą, udajmy się do sklepu o powierzchni 800 metrów kwadratowych. Kryształowe figurki, klasyczne i nowoczesne obiekty architektury, przedmioty użytkowe i wyrafinowane kolekcje biżuterii można dotykać, przymierzać i kupować w cenie od kilku do kilku tysięcy euro. Warto zobaczyć to magiczne miejsce, by przekonać się, że bajkowo-fantastyczny świat naprawdę jeszcze gdzieś istnieje.

DIOR, PRASOWANE KAMIEŃ CZYLI TROCHĘ HISTORII

Historia tego szczególnego miejsca, a zarazem firmy Swarovski rozpoczęła się ponad sto lat temu. W 1895 roku młody szlifierz z Czech, Daniel Swarovski, przybył do austriackiego Tyrolu i założył w małej wiosce Wattens niewielką fabryczkę. Dzięki swojej maszynie do szlifowania kryształów uzyskiwał kamienie wysokiej jakości. Bardzo szybko zyskał sławę, a świat wielkiej mody zainteresował się jego wyrobami. Najśłynniejsi projektanci np. Chanel już w latach trzydziestych wykorzystywali je jako elementy ozdobne w swoich kolekcjach, a kolejne pokolenia Swarovskich zmieniały małą manufakturę w firmę o światowym zasięgu.

Swarovski i jego potomkowie mimo potęgi swojego imperium nie spoczęli na laurach, ale wciąż mieli nowe pomysły. Najpierw powstały gotowe taśmy zdobione kryształami, potem wraz z Christianem Diorem stworzyli kamień mieniący się wszystkimi barwami tęczy, a w latach 90-tych firma opracowała technologie umożliwiającą wprasowywanie kryształów w materiał. Kilka lat temu świat oszalał na punkcie kryształowych tatuaży. Kryształowe kamienie ozdobne są dziś dostępne w 100 000 różnych kolorów, mają różne wielkości i przybierają różne formy. Kupujemy nie tylko pojedyncze kamienie, ale motywy dekoracyjne do wprasowania, a nawet guziki i zamki błyskawiczne zdobione kryształami. W setną rocznicę istnienia rodzinnej firmy powstały Kryształowe Światy Swarovskiego – magiczne miejsce, tłumnie odwiedzane przez turystów.

OD BIKINI PO NARTY

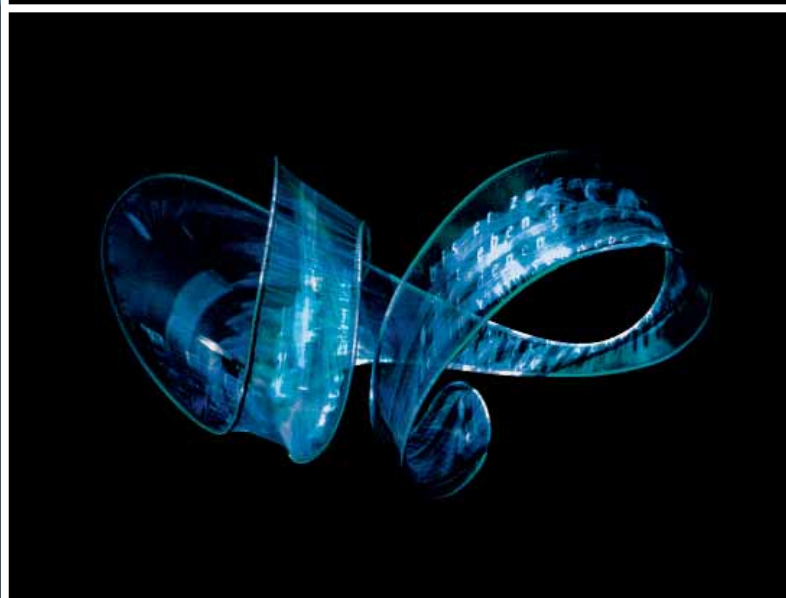
Swarovski & Co jest najbardziej znaną na świecie firmą produkującą kamienie ozdobne. Swarovski to synonim kryształów o wyjątkowym blasku i perfekcyjnym szlifie. Jego kryształy to przede wszystkim biżuteria i bibeloty. W największych galeriach możemy oglądać i kupować kryształowe zwierzęta, morskie ptaki, rośliny, kwiaty, kryształowe figurki z bajek Disneya, domowe akcesoria i oczywiście biżuterię, poczynając od kolczyków i pierścionków, po mieniące się kolorami kolie, paski i bransolety.



Mieniące się ozdoby od Swarovskiego można spotkać prawie wszędzie, nawet na stokach narciarskich. Najnowsza, tegoroczna kolekcja sprzętu zjazdowego wykorzystuje kryształki z austriackiej fabryki. Znani producenci nart jak np. Fischer czy Kneissel proponują w tym sezonie limitowane serie „desek” inkrustowane kryształami. Niebawem tak zdobione będą kijki i kaski oraz cały szereg ekskluzywnych akcesoriów narciarskich. Ceny takich kolekcji są równie ekskluzywne jak produkty. Po kryształy coraz częściej sięgają producenci odzieży. Niezwykle atrakcyjne wygląda bikini „zbudowane” z kryształów (w cenie 300 euro). W Polsce możemy kupić stringi z kryształową wstawką (ok. 60 zł) lub biustonosz zdobiony kamyczkami (ok. 80 zł). Suknie ślubne od dawna mieniały się kryształami, a w Polsce w niektórych sieciach sklepów można kupić koszulki z kryształami Swarovskiego. Projektanci mody wyszywają tymi znanymi kamyczkami suknie, spodnie, torebki, buty. Kryształy bardzo chętnie wykorzystują słynni kreatorzy mody tacy jak Versace, Dolce&Gabbana, Casteljano czy Lacroix. Bardzo modne są również gadżety zdobione „Swarovskim”. Nokia na przykład przygotowała ekskluzywną, limitowaną edycję telefonu, firmowaną przez dom mody Versace. Telefon został wyprodukowany w liczbie zaledwie 727 egzemplarzy. W skład zestawu wchodzi aparat ze skórzaną pokrywą, dodatkowy, czarny panel oraz pasek ozdobiony kryształami Swarovskiego. Całość dostarczana jest w eleganckim pudełku, które podobnie jak inne elementy zestawu, zaprojektowała Donatella Versace. Produkt można kupić przez internet lub w wybranych sklepach, jego cena to prawie 800 euro. I tak wytrwałość i niesamowite pomysły kolejnych pokoleń Swarovskich upiększyły i rozświetliły świat.

OCZAROWANIE NA WIECZNOŚĆ

W krainie Kryształowych Światów Swarovskiego Szwajcar Harald Szeemann wymyślił cykl wystaw „Oczarowanie na wieczność” opartych na zmieniających się co roku inscenizacjach, przedstawiających różnorodność kryształowego świata. Kryształowy kamień jako swoista metafora inspirowała od niepamiętnych czasów artystów, naukowców, architektów i pozostawia niezatarte ślady w codzienności. Kombinacja prostoty i wyrafinowania nadaje mu za każdym razem zupełnie odmienne znaczenie. Właśnie trwa wystawa zatytułowana Krist-All-Tag. „All” łączy wyraz kryształ „Kristall” i codzienność „Alltag”, otwierając zupełnie nowe możliwości interpretacji.



LOCMAN – AWANGARDA NA NADGARSTKU

Elba – wyspa nad zatoką Campo – słynie dzięki Napoleonowi. Cesarzowi Francuzów konkurencję robi teraz firma Locman, największy we Włoszech producent zegarków.

W porcie Portoferraio wielki napis LOCMAN wita przybywających na Elbę, gdzie mieści się siedziba firmy. Założył ją przed dwudziestu laty Marco Mantovani, przekonany, że oryginalność w połączeniu z najnowszymi materiałami przyniesie sukces. I nie mylił się. Dziś zegarki z logo Locman można zobaczyć na nadgarstkach gwiazd ekranu, muzyków i piosenkarzy, znakomitych sportowców, a także... polityków. Wśród klientów firmy są Catherine Zeta-Jones, Elizabeth Taylor, Brad Pitt, Sharon Stone, Madonna, Janet Jackson, Elton John, Michael Jordan, Lennox Lewis, Jessica Simpson, Paris Hilton, Oprah Winfrey czy David Beckham. Premier Włoch Silvio Berlusconi ofiarował „locmany” uczestnikom szczytu NATO-Rosja w 2002 roku. Otrzymali je m. in. prezydent George W. Bush i premier Tony Blair.

TAJEMNICA SUKCESU

Awangardowe projekty stylistyczne i doskonałość techniczna, a także niekonwencjonalne materiały – ta recepta stała się podstawą sukcesu Locmana. Już pierwszy jego zegarek – Radica miał kopertę z rzadkiego gatunku drewna, występującego tylko nad Morzem Śródziemnym. To Locman połączył diamenty z aluminium, tworząc kolekcję zegarków Diamond Aluminium. Potem przyszła kolej na tytan i włókno węglowe, materiały nigdy nie stosowane w zegarmistrzostwie. Wykonane z nich koperty, często łączące elementy z tytanu polerowanego z matowym lub tytanu z włóknem węglowym, stały się znakiem firmowym Locmana. Okazałe zegarki – kolorowe, z wypukłymi szkiełkami, wytyczyły nowe kanony w świecie mody. „Locmany” po prostu wypada nosić.



Równie ważne jest to, co zapewnia zegarkom Locmana niezawodność. Napędzane są one znakomitymi mechanizmami szwajcarskimi (ETA) oraz japońskimi (MIYOTA). Występują w wersji automatycznej lub kwarcowej. Każdy z nich posiada numer seryjny.

KOLEKCJE

W ciągu trzech ostatnich lat Locman rozszerzył ofertę do aż dwunastu modeli. Choć bardzo różne stylistycznie, wszystkie zdobyły uznanie. Model „Latin Lover” z elementami mocowania paska dopasowującymi zegarek do każdej ręki, stał się ulubieńcem stylistów i kreatorów mody. Model „Panorama”, występujący w wersjach ze stali, stali z brylantami, a także ze złota odniósł sukces na Światowej Wystawie Zegarków w Bazylei. „Cavallo Pazzo” o tarczy z masy perłowej, ozdobionej trójkątnymi elementami w kolorach od czerwieni po „wściekłą” zieleń zadziwia śmiałymi zestawieniami kolorystycznymi, a „Mare Carbonnio” to pierwszy zegarek z kopertą wykonaną z tytanu i włókien węglowych, gwarantujący wodoszczelność na poziomie 10 atmosfer. Ostatnią nowością jest prestiżowa linia zegarków do nurkowania „Teseo Tesei”, zaprezentowana na Elbie we wrześniu ubiegłego roku. Choć zegarki Locmana są z założenia duże, noszą je również kobiety. Dla nich produkuje się czasomierze nieco mniejsze, ale równie atrakcyjne.

CENA UNIKATÓW

Najdroższe bywają z 18-karatowego złota łączonego z brylantami i są dziełami sztuki jubilerskiej. Można je nosić na paskach ze skóry aligatora czy strusia. Ale o unikatowości zegarków Locmana decydują nie złoto i drogie kamienie. Każdy klient ma swoje własne pojęcie o luksusie. Luksus nie jest funkcją ceny. Unikalność jest cenna. Te zasady obowiązujące w firmie Locman sprawiają, że jej zegarki są dostępne zarówno dla ludzi bardzo bogatych, jak i tych o cieńszych portfelach, ale ceniących wyrafinowane wzornictwo i wysoką technikę.



JAK W FORMULE 1

Włókno węglowe – twarde jak stal, ale lekkie jak piórko – umożliwiające tworzenie niezwykle wytrzymałych konstrukcji i stosowane w bolidach Formuły 1 zainspirowało inżynierów Locmana do wykorzystania go do kopert zegarków. Ze względu na małą plastyczność, produkcja i formowanie włókna węglowego jest bardzo trudne i wymaga zaawansowanych technologii. Tytan, dzięki lekkości, wytrzymałości i obojętności dla organizmu ludzkiego, jest wykorzystywany przez wiele gałęzi medycyny. Wykonane z tego metalu zegarki są w dotyku przyjemne – ciepłe i „miękkie”.

RÓWNIEŻ W POLSCE

Locman jest najważniejszym producentem zegarków we Włoszech. Sprzedaje ich rocznie około 350 000. Główne rynki to Włochy, USA, Japonia i Daleki Wschód oraz Skandynawia. Sieć dystrybucji – 1100 detalistów na całym świecie i 300 we Włoszech – obejmuje wyłącznie najlepsze sklepy z zegarkami i biżuterią. Od września 2005 r. zegarki Locmana są dostępne również w Polsce. Można je kupić w trzech prestiżowych sklepach na terenie Warszawy: AMI Sztuka Obdarowywania, Pl. Piłsudskiego 1, budynek „Metropolitan”, Noble Place w Galerii Mokotów i w First Class, ul. Jasna 1, a także w Poznaniu, w dwóch sklepach firmy Pluciński. Więcej informacji na temat zegarków można znaleźć na stronie internetowej www.locman.com lub u wyłącznego dystrybutora pod numerem 022 630 8562/3.

WIATR W ŻAGLE ALFY ROMEO

Jest piękna, zaawansowana technicznie i niezwykle szybka.
Na jej pokładzie bez obaw można przemierzać morza i oceany.
Łódź Alfa Romeo kontynuuje zwycięski podbój królestwa wody i wiatru.

Morska bryza na opalonej twarzy, napiętej, smaganej wiatrem. I błyszczące z emocji, pełne energii oczy, śledzące najmniejsze nawet reakcje łodzi. Reakcje, które mogą decydować o zyskanych lub utraconych ułamkach sekund – tak istotnych dla wyników rywalizacji. Oto Neville Crichton, sternik jachtu Alfa Romeo i jego łódź – najlepsze z najlepszych połączenie cudu nowoczesnej techniki z doświadczeniem, umiejętnościami i prawdziwą pasją. Olbrzymie wrażenie wywiera siła, która wypełnia każdy centymetr napiętego do granic żagla, wyzwalająca niewyobrażalną moc przy braku potężnych silników. Można ją chyba porównać tylko z mocą drzemiącą w koniach mechanicznych pod maską Ferrari w wyścigach Formuły 1. Marka Alfa Romeo od dziesięcioleci znana jest przede wszystkim z niedoścignionych osiągnięć, stanowiących dla konkurencji punkt odniesienia na drogach całego świata. Nowy super jacht pod jej barwami przenosi tę tradycję na morza i oceany. Ten zawodowy, wyścigowy jacht w całej swej okazałości reprezentuje zwycięski wizerunek marki. Cechuje go bogactwo technologiczne, nowoczesny i atrakcyjny design, czyli to samo, co samochody Alfę Romeo, które spotykają się z rosnącym zainteresowaniem na wszystkich rynkach, także na tych najbardziej konkurencyjnych. Pierwsza z łodzi pod barwami Alfę Romeo została zwodowana w 2002 roku i od razu zaczęła podbijać australijskie wody, zyskując sławę niepokonanej. Jej projekt powstał w pracowniach słynnych amerykańskich architektów okrętowych – Reichela i Pucha, zamówił zaś ją jeden z największych australijskich armatorów, a zarazem właściciel i kapitan jachtu – Neville Crichton. Ten potentat branży motoryzacyjnej jest właścicielem jednego z największych w obszarze Pacyfiku przedsiębiorstw zajmujących się dystrybucją samochodów Alfę Romeo i Fiata na rynku australijskim oraz nowozelandzkim. Kiedyś z sukcesami uczestniczył w wyścigach samochodowych, zarówno w Europie, jak i Oceanii. Kilka lat temu torę wyścigowe postanowił zamienić na błękitne akweny. Jak mówi – stawianie czoła żywiołom towarzyszącym zmaganiom na wodzie, ich pokonywanie to niesamowite wyzwanie zarówno dla ciała, jak i umysłu. Wyzwaniu temu załoga dowodzona przez Crichtona skutecznie stawiała czoła. Jacht od momentu swego powstania do końca 2004 roku wziął udział w aż 74 regatach, odnosząc sukces za sukcesem. Druga z łodzi po raz pierwszy postawiła żagle i oficjalnie przejęła schedę po poprzedniczce w lipcu 2005 roku. Jest obecnie najbardziej zaawansowanym technicznie wyścigowym jachtem oceanicznym na świecie, stanowi doskonały przykład najnowszych trendów designu, inżynierii i konstrukcji. Także dla Neville Crichtona jest to największa tego typu jednostka, jaką kiedykolwiek posiadał, a zarazem pierwsza ze skośnym kilem.



Kadłub łodzi, o długości 30 metrów i 44-metrowy maszt powstały z niezwykle wytrzymałego włókna węglowego, żagle natomiast z mylaru – specjalnej tkaniny poliestrowej pokrytej folią. Wykonanie tego jachtu było dla McConaghy Boats, firmy zajmującej się budową łodzi, również największym i najbardziej kompleksowym projektem, jakiego kiedykolwiek się podjęła. Z doskonałym zresztą efektem.

Nowa Alfa Romeo zaprojektowana jest przede wszystkim jako wszechstronna łódź do pełnomorskich wyścigów, osiągająca najlepsze wyniki przy pełnym wietrze i zdolna do sprostania dużym wymaganiom ze strony oceanicznego żywiołu. Rok 2005 to dla dwudziestoosobowego teamu prowadzonego przez Nevilla Crichtona kolejne nieprzerwane pasmo sukcesów. Nowa Alfa Romeo zdobyła w Australii aż 12 zwycięstw line honours i 7 handicapowych (m. in. Rolex Trophy, Canon Big Boat Challenge oraz Hamilton Island Hahn Premium Race Week). Ostatnim sukcesem w minionym sezonie było zajęcie drugiej pozycji w zawodach „Rolex Sydney to Hobart” – obok regat „Rolex Fastnet” bodaj największym i najbardziej prestiżowym wyścigu jachtów na świecie.

Tym razem na metę drużyna Crichtona dotarła tuż za światowej klasy załogą Wild Oats. To właśnie te dwa jachty walczyły od samego początku na czele całej floty biorącej udział w zawodach, zostawiając peleton daleko w tyle. Po udanym wyjściu Wild Oats, Alfa Romeo okazała się lepsza i szybsza – lecz nocą jacht rywali odzyskał pierwsze miejsce i tym razem już

WIZYTÓWKA JACHTU ALFA ROMEO

Kapitan: Neville Crichton

Klub: Zespół Jachtowy Królestwa Nowej Zelandii

Numer: NZL 80

Projektanci: Reichel/Puch, USA

Wykonawcy: McConaghy Boats, Australia

Żagle: Północne Żagle, Australia

Długość kadłuba: 30 metrów (Alfa Romeo nr 1 – 27,5 m)

Beam: 5,2 metra (Alfa Romeo nr 1– 5,6 m)

Draft: 5,1 metra (Alfa Romeo nr 1– 4 m)

Maszt: 44 metry, z czego 42,2 nad pokładem (Alfa Romeo nr 1– 36,5 m)

Powierzchnia żagli:

– **żagiel główny:** 314 metrów kwadratowych

– **genua:** 208 metrów kwadratowych

– **spinaker:** 805 metrów kwadratowych

Waga: 25,5 tony (Alfa Romeo nr 1 – 26,5 t)

do końca go nie oddał. Zwycięska załoga ustaliła nowy rekord dla tychże regat: 1 dzień, 18 godzin i 10 minut na dystansie 628 mil. – Walczyliśmy dotychczas z Wild Oats siedem razy i wygraliśmy sześciokrotnie – mówił po zawodach Neville Crichton. – Siódmy wyścig, „Rolex Sydney to Hobart”, wygrali rywale, wykorzystując swoje najlepsze cechy i uzyskując ten znakovity wynik. Osiągnęli przewagę, która jednak nie była znacząca, a my, by płynąć szybciej, zniszczyliśmy trzy spinakery.

Kluczowym momentem wyścigu okazała się wspomniana już wcześniej noc, podczas której łódź Wild Oats, plasująca się na drugiej pozycji za Alfą Romeo, zbliżyła się znacznie do brzegu, szukając sprzyjającego wiatru na styku morza i lądu. Alfa Romeo kontynuowała kurs na otwartym oceanie i nie miała możliwości, by napotkać tak dogodną bryzę jak Wild Oats. W efekcie dotarła do Hobart w nieco ponad godzinę później, niż rywale. Na pokładzie Alfę Romeo, obok Neville Crichtona, płynęło dziewięciu żeglarzy pochodzących z czterech załóg biorących udział w Pucharze Ameryki. Wśród nich był Ben Ainslie, brytyjski żeglarz, zwycięzca wielu międzynarodowych zawodów, który trzy razy stawał na podium olimpijskim. Specyfika łodzi sprawiła, iż w załodze musieli się znaleźć między innymi technik obsługi skośnego kila i osobny nawigator.

W roku 2006 Alfa Romeo ze sterem w rękach Neville Crichtona rusza na podbój Europy. W styczniu dotarła na Stary Kontynent, biorąc azymut na największe pełnomorskie regaty wód północnej półkuli, w tym zwłaszcza Morza Śródziemnego. Wiara w zwycięstwo, poparta najnowszą generacją technologią wykorzystującą rozwiązania z przemysłu aeronautycznego i szybkobieżnych pociągów, jest niezwykle silna. Dlatego możemy oczekiwać wielkich emocji i wspaniałych wyników w czasie regat w głównych europejskich zawodach sportowych, które będą się odbywać począwszy od maja tego roku – a wszystko to, by kontynuować nieprzerwane pasmo sukcesów.

REGATY O PUCHAR AMERYKI

W regatach eliminacyjnych do 32. edycji Pucharu Ameryki, rozgrywanych u wybrzeży Sycylii, świetnie radził sobie jacht Luna Rossa, który na oficjalnego dostawcę wybrał Alfę Romeo. Dzięki temu załoga teamu przemieszczała się na lądzie samochodami Alfa 156 Sportwagon. Regaty Louis Vuitton Cup, stanowiące etap eliminacji do legendarnych regat żeglarskich, odbywały się na wodach koło sycylijskiego miasta Trapani od 29 września do 9 października 2005 roku. W Trapani, ITA 74 (numer żeglarski jachtu Luna Rossa Challenge) pod dowództwem kapitana Francesco de Angelisa, z dziewięcioma zwycięstwami i dwoma porażkami zakończył Akt 8 na trzecim miejscu. Osiągnął więc taki wynik jak najlepsze teamy: Alinghi, Team New Zeland



i BMW Oracle. W Akcie 9 poniósł jednak zbyt dużo porażek i znalazł się na szóstym miejscu.

Mimo to, rok 2005 był dla włoskiej załogi bardzo dobry: po sześciu Aktach, które rozegrano w ciągu roku, jacht zakończył sezon na trzecim miejscu i zapewnił sobie miejsce w walce o Puchar Ameryki w 2007 roku.

W ciągu dziesięciu dni regaty Louis Vuitton Cup u wybrzeży Trapani oglądało ponad pół miliona ludzi.

Również ekipa firmy Alfa Romeo śledziła z bliska wydarzenia związane z jachtem Luna Rossa. Wśród gości zaproszonych do Trapani, aby wspierać w przygodzie włoską załogę, znalazło się dwóch mistrzów narciarskich. Byli to Giorgio Rocca, świetny zawodnik włoskiej drużyny i być może medalista Zimowych Igrzysk Olimpijskich w Turynie oraz Gustavo Thoeni, dyrektor techniczny kadry narodowej, obydwa wchodzący w skład Alfa Romeo Ski Racing Team.

ALFY Z POZNANIA W NOWEJ OPRAWIE

ANDRZEJ WRÓBLEWICZ

To naprawdę salon – w pełnym tego słowa znaczeniu.
Elegancki, z atmosferą zachęcającą do odwiedzin
i podziwiania dzieł sztuki, jakimi są przecież nowe Alfy.





CLUB ALFA ROMEO POLONIA

Inicjatorem zorganizowania klubu, od samego początku wspieranego przez POL-CAR, był Ryszard Dudziak, pasjonat zakochany w Alfie Romeo. To wokół niego wtedy i przez następne lata, aż do śmierci spowodowanej nieuleczalną chorobą, koncentrowało się wiele inicjatyw łączących poznańskich miłośników tych samochodów. Życie biegnie dalej i grono właścicieli Alf spotykało się nadal, wspominając wspólne akademie bezpiecznej jazdy, poligonowe ćwiczenia, wycieczki, bale Alfistów oraz planując, co będą robić. I tak narodziła się inicjatywa sformalizowania oraz poszerzenia dalszych działań w ramach stowarzyszenia, które zarejestrowano w 2005 roku pod nazwą Club Alfa Romeo Polonia. Na jego prezesa wybrano jednego z pierwszych nabywców Alfę 156, Zygmunta Maciejnego. Dziękując za wybór i związane z tym zaufanie powiedział też, że... cuore sportivo Alfa Romeo, to sportowe serce, sportowy duch posiadający moc jednoczenia ludzi. Ludzi z pasją do życia w określonej społeczności, z miłością do motoryzacyjnej legendy zawsze stojącej na najwyższym podium rozwoju technologicznego i niepowtarzalnej urodzie.

Już na początku stycznia właściciele Alf, ich rodziny i przyjaciele spotkali się na wyścigowym Torze „Poznań”. Club Alfa Romeo Polonia, Automobilklub Wielkopolski i POL-CAR zaprosili tam Alfistów na „Zimowe ćwiczenia” w ramach Akademii Bezpiecznej Jazdy. Trenowano ciasne zakręty na torze kartingowym, sprawdzano swe umiejętności na „próbie łosia” oraz rywalizowano na jednym z odcinków konkursowych jazdy sprawnościowych. Wszystko odbywało się „pod okiem” instruktorów: Andrzeja Zembrzuskiego (znanego pilota rajdowego) oraz czołowych polskich kierowców wyścigowych – Jacka Szurgota i Macieja Garsteckiego. Po zajęciach samochodowych Alfisci podsumowali swe ćwiczenia przy pysznej grochówce, emocjonując się losowaniem gadżetów Alfę Romeo. Kończącym akcentem był wspólny przejazd po głównej nitce toru i wzajemne życzenia, by szybko znów się spotkać.

ZYGMUNT GARSTECKI, PREZES POL-CAR-U



A. SZOZDA - GAZETA POZNAŃSKA

To naturalne, że po dziesięciu latach powstała potrzeba nowej identyfikacji miejsca, w którym sprzedaje się najnowszą gamę samochodów. Kolejne modele Alfę Romeo niezmiennie podbijają serca miłośników marki, wyjątkowo wrażliwych na dresczyk subtelnych emocji

określanych przez Alfistów jako cuore sportivo. To właśnie dla nich zupełnie nowy wystrój salonu, bardzo wygodne meble, rozlokowane w kilku starannie dobranych miejscach, kaskadowy sufit, odpowiednio dobrana kolorystyka ścian oraz tematycznych grafik i fotografii. My także jesteśmy Alfistami i rozumiemy potrzebę doznawania kolejnych miłych wrażeń. Jestem przekonany, że osiągnęliśmy zamierzony cel: pod znanym, tradycyjnym adresem oferujemy najnowszą gamę Alfę Romeo w praktycznie nowym salonie.

Wygląd poznańskiego pokazujemy na zdjęciach. I choć nie zastąpią one prawdziwego spaceru w nowym otoczeniu samochodów marki Alfa Romeo, zachęcamy Czytelników „Il Quadrifoglio” do podążenia za nami. Z zewnątrz salon POL-CAR wita olbrzymimi przeszklonymi powierzchniami, oprawionymi delikatnymi satynowo-srebrnymi ramami. Są one zwieńczone fryzem w tym samym kolorze, ozdobionym logotypami marki Alfa Romeo. Umieszczone pomiędzy dwoma pylonami samoczynnie rozsuwane, dwuskrzydłowe drzwi zapraszają do wejścia. Atmosfera we wnętrzu, ciepła, podkreślona przez nowego rodzaju oświetlenie eksponujące błyszczące auta, zachęca do ich obejrzenia. Pieczołowita dbałość o najdrobniejsze szczegóły wyposażenia sprzyja spokojnemu zakupowi samochodu. Wszystko – od kolorów wnętrza do mebli – jest doskonale skomponowane i wykonane. Rzutem oka możemy ogarnąć od razu cały salon. Na wprost wejścia, w stosownej od niego odległości, znajduje się starannie zaaranżowany punkt informacyjny, widoczny z każdego miejsca. Tam są do dyspozycji witający nas opiekunowie – prezenyerzy, gotowi odpowiedzieć na każde pytanie. A najnowsza Alfa 159 sama zdaje się zapraszać na specjalny podest, w który wkomponowano wygodną kanapę zachęcającą do spokojnej wymiany opinii lub rozmowy z doradcą. Podobnie zaaranżowanych miejsc jest jeszcze kilka. Każde z nich pozwala na swobodę, a jednocześnie dyskretną potrzebą do refleksji nad wyborem Alfę Romeo, bo w salonie jest ich cała gama, idealnie współgrających z nowym otoczeniem.

Poznański POL-CAR, zmieniając całkowicie swój wystrój, dołączył do salonów Alfę Romeo urządzonych według nowego standardu marki. Po raz pierwszy obejrzeni go goście zaproszeni na specjalne spotkanie poświęcone prezentacji nowej Alfę 159. Wizyta była więc dla nich podwójnie atrakcyjna – mogli podziwiać nowe auto i nowe otoczenie podkreślające urodę oraz ekskluzywny charakter samochodu. Zmiany w wystroju salonu są zbieżne z nowymi trendami rynkowymi kształtowanymi przez oczekiwania klientów, by rozwój techniczny samochodów, rozszerzanie zakresu oferowanych usług i podwyższanie jakości obsługi odbywały się w odpowiednim, wyjątkowym klimacie. Toteż w polskich salonach Alfę Romeo, a jest ich kilkanaście, sukcesywnie zmienia się wszystko. Wkraczające na rynek kolejne modele samochodów Alfa Romeo, wnoszące nową stylistykę nadwozi i jakość, wymagają, tak jak drogocenne kamienie, stosownej oprawy. Dlatego zadbane, aby wnętrza, w których są prezentowane, nabrały oczekiwanego przez miłośników tej marki charakteru. Nie zapomniano także o przybliżeniu oferty butikowej, tak cenionej przez właścicieli Alfę pragnących podkreślać elegancją, firmowymi drobiazgami przynależność do rodziny Alfistów. Tu mogą kupić lub zamówić także dodatkowe akcesoria, by nadać swojej Alfie indywidualny charakter. Naprawdę warto dokonać „wizji lokalnej”, choćby po to, aby się przekonać, że salony Alfę Romeo mają swój niepowtarzalny klimat.

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 Łęczycka 6
tel. 0-52 3601452, 3601400
sprzedawca certyfikowany:
Roman Kucharski

MAŁOPOLSKIE

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

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

MAZOWIECKIE

BOŁTOWICZ
Warszawa 02-786 Rosoła 55
tel. 0-22 6492605, 6493050
sprzedawca certyfikowany:
Janusz Sasim

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

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

PHUP AUTOSERVIS
Miława 06-500 Płocka 91
tel. 0-23 6544213, 6548006
sprzedawca certyfikowany:
Michał Radzki

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
Słupsk 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:
Zbigniew Zdrowak

GANINEX
Adam Gazda
Katowice 40-203 Roździeńskiego 170
tel. 0-32 2036600, 2101000
sprzedawca certyfikowany:
Magdalena Pianowska, Jerzy Polok

ZUH EUROMOT
Żory 44-240 Kościuszki 79
tel. 0-32 4341579, 4347031
sprzedawca certyfikowany:
Arkadiusz Schmidt

WIELKOPOLSKIE

PM POL-CAR
Poznań 61-057 Gorzysława 9
tel. 0-61 8732110, 8732147
sprzedawca certyfikowany:
Grzegorz Dykczak, Mariusz Matyjaszek

KLUBY ALFA ROMEO W POLSCE I WE WŁOSZECH

POLSKA

MIA GIULIA ALFA ROMEO KLUB
WROCŁAW
ul. Karkonoska 45, 53-015 Wrocław
Tel. 48-71-339 93 33

TI AMO ALFA CLUB
ul. Puszkina 50, 92-516 Łódź
Tel. 48-42-649 22 23

CLUB ALFA ROMEO POLONIA
ul. Gorzysława 9, 61-057 Poznań
Tel. 48-061-873 11 33

WŁOCHY

REGISTRO ITALIANO
ALFA ROMEO (RIAR)
presso Alfa Romeo
Centro Direz.le - 20020 Arese (MI)

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

AMICI DELL'ALFA ROMEO
„CARLO CHITI”
Via Lucio Cornelio Silla 156/d
20153 Milano - Tel. 02/3580090
DUETTO CLUB ITALIA
V.le Edoardo Jenner 136 - 00151
Roma tel. 06-53270512
fax 06-53277623
internet: www.duettoclub.it
e-mail: duetto@duettoclub.it

AlfaSPECIAL ITALIA A.S.
HISTORIC OWNERS TEAM
Via Elvira Miniscalchi 31 - 37139 Verona
Tel. 0337/481525-5582935,
Fax 045/8548049-8520906
Tel/Fax Sez.-Lombardia 02/2440071

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

CLUB ALFA ROMEO SPIDER (CARS)
Via Concia 2A - 18100 Novara
Tel. 0321-692501

REGISTRO INTERNAZIONALE
TOURING SUPERLEGGERA
Via Milano, 130
21042 Caronno Pertusella (VA)
Tel. 02/9650767

ALESSANDRIA ALFA ROMEO CLUB
Via Vincenzo Capriolo 10
15100 Alessandria - Tel. 0131/218679

CLUB ALFA ROMEO
AUTO STORICHE GROSSETO
Via Canada 38 - 58100 Grosseto
Tel. 0564-454017

ALBACAR CLUB ALFA ROMEO
MONTICHIARI
Via O. Romero 43
25018 Montichiari (BS)
Tel. 030-9961399

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

CLUB ALFA ROMEO STORICHE
Tel. 0368/3531971
CLUB ALFETTA GTV E ALFA 75
Via Lago di Albano 26
06034 Foligno (PG) - Tel. 0742-320642

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

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

ALFA ROMEO RACING CLUB
BITONTO
Via Giuseppe Laudisi 10
70032 Bitonto (BA) - Tel. 080-9511129

CLUB ALFA ROMEO GT BERTONE
Viale delle Terme 19
98050 Terme Vigliatore (ME)
Tel. 090-9781750

REGISTRO ALFA 90°
Via Postale 150
44033 Berra (FE)

ALFA 6-REGISTRO
INTERNAZIONALE PROGETTO 119
Via V.Monti 51 - 20123 Milano
Fax 02/48196299

ALFA CHALLENGE TEAM-VERONA
SEDE CENTRALE
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

CENNIK SAMOCHODÓW ALFA ROMEO

WAŻNY DO DNIA 31.03.2006 DLA SAMOCHODÓW WYPRODUKOWANYCH W 2006 ROKU.

GENA BRUTTO

ALFA 147						
	1.6 TS	16V	105 KM	IMPRESSION	3-DRZWIOWA	59 900,-
	1.6 TS	16V	120 KM	IMPRESSION	3-DRZWIOWA	62 900,-
	1.9 JTD	8V	120 KM	IMPRESSION	3-DRZWIOWA	69 900,-
	1.6 TS	16V	120 KM	PROGRESSION	3-DRZWIOWA	72 900,-
	1.9 JTD	8V	120 KM	PROGRESSION	3-DRZWIOWA	79 900,-
	1.9 JTD	16V	150 KM	PROGRESSION	3-DRZWIOWA	85 900,-
	1.6 TS	16V	120 KM	DISTINCTIVE	3-DRZWIOWA	77 500,-
	2.0 TS	16V	150 KM	DISTINCTIVE	3-DRZWIOWA	83 500,-
	1.9 JTD	16V	150 KM	DISTINCTIVE	3-DRZWIOWA	90 500,-
	2.0 TS SELESPEED	16V	150 KM	DISTINCTIVE	3-DRZWIOWA	97 500,-

	1.6 TS	16V	105 KM	IMPRESSION	5-DRZWIOWA	61 900,-
	1.6 TS	16V	120 KM	IMPRESSION	5-DRZWIOWA	64 900,-
	1.9 JTD	8V	120 KM	IMPRESSION	5-DRZWIOWA	71 900,-
	1.6 TS	16V	120 KM	PROGRESSION	5-DRZWIOWA	74 900,-
	1.9 JTD	8V	120 KM	PROGRESSION	5-DRZWIOWA	81 900,-
	1.9 JTD	16V	150 KM	PROGRESSION	5-DRZWIOWA	87 900,-
	1.6 TS	16V	120 KM	DISTINCTIVE	5-DRZWIOWA	79 500,-
	2.0 TS	16V	150 KM	DISTINCTIVE	5-DRZWIOWA	85 500,-
	1.9 JTD	16V	150 KM	DISTINCTIVE	5-DRZWIOWA	92 500,-
	2.0 TS SELESPEED	16V	150 KM	DISTINCTIVE	5-DRZWIOWA	99 500,-

ALFA 159						
	1.8 MPI	16V	140 KM	IMPRESSION	4-DRZWIOWA	89 500,-
	1.9 JTS	16V	160 KM	IMPRESSION	4-DRZWIOWA	92 500,-
	1.9 JTDM	16V	150 KM	IMPRESSION	4-DRZWIOWA	98 900,-
	1.9 JTS	16V	160 KM	PROGRESSION	4-DRZWIOWA	110 500,-
	1.9 JTDM	16V	150 KM	PROGRESSION	4-DRZWIOWA	116 900,-
	2.2 JTS	16V	185 KM	PROGRESSION	4-DRZWIOWA	129 000,-
	2.4 JTDM	20V	200 KM	PROGRESSION	4-DRZWIOWA	156 000,-
	1.9 JTDM	16V	150 KM	DISTINCTIVE	4-DRZWIOWA	125 400,-
	2.2 JTS	16V	185 KM	DISTINCTIVE	4-DRZWIOWA	137 500,-
	2.4 JTDM	20V	200 KM	DISTINCTIVE	4-DRZWIOWA	164 500,-

ALFA CROSSWAGON Q4						
	1.9 JTD	16V	150 KM	PROGRESSION	5-DRZWIOWA	117 000,-
	1.9 JTD	16V	150 KM	DISTINCTIVE	5-DRZWIOWA	127 000,-

ALFA 156 SPORTWAGON						
	1.6 TS	16V	120 KM	PROGRESSION	5-DRZWIOWA	86 500,-
	1.9 JTD	16V	150 KM	PROGRESSION	5-DRZWIOWA	94 500,-

ALFA BRERA						
	2.2 JTS	16V	185 KM		2-DRZWIOWA	139 000,-
	2.2 JTS	16V	185 KM	SKY VIEW	2-DRZWIOWA	146 000,-
	3.2 JTS V6 Q4	24V	260 KM	SKY VIEW	2-DRZWIOWA	182 000,-

ALFA GT						
	1.8 TS	16V	140 KM	IMPRESSION	2-DRZWIOWA	99 000,-
	1.9 JTD	16V	150 KM	IMPRESSION	2-DRZWIOWA	109 000,-
	1.9 JTD	16V	150 KM	PROGRESSION	2-DRZWIOWA	115 000,-
	2.0 JTS	16V	165 KM	PROGRESSION	2-DRZWIOWA	121 000,-
	2.0 JTS SELESPEED	16V	165 KM	DISTINCTIVE	2-DRZWIOWA	132 000,-
	3.2 V6	24V	240 KM	DISTINCTIVE	2-DRZWIOWA	150 000,-

ALFA 166						
	2.4 JTD	20V	180 KM	PROGRESSION	4-DRZWIOWA	177 800,-
	3.2 V6	24V	240 KM	PROGRESSION	4-DRZWIOWA	191 000,-
	2.4 JTD	20V	180 KM	DISTINCTIVE	4-DRZWIOWA	184 800,-
	3.2 V6	24V	240 KM	DISTINCTIVE	4-DRZWIOWA	198 000,-
	3.2 V6	24V	240 KM	LUXURY	4-DRZWIOWA	201 000,-

Powyższe ceny dotyczą modeli z wyposażeniem standardowym i są cenami maksymalnymi w sieci sprzedaży Alfa Romeo.
Przy zakupie samochodów z dodatkowym wyposażeniem obowiązują dopłaty zgodnie z cennikiem opcji.
Fiat Auto Poland zastrzega sobie prawo zmiany cen.