



Numer 20 • Rok 6 • Kwiecień 2007 • Kwartalnik

ALFA SPIDER Z TURBODIESLEM

TAJEMNICZY TORSSEN

NA GRZBIETACH FAL





Szanowni Państwo

Samochód sportowy ze składanym dachem napędzany silnikiem diesla – kiedyś taki pomysł uznano by za herezję. Na przełamanie tego tabu odważyła się Alfa Romeo, instalując w modelu Spider 2.4 JTDM potężny, 5-cylindrowy, 20-zaworowy silnik o olbrzymiej mocy 200 KM. Wyposażone w niego auto, pokazane na salonie w Genewie, ma wszystkie sportowe walory – osiąga prędkość przekraczającą 228 km/h i przyspiesza od 0 do 100 km/h w zaledwie 8,4

sekundy. Siłą marki Alfa Romeo, oprócz pięknych, włoskich linii samochodów są bowiem zastosowane w nich rozwiązania techniczne: znakomite silniki wysokoprężne, zrobotyzowane skrzynie biegów czy mechaniczne blokady dyferencjału typu Torsen, dzięki którym prowadzenie aut staje się łatwiejsze i bezpieczniejsze, a jednocześnie zapewnia kierowcom sportowe doznania. Sportowy duch Alfę wyraża się zresztą nie tylko w jej samochodach. Współpracuje ona ze słynną wyścigową firmą motocyklową Ducati, sponsoruje sport żeglarski – również w Polsce, patronując Maciejowi Grabowskiemu, wicemistrzowi

Europy w klasie Laser, który zamierza w przyszłym roku walczyć o medal podczas olimpiady w Pekinie. Marka Alfa Romeo symbolizuje piękno, styl i pełnię życia. Nieprzypadkowo współpracuje z twórcami i stylistami, patronuje pokazom mody, a w Polsce tradycyjnie już fundowała nagrodę – Alfę 159 – w plebiscycie „VIVA Najpiękniejszy”. Pełnia życia – to również kuchnia, oczywiście włoska, którą reprezentuje znakomity kucharz i alfista Giancarlo Russo. Dla polskich alfistów przekazał on specjalny przepis na potrawę – oczywiście w kolorze „Rosso Alfa”. Życzę więc miłej lektury i smacznego.

*Redaktor Naczelny
Sylwester Baczkowski*

nr 20, rok 6
kwiecień 2007

il Quadrifoglio

Redaktor Naczelny
Sylwester Baczkowski

Konsultacja Fiat Auto Poland
Rafał Grzanecki

Zespół redakcyjny
Anna Borsukiewicz
Filippo Gallino
Aldona Górna
Jerzy Kozierkiewicz
Mirosława Malich

Konsultacja redakcyjna
Francesco Novo
Satiz srl Turyn

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

Studio DTP
Satiz Poland

Reklama
Biuro Reklamy – Prasa Korporacyjna
Wydawnictwo MURATOR Sp. z o.o.
tel. 022 59 05 023, 022 59 05 024
faks 022 59 05 367
e-mail: reklama@murator.com.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 ??kwietnia 2007 r.



MOTORSHOW STRONA 6

4 WYDARZENIA

6 MOTORSHOW
Wyjątkowość marki
Najnowsze modele Alfę Romeo
na 77. Międzynarodowym Salonie
Samochodowym w Genewie.

14 TECHNIKA
Tajemniczy Torsen
Techniczne tajniki mechanizmu różnicowego
zastosowanego w wersjach Q4 i Q2
samochodów Alfa Romeo.

18 ROZMOWA
Kuchnia pełna namietności
Giancarlo Russo – właściciel warszawskiej restauracji
„Gancarlo” opowiada o tajnikach swojej kuchni,
miłości do Polki i włoskich samochodów.

24 WYDARZENIA
Piękni, piękniejsi, najpiękniejsi
Joanna Brodzik i Maciej Zakościelny laureatami
plebiscytu dwutygodnika „Viva!”, Alfa 159 nagrodą
dla czytelniczki.

26 NA TORZE
Na torach wyścigów motocyklowych
Alfa Romeo współpracuje z Ducati Corse podczas
zawodów SBK Superbike World Championship.

28 PREZENTACJA
Wyzwanie oceanu
Roberto Aversano na katamaranie
One Shot Alfa Spider chce ustanowić rekord
w przepłynięciu Atlantyku.

30 SPORT
Na grzbietach fal
Wodne skutery, jachty, barki... Spokojne żeglowanie
i ekstremalne wyczyny. Sposobów na wypoczynek
nad wodą i w wodzie jest mnóstwo.

38 AKCESORIA
Akcesoria do Alfę 159 i 159 Sportwagon
Dodatki opracowane specjalnie do Alfę 159 i 159
Sportwagon wzbogacają auta i uprzyjemniają
podróżowanie oraz sportową jazdę.

42 SZKOŁA JAZDY
Dyplom z bezpieczeństwa
Il Quadrifoglio towarzyszy uczestnikom kursów
pomagających alfistom w lepszym panowaniu
nad ich pojazdami.

46 HISTORIA
Gdy o marketing dba historia
Piękne, zabytkowe Alfę pomagają w promowaniu
najnowszych modeli marki.

48 DEALERZY I KLUBY



PIERWSZY SALON W ROSJI

Alfa Romeo otworzyła w Rosji swój pierwszy salon samochodowy, inaugurując w ten sposób swą strategię rozwoju marki na tamtejszym rynku. W tym roku na terenie Federacji Rosyjskiej ma powstać siedem kolejnych punktów dealerskich, przede wszystkim w Moskwie, Sankt Petersburgu oraz Jekaterynburgu. Powinny one sprzedać do końca roku ponad 2000 samochodów Alfa Romeo.

Ceremonię otwarcia salonu w Moskwie uświetnili swą obecnością Antonio Baravalle, odpowiedzialny za markę Alfa Romeo i Michaił Bachtiarow, prezes spółki Major Automobile Holding. Firma ta, jak stwierdził Antonio Baravalle, ma ogromne doświadczenie w zakresie wspierania sprzedaży i posprzedaży w segmencie produktów luksusowych i dysponuje rozbudowaną siecią lojalnych klientów. Dlatego właśnie wybrano ją jako partnera przy wprowadzaniu marki Alfa Romeo na rosyjskim rynku.

NAGRODA DLA 8C COMPETIZIONE

Podczas ceremonii zamknięcia 22. Festival Automobile International w Paryżu Alfa Romeo 8C Competizione otrzymała koronę „najpiękniejszego supersamochodu roku”. Tytuł ten przyznało jury złożone z wybitnych osobistości ze świata francuskiej kultury i sportu, wśród których znalazł się m.in. wielokrotny mistrz świata Formuły 1 Alain Prost.

Przewodniczący festiwalu Rémi Depoix składał gratulacje przedstawicielom marki Alfa Romeo już po raz drugi z rzędu (rok wcześniej nagrodzona została Brera). W walce o prestiżowe trofeum 8C Competizione zostawiła za sobą tak renomowanych konkurentów jak Lamborghini Murcielago LP640, Audi R8 i Porsche 911 turbo.

Nagroda ta jest kolejnym wyrazem uznania za zaangażowanie marki w realizację samochodów marzeń, wśród których Alfa 8C Competizione zdążyła już sobie zapewnić mocną pozycję.



BRERA W JAPONII „EUROPEAN CAR OF THE YEAR 2007”

Za elegancję, stosunek możliwości technicznych do ceny oraz jakość wykończenia wnętrza Alfa Brera otrzymała w Japonii prestiżowy tytuł „European Car of The Year 2007”. Przyznało go jury JAHFA (Japan Automotive Hall of Fame) składające się z 21 członków, reprezentujących środowiska akademickie, kulturalne, przemysłowe, świat polityki oraz środowisko dziennikarzy japońskich. W uzasadnieniu werdyktu podkreślono, że Brera stanowi jedyne w swoim rodzaju, połączenie takich cech jak sportowy charakter i włoska elegancja, jest solidnym samochodem o wielkiej mocy, a przy jego wykończeniu wykorzystano innowacyjne rozwiązania i zastosowano wyszukane materiały.

JAHFA powstała w 2000 roku. Jest organizacją non profit stawiającą sobie za cel rozwój japońskiego przemysłu motoryzacyjnego oraz jego wspieranie.



SPAGHETTI PARTY ALFISTÓW

Zapraszam wszystkich na popołudnie w czwartkową sobotę – mówi Giancarlo Russo, właściciel włoskiej restauracji Giancarlo w Warszawie i zaprzyjęli alfista.

– Niech przyjadą swymi Alfami, wezmą ze sobą jakieś firmowe gadżety. Spotkamy się przed moją restauracją przy ul. Rzymowskiego 34. Na parkingu zostanie roztawiony namiot, ja i moi kucharze będziemy gotować włoskie potrawy.

Będzie to pierwsze „Spaghetti party” zorganizowane dla alfistów, ale Giancarlo liczy, że stanie się corocznym zwyczajem. Dokładne informacje o imprezie będą umieszczone na internetowej stronie Alfę Romeo www.alfaromeo.pl. Wywiad z Giancarlo Russo zamieszczamy na str. 18.



GIULIETTA T. I. W RAJDZIE „PEKIN – PARYŻ 2007”.

Z okazji stulecia legendarnego rajdu „Pekin – Paryż”, 27 maja rusza rajd samochodowy Pekin – Paryż 2007”. Uczestniczące w nim samochody pokonają trasę długości około 16 000 km, wiodącą przez Chiny, Mongolię, Syberię, Rosję, Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Niemcy i Francję. Rajd zakończy się 30 czerwca w Paryżu. Wśród 120 załóg biorących udział w rajdzie będą również Roberto Chiodi i Mariarita Degli Espositi jadący Alfą Romeo Giulietta TI z 1957 roku, która za oficjalnym przyzwoleniem „Automobilismo Storico Alfa Romeo” została przygotowana przez Stajnię z Portello.

Giulietta TI, produkowana w latach 1957-1964, należy do legendarnych modeli Alfę Romeo. Auto startujące w rajdzie, podobnie jak innych jego uczestników, będzie można zobaczyć w Polsce 26 czerwca, w Gdańsku.



Giulietta TI podczas rajdu w Lyon Charbonnières (1965 r.)



NATURALNIE, ŻE... ALFA

Informacje o Alfie Romeo i jej samochodach zamieszcza Magazyn ludzi zdrowo myślących „Naturalnie”.

Jak piszą jego redaktorzy, „Alfa to przecież piękno, które zachwyca”, a ideą pisma jest popularyzowanie dobrego, wysmakowanego stylu. Pismo, ukazujące się w internecie (www.naturalnie.com.pl), zawiera specjalny link „Alfa Romeo poleca”.

W aktualnym numerze „Naturalnie” umieszczono informację o Alfie Spider i jej słynnych poprzedniczkach – kabrioletach Giulietta Spider czy Ducato.

Magazyn jest skierowany przede wszystkim do lekarzy, prawników, psychologów, a także znanych postaci życia publicznego. W tych środowiskach jest wielu posiadaczy Alfę Romeo. Należą do nich również członkowie zespołu redakcyjnego „Naturalnie”.

ALFA ROMEO NA 77. MIĘDZYNARODOWYM SALONIE W GENEWIE

WYJĄTKOWOŚĆ MARKI

Nowoczesna forma ekspozycji, zbudowanej z aluminium i szkła według kanonów włoskiej architektury racjonalistycznej, była znakomitym tłem dla samochodów Alfa Romeo zaprezentowanych na 77. Międzynarodowym Salonie w Genewie.

Proste bryły geometryczne stoiska podkreślały wyrafinowane linie samochodów będących kwintesencją sportowego ducha i elegancji, tak charakterystycznych dla marki Alfa Romeo. Dominujące kolory czerwieni i czerni uwydatniały jej podwójną naturę – zamięszenie do pięknych form oraz nowoczesnych technologii.

W Genewie publiczność tłumnie odwiedzająca stoisko Alfę Romeo mogła podziwiać awangardową czarną Alfę 8C Competizione, Alfę 147 Collezione z nadwoziem w kolorze Bianco Conchiglia i Alfę GT Q2 „ubraną” w trójwarstwowy lakier Rosso 8C. Ten sam odcień wyróżniał modele 159 TI i 159 Sportwagon TI oraz Brę 2.2 Selespeed z kołami o 19-calowych obręczach z lekkiego, specjalnie barwionego stopu. Równie pięknie prezentowała się biała Alfa Spider 2.4 JTD z szprychowymi kołami i wnętrzem w skórze „pieno fiore” z wstawkami z ręcznie szczotkowanego aluminium na desce rozdzielczej, panelach i kierownicy. Zgodnie z tradycją, Alfa Romeo wystąpiła w Genewie ze światowymi premierami swych aut. Przedstawiła też nowe rozwiązania technologiczne zastosowane w samochodach już produkowanych i programy skierowane do klientów pragnących stać się posiadaczami specjalnych, ekskluzywnych wersji pojazdów, podkreślając wyjątkowość marki Alfa Romeo na światowym rynku samochodowym.



ŚWIATOWE PRAPREMIERY — TRIUMF INŻYNIERÓW

Tym razem bohaterami premierowych pokazów nie byli wielcy projektanci nadwozi, kształtujący wizerunki nowych samochodów, lecz twórcy rozwiązań technologicznych. Skromniejsi od znanych designerów, rzadko występujący w światłach salonowych reflektorów, ale to przecież im zawdzięczamy sportowe osiągi, precyzję prowadzenia i inne zalety wyróżniające samochody marki Alfa Romeo wśród setek pojazdów. To oni po raz pierwszy, co jeszcze do niedawna byłoby uważane za herezję w tego typu samochodach, wyposażyli auto typu spider w silnik diesla. Autem tym, którego światowa prapremiera odbyła się właśnie w Genewie, jest Alfa Spider 2.4 JTD^M. Model, który już przed rokiem, w momencie debiutu na Salonie w Genewie, zdobył prestiżowy tytuł „Cabrio of the Year 2006” rozszerzył teraz swoją gamę o wersję wysokoprężną. Alfa Spider 2.4 JTD^M otrzymała potężny, 5-cylindrowy, 20-zaworowy silnik o olbrzymiej mocy 200 KM przy 4000 obr./min. połączony z 6-biegową skrzynią o sportowym ustawieniu. Dzięki temu Alfa Spider może osiągnąć prędkość maksymalną przekraczającą 228 km/h

(z taką prędkością auto jechało na torze) i przyspiesza od 0 do 100 km/h w zaledwie 8,4 sekundy. Przy tym jest autem bardzo oszczędnym: w cyklu miejskim samochód spala 9,2 litra oleju napędowego na 100 km, w cyklu pozamiejskim 5,4 litra, a w cyklu mieszanym około 6,8 litra. Warto przy tym dodać, że jednostka napędowa w Alfie Spider jest zgodna z normą czystości spalin Euro 4 i ma w standardzie filtr cząstek stałych (DPF), który eliminuje drobne zanieczyszczenia, spełniając już teraz wymogi przyszłej normy Euro 5. System nie wymaga obsługi przez cały okres eksploatacji (system „for life”) oraz stosowania dodatków regeneracyjnych. Alfa Spider 2.4 JTD^M po premierze w Genewie trafia już do klientów. Sprzedawana jest we Włoszech i w Niemczech, a następnie znajdzie się na rynkach w innych krajach. Druga światowa prapremiera to Alfa Brera z nową zrobotyzowaną skrzynią biegów Selespeed, będącą technologiczną ewolucją skrzyni Selespeed już obecnej w innych modelach Alfa Romeo. Urządzenie to, za pomocą zrobotyzowanego systemu elektrohydraulicznego, umożliwia zmianę biegów w sposób manualny sekwencyjny lub automatyczny.

Pozwala to na pełną swobodę wyboru sposobu prowadzenia samochodu. Manualne sekwencyjne przejście na wyższe biegi następuje poprzez przesunięcie dźwigni w stronę przeciwną do kierunku jazdy i odwrotnie przy redukcji biegów. W trybie automatycznym skrzynia wybiera automatycznie najlepsze przełożenie, co korzystnie wpływa na stałą koncentrację uwagi na drodze, bezpieczną i kontrolowaną, a także komfortową i wygodną jazdę. Biegi można też zmieniać za pomocą „dźwigienek” umieszczonych pod kierownicą. Korzystając z obu trybów zmiany biegów, można dodatkowo włączyć przycisk Sport. Przy manualnym sterowaniu pozwala on zredukować o 20% czas zmiany biegu, a przy automatycznym powoduje przesunięcie punktów zmiany biegów na wyższe obroty silnika. Nową skrzynię Selespeed Alfa Romeo wprowadziła zarówno do modelu Brera jak i Spider, napędzanych silnikami 2.2 JTS o mocy 185 KM. Na genewskiej wystawie zaprezentowano też nową automatyczną 6-biegową skrzynię zamontowaną w Alfie Spider z 24-zaworowym silnikiem 3.2 V6 JTS o mocy 260 KM.

Q2 DLA ALFY 147 I ALFY GT

W atmosferę stylu i technologii Alfę Romeo wpisują się również modele 147 oraz GT z samoblokującym mechanizmem różnicowym przednim typu Torsen o nazwie Q2. Wykorzystuje on wszystkie mocne punkty przedniego napędu, zwiększając przyjemność jazdy i panowanie nad samochodem oraz zapewniając zalety typowe dla napędu integralnego. Podczas jazdy sportowej lub po mokrej, ośnieżonej lub błotnistej drodze zapewnia auto większą stabilność i, przenosząc moment napędowy na koło, które może wykorzystać lepszą przyczepność, umożliwia bezpieczniejszą i bardziej komfortową jazdę na trasach o zmiennych warunkach nawierzchni drogi, zwłaszcza ruszanie pod górę lub pokonywanie zakrętów. System Q2 jest połączony wyłącznie z silnikiem JTD^M o mocy 150 KM w modelach Alfa GT i Alfa 147. W przyszłości zostanie rozszerzony na inne samochody z gamy Alfę Romeo, napędzane silnikami 1.9 JTD^M. Prezentowane w Genewie Alfę z systemem Q2 odznaczały się nie tylko pięknym wyglądem. Alfa 147 w kolorze Rosso 8 C wyróżnia



się na zewnątrz satynowanymi nakładkami reflektorów, osłoną chłodnicy i obudową lusterek, tylnym spojlerem, chromowaną końcówką rury wydechowej, obniżonym zawieszeniem i specjalnymi 17-calowymi obręczami kół. Wnętrze o sportowym charakterze (m. in. zespół wskaźników o białym tle i czerwonej skali, kierownica i fotele ze skóry z czerwonymi szwami, konsola w kolorze antracytu) wyposażono w cruise control, komputer pokładowy, automatyczną dwustrefową klimatyzację, VDC i 6 poduszek powietrznych, a także nawigację satelitarną i sprzęt audio Bose® z subwooferem.

Alfa GT Distinctive, również czerwona, miała szprychowe koła, a wewnątrz charakterystyczną dla odmiany z systemem Q2 tapicerkę z czarnej skóry z czerwonymi szwami, takie same w fasonie dywaniki, osłonę dźwigni zmiany biegów i hamulca ręcznego. Jej bogate wyposażenie, łącznie z reflektorami ksenonowymi, zmieniarką CD, odtwarzaczem CD audio i plików MP3 oraz radionawigatorem map z telefonem pozwalało poznać możliwości, jakie zapewnia klientom ten model.

Alfę 147 i Alfę GT zaprezentowano w Genewie również w innych ekskluzywnych wersjach. Super sportowy, a jednocześnie komfortowy charakter modelu GT Black Line, wyposażonego w silnik 2.0 JTS 165 KM współpracujący ze skrzynią Selespeed, podkreślają czarne nadwozie, oryginalne, 18-calowe koła i skórzana, czarno-czerwona tapicerka. Pięciodrzwiowa Alfa 147 w wersji Collezione z nadwoziem „bianco conchiglia” połączonym z eleganckim wnętrzem ze skóry w kolorach czarnym i kremowym, wyposażona w 2-litrowy silnik benzynowy, prezentowała najbardziej wyrafinowane urządzenia na polu bezpieczeństwa: od VDC po ASR, ABS z EBD i sześć poduszek powietrznych.



Nowości w modelu 159

Alfy 159 i 159 Sportwagon pojawiły się w Genewie w nowej sportowej wersji TI (Turismo Internazionale – skrót, którym w latach siedemdziesiątych XX wieku oznaczano samochody o najbogatszym wyposażeniu i „usportowionym” charakterze).

Otrzymały nadwozia pokryte trójwarstwowym lakierem

Rosso 8C, obniżone zawieszenie, ekskluzywnie 19-calowe obręcze kół z lekkiego stopu, duże hamulce z zaciskami w czerwonym kolorze, nakładki błotników, sportowy zestaw wskaźników i wnętrza z czarnej skóry. Na szwajcarskim wybiegu modele Sportwagon prezentowały się z silnikami 2.4 JTD^M o mocy 200 KM i debiutującą w Genewie jednostką 2.4 JTD^M o mocy 210 KM z systemem Q4. Natomiast sedany 159 były wyposażone w jednostkę napędową 3.2 V6 Q4 o mocy 260 KM i w jej odmianę współpracującą z 6-biegową skrzynią „Q-Tronic”. Zapewniają one dynamiczne zachowanie samochodów, pozwalające na sportowe wrażenia podczas codziennej jazdy.

W „il Quadrifoglio” pisaliśmy już o systemie Q4 zapewniającym napęd na 4 koła. Przypomnijmy więc tylko, że jego „sercem” jest centralny samoblokujący mechanizm różnicowy Torsen C, który steruje momentem napędowym, przekazując 57% na tylne koła i 43% na przednie. System zapewnia również optymalny napęd w każdych warunkach przyczepności dzięki automatycznej kontroli jakiegokolwiek poślizgu. Umożliwia to sportowe osiągi, zapewniając jednocześnie maksymalny poziom bezpieczeństwa aktywnego.



Program Personalizacji

To też premiera na salonie w Genewie – tyle, że nie konkretnych modeli Alfę, lecz tak nazwanej oferty dla klientów, dzięki której będą mogli stać się posiadaczami samochodów jeszcze bardziej wyrafinowanych i ekskluzywnych. Alfa Romeo wprowadzie zapewniała i dotychczas bogaty wybór wersji nadwozi, silników, wyposażenia i akcesoriów, ale Program Personalizacji pozwoli jeszcze bardziej rozwinąć tę ofertę. Program personalizacji Alfę Romeo zostanie wprowadzony w życie w najbliższych miesiącach, rozszerzając się o nowe elementy i obejmując całą gamę samochodów tej marki. Przybiera on formę trzech obszarów tematycznych.

Pierwszy nosi nazwę „**Vintage**” i interpretuje tradycję Alfę Romeo poprzez elegancję i nowoczesność: ekskluzywne kolory nadwozi, chromatyczne ozdoby wnętrz samochodów, wykończenia tapicerskie dobrane z troską i precyzją typową dla rzemieślniczych laboratoriów.

„**Collezione**” – drugi obszar tematyczny proponuje klientom eksplorowanie świata mody i elegancji. Wnętrza samochodów zostały pomyślane tak, by stworzyć wrażenie dobrobytu i piękna. Osiągnięto to poprzez wyrafinowany dobór materiałów: miękkiej i pachnącej skóry pokrywającej fotele, deskę rozdzielczą, panele drzwi ze szwami, które wydobywają eleganckie formy tapicerki, dzięki oryginalnym metalowym wstawkom i innym elementom wykończenia. Na zewnątrz zastosowano wielowarstwowe lakiery dodające szyku nadwoziom i podkreślające ich linie, a także błyszczące obręcze kół z lekkich stopów.

Program Personalizacji zamyka trzeci obszar o nazwie „**TI**” (Turismo Internazionale), nawiązujący do tradycji marki Alfa Romeo, w której tak wielką rolę odgrywały sporty samochodowe. Ten obszar tematyczny usatysfakcjonuje klientów szczególnie wymagających pod względem osiągnięć, zachowania dynamicznego i sportowej osobowości aut Alfa Romeo. Oprócz komponentów mechanicznych, takich jak obniżone zawieszenie, wzmocniony układ hamulcowy, obręcze kół i opony o wysokich osiągnięciach, będą mogli wybrać konfigurację nadwozia o wysokim współczynniku aerodynamicznym. W przyszłości zaś katalog tych elementów powiększy się o kolejne podzespoły powiększające osiągi wymarzonych aut.

ALFA 8C COMPETIZIONE

Niewątpliwa gwiazda genewskiego pokazu, czarna Alfa 8C Competizione, gromadziła wokół siebie prawdziwe tłumy.

Przyciągały je nie tylko uroda tego 2-osobowego kabrioletu i jego rozwiązania techniczne, lecz również aura wyjątkowości.

To przecież samochód dla wybranych, przeznaczony dla zaledwie 500 starannie wyselekcjonowanych właścicieli. Zamówienia na ten super car wyczerpały się jeszcze zanim zakończył się proces produkcji tej limitowanej serii.

Ten zaprojektowany przez Alfę Romeo samochód wywodzi się od auta studyjnego, które wzbudziło podziw na Salonie we Frankfurcie w 2003 roku. Powstało dzięki współpracy techniczno-przemysłowej Alfę Romeo i Maserati. Jego nazwa sięga korzeniami do sportowej tradycji Alfę. Skrót 8C w latach trzydziestych i czterdziestych XX w. wyróżniał bowiem samochody wyścigowe i osobowe, wyposażone w mocny 8-cylindrowy silnik, stworzony przez słynnego projektanta Vittorio Jano. Natomiast termin „Competizione” jest hołdem dla „6C 2500 competizione”, sportowego coupé, który poprowadziła w 1950 roku para Fangio-Zanardi w słynnym wyścigu Tysiąca Mil.

Opływowa linia nadwozia Alfę 8C Competizione, dzieło Centro Stile Alfa Romeo, to efekt zarówno obliczeń komputerowych jak i prób w tunelu oraz testów praktycznych. Pozwoliły one zoptymalizować kształt wszystkich powierzchni, łącznie z profilami słupków i szyb, a także pozycją lusterek wstecznych. Powierzchnie samochodu są starannie wymodelowane. Jego elegancję podkreślają miękkie kształty i detale, takie jak reflektory w kształcie „leż” wbudowane w przednie błotniki czy proste klamki drzwi, a siłę – duże koła i obszerne tylne błotniki. Innowacyjna linia jest zapowiedzią elementów i proporcji przyszłych modeli Alfę Romeo, lecz zarazem można w niej znaleźć nawiązania do przeszłości: takich modeli jak 33 Coupé Stradale, czy Giulia TZ.

Silnik Alfę 8C to premierowa jednostka 8-cylindrowa w układzie V 90° o pojemności skokowej 4691 cm³, zaprojektowana by zapewnić autu znakomite osiągi, jednocześnie bez rezygnacji z płynności jazdy i możliwości korzystania z samochodu w każdej sytuacji, od toru wyścigowego po jazdę w miejskim ruchu. Ma moc 450 KM przy 7000 obr./min., maksymalny moment obrotowy 470 Nm przy 4750 obr./min. i maksymalną prędkość obrotową 7500 obr./min.

Połączenie silnika ze skrzynią biegów umieszczoną na tylnej osi pozwoliło na bardzo skuteczne rozłożenie mas, przyczyniające się do lepszego prowadzenia samochodu. Skrzynia z 6 przełożeń, z komputerowym przełączaniem biegów za pomocą dźwigni pod kierownicą, gwarantuje bardzo szybkie zmiany biegów i może być wykorzystywana w trybie manualnym-normalnym; manualnym-sportowym; automatycznym-normalnym; automatycznym-sportowym; ice.

Samoblokujący mechanizm różnicowy pozwala na bardzo skuteczne sterowanie przyspieszeniami i stabilnością auta.

Rozwiązania techniczne układu hamulcowego wywodzą się bezpośrednio ze świata wyścigów, z tarczami wentylowanymi i zaciskami z aluminium. Auto ma specjalnie zaprojektowane 20-calowe opony (245/35 z przodu i 285/35 z tyłu), zamontowane na obręczach z aluminium odlewanych pod ciśnieniem. Aby zagwarantować bezpieczeństwo jazdy w każdych warunkach, 8C Competizione otrzymało ostatnią edycję VDC Alfa Romeo, zaawansowanego systemu kontroli stabilności i napędu. Równie awangardowe jest nadwozie wykonane z włókna węglowego. Ten sam materiał zastosowano we wnętrzu auta do zbudowania foteli (regulowanych i dostosowanych do postury kierowcy), natomiast do produkcji deski rozdzielczej i paneli wewnętrznych użyto materiałów kompozytowych.

GIANCARLO RIOLFO

TAJEMNICZY TORSEN

Mimo skandynawskiego brzmienia Torsen nie jest nazwiskiem. Oznacza mechanizm różnicowy zastosowany w samochodach Alfa Romeo, najpierw w wersjach Q4 z napędem integralnym, a teraz w modelach 147 i GT Q2 z przednim napędem.

Pozwala on na lepsze kontrolowanie samochodu na zakręcie. Redukuje bowiem „podsterowność napędu” i pozwala na przyspieszanie przy wyjściu z zakrętu, zanim jeszcze wyprostujemy koła.

Poprawia zachowanie dynamiczne samochodu, co jeszcze lepiej widać przy złym stanie nawierzchni drogi. Q2 jest zatem szczególnie przydatny w razie deszczu, a tym bardziej na śniegu. Zwłaszcza w tym ostatnim przypadku wnosi olbrzymi wkład w bezpieczeństwo. Zobaczmy w jaki sposób.

Aby zrozumieć zalety mechanizmu różnicowego Torsen, przyda się wprowadzenie kilku ogólnych pojęć.

Kiedy jedziemy na prostej, sięgającej aż po horyzont drodze, wszystkie cztery koła naszego samochodu obracają się z taką samą prędkością. Natomiast gdy pokonujemy zakręt, każde koło obraca się z prędkością nieco inną. Koła zewnętrzne muszą pokonać szerszą trajektorię niż wewnętrzne. Ale to nie wszystko: również przednie i tylne koło po tej samej stronie samochodu ma inną trajektorię. Aby to zauważyć, wystarczy spojrzeć na ślady zostawiane przez mokre opony na suchym asfalcie.

Koła nienapędzające pojazdu mogą obracać się swobodnie z różną prędkością. Te, które są napędzane, potrzebują natomiast



specjalnego urządzenia mechanicznego – mechanizmu różnicowego – rozdzielającego moment między nimi, pozwalając jednocześnie na obracanie się z różną prędkością. Bez mechanizmu różnicowego trudno byłoby skręcać. Samochód byłby właściwie niemożliwy do prowadzenia, a opony i elementy napędu (przeguby i półosie) byłyby poddawane takim naprężeniom, że uległyby zniszczeniu po kilku kilometrach. Mechanizm różnicowy to zatem urządzenie pomysłowe i nieodzowne. Niestety, nie jest jednak idealne. Aby sobie to uświadomić, wystarczy poprowadzić auto o dużej mocy na śliskiej nawierzchni drogi, np. na mokrym, zaśnieżonym, lub jeszcze gorzej, na oblodzonym asfalcie. W tych warunkach, przy przyspieszeniu jedno z kół może łatwo stracić przyczepność. Następuje wówczas utrata napędu. Żeby zrozumieć,



SPORTOWA DUSZA

WERSJE Q2 WYRÓŻNIAJĄ SIĘ NA ZEWNĄTRZ M. IN. SATYNOWANYMI NAKŁADKAMI REFLEKTORÓW, OSŁONĄ CHŁODNICY I OBUDOWĄ LUSTEREK, CHROMOWANĄ KOŃCÓWKĄ RURY WYDECHOWEJ, OBNIŻONYM ZAWIESZENIEM I SPECJALNYMI 17-CALOWYMI OBRĘCZAMI KÓŁ DLA ALFY 147 I 18-CALOWYMI DLA GT.

co się dzieje, wystarczy wykonać prosty eksperyment: podnieść samochód z jednej strony lewarkiem i spróbować ruszyć. Koło podniesione będzie się gwałtownie obracać (otrzymuje cały moment napędowy), natomiast drugie koło nie poruszy się nawet o milimetr. Aby temu zapobiec, najprostszym i najbardziej skutecznym rozwiązaniem jest wyłączenie mechanizmu różnicowego poprzez zablokowanie go. Tak właśnie postępuje się, by umożliwić samochodom terenowym poruszanie się w trudnym terenie, na przykład po błocie i piasku. Jednak, jak wspomnieliśmy, prowadzenie auta jest wtedy bardzo utrudnione. Dla samochodów o bardzo wysokiej mocy postanowiono zatem skorzystać z tzw. „samoblokujących mechanizmów różnicowych” lub bardziej poprawnie – o „ograniczonym poślizgu”. Klasyczny

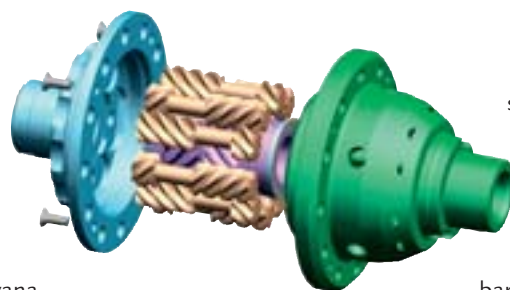
typ tego urządzenia przewiduje sprzęgła, które przeciwdziałają tendencji do obracania jednego koła szybciej od drugiego. W ten sposób część napędu – od 25 do 40%, w zależności od wykalibrowania urządzenia – przekazywana jest na koło o większej przyczepności.

Samoblokujący mechanizm różnicowy jest dobrym rozwiązaniem, aczkolwiek zawsze pozostaje tylko kompromisem. Im większe jest procentowe zablokowanie, tym wyższa jest możliwość przekazania napędu. Jednocześnie jednak pogarsza się możliwość manewrowania samochodem podczas jazdy. Wchodząc w zakręt, auto ma tendencję do poruszania się na wprost i możliwe jest gwałtowne zbieżenie z toru jazdy.

Innym rozwiązaniem jest zastosowanie mechanizmu różnicowego ze sprzęgłem lepkościowym (lub Ferguson), w którym sprzężenie między dwoma kołami napędowymi zapewnia płyn o specjalnych właściwościach znajdujący się między tarczami łączącymi osie napędowe. Ten silikonowy płyn zmienia swoją gęstość z zależności od temperatury. Kiedy tarcze obracają się z różną prędkością, płyn podgrzewa się, zwiększa się jego lepkość – staje się bardzo gęstą galareta i następuje efekt zablokowania. Gdy tylko koła zaczną obracać się znowu z tą samą prędkością, płyn schładza się i prawie natychmiast wraca do płynnej postaci.

Od kilku lat poprawę napędu i zachowania dynamicznego zawdzięczamy również elektronice. Systemy antypoślizgowe (znane jako ASR lub Antiskid) stosują czujniki i siłowniki ABS, aby interweniować w razie konieczności, hamując to koło, które wpada w poślizg, a jeśli to nie wystarczy, odcinając zasilanie silnika.

Wszystkie te systemy mają jedną cechę wspólną: zostały



stworzone, by zapobiec utracie napędu oraz problemom związanym z panowaniem nad samochodem, które występują wtedy, gdy jedno z kół traci przyczepność.

Istnieje jednak jeszcze jedno rozwiązanie – bardziej skomplikowane, kosztowniejsze, mające jednak niewątpliwe zalety. Między innymi dlatego, że eliminuje problem u jego źródła. Jest to właśnie mechanizm różnicowy Torsen.

Urządzenie, opracowane przez amerykańską firmę Gleason, to prawdziwy klejnot mechaniki. W odróżnieniu od wszystkich innych urządzeń, które do tej pory omówiliśmy, nie korzysta ani z elektroniki, ani ze sprzęgła, ani z płynów lepkościowych, lecz stosuje wyłącznie koła zębate.

Nazwa Torsen stanowi skrót od „torque sensing”. W praktyce, jest to mechanizm różnicowy, który zwykle pozwala dwóm wałkom wyjściowym na obracanie się z różnymi prędkościami, pod warunkiem, że jeden przyspiesza w takim samym stopniu, co drugi zwalnia. Wówczas moment napędowy jest równo rozdzielany. Tak więc, gdy tylko jedno z kół zaczyna tracić napęd, moment napędowy przekazywany zostaje na drugie koło.

Przy dużej komplikacji mechanicznej Torsen ma liczne zalety w porównaniu do wszystkich pozostałych urządzeń: przeniesienie napędu jest natychmiastowe i nie ma opóźnienia, które charakteryzuje sprzęgło lepkościowe. Wyraźnie zwiększa sprawność napędu, przede wszystkim na śliskich nawierzchniach i ogranicza podsterowność mocy (czyli tendencję samochodu do jazdy na wprost) występującą w przednich napędach podczas przyspieszania na zakręcie.

Co bardzo ważne podczas sportowej jazdy, robi to ingerując wyłącznie na rozdział napędu między koła napędowe, bez hamowania kół lub „odcinania” paliwa, jak elektroniczne systemy antypoślizgowe. To rozwiązanie techniczne dla znawców. Bardziej kosztowne, lecz wyraźnie się wyróżniające. To rozwiązanie godne Alfego Romeo.



Classicauto

MAGAZYN PRAWDZIWYCH SAMOCHODÓW



Szukasz czegoś klasycznego?



W miesięczniku CLASSICAUTO piszemy o:

- Samochodach zabytkowych i klasycznych.
- Krajowych i zagranicznych imprezach związanych z klasyczną motoryzacją.
- Problemach technicznych i restaurowaniu aut.
- Historii sportu samochodowego i ludziach-legendach.

Staramy się pokazać, jak wiele przyjemności można mieć nie tylko z posiadania klasycznego samochodu, ale przede wszystkim z jeżdżenia nim.

www.classicauto.pl

KUCHNIA PEŁNA NAMIĘTNOŚCI

ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, FOT. ROBERT BRYKAŁA

Jest Pan w Polsce już od dłuższego czasu. Podoba się Panu u nas?

Przyjechałem do Polski, bo miałem prowadzić szkolenie we włoskiej restauracji. Zostałem. Już 9 lat żyję w Polsce i bardzo mi się tu podoba. Doskonale się tutaj czuję, kocham kuchnię, kobiety, Polaków, bo są bardzo przyjacielscy i spontaniczni. Nauczyłem się polskiego, choć to dla nas trudny język, mam żonę Polkę, a niedługo spodziewam się potomka. Jestem organizatorem wielu konkursów propagujących włoską sztukę kulinarną, prezesem Włoskiego Stowarzyszenia Szefów Kuchni w Polsce.

Polacy umieją gotować włoskie dania?

Jest coraz lepiej. Polacy zaczynają rozumieć, na czym polega sekret kuchni włoskiej, choć przez cały czas mają tendencję, żeby potrawy włoskie nieco zmienić i ulepszyć. Sądzą, że w ten sposób ich danie będzie lepsze czy bardziej oryginalne, tymczasem psują potrawę.

Ważne jest także, żeby dania włoskie przygotowywać z dobrych, oryginalnych produktów włoskich. Ja na przykład, kiedy nie mam takich składników, nie przyrządzam potraw. Ale w Polsce można już kupić niemal wszystkie włoskie produkty spożywcze. Poza tym makarony i niektóre lody przygotowuję samodzielnie.

Może pochwali się Pan dla kogo gotował... Same znakomitości...

Tak, to prawda. Tagliatelle – wstążki makaronu zagniatanego ze szpinakiem lub makaron zielony ze szpinakiem, szparagami i łososiem to potrawy, które jadł papież Benedykt XVI podczas swojej wizyty w Polsce. Inny zestaw to polędwica w sosie balsamicznym, tiramisu i włoskie lody. Gotowałem również dla Jana Pawła II. Poza tym pełnię funkcję szefa kuchni Episkopatu Polskiego i gotuję dla delegacji z Watykanu. Mają do mnie bezgraniczne zaufanie, a ja im przygotowuję proste włoskie potrawy. Kiedyś we Włoszech gotowałem dla Juventusu – jeszcze za czasów Zbigniewa Bońka. Jadał przede wszystkim makaron z sosem pomidorowym.

O, widzę zdjęcie z prezydentem Aleksandrem Kwaśniewskim....

Moja restauracja to ulubiona restauracja państwa Kwaśniewskich.

„Giancarlo jest mistrzem” – zachwycił się pan prezydent.

Przychodzi do mnie również bardzo wielu Włochów, którzy uwielbiają moją restaurację, a także biznesmeni, którzy znają się na dobrej włoskiej kuchni oraz aktorzy. Czasem odbywają się imprezy zaprzyjaźnionych gości, które trwają do białego rana.

Co jest tajemnicą sukcesu restauracji?

Praca to moja pasja – i to widać. Uważam, że najważniejsze jest to, aby szef kuchni znajdował się blisko gości, zwracał uwagę na ich życzenia, potrafił się do nich dostosować.

Czasem gotuję razem z gośćmi. Każdy może podglądać co serwuję, potem rozmawiam z nimi i pytam jak smakowało. Liczy się także różnorodność i finezja dań – mam w karcie około 13 rodzajów carpaccio, lody własnej produkcji (np. z selera naciowego lub brokułów), makarony „domowej roboty” oparte na własnej recepturze, świeże ryby i owoce morza (w czwartki i piątki), przysmaki wykonane z oryginalnych produktów włoskich, markowe wina włoskie.

Nie dziwię się, że znamienici goście lgną do Pana. Białe czy czarne trufle, które restauracja serwuje to niezwykle snobistyczne danie.

I bardzo drogie....

Trufle to trudny temat. Mam świeże trufle przez cały rok, moi klienci wiedzą, kiedy na nie przyjść. Rzeczywiście są one drogie – kilogram czarnych trufli kosztuje 2000 euro, za letnie, czarne trufle muszę zapłacić około 400 euro. Czasem ryzykuję, bo jeżeli nie znajdę na nie nabywców, to trzeba je wyrzucić. Trufle przechowuje się maksymalnie 7 dni.

W książce, którą Pan ostatnio napisał, są zapewne rady jak przyrządzić białe trufle w kremie z gorgonzoli?

Nie, w książce „Kuchnia włoska bez granic” zawarte są proste receptury. Każdy może iść do sklepu, kupić wszystkie składniki

Giancarlo Russo. Do Polski przybył z Włoch dziewięć lat temu z przekonaniem, że na krótko. Został na stałe – trochę z miłości do kobiety, trochę z miłości do... włoskiej kuchni. Ma żonę Polkę, własną restaurację, napisał książkę i spodziewa się potomka.

i szybko przyrządzić potrawę. Chciałem pokazać, że tradycyjna włoska kuchnia to nie tylko pizza i makaron, ale również bardziej luksusowe potrawy.

Widzę, że kuchnia włoska to Pana miłość. Ale niech Pan sobie wyobrazi, że nie ma kuchni włoskiej... Istnieje kuchnia polska, francuska...

Trudno, bardzo trudno mi to sobie wyobrazić. Kuchnia włoska jest zdecydowanie najlepsza i nie mówię tak dlatego, że jestem Włochem. Francuzi wzorują się na włoskim gotowaniu, ale, tak jak Polacy, używają za dużo masła. Nie wpływa to dobrze na smak potraw. Poza tym Francuzi używają zbyt dużo sosów i w zasadzie czuje się tylko sos, nie zaś smak potrawy. O wiele smaczniejsza od kuchni francuskiej jest grecka. W ogóle coraz więcej restauracji francuskich znika z rynku, bo ich kuchnia nie jest tak dobra, jak można by się spodziewać.

Podobnie sytuacja wygląda z serami. Francuzi uważają się za największych jego producentów na świecie, a wytwarzają tylko (!) 108 jego gatunków. Tymczasem Włosi produkują ponad 400 typów sera.

Polska kuchnia jest bardzo dobra, ale młodzi kucharze robią jeden podstawowy błąd. Nie bazują na tradycji, skracają sobie drogę. Zamiast korzystać ze świeżych produktów – używają gotowych półproduktów, np. z puszek.

Co lubi Pan z polskiej kuchni?

Lubię bigos, taki prawdziwy staropolski – gotowany siedem dni, a także pierogi, naleśniki.

Preferuje Pan kuchnię sezonową.

Co to znaczy?

W lecie podaję dania z bazylią, sos pesto, parmezan. W zimie serwuję dynie, białe trufle, karczochy, brokuły. Używam oliw z różnych regionów Włoch, ponieważ każda z nich pasuje do innej potrawy. Na przykład oliwa z Piemontu dobra jest do trufli, a z Toskanii do mięsa na grill. Żadnych mrożonek. Świeże potrawy mają zupełnie inny smak.

Żona podziela Pana upodobania do włoskich potraw?

Żona teraz też uwielbia włoską kuchnię. Razem pracujemy w restauracji. Ale jak po raz pierwszy, 5 lat temu, spróbowała moich potraw, to nie bardzo jej smakowały. Narzekała, że tłuste, niedobre, tuczące. Teraz dwa razy dziennie je makaron i jest chuda.



Piosenkarka Patrycja Markowska (z lewej) razem z Giancarlo Russo i jego żoną, Izabelą.

„**Giancarlo**” to nazwa restauracji, a także imię jej właściciela – Giancarlo Russo – mistrza i konesera włoskiej sztuki kulinarnej. Przyciąga oryginalnością i niepowtarzalną atmosferą. Jest chętnie odwiedzana przez dyplomatów, biznesmenów, ludzi kultury, nauki i sztuki. Posiada bogatą ofertę win (300 gatunków win włoskich) prezentowanych dzięki Istituto Enologico Italiano (jedyna winoteka w Polsce). Giancarlo Russo zaprasza Państwa do wspólnego gotowania w telewizji TV TELE 5 w każdą niedzielę o godzinie 12.30.

Nie bardzo też lubi jeździć do Włoch – nie podobają jej się wielogodzinne, rodzinne biesiady przy stole i jedzenie, jedzenie, jedzenie. A taka u nas jest tradycja.

Może nie ma wyboru – też musi kochać wszystko co włoskie.

Gdy przed chwilą Pan z nią rozmawiał, to mówiła, że smaży w domu placki ziemniaczane, robi kopytko. To chyba nie jest typowa włoska kuchnia.

...(Cisza)

Jak nauczyć się dobrze gotować?

Gdy miałem siedem lat, pomagałem moim rodzicom, którzy prowadzili restaurację na Sycylii. Uważam, że najlepiej nauczyć się gotowania, przyrządzając potrawy w domu, z rodziną. Gotowanie to rodzaj sztuki, a tworzenie potraw to życiowa pasja. Oczywiście skończyłem szkołę gastronomiczną, ale wspólne gotowanie to podstawa.

Jakie było pierwsze danie, które samodzielnie Pan ugotował?

Tradycyjne danie włoskie, czyli spaghetti w sosie pomidorowym ze świeżą bazylią.





Jest Pan rekordzistą z Księgi Guinnessa....

Tak, zrobiłem największą włoską potrawę z grzybów – Funghi Trifolati. Rekord wyniósł 537,5 kg. Były to podgrzybki duszone na oliwie, z czosnkiem i pietruszką.

Jest Pan również organizatorem poważnych konkursów związanych z włoską kuchnią, bierze udział w zawodach, konkursach...

W tym roku odbędzie się ósma edycja konkursu na włoskie potrawy. Jestem jego organizatorem. Podczas takich imprez przekonałem się, że wielu Polaków potrafi świetnie przyrządzać włoskie dania. One naprawdę smakują. Od kilku lat startuję w Pucharze Wędkarskiego Świata. Kilkakrotnie byłem nawet jego zwycięzcą – drużynowo i indywidualnie. Ale ryby, które złowimy, na ogół wypuszczamy. Taka tradycja.

Mimo wszystko, życie to nie tylko kuchnia i gotowanie. Jak spędza Pan wolny czas?

W czasie wolnym nie lubię gotować, ale jak np. widzę, że znajomi grillują i robią to źle, natychmiast interweniuje...

Tak naprawdę lubię wędkować, zwiedzać zabytki i zamki.

Prawie każdy weekend spędzamy z żoną w jakimś zakątku Polski.

Lubimy jeździć na Mazury, ale również na Węgry, w miejsca, gdzie są baseny termalne. Często spacerujemy, lubimy las.



Poza tym oglądam polskie seriale i stare polskie kino.

Mam dużo znajomych aktorów.

Lubię także sport, oglądam Formułę 1, kibicuję Ferrari.

A naszemu Robertowi Kubicy Pan nie kibicuje?

Jak tylko Kubica na to zasłuży, to Ferrari natychmiast go kupi i wtedy będę mu kibicował.

Czyli lubi Pan włoskie samochody?

Włosi lansują modę i wyznaczają światowe trendy, robią piękne samochody, jachty. To oczywiste. Wszystko u nas jest najlepsze (śmiech).

Najpierw miałem Fiata Punto, lecz natychmiast je ukradli, potem był Fiat Marea, ale nie ma samochodu takiego jak Alfa Romeo. Najpierw jeździłem modelem 156, teraz Alfą 159. Jest czarna, piękna, szybka,

komfortowa. Konkretny samochód. Mam również wszystkie firmowe gadżety: czapkę, buty, koszulki, torby. W lecie chciałbym zorganizować zlot właścicieli Alfę Romeo w mojej restauracji.

Takie Spaghetti Party.

Marzenia się spełniają?

Tak. Miałem wspaniałe polsko-włoskie wesele, za kilka miesięcy spodziewamy się potomka, wydałem książkę, prowadzę program w telewizji, mam własną restaurację. To były moje marzenia, które się spełniły.

POTRAWA DLA ALFISTÓW

Specjalnie dla czytelników il Quadrifoglio Giancarlo przyrządził Taglierini rossi – makaron z sosem w kolorze „Rosso Alfa”. Obserwaliśmy mistrza przy patelni, a potem mogliśmy spróbować efektów jego pracy. Pycha! Podajemy więc przepis.

TAGLIERINI ROSSI

Składniki na 1 porcję:

30 g wędzonego boczku w plasterkach,

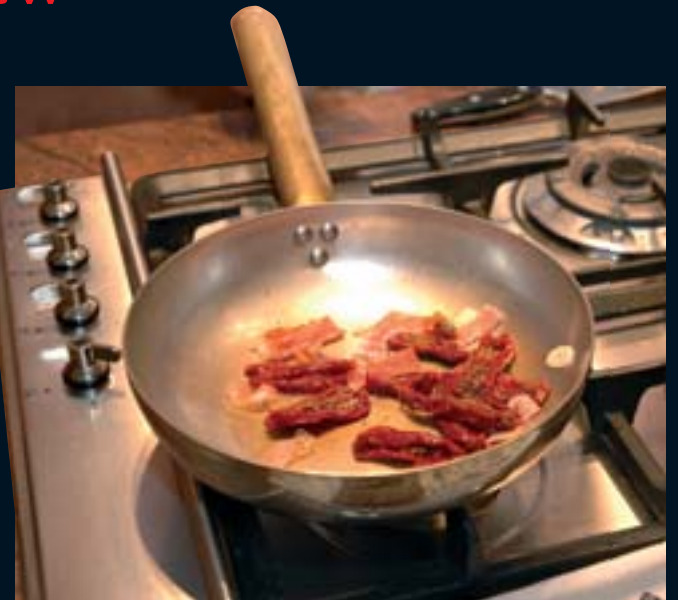
3 kawałki suszonych pomidorów,

3 pomidorki koktajlowe,

1 ząbek czosnku,

10 ml białego wytrawnego wina włoskiego,

oliwa, kilka listków bazylii, odrobina wody, sól, makaron.



Przygotowanie:

Wstawić makaron do posolonego wrzątku (Giancarlo gotował czerwone taglierini). W tym czasie przyrządzić sos.

Na patelni rozgrzać oliwę, wrzucić pokrojony ząbek czosnku i po chwili boczek pocięty w nieduże kwadraty lub prostokąty.

Wszystko smażyć, mieszając. Następnie dodać pokrojone suszone pomidory i pomidorki koktajlowe. Dolać białego wina, posolić i w razie potrzeby dodać trochę wody.

Po chwili duszenia sos jest gotowy.

Odlać ugotowany al dente makaron,

dodać do sosu i wymieszać

Podawać ozdobione listkami bazylii. Pasuje do tego wytrawne, czerwone wino, oczywiście włoskie.



PIĘKNI, PIĘKNIEJSI, NAJPIĘKNIEJSI

ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Tak barwne postaci i znakomitą publiczność zgromadziła piąta edycja plebiscytu dwutygodnika Viva! Jako najpiękniejszych z najpiękniejszych Anno Domini 2006 czytelnicy wybrali Joannę Brodzik i Macieja Zakościelnego. Było naprawdę pięknie!

Ale od początku. Uroczysta gala odbyła się 19 lutego w auli Politechniki Warszawskiej. Wieczór poprowadzili Grażyna Torbicka i Artur Żmijewski. Wybór prowadzących nie był przypadkowy – to oni byli laureatami tego plebiscytu w roku 2003. Pani Grażyna ze swadą i odrobiną złośliwości komentowała wypowiedzi gwiazd. Nominowanych było 50 osób i gwoli dziennikarskiej rzetelności wypada je wymienić. W tym roku byli to: Danuta Stenka, Piotr Adamczyk, Katarzyna Bujakiewicz, Bartłomiej Świdorski, Borys Szyc, Tomasz Kot, Magdalena Rózcza, bracia Rafał i Marcin Mroczkowie, Jan Wiczorkowski, Przemysław Sadowski, Peter Lucas, Agnieszka Dygant, Jacek Poniedziałek, Małgorzata Kożuchowska, Katarzyna Herman, Katarzyna Cynke, Paweł Deląg, Tamara Arciuch, Szymon Bobrowski, Agnieszka Grochowska, Anna Przybylska, Joanna Liszowska. Reżyserów reprezentował Krzysztof Krauze. Nie zabrakło Michała Koterskiego, którego ostatnio najczęściej można oglądać w talk show Kuby Wojewódzkiego. Były również sławy znane z estrady i parkietu tanecznego. O tytuł ubiegały się m.in. Doda, Monika Brodka i Kayah, a także Rafał Maserak, Edyta Herbuś i Aneta Piotrowska. Wśród nominowanych byli też sportowcy i uczestnicy „Tańca z gwiazdami”, w tym Aleksandra Kwaśniewska i Maria Wiktoria Wałęsa. Najpiękniejszych Polaków przedstawiali Magdalena Cielecka, Robert Gonera, Otylia Jędrzejczak i Paweł Małaczyński. Aby nie było banalnie, cały czas przekonywano publiczność, że nie chodzi tylko o urodę, ale o piękno wewnętrzne, intelekt i talent, a motywem przewodnim tegorocznego plebiscytu są uczucia.



ROZMOWA, ŻÓŁĆ I SEKS

Wszystkie walczące o tytuł gwiazdy musiały odpowiedzieć na szereg pytań związanych z pięknem, a także – oczywiście – z uczuciami. W krótkich wypowiedziach zdradziły, jakie słowa są dla nich najważniejsze, a także w jaki sposób uwodzą płę przeciwną. Wiadomo, iż Paweł Deląg uważa, że droga do serca kobiety prowadzi przez rozmowę (właśnie ta wypowiedź tak zszokowała Grażynę Torbicką, że nie powstrzymała się od złośliwego komentarza), a Przemysław Cypryański wierzy w śmiech i poczucie humoru. Szczęśliwa mężatka Tamara Arciuch jest przekonana, iż zdobyć mężczyznę można, powtarzając mu, że jest boski, a Monika Brodka ufa jedynie książce kucharskiej, bo – „przez żołądek do serca”. Według Dody recepta na trwały związek tkwi w dobrym... seksie. Aleksandra Kwaśniewska wraz z wiekiem coraz łatwiej rozpoznaje uczucie zakochania, a Maria Wiktoria Wałęsa uważa, iż przy przedstawicielach płci przeciwnej zawsze należy być sobą. Tomasz Kot, który niedawno stanął na ślubnym kobiercu, myśli z kolei, że w relacjach męsko-damskich i związkach najważniejsza jest harmonia. Weronika Rosati dodaje do tego szacunek. Zdaniem Szymona Bobrowskiego w parze należy kierować się maksymą: żyj i daj żyć.

Były kreacje, cekiny, telewizja, tłumy fotoreporterów, zacna publiczność, możni sponsorzy, piękny samochód, a przede wszystkim gwiazdy, gwiazdy, gwiazdy...

Dla większości gwiazd „miłość” to właśnie najważniejsze słowo, chociaż Piotr Adamczyk zdradza, iż najbardziej zachwyca go „żółć” – słowo „typowo polskie, z samymi polskimi literami”. Niemal żadna z gwiazd nie zapomina o „rodzinie”. No cóż, podczas słuchania tych wypowiedzi bywało różnie: czasem zabawnie, niekiedy mądrze, ale również naiwnie i strasznie. W oczekiwaniu na werdykt – zgodnie z tradycją gali Vivy! – publiczność obejrzała nietypowe występy gwiazd. W tym roku były to „duety niemożliwe”, wokarno-aktorskie. W ich wykonaniu usłyszeliśmy znane szlagiery. Małgorzata Kożuchowska śpiewała z Ordonką, Jacek Poniedziałek z Anną Jantar, a Kayah z Kaliną Jęrdusik.



ONA I ON

I wreszcie finał. Najpiękniejszą Polką została Joanna Brodzik, a Polakiem Maciej Zakościelny. Ona marzy o locie w kosmos i zdradza, że „nie wolno jej dźwigać więcej niż trzy kilogramy”. Ale nie będziemy snuć domysłów, dlaczego... On swój tytuł dedykował... swoim najpiękniejszym i podziękował rodzicom. Oj, powiało Oscarową galą. Na takiej imprezie nie mogło zabraknąć możliwych sponsorów. Dyrektor Wojciech Halarewicz z Fiat Auto Poland ze swadą i swobodą wręczył kluczyki do samochodu – Alfę Romeo 159 – czytelniczce Vivy, która wzięła udział w plebiscycie.



Nie musiał wiele tłumaczyć. Wiadomo – najpiękniejszy samochód wśród najpiękniejszych, to odpowiednie dla niego miejsce. Pani Krystyna Wąsik z Krakowa po odbiór nagrody przyjechała wraz z mężem. Mimo że kilka dni wcześniej powiadomiono ją, iż wygrała Alfę Romeo 159 i zdążyła ją nawet oglądnąć w salonie, nadal nie do końca wierzyła w swoje szczęście. – Taki piękny samochód, nie spodziewałam się – powtarzała. Były gratulacje, zdjęcia. Potem państwo Wąsikowie nie odstępowali na krok samochodu, ustawionego na poczesnym miejscu w auli Politechniki. Po ogłoszeniu werdyktu była muzyka i tańce, a licznie zgromadzona publiczność kontemlowała wygląd pięknych, sławnych i bogatych. Podziwiano uczesania i kreacje przygotowane specjalnie na ten wieczór. Nam najbardziej utkwiła w pamięci krwistoczerwona sukienka Małgorzaty Foremniak, błękitna (czyżby to był modny kolor?) Oli Kwaśniewskiej, powłóczyście szaty w kolorze czekolady z mlekiem Joanny Brodzik oraz srebrne kozaczki Joanny Liszowskiej. Palmę pierwszeństwa – za całokształt – przyznajemy Danucie Stence. Serwowano miniatury przekąski, kolorowe drinki i... białe tulipany. Wiadomo – gwiazdy nieustannie się odchudzają. Po gali poculiśmy się lepiej, bo jak powiedziała Joanna Brodzik, „piękno nie jest ani blond, ani czarne, ani grube, ani chude. Piękno jest w nas”. I tego się trzymajmy.

ANNA BORSUKIEWICZ

NA TORACH WYŚCIGÓW MOTOCYKLOWYCH

Alfa Romeo podkreśla swą obecność w świecie dwóch kółek, nawiązując współpracę z dwoma wyjątkowymi partnerami: SBK Superbike World Championship i Ducati Corse.

Tor wyścigowy Losail w Katarze. To tu 24 lutego uroczystym przejazdem po jego trasie czarna Alfa 159 Sportwagon TI poprzedziła start 23 kierowców motocykli, inaugurując tegoroczne SBK Superbike World Championship, czyli Mistrzostwa Świata

Superbike. W ten sposób Alfa Romeo zadebiutowała jako oficjalny sponsor mistrzostw, a jej auto wystąpiło jako ich oficjalny safety car, czyli samochód bezpieczeństwa. Symbolami Alfę Romeo udekorowana była trasa toru oraz jego zaplecze techniczne. Podobnie będzie przez cały tegoroczny sezon mistrzostw – 13 edycji zawodów motocykli klasy superbike rozgrywanych, poza Katarzem i Australią, na 11 torach europejskich. Na nich Alfa Romeo zadba również o specjalną strefę dla VIP-ów, stanowiska merchandisingu oraz organizację prób jazdy dla gości Alfę i publiczności autodromów.

Mistrzostwa SBK przyciągają na tory ogromną publiczność pasjonującą się wyścigami motocykli i zmaganiem znakomitych zawodników oraz producentów ich jednośladów. Są także wydarzeniem szeroko pokazywanym przez telewizję. W tym roku relacjonują je aż 94 stacje telewizyjne, a łączny czas transmisji ma wynieść blisko 2800 godzin. Obecność Alfę Romeo jako sponsora tej imprezy i jej samochodu bezpieczeństwa będzie więc widoczna na całym świecie. Przyczyni się do jeszcze większego rozpropagowania marki Alfa Romeo i jej sportowego charakteru. Wróćmy jednak do Dauchy, stolicy Kataru. Na torze Losail w zawodach motocyklowej klasy Grand Prix triumfował Australijczyk Casey Stoner reprezentujący Ducati Corse. Dla Alfę Romeo jest to również sukces, bowiem w świat dwóch kółek wprowadziło ją właśnie Ducati Corse, dział wyścigowy

włoskiego producenta motocykli – Ducati Motor Holding.

Obie firmy współdziałały zresztą od dawna, a w ubiegłym roku zawarły porozumienie o bliskiej współpracy mającej przyczynić się do lansowania na światowych torach zwycięskiego wizerunku włoskich pojazdów.

To dzięki tej współpracy Alfa jest tak widoczna podczas wszystkich zawodów Moto Grand Prix i Superbike. Pamiętamy przecież, że w ubiegłym roku w Mistrzostwach Świata Superbike Ducati Corse triumfowało w klasyfikacji konstruktorów. Jego kierowcy stawali na podium aż osiemnastokrotnie, z czego dwanaście razy na najwyższym stopniu, zaś Loris Capirossi był w 2006 roku trzeci w klasyfikacji generalnej.

Zwycięstwo Caseya Stonera w Katarze to znakomity zadatek na sukcesy w tym sezonie. Warto też pamiętać o innych znakomitych zawodnikach Ducati Corse, takich jak Troy Bayliss (również Australijczyk), triumfator Mistrzostw Świata SBK w 2006 roku i Lorenzo Lanzi, wielki włoski talent w sporcie motoryzacyjnym. Alfa Romeo będzie obecna na torach – podczas rozgrzewek i przed każdym wyścigiem – również na innych zawodach z cyklu Superbike, takich jak Superstock 600 European Championship, Superstock 1000 FIM Cup oraz Mistrzostwa Świata Supersport. Plany Alfę Romeo zakładają intensywną współpracę z SBK Superbike World Championship i Ducati Corse do końca roku 2008.

Zwiększenie obecności Alfę Romeo w sektorze zawodów motocyklowych zaowocowało opracowaniem specjalnego znaku rozpoznawczego, jakim sygnowane będą wszystkie inicjatywy w tym zakresie: Alfa Romeo Motor Racing Team. Połączenie logo marki z wyrażeniem Motor Racing Team ma wyrażać ducha zespołu, który powinien towarzyszyć każdej partnerskiej współpracy.



FRANCESCA RECH

Alfa Romeo konsekwentnie podbija żeglarski świat. Firma ma już doświadczenia związane ze sponsorowaniem pełnowymiarowego jachtu Alfa Romeo 2, świetnie prezentującego się w najważniejszych regatach międzynarodowych oraz z udziałem w Pucharze Ameryki wraz z włoskim zespołem Luna Rossa. Teraz chce się pokusić o przepłynięcie oceanu. Na przełomie listopada i grudnia włoski kapitan Roberto Aversano podejmie próbę pobicia rekordu szybkości w samotnym przemierzeniu Atlantyku. Chce przebyć trasę z Dakaru w Senegalu do karaibskiej Gwadelupy na pokładzie katamaranu o długości zaledwie sześciu metrów, ale za to wyposażonego w najnowocześniejszą technologię. Jest to przedsięwzięcie przekraczające wszelkie granice. Teoretycznie długość trasy wynosi 2700 mil morskich (ponad 5 tysięcy kilometrów), ale w praktyce sięgnie zapewne 3000 mil, bo katamaran będzie korzystał z najdogodniejszych wiatrów. One Shot Alfa Spider – ochrzczono go w ten sposób, gdyż jest ponoć równie nowoczesny, niezawodny i szybki jak jego czteroładowy imiennik – będzie łapał morską bryzę w żagle o powierzchni 40 metrów kwadratowych (bezan i fok), wykonane z materiałów kompozytowych. Dodatkowo zostanie wyposażony w dwa genakery, odpowiednio 20- i 60-metrowy, oraz jeden drifter (żagiel na słaby wiatr).

Węglowo-kewlarowy kadłub, zaprojektowany i skonstruowany przez dwóch byłych mistrzów olimpijskich, Yvesa Loday'a i Rega White'a, waży 170 kilogramów. Na starcie jednak całkowity ciężar jednostki sięgnie

350 kg, ze względu na dodatkowe urządzenia techniczne i – przede wszystkim – zapasy wody (około 50 litrów), prowiant i ekwipunek ratunkowy. Znaczna część

„balastu” zniknie podczas podróży. Na przykład sam Aversano w dwa tygodnie straci prawdopodobnie około ośmiu kilogramów. I to mimo specjalnie opracowanej dla niego diety, która zapewni mu maksimum energii przy minimalnej konsumpcji, optymalizując biologiczny rytm organizmu i jakość snu. W jej skład wejdzie ryż, suszone owoce oraz żywność liofilizowana.

Ściśle reglamentowanego odpoczynku (20 minut snu co godzinę czuwania) żeglarz będzie zażywał w kapsule bezpieczeństwa (215 cm długości, 80 cm szerokości i 55 cm wysokości) wykonanej z włókien węglowych i kewlarowych. Na pokładzie katamaranu

W kwietniu Roberto Aversano wejdzie na pokład niewielkiego katamaranu, by pod żaglami ze znakiem Alfy Romeo spróbować ustanowić rekord w przepłynięciu Atlantyku.

URODZONY POD ŻAGLAMI

Fizjonomia atlety, a dusza artysty. Roberto Aversano przyszedł na świat na wyspie Maddalena (prowincja Sassari) trzydzieści pięć lat temu. Jako szyper i instruktor żeglarstwa ma na swoim koncie co najmniej kilkanaście kursów przez ocean. Współpracował z zespołem Mascalzone Latino w Pucharze Ameryki i aktywnie współuczestniczył w przygotowaniach jachtu „Wind”, na pokładzie którego Pasquale De Gregorio samotnie opłynął świat, a także trimaranu „Spirit of Africa” Pierre Sicuriego. Dziś jest gotów stawić czoła Atlantykowski w pojedynkę. – Cztery lata temu wraz z moim zespołem przystąpiłem do prac nad katamaranem – opowiada. – Później, w ramach przygotowań do wodowania, zaczęły się treningi na morzu, dzięki którym mogliśmy wprowadzić pewne modyfikacje do projektu.

Widać zatem, że była to praca zespołowa, chociaż na pokładzie One Shot Alfa Spider Roberto będzie sam. – Myśl o samotnym pobycie na morzu wcale mnie nie przeraża – mówi. – Jako żeglarz wiele razy miałem okazję podróżować i przemierzać oceany bez towarzystwa. Należy zachować równowagę, dobrze się czuć z samym sobą i być pewnym swoich możliwości. *Kiedy połknąłeś bakcyła żeglarstwa?* W wieku siedmiu lat po raz pierwszy przepłynąłem wszerz port na wyspie Maddalena w... plastikowej wanience – opowiada Roberto. – Tamtejsi rybacy wspominają ten wyczyn do dnia dzisiejszego. Później zrezygnowałem z takiej „prowizorki” na rzecz małych łódek, którymi dopływałem do brzegów Santo Stefano, Spargi i Budelli. Roberto nigdy nie zapominał o podstawowej żeglarskiej zasadzie: morze

zostanie zainstalowany system komunikacji satelitarnej dostarczony przez Telemare. Za jego pomocą Aversano będzie mógł informować o swojej pozycji i wrażeniach z podróży, a także pozostawać w stałym kontakcie z meteorologiem, by wraz z nim wytyczać optymalny kurs. Wynik uzyskany przez One Shot Alfa Spider zostanie zatwierdzony przez World Speed Sailing Record Council, międzynarodową federację żeglarską. Rekord tej trasy należy jak dotąd do dwóch żeglarzy z Włoch – Andrei Gancii i Matteo Miceli – którzy w styczniu 2005 r. pokonali ją w 13 dni, 13 godzin, 58 minut i 27 sekund. Roberto Aversano, z którym rozmawialiśmy telefonicznie podczas ostatnich prób przed wyruszeniem do Dakaru, twierdzi jednak, że dotrze do mety szybciej. Trzymamy kciuki!

WYZWANIE OCEANU

NA GRZBIETACH FAL

ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, FOT. AZIMUT BENETTIGROUP, RIVAGRUPPO FERRETTI, ARCHIWUM

O d czego najczęściej zaczynamy swoją przygodę z wodą? Bywa różnie. Dla jednych jest to wyprawa leciwą Omegą, na której w mazurskim zakątku spędzają kilka dni, dla innych luksusowy jacht lub motorówka zacumowana w Portofino, a dla wielu narty wodne lub skuter, na którym szaleją wzdłuż bałtyckiej plaży.

SZYBKOŚCI CZAR

Wodne skutery – zazwyczaj to właśnie od nich zaczynają swoją „karierę” miłośnicy sportów wodnych. Słońce, woda, pojazd o kosmicznych kształtach i odpowiedni, sportowy image jego użytkownika (użytkowniczki) działają cuda... Trudno oprzeć się takiemu widokowi.

Z wyborem odpowiedniego sprzętu jest podobnie jak z kupnem auta. Są skutery jedno, dwu, trzy i czteroosobowe, siedzi się nisko lub wysoko. Mają proste silniki lub piekielne motory o mocy kilkuset koni mechanicznych. Są skutery tzw. stojące – dość rzadki widok na naszych wodach – i skutery siedzące. Do ich prowadzenia nie trzeba specjalnych umiejętności. Gaz, skręt kierownicą i płyniemy. Oczywiście im szybciej, dalej, bardziej ryzykownie – tym lepiej. To nie jest sport dla mięczaków. Podobnie jak w samochodach, również w skuterach chodzi o wygospodarowanie jak największej ilości miejsca dla pasażerów. Powoli więc zacierają się granice między skuterem a łodzią motorową. Bardzo popularne i modne są tzw. jet boaty, czyli połączenie napędu klasycznego skutera z nieco większą łodzią motorową. Dało to nowe, nieznane dotychczas możliwości. Jet boaty występują w różnych odmianach i służą do rodzinnego pływania, ale także do ekstremalnej zabawy dla młodych, pięknych i bogatych, dla tych wszystkich, którym zależy na podniesieniu poziomu adrenaliny. Bardzo szybkie

boaty wyposażane są w kubelkowe siedzenia z niezliczoną ilością uchwytów, w które trzeba się wczepić, by nie wypaść za burtę. Na niektórych z tych odrzutowych łodzi mieści się nawet 12 osób i mogą tam spędzać czas luksusowo. Jest lodówka i sprzęt audio z obowiązkowo głośną muzyką. Takim pojazdem można ciągnąć narciarzy wodnych i wieloosobowe banany.

Pływanie na skuterach zobowiązuje. Nie wystarczą zwykłe kąpielówki, choćby najbardziej prestiżowej firmy. Do korzystania z wybranych modeli skuterów konieczna jest odpowiednia pianka, rękawiczki, buty i – czasem – kask. Natomiast miłośnikom zwiedzania podwodnych krain i jeszcze bardziej ekstremalnych przeżyć firmy proponują podwodne skutery. Na takim pojeździe, w specjalnym akwalungu, zwiedza się rafy koralowe Morza Czerwonego. I bynajmniej nie jest to rozrywka dla wybrańców.

Co pewien czas na rynku skuterów wodnych pojawia się produkt, który elektryzuje wszystkich miłośników tych maszyn. Dwa lata temu firma Sea-Doo wypuściła najmocniejszy siedzący skuter na świecie – 215-konny model RXP, a rok później nieznany wówczas austriacki Hydrospace zaprezentował pierwszy czterosurowy skuter stojący. W najmocniejszej wersji Hydrospace miał moc 163 KM!

Yamaha poszła za ciosem. Ale zamiast najszybszego, najmocniejszego i najdroższego modelu przedstawiła... najtańszy czterosurowy skuter wodny na rynku. W zeszłym roku VX Sport kosztował 37 tys. złotych. W tym roku zaszokowało Kawasaki. Zaprezentowało nową maszynę Ultra 250X, wyposażoną w czterocylindrowy, 1,5-litrowy, 16-zaworowy silnik benzynowy z turbosprężarką o mocy 250 KM! Ultrę zaprojektowali ci sami inżynierowie, którzy skonstruowali piekielnie mocny motocykl Kawasaki ZZR 1400.

Wiosna, lato i znów chce się żyć. Motorowodniacy szykują sprzęt. Woda to dla nich magiczny żywioł – fascynuje, przyciąga, uzależnia. Nic dziwnego – bezkres, wolność, zapach i kolor akwenów mogą zauroczyć. Daj się uwieść.

TURYSTYCZNIE, SPORTOWO, LUKSUSOWO

Motorowodniackie wtajemniczenie zaczynamy od nart wodnych i skuterów, a gdy osiągniemy odpowiednie umiejętności, pozycję i... pełny portfel, zaczynamy pasjonować się jachtami motorowymi. Czasem ta pasja i marzenia przeradzają się w biznes. Wiele polskich firm produkujących jachty narodziło się właśnie z fascynacji wodą i pływaniem. Potem okazało się, że można na tym jeszcze zarobić i to zupełnie nieźle. Obecnie polski rynek motorowodny ma się dobrze i rozwija się w bardzo szybkim tempie. Polscy producenci sprzętu do uprawiania sportów wodnych znani są w całej Europie, a niektóre z firm nie są w stanie zaspokoić ciągle rosnącego popytu na jachty. 90 procent łodzi z polskich stocznijachtowych trafia na eksport. Oferta polskich firm specjalizujących się

w sprzedaży łodzi jest szeroka i różnicowana. Mimo to, wiele firm zachodnich otworzyło w naszym kraju swoje przedstawicielstwa, które sprowadzą każdy model jachtu motorowego. Oferują nie tylko sprzedaż, ale i możliwość leasingu, bardzo popularnego ostatnio we Włoszech i Francji. Producenci, chcąc trafić w zapotrzebowanie klientów, dostosowują jachty do konkretnych sportów, specjalizują je, stosują coraz nowsze i bardziej nowoczesne technologie. W polskich stocznjach powstają tradycyjne jachty, przeznaczone do turystyki i to na nie właśnie jest największy popyt. Coraz częściej jednak nabywców znajdują luksusowe łodzie oraz jachty. Jachty z tzw. górnej półki są produkowane dla konkretnego klienta i zamówienie trzeba składać z wielomiesięcznym wyprzedzeniem. Najłatwiej i najszybciej otrzymamy taką łódź, gdy zamówimy ją późną jesienią.

W takich luksusowych zamówieniach specjalizuje się stocznia Nordia. Powstają tam nieomal dzieła sztuki wyposażone we wszystko, o czym zamarzy kapryśny klient. Przecież on za to płaci i to немало, np. za 31-metrowy jacht 8 900 000 euro. Niemniej ciekawe i popularne są łodzie pneumatyczne ze sztywnym dnem – rib sportis i parker rib. Jedną z najbardziej podziwianych polskich łodzi to quicksilver 890, sportowo-turystyczny jacht o długości 10 metrów, wyróżniający się wyrafinowaną stylistyką. Sportów wodnych nie ominęły również amerykańskie wzorce. Coraz modniejsze w Polsce są sprowadzane zza oceanu, amerykańskie łodzie motorowe. Swoje przedstawicielstwa na naszym rynku mają firmy o światowej renomie, takie jak amerykańska stocznia Bayliner, która produkuje łodzie popularne i tanie, osiągalne dla szerszego grona odbiorców. Natomiast firma

W luksusowym wnętrzu Azimuta nie zabraknie niczego.

Kobalt Boats – również amerykańska – przygotowuje łodzie luksusowe, dla koneserów, którzy uwielbiają blichtr i przepych. Maniacy szybkich samochodów kupują Ferrari, natomiast miłośnicy adrenaliny i sportów wodnych, łodzie klasy performance. Potężne silniki, nowoczesny kadłub, wygodna kabina to zalety takiej łodzi jak np. Baja 302. To wspinała propozycja dla amatorów mocnych wrażeń, którzy chcą spędzić na wodzie niezapomniane chwile. Dla wąskiego grona wybrańców – bardzo bogatych wybrańców – budowane są wielkie katamarany i trimarany. W ciągu ostatnich 6 lat zwodowano ich zaledwie (aż?) dziewięć, właśnie powstają następne. Służą do bicia rekordów wokółziemskich, biorą udział w regatach The Race. Wygląda na to, że era tych gigantów nie skończy się tak szybko, bo zbyt wielu pasjonatom zależy na tym, by nie zniknęły z oceanów.



NIC CO WŁOSKIE, NIE JEST... BRZYDKIE

Do najwspanialszych jachtów na świecie, przeznaczonych do bardzo szybkiego pływania po morzach i oceanach, należą jachty włoskie. Są dowodem na to, że Włochom udają się nie tylko samochody. Są tak znane i znakomite jak włoska moda i podobnie jak ona wyznaczają trendy w sportach motorowodnych. We włoskiej stoczni Azimut Jacht powstają jachty o sportowym wyglądzie 68 S i 86 S. Bliźniaczo podobne, różnią się długością kadłuba. Tam również zbudowano luksusowe „dzieło” – jacht Atlantis. Inna włoska stocznia – Riva, to przede wszystkim producent superluksusowych łodzi wykonanych z najwyższej jakości materiałów, szlachetnych gatunków drewna, przydymionego szkła. Nic dziwnego, że łodzie Rivy, takie jak rivarama i rivale, upodobali sobie najbogatsi, najznamienitsi ludzie świata. Włoscy konstruktorzy wiedzą, że w stylistyce jachtu liczy się nie tylko kształt kadłuba, ale wygląd i kształt zejściówek, luków, okien, świetlików i wentylatorów. Ich forma wpływa na piękno i elegancję statku, a dopracowanie detali Włosi mają opanowane do perfekcji. Ideałem jest – według znawców – stworzenie jachtu z polską solidnością, włoską stylistyką i amerykańską funkcjonalnością. Na razie chwalenie się jachtem nie jest u nas modne i nie wiadomo czy okazała, luksusowa łódź można i wolno się chwalić. Ale być może, już za kilka lat u nas będzie podobnie jak w Norwegii. Nikt nie będzie zwracał uwagi na to, jaki mamy samochód, a oceniać innych będziemy, podobnie jak Norwegowie, po tym jaką mają łódź. Czyżby czekały nas korki na jeziorach?



BYLE DO PORTOFINO

Żeglarskie sny zaczynają się na Mazurach. Życie towarzyskie motorowodniaków toczy się na tamtejszych szlakach, a niektóre jeziora są tak zatłoczone jak centrum Warszawy w piątkowe popołudnie. Przegląd motorowej mody, załóg i osiągnięć silnika odbywa się przede wszystkim na jeziorze Bełdany w Wygranych, Wierzbie lub w Korektywie. Tu spotykają się najbardziej okazałe jednostki. No i oczywiście w Mikołajkach. Tych nie można pominąć na mazurskim szlaku, zwłaszcza jeżeli chcemy się pokazać, poszaleć i poszpanować. Dla bardziej odważnych jest polskie morze. Bałtykiem na Bornholm dopłyniemy w trzy godziny, ale można zapuścić się jeszcze dalej – do Szwecji lub Niemiec. Najbogatsi posiadacze jachtów spędzą zapewne wakacje na Lazurowym Wybrzeżu, we Francji, lub w porcie Hercule w Monako. Sporym zainteresowaniem i dużą popularnością cieszą się rejsy po przystaniach i zatokach wysp greckich, a także Chorwacja – porty, zatoczki i wyspy Adriatyku z niesamowicie błękitną wodą. Bardziej egzotyczne dla motorowodniaków kierunki pływania to Norwegia, Hiszpania, a nawet daleka Portugalia. Zresztą tak naprawdę nieważne, gdzie i na czym niosą nas fale – woda zawsze jest tajemnicza i piękna, porty i zatoki budzą emocje, a pływanie to pasja i urzeczywistnienie marzeń oraz swoiste katharsis.

PATENT

Do prowadzenia motorówki niezbędne jest posiadanie odpowiednich uprawnień, czyli patentu. Nie potrzeba go jedynie do łodzi z silnikiem o mocy do 5 kW (6,65 KM). Jest 6 stopni uprawnień, ale w naszych polskich warunkach wystarczy pamiętać tylko o 2 podstawowych: **Sternik motorowodny** – upoważnia do prowadzenia łodzi z silnikiem o pojemności do 1000 cm³ po wodach śródlądowych oraz w regatach i pod nadzorem po wodach morskich. Trzeba mieć ukończone 12 lat i odpowiedni kurs, przy czym do 16 roku życia można pływać jedynie pod opieką rodziców lub prawnych opiekunów. **Starszy sternik motorowodny** – uprawnia do prowadzenia jachtów motorowych o długości do 24 m po wodach śródlądowych i morskich do 20 mil morskich od brzegu. Trzeba mieć 18 lat, stopień sternika motorowodnego, ukończony kurs i co najmniej roczny staż z zaliczeniem 200 godzin pływania. Pozostałe stopnie dotyczą morskiego pływania na dużych jednostkach. W naszych warunkach mają one znaczenie marginalne. Kursy, na których można uzyskać patenty, są organizowane przez kluby motorowodne w całym kraju. Koszt podstawowego wynosi od 300 do 600 złotych w zależności od miejsca, terminu i czasu trwania. Prowadzenie motorówek wcale nie jest rzeczą łatwą. Dotyczy to szczególnie łodzi szybkich, pędzących po wodzie z prędkością kilkudziesięciu kilometrów na godzinę.



Riva 51

TYPY MOTORÓWEK

Otwartopokładówka (open) to ogólna nazwa łódki służącej do pływania rekreacyjnego przy dobrej pogodzie. W większych modelach znajdziemy mini kabinę. W tym segmencie oferta rynkowa jest najbogatsza, głównie ze względu na niskie ceny tego rodzaju łodzi. Najtańszą można kupić już za kilka tysięcy złotych.

Commander – to większe modele otwartopokładówki. Są lepiej wyposażone w dobrze oprzyrządowaną konsolę sternika, fotele i kanapy dla załogi, obszerny kokpit z rozkładanymi materacami.

Sport – specjalna konstrukcja, głównie otwartopokładowa, przeznaczona przede wszystkim dla miłośników szybkiej jazdy po wodzie. Motorówki takie rozwijają prędkości nawet powyżej 40 węzłów, łatwo i szybko wchodzą w ślizg, można nimi ciągnąć narciarzy wodnych czy też uczestniczyć w wyścigach wodnych.

Kabinówki – to łodzie przeznaczone dla tych, którzy potrzebują komfortu. Modele z tego przedziału mają różne nazwy, najczęściej pochodzące z języka angielskiego. Mogą to być: klasyczne – Cabin z wysoką zabudowaną sterówką i dodatkowo kabiną pod pokładem, Walkaround Commander z obszernym, odsłoniętym kokpitem i miejscem dla pilota, ale posiadające również kabinę mieszkalną oraz Cruiser – czyli najbardziej wszechstronnie wyposażona wersja łodzi kabinowej,

Łodzie do wędkowania – producenci ten typ nazywają Fish lub Pilothouse. Obydwie cechuje wygodny, obszerny kokpit

umożliwiający dostęp w każdym miejscu do wysokich burt.

RIB-y – Rigid Inflatable Boat, to uniwersalna łódź hybrydowa, posiadająca sztywne dno w kształcie głębokiego „V” oraz nadmuchiwane elementy z pontonu. Na całym świecie łódki tego typu mają swoich fanów, a zapaleńcy pokonują na RIB-ach Atlanty, pływają dookoła świata.

Barki – to polska nazwa specjalnych łodzi do wędrówki po rzekach i kanałach jak również po morzach wewnętrznych typu Bałtyk. Przypominają one luksusowy dom wakacyjny.

HENRI LLOYD DLA ŻEGLARZY

Firma Henri Lloyd powstała w 1963 roku w Anglii. Została założona przez brodniczana Henryka Strzeleckiego, który pół wieku temu osiadł w Anglii. Wykorzystując swoje zdolności organizatorskie, w krótkim czasie osiągnął pozycję lidera na światowym rynku odzieży żeglarskiej.

W 1993 roku z jego inicjatywy powstał w Brodnicy zakład o światowych standardach, który szyje najbardziej technicznie zaawansowaną odzież żeglarską. Wykonana jest z najdoskonalszych w tej branży materiałów, jak np. firmy Gore, na które zakład posiada licencję. Część produkcji trafia na rynek Polski – odzież można kupić w sklepach firmowych, a większość jest eksportowana praktycznie na cały świat.

WODNIACY NA TARGACH

Łodzie i jachty, kajaki i sprzęt motorowodny, urządzenia do nurkowania i ratownictwa. A w tym wodniackim świecie złocista Alfa Romeo 159 Sportwagon.

Obecność samochodu na Targach Sportów Wodnych i Rekreacji WIATR i WODA była całkowicie uzasadniona. To na jego dachu królowała łódka klasy Laser, w której będzie w tym roku startował Maciej Grabowski, żeglarz sponsorowany przez Alfę Romeo. Właśnie w stoisku Alfę odbył się uroczysty chrzest łódki, a jej właściciel, wicemistrz Europy w klasie Laser i posiadacz licznych tytułów żeglarskich, spotykał się ze swymi fanami.

– Jestem mile zaskoczony obecnością tak wielu osób, ich zaciekawieniem oraz deklaracją kibicowania moim sportowym zmaganiom, a zwłaszcza startowi podczas przyszłorocznych Igrzyskach Olimpijskich w Pekinie – powiedział Maciej Grabowski.

Zapytany o związki sportów wodnych i motoryzacyjnych o to, co przyciąga producentów samochodów, w tym Alfę

Romeo, do sponsorowania zawodów żeglarskich, stwierdził, że obie dziedziny łączy bardzo wiele.

– Zainteresowani sportami motorowodnymi to ludzie z ponadprzeciętnymi zasobami portfeli. Stanowią aktywną, prosportową grupę. Ludzi, których stać na jacht czy motorówkę, stać zapewne na dobry samochód. Ponadto sporty wodne, żeglarstwo, to prestiż i klasa, co pozwala budować odpowiedni wizerunek każdej marki samochodu – twierdzi Maciej Grabowski. – Alfa Romeo jest zaś marką, dla której image sportowy jest chyba najbardziej charakterystyczny. Duch sportowy towarzyszy wszystkim jej produktom, firma tradycyjnie też wspiera sporty wodne. Dlatego wizja Alfę jest bardzo spójna z moją wizją. Oboje dążymy do doskonałości, sięgając po to, co najdoskonalsze.

Rynek żeglarski w Polsce jest olbrzymi i wciąż prężnie się rozwija. Samych żeglarzy jest w naszym kraju podobno ponad 150 tysięcy, a do tego trzeba doliczyć kajakarzy, motorowodniaków,

windsurferów, nurków i wszystkich, którzy nie wyobrażają sobie życia bez odpoczynku na wodzie. Nic więc dziwnego, że Targi Wiatr i Woda przyciągnęły aż blisko 24 tysiące osób. To rekordowy wynik.

Obywające się w tym roku już po raz dziewiętnasty Targi Wiatr i Woda są największą i najstarszą w Polsce imprezą wystawienniczą branży sportów wodnych i rekreacji. Uczestniczyły w nich 304 firmy z kraju i zagranicy, między innymi z Grecji, Chorwacji, Niemiec, Egiptu, Włoch, Ukrainy i Wielkiej Brytanii. Największą atrakcją były oczywiście ekspozycje i premierowe pokazy jednostek pływających, takich jak jacht motorowy Arvor 340 dla morskich wędkarzy, jednostki Phila 780 oraz Delphii 33 z nowej serii rodzinnych jachtów morskich, dziewięciometrowa Bavaria 27 Sport czy barka mieszkalna polskiej firmy Pro Maris. Największą jednostką był prezentowany przez firmę PUNT z Warszawy jacht Bavaria 37 Cruiser. Szybki i komfortowy, cieszy się zainteresowaniem zarówno prywatnych armatorów, jak klientów firm czarterowych i szkoleniowych. Warszawskie Centrum EXPO XXI goszczące Targi Wiatr i Woda z trudem mieściło tak bogatą ekspozycję i gości tłumnie odwiedzających imprezę. Już podczas jej otwarcia mówiono, że dla przyszłorocznych, jubileuszowych targów trzeba będzie poszukać nowego miejsca. Czy się to uda, nie wiadomo. Miłośników wypoczynku i sportów wodnych czeka jednak kolejna pasjonująca impreza – druga już letnia edycja Targów Wiatr i Woda, odbywająca się od 16 do 19 sierpnia w Gdyni i w Sopocie.

Anna Borsukiewicz
Anna Lubertowicz-Sztorc



FOT. R. BRYKAŁA



AKCESORIA DO ALFY 159 I 159 SPORTWAGON

LINIĘ AKCESORIÓW ALFY 159 OPRACOWANO TAK, ABY WZBOGACIĆ AUTA ORAZ UŁATWIĆ I UPRZYJEMNIĆ PODRÓŻOWANIE NIMI – ZARÓWNO PODCZAS RODZINNYCH WYCIECZEK JAK I SPORTOWEJ JAZDY.

Katalog Akcesoriów Alfa 159 w kategorii Czas wolny i Komfort zawiera m. in.: bagażniki uniwersalne (dla samochodów z relingami lub bez), uchwyty na rower do bagażników uniwersalnych (do wyboru: linia top z aluminium lub linia podstawowa ze stali), uchwyt na deskę surfingową, całą serię mocowań na narty (magnetyczne, na trzy i na cztery pary nart) oraz wypinany hak holowniczy. Wygodę podróży bardzo podnosi siatka oddzielająca pasażerów od przewożonych w bagażniku zwierząt czy bagaży. Siatki przytrzymujące przedmioty w bagażniku pozwalają odseparować najważniejsze rzeczy od reszty bagażu. Siatka umieszczona przy tunelu środkowym, od strony pasażera, zapewnia porządek w samej kabinie. Bardzo praktyczny jest sztywny pojemnik ochronny umożliwiający utrzymanie w czystości wnętrza bagażnika. Warto też wspomnieć o kompletach dywaników (welurowych w kolorze szarym, beżowym, czarnym lub gumowych, ozdobionych logo) i nakładkach chroniących przed zarysowaniami progów, zarówno przednich jak i tylnych.



**BAGAŻNIK UNIERSALNY
WYKONANY Z ALUMINIUM,
Z SYSTEMEM
ZABEZPIECZAJĄCYM**
NR KAT. 50903167

CZAS WOLNY I KOMFORT



**UCHWYT
SURFINGOWY**
NR KAT. 50900822



**UCHWYT ROWEROWY
WYKONANY Z ALUMINIUM,
MA SYSTEM ZABEZPIECZAJĄCY**
NR KAT. 50901143



**SUMMER BOX
WYKONANY Z MATERIAŁU ABS
Z SYSTEMEM ZABEZPIECZAJĄCYM**
POJEMNOŚĆ: 460 L
WYMIARY: 80x185x40 CM
NR KAT. 71803313

TUNING & PERFORMANCE

W kategorii Bezpieczeństwo do wyboru jest system alarmowy, zestaw głośnomówiący Bluetooth, umożliwiający kierowcy bezpieczne komunikowanie się z otoczeniem podczas jazdy. Warto też zwrócić uwagę na czujnik parkowania (często uważany za zbędny, ale szybko może okazać się, że nie umiemy się bez niego obejść) oraz foteliki dla najmłodszych pasażerów. W kategorii Dbłość o auto zaprezentowano zestaw do retuszu drobnych uszkodzeń lakieru karoserii, 2 komplety kosmetyków samochodowych (osobno dla elementów wewnętrznych i zewnętrznych).

W akcesoriach Alfa 159 jedną z najważniejszych kategorii jest Tuning & Performance. Obejmuje ona wiele elementów zewnętrznych, które dodają samochodowi bardziej wyścigowego charakteru i podkreślają jego indywidualność. Należą do nich m.in. trzy zestawy obręczy ze stopu lekkiego 17-, 18- lub 19-calowych (możliwość wyposażenia w śruby zabezpieczające przed kradzieżą), obniżenia progów, nakładki na zderzak przedni i tylny (dzięki którym auto ma bardziej „agresywny” wygląd), spojler tylny, końcówka rury wydechowej, sportowy zespół pedałów i podnóżka, fartuchy przeciwbłotne, owiewki oraz rozpórka kielichów amortyzatorów.



**OBRĘCZE KÓŁ
ZE STOPU 8x18"**
NR KAT. 50903123



**KOŃCÓWKA WYDECHU INOX
ZE STALI NIERDZEWNEJ,
DLA WSZYSTKICH WERSJI**
NR KAT. 50903136



**SPORTOWE PEDAŁY
ALUMINIOWE, Z LOGO**
NR KAT. 50903134

**SPOILER TYLNY
DLA WERSJI SEDAN**
NR KAT. 50507804



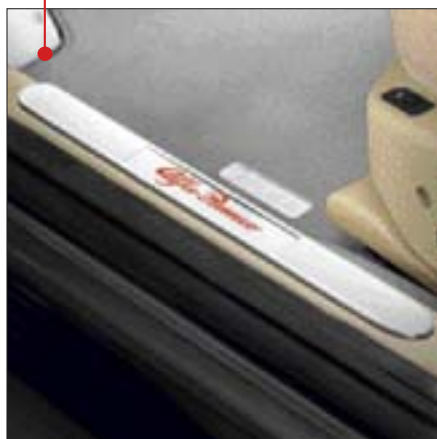


TUNING & PERFORMANCE

**ZDERZAK SPORTOWY
TYLNY**
NR KAT. 50903084



**NAKŁADKI PROGOWE
PODŚWIETLANE**
NR KAT. 50903129

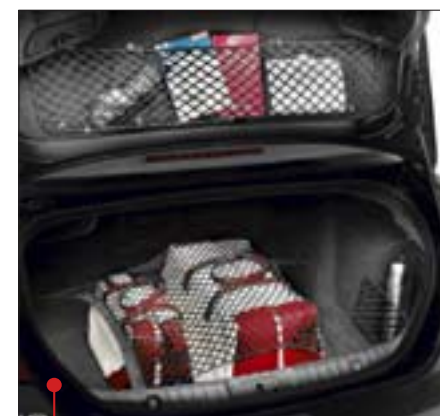


**ZESTAW
OBNIŻEŃ PROGÓW**
NR KAT. 50903082



**SPORTOWY
ZDERZAK PRZEDNI**
NR KAT. 50903083

PERSONALIZACJA



**SIATKI PRZYTRZYMUJĄCE
PRZEDMIOTY W BAGAŻNIKU
POD PÓŁKĘ TYLNA
NA PODŁOGĘ BAGAŻNIKA**
NR KAT. 50903171
NR KAT. 50903169
**BOCZNA, DO WNĘKI
BAGAŻNIKA**
NR KAT. 50903170

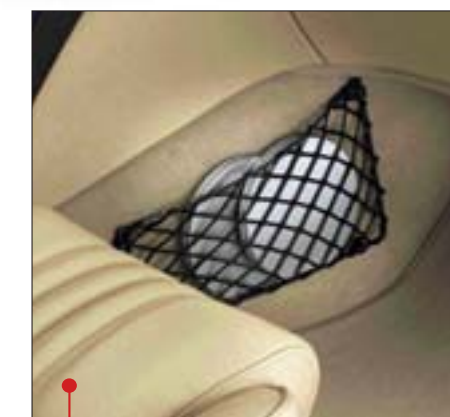
**SZCZEGÓŁY DOTYCZĄCE
ORYGINALNYCH AKCESORIÓW
ORAZ KATALOG AKCESORIÓW ALFA 159
DOSTĘPNE U DEALERÓW ALFA ROMEO.**



**WYKŁADZINA BAGAŻNIKA
CHRONI PODŁOGĘ
BAGAŻNIKA, PRZYTRZYMUJE
PRZEDMIOTY**
NR KAT. 50903177 (SEDAN)
NR KAT. 50903178 (SPORTWAGON)



**SIATKA
PRZYTRZYMUJĄCA
PRZEDMIOTY W BAGAŻNIKU
NA PODŁOGĘ BAGAŻNIKA**
NR KAT. 50903189



**SIATKA TUNELU
ŚRODKOWEGO
DO ZAMONTOWANIA
PO STRONIE PASAŻERA**
NR KAT. 50903172



**SIATKA PRZYTRZYMUJĄCA
PRZEDMIOTY W BAGAŻNIKU
W FORMIE HAMAKA**
NR KAT. 50903190

Zgodnie z umową o godzinie 8.30 stawiamy się w Centro Internazionale di Guida Sicura (Międzynarodowe Centrum Bezpiecznej Jazdy) w Varano de'Melegari leżącym w regionie Emilia-Romania. Jesteśmy na autodromie Riccardo Paletti, miejscu rozlicznych imprez motoryzacyjnych i „żelaznym punkcie” w kalendarzu najważniejszych wyścigów samochodowych, a od 16 lat również Mekce wszystkich, którzy chcą podnieść swoje kwalifikacje kierowcy. Założycielem i dyrektorem generalnym Centrum jest Andrea De Adamich, były zawodnik Formuły 1. – Centrum jest liderem w opracowywaniu i prowadzeniu kursów bezpiecznej jazdy, zarówno we Włoszech jak i za granicą, między innymi dzięki ponad 50 kierowcom-instruktorom, wywodzącym się ze świata sportu motorowego – wyjaśnia De Adamich. Kompleks obejmuje obszary zraszone sztucznym deszczem, podłoża o małej przyczepności oraz najezony trudnymi zakrętami tor. – Naszym celem – kontynuuje De Adamich – jest poprawa stylu jazdy uczestników kursów. Jego efektem będzie lepsze panowanie nad pojazdem, bardziej płynne ruchy oraz wzrost

świadomości za kierownicą. Bo ten, kto dobrze jeździ, myli się rzadziej i jest bezpieczniejszy nie tylko dla siebie samego, ale i dla innych użytkowników dróg. Wizyta w Varano de'Melegari to także świetna rozrywka. Przekonaliśmy się o tym, bo wzięliśmy udział w kursie jazdy sportowej i spędziliśmy na torze cały dzień, podzielony na część teoretyczną i praktyczną. Towarzyszyła nam dziesiątka kursantów, którzy jako pierwsi odpowiedzieli na konkurs umieszczony na witrynie www.myalfaromeo.it i tym samym wygrali właśnie takie szkolenie. Mieliśmy zatem okazję doświadczyć nie lada wrażeń u boku wykwalifikowanych kierowców, którzy uczyli nas, jak wyznaczać prawidłową trajektorię jazdy w różnych warunkach pogodowych i na różnych nawierzchniach oraz jak płynnie operować kierownicą, pedałem gazu i hamulcem, aby zapewniać pojazdowi właściwą równowagę, stawiać czoła zagrożeniom i nieprzewidzianym sytuacjom na drodze, korygować i unikać błędów. Bo, jak mówi De Adamich, „uczmy się jeździć stylowo na nartach po to, żeby się nie wywracać, a nie na odwrot: wywracamy się, żeby nauczyć się jeździć”.

DYPLOM Z BEZPIECZEŃSTWA

Włoscy kierowcy szkolą się na samochodach Alfa Romeo. Il Quadrifoglio towarzyszyło kursantom w Centrum kierowanym przez Andree De Adamicha, gdzie można nauczyć się panowania nad pojazdem w każdych warunkach i zapobiegania niebezpiecznym sytuacjom.



To kurs typu full immersion, podczas którego nasze umiejętności są przez cały czas poddawane trudnym próbom, będącym dla nas czymś w rodzaju niepisanej rywalizacji, a zarazem emocjonującej i niezapomnianej przygody.

Park samochodowy w Varano stanowi ponad 50 Alf Romeo: modeli 147, 159 i Brera. Wszystkie wyposażone są w najnowocześniejsze z dostępnych dziś urządzeń zabezpieczających, jak również w roll bar oraz system przeciwpożarowy. Zainstalowane w kabinie kamery rejestrują na kasetach wideo poszczególne fazy jazdy, zapewniając nie tylko fantastyczną pamiątkę z kursu, ale podstawę do analiz służących wyeliminowaniu błędów. Podczas niektórych prób w samochodzie jesteśmy tylko my: instruktor komunikuje się z nami za pomocą radiotelefonu. Dzieje się tak na przykład w przypadku testu hamowania na mokrej nawierzchni, kiedy poprzez dezaktywację systemu ABS możemy się przekonać, jak bardzo przydaje się on w razie realnego zagrożenia i jakie są najbardziej optymalne techniki jego stosowania.

Najpierw zajmujemy miejsce za sterami małej, zwinnej Alf 147, auta, które nigdy nie „gubi ogona”, nawet wtedy, gdy nagle zdejmie się nogę z gazu, żeby dać wytchnienie tylnemu mostowi (co na wąskich zakrętach toru praktykujemy dość często). Później testujemy model 156, sportowy „ciałem i duchem”, idealnie trzymający się wyznaczonej przez nas trajektorii jazdy. Następnie sprawdzamy Alfę 159, w wersji sedan oraz Sportwagon: obie są bezpieczne, a zarazem dynamiczne i aktywnie współpracujące z kierowcą. Na koniec przesiadamy się do Brery – coupé marzeń, na które miło choćby tylko popatrzeć, a co dopiero je poprowadzić.



AUTA CIĄGLE NOWE

Międzynarodowe Centrum Bezpiecznej Jazdy jest dla Alf Romeo partnerem idealnym. Obie strony mają bowiem wspólny cel: uczyć kultury jazdy, tak aby móc w pełni rozkoszować się wrażeniami związanymi z posiadaniem pojazdu ze znakiem węża. Zmodernizowany w ostatnim czasie park maszyn w Varano de’Melegari składa się obecnie z ośmiu egzemplarzy 147 2.0 Ts, trzech 147 GTA, dwóch 156 GTA, trzech Crosswagon, trzech 159 1.9 Multijet, trzech 159 2.2 JTS sedan i Sportwagon, czterech 159 2.4 Multijet sedan i Sportwagon, czterech 159 3.2 JTS sedan i Sportwagon, dwóch 166 2.4 Multijet, dwóch 166 3.2 V6 24 v, trzech GT 3.2 V6 24v, trzech Alf Brera 3.2 JTS i jednej Brery 2.4 Multijet.

Komentarze uczestników kursu są entuzjastyczne. Cristina Cavalli mieszka w wiosce nieopodal Bassano del Grappa, w prowincji Vicenza. Miłość do motoryzacji ma „we krwi”, czego dowodzą wyścigowy motocykl, Alfa 145 oraz doświadczenie pilota rajdowego. – Samochód i motocykl budzą zupełnie odmienne emocje, ale „słuchanie” Alf Romeo to emocje jedyne w swoim rodzaju – mówi. – Odgłosu jej cylindrów nie da się pomylić z żadnym innym. Prowadzenie Alf 147 to także ogromna przyjemność. Nie zmienia to jednak faktu, że trzeba umieć nad nią zapanować. Właśnie dlatego zdecydowałam się na uczestnictwo w kursie De Adamicha. Chciałam nauczyć się reagować w sytuacjach skrajnych, nie dając się ponieść panice, a przy okazji dowiedzieć się, w jaki sposób powinnam traktować moje auto.

Rocco Tambone jest alfiistą „od zawsze”. Obecnie ma Spidera, z którego korzysta przede wszystkim w weekendy, kiedy – jak mówi – chce poczuć się wolny. Uważa, że kurs tego typu powinni ukończyć wszyscy kierowcy, zwłaszcza ci, którzy dopiero co uzyskali prawo jazdy. – To tu nauczyłem się wykorzystywać możliwości samochodu. Tu zrozumiałem, że nie tylko gaz, ale i hamulec, o ile zostanie niewłaściwie użyty, może spowodować niebezpieczne zachowanie się pojazdu na drodze – opowiada. I tak odbywając próby na torze, mokrej i śliskiej nawierzchni lub w warunkach symulowanego oblodzenia, spędzamy z ekipą De Adamicha niemal cały dzień, pełen intensywnych wrażeń. Zapamiętujemy z niego, że samochód nie jest nieodgadnioną tajemnicą, ale mechanizmem, który można poznać od podstaw i który wymaga uwagi oraz koncentracji. A przy okazji odkrywamy, że aby zakochać się w Alf Romeo, wystarczy po prostu zasiąść za jej kierownicą.

SZKOLENIE NA TORZE

Tor Fiata w Balocco (w regionie Piemontu) został wybrany jako miejsce kursów jazdy prowadzonych przez Maurizio Barontiniego z Qualità-Product Evaluation dla pracowników działów Engineering & Design oraz Quality Fiata Auto. – Celem inicjatywy nazwanej Car Accademy – wyjaśnia Barontini – jest umożliwienie żywego, bezpośredniego kontaktu z samochodami personelowi dwóch newralgicznych sektorów przedsiębiorstwa, by utworzyć tym samym swoisty łańcuch ciągłości i integralności pomiędzy tymi, którzy projektują a tymi, którzy w późniejszym czasie oceniają jakość pojazdu w praktyce.

Od lipca 2006 roku – kontynuuje – zostało zorganizowanych osiem spotkań, w których wzięło udział 220 osób.

Na początku uczestnik przechodzi ogólny kurs bezpiecznej jazdy, a później poddaje się go skrupulatnie opracowanemu procesowi szkoleniowemu, który umożliwia podniesienie teoretycznej wiedzy o produkcie oraz osobistą weryfikację jego urządzeń i rzeczywistych możliwości.

W godzinach porannych wykład w auli prowadzi sam Barontini. Przybliżywszy słuchaczom kwestie prawidłowego przygotowania samochodu do jazdy i nakłonienia go do dynamicznych zachowań na drodze, proponuje ćwiczenia praktyczne u boku profesjonalnych kierowców. Późne przedpołudnie wypełniają zatem próby jazdy slalomem, hamowania na mokrej nawierzchni z i bez systemu ABS oraz prowadzenia Skid Car – samochodu wyposażonego w coś w rodzaju wózka, który podnosi tylne koła, symulując utratę przyczepności do podłoża.

Do prób dynamicznych wykorzystywane są Alf 147 i GT, umożliwiające włączanie i wyłączanie – w celach dydaktycznych – urządzeń ABS i ESP. Kursanci, pokonawszy początkowy lęk przed sytuacjami „ekstremalnymi”, podchodzą do kolejnych zadań z coraz większym entuzjazmem. Dla wielu jest to pierwszy kurs bezpiecznej jazdy, a z ich komentarzy wynika, że z nabytych w ciągu tego dnia doświadczeń będą świadomie i często korzystać.

– Opinie – konkluduje Barontini – są zawsze bardzo pozytywne i dowodzą, że kursy tego typu traktowane są nie tylko jako źródło dodatkowej wiedzy technicznej, ale jako jeden z ważnych etapów procesu rozwoju zawodowego.

GDY O MARKETING DBA HISTORIA

Wiekowa Alfa w ogrodach japońskiego cesarza. Defilada „leciwych dam” na ekskluzywnej Pebble Beach w Kalifornii. Powtórki słynnych rajdów Mille Miglia. Trzy wydarzenia, które łączy jeden wspólny element: miłość

do zabytkowych samochodów, jednocząca kolekcjonerów gotowych wydać fortunę na oryginalne części z osobami pasjonującymi się historią motoryzacji. I jedni, i drudzy skupiają się wokół „obiektu pożądania”, którego atrakcyjność może posłużyć do wzbudzenia zainteresowania nowymi modelami ulubionej marki.

W Alfie Romeo rozumieją to doskonale. Na terenie kompleksu w Arese, gdzie mają swoje siedziby muzeum marki i Centrum Stylu, od półtora roku działa Automobilsimo Storico Alfa Romeo (ASAR). Jest to instytucja, która zarządza placówką muzealną, prowadzi działalność centrum dokumentacji historycznej, udzielając wsparcia kolekcjonerom, utrzymuje kontakty z ponad 300 klubami alfistów z całego świata (czyli tysiącami osób) oraz uczestniczy w najważniejszych międzynarodowych imprezach motoryzacyjnych, takich jak sentymentalne powtórki wyścigów Mille Miglia. Misją ASAR jest kultywowanie i propagowanie dziedzictwa kulturowego marki oraz przecieranie szlaków dla nowych modeli, innymi słowy – angażowanie przeszłości do kreowania przyszłości.

Szef Automobilsimo Storico, Pasquale Oliveri wprowadza nas w świat zabytkowych czterech kółek, rozpoczynając swą opowieść od opisu współpracy z dwoma najważniejszymi włoskimi klubami alfistów, które sponsoruje i gości na swoim terenie. Są nimi działający od 1982 r. Scuderia del Portello oraz ukonstytuowany w latach sześćdziesiątych minionego wieku Registro Italiano Alfa Romeo (RIAR).

– Pierwszy – mówi Oliveri – kładzie akcent na sportowego ducha marki. Gromadzi kilkuset członków. Biorą oni udział w różnego rodzaju zawodach na całym świecie, od Carrera Panamericana po Mistrzostwa Europy FIA dla samochodów zabytkowych, w których Scuderia triumfowała w tym roku już po raz czternasty. RIAR natomiast chroni historyczną autentyczność samochodów należących do kolekcjonerów. Spośród wielu pokazów

zorganizowanych w 2006 roku najbardziej spektakularnym był happening „Alfa Gallery” odbywający się na zabytkowych placach 26 największych włoskich miast. Uczestniczący w tych spektaklach klubowicze i ich wiekowe pojazdy przyciągały publiczność i wspomagały handlowców Alfa Romeo, którzy w tym czasie prowadzili promocję modelu 159.

Również kalendarz na rok 2007 wypełniony jest imprezami, podczas których światła reflektorów skierowane będą na pojazdy zabytkowe oraz najnowsze modele marki. – W lutym – opowiada Pasquale Oliveri – odbył się objazd po drogach Kalifornii śladami Dustina Hoffmana i jego „Absolwenta”. W kawalkadzie jechały oczywiście słynne Duetto oraz nowe Spidery, jeszcze nieznanne na rynku amerykańskim. Był to ich debiut. Dzięki temu, że za kierownicami Spiderów siedli dziennikarze, o nowym, dwuosobowym modelu Alfę było głośno w mediach. Ponad 300 pojazdów różnych marek, wyprodukowanych w latach 1910-1985, to uczestnicy marcowego wyścigu Milano-San Remo, sponsorowanego oczywiście przez ASAR. W maju powróci wspomnienie Mille Miglia. W tej fantastycznej imprezie wzięło udział 7 pojazdów Automobilsimo Storico. Daty produkcji samochodów z listy startowej mieszczą się w przedziale od roku 1927, w którym miał miejsce pierwszy rajd Mille Miglia do roku 1957, kiedy odbyła się jego ostatnia edycja.

W kalendarzu nie zabraknie również Mille Miglia w Japonii, gdzie marka Alfa Romeo cieszy się ogromną sympatią oraz rzeszą najwierniejszych chyba wielbicieli na świecie. Należy do nich nawet sam cesarz, który zezwolił jednej z zabytkowych Alf na pozowanie do zdjęć w swoich ogrodach. Można by rzec, że historia otwiera drzwi, do których do tej pory dostęp mieli tylko wybrani. Latem miłośnicy motoryzacji udadzą się na Festival of Speed w brytyjskim mieście Goodwood, a jesienią odwiedzą targi i giełdę w Padwie, przypominające bardziej znaną imprezę tego typu w niemieckim Essen. W zeszłym roku przez hale wystawiennicze Padwy przewinęło się w ciągu trzech dni 60 tysięcy osób. To najbardziej przekonujący dowód popularności samochodów zabytkowych. Nie można więc nie przyznać racji Pasquale Oliveriemu, który twierdzi, że historia może stanowić doskonałe narzędzie marketingowe do promocji marki.



Wspaniałe, zabytkowe Alfę Romeo przyciągają rzesze miłośników samochodów na całym świecie, a przy okazji oswajają ich z najnowszymi propozycjami marki. Tą ich podwójną funkcją zajmuje się Automobilsimo Storico.

AUTORYZOWANE SALONY SPRZEDAŻY ALFA ROMEO W POLSCE

DOLNOŚLĄSKIE

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

KUJAWSKO-POMORSKIE

AUTEX
Bydgoszcz 85-737 Łęczycka 6
tel. 0-52 3601452
sprzedawca certyfikowany:
Roman Kucharski

MAIOPOLSKIE

POLINAR
Kraków 31-564 Ofiar Dąbia 14
tel. 0-12 4142477
sprzedawcy certyfikowani:
Piotr Korzeniowski, Ryszard Orlof

BWR Podolscy
Kraków 31-236 Al. 29-Listopada 170
tel. 0-12 4200015, w. 161, 162
sprzedawcy certyfikowani:
Robert Ślupczyński, Karol Dzik

MAZOWIECKIE

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

CARSERWIS
Warszawa 02-134 1-go Sierpnia 10
tel. 0-22 5737183
sprzedawcy certyfikowani:
Marek Babiński, Tomasz Dudek

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

AUTOSERVIS
Miawa 06-500 Płocka 91
tel. 0-23 6548006, w. 39
sprzedawca certyfikowany:
Michał Radzki

PODKARPACKIE

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

PODLASKIE

KONRYS
Białystok 15-703 Zwycięstwa 8F
tel. 0-85 6516364
sprzedawca certyfikowany:
Adam Cezary Gryc

POMORSKIE

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

AUTO-DIUG
Ślupsk 76-200 Poznańska 74
tel. 0-59 8424033, w. 43
sprzedawca certyfikowany:
Ewelina Bortnowska

ŚLĄSKIE

**CENTRUM SPRZEDAŻY
FIAT AUTO POLAND**
Bielsko-Biała 43-300 Katowicka 24
tel. 0-33 8134421, 8134442

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

GANINEX
Katowice 40-203 Roździeńskiego 170
tel. 0-32 3512750
sprzedawca certyfikowany:
Magdalena Pianowska, Jerzy Polok

EUROMOT
Rybnik 44-200 Zebrzydowicka 90
tel. 0-32 4239006, 4243644
sprzedawca certyfikowany:
Arkadiusz Schmidt

WIELKOPOLSKIE

POL-CAR
Poznań 61-057 Gorzysława 9
tel. 0-61 8732147, 8732110 (fax)
sprzedawcy certyfikowani:
Mariusz Matyjaszek, Grzegorz Dykczak

KLUBY ALFA ROMEO W POLSCE I WE WŁOSZECH

POLSKA

**MIA GIULIA ALFA ROMEO KLUB
WROCŁAW**
ul. Karkonoska 45, 53-015 Wrocław
Tel. 48-71-3399333

TI AMO ALFA CLUB
ul. Puskina 50, 92-516 Łódź
Tel. 48-42-6492223

CLUB ALFA ROMEO POLONIA
ul. Gorzysława 9, 61-057 Poznań
Tel. 48-061-8731133

**INTERNETOWY KLUB
ALFY ROMEO „IKAR”**
www.cuoresportivo.pl

ALFAROMEO POLINAR KLUB
ul. Ofiar Dąbia 14, 31-564 Kraków
Tel. 48-012-4141199

WŁOCHY

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

SCUDERIA DEL PORTELLO
przy 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