

Czołowe tenisistki świata w Warszawie

J&S Cup

Międzynarodowy Turniej Tenisowy Kobiet



K.S. Warszawianka 23.04 - 01.05.2005



www.jandscup.pl

Bilety do nabycia w biurach Orbis Travel od 04.04:

Białystok - ul. Rynek Kościuszki 13, Bielsko-Biała - ul. 3-go Maja 9a, Bydgoszcz - ul. Gdańska 16, Bytom - ul. Dworcowa 23, Chorzów - ul. Wolności 16, Częstochowa - Al. Najśw. Marii Panny 40/42, Dębica - ul. Rynek 32, Elbląg - ul. Hetmańska 24, Gdańsk - ul. Podwale Staromiejskie 96/97, Gdynia - ul. 10-go Lutego 2, Giżycko - ul. Dąbrowskiego 3, Gliwice - ul. Barlickiego 9, Katowice - ul. Staromiejska 21, Kołobrzeg - ul. Dworcowa 2/4, Kraków - Rynek Główny 41, Lublin - ul. Narutowicza 31/33, Łódź - ul. Piotrkowska 68, Olsztyn - ul. Dąbrowszczaków 1, Olsztyn - Real - ul. Sikorskiego 2B, Opole - ul. Krakowska 31, Piotrków Tybunalski - ul. POW 10, Poznań - Al. Marcinkowskiego 21, Sanok - ul. Grzegorza z Sanoka 2, Szczecin - Pl. Zwycięstwa 1, Tarnów - ul. Krakowska 30, Toruń - ul. Mostowa 7, Tychy - ul. R. Dmowskiego 7a, Warszawa - ul. Bracka 16, Warszawa - Pl. Konstytucji 4, Warszawa - ul. Puławska 31, Warszawa - Al. Jerozolimskie 179, Warszawa - ul. Mickiewicza 27, Wrocław - Pl. Wolności 8/9, Wrocław - Rynek 29, Zabrze - ul. Wolności 274/276, Zakopane - ul. Krupówki 22

PATRONI MEDIALNI:

POLSKI DEBIUT NOWEJ ALFY 147

ALFA KRÓLOWĄ SALONU GENEWSKIEGO

MARIUSZ ADAMIAK – O JAZZIE I SAMOCHODACH

ALFA ROMEO



Numer 15 • Rok 4 • Marzec 2005 • Kwartalnik

SPONSORZY:





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



Szanowni Państwo

Dla Alfę Romeo pierwsze miesiące roku obfitowały w ważne wydarzenia. Na rynku polskim była to podwójna premiera – nowej Alfę 147 oraz Alfę Crosswagon. Pierwszy z modeli to odnowiona i udoskonalona wersja samochodu, który zdobył na świecie uznanie zarówno 360 tysięcy klientów, jak i fachowców z dziedziny motoryzacji, nagradzających go najbardziej prestiżowymi tytułami z tytułem Samochodu Roku na czele. Nowa Alfa 147, zachowując atuty swej poprzedniczki, została wzbogacona agresywniejszym, a jednocześnie eleganckim designem i rozwiązaniami technicznymi.

Crosswagon Q4 to model niezwykle, którym Alfa Romeo wraca do rodziny pojazdów z napędem na 4 koła. Właśnie nowatorski napęd zapewnia autu maksimum osiągnięć nawet w warunkach ekstremalnych. O obu modelach mogą Państwo przeczytać w tym numerze il Quadrifoglio. Piszemy w nim również o nowościach na skalę światową, czyli Alfie 159 oraz Brerze, które swą premierę miały podczas 75. salonu samochodowego w Genewie. W stoisku Alfę Romeo tłumy podziwiali piękne samochody zaprojektowane przez Giorgetto Giugiaro. To był ogromny sukces! Tym większy, że żadna europejska marka nie wprowadza na rynek

w 2005 roku aż czterech nowych modeli. Stwarza to ogromne perspektywy na przyszłość i Alfa Romeo na pewno je wykorzysta. Z wizerunkiem producenta samochodów luksusowych wiąże się również zmiana wizerunku salonów sprzedaży Alfę Romeo. Cała sieć dealerska, również w Polsce, przybiera nowy wystrój według standardu Corporate Identity podkreślającego ekskluzywny charakter marki. Piszemy o tym w naszym magazynie, ale by ocenić i docenić te zmiany, zapraszamy Państwa do salonów Alfę Romeo!

Redaktor Naczelna
Lucyna Bogusz

il Quadrifoglio nr 15, rok 4
marzec 2005

Redaktor Naczelna
Lucyna Bogusz

Konsultacja Fiat Auto Poland
Rafał Grzanecki

Zespół redakcyjny
Anna Borsukiewicz
Filippo Gallino
Jerzy Kozierkiewicz
Mirosława Malich

Konsultacja redakcyjna
Francesco Novo
Satiz srl Turyn

Konsultacja graficzna makiety
Jerzy Woszczyński

Dyrektor Artystyczny
Maciej Feodorów

Studio DTP
Satiz Poland

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

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

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

Oddano do druku w dniu 21 marca 2005 r.
Nakład 10 000 egz.



MACIEJ ZIEN – TWORZENIE I POKAZ KOLEKCJI TO WIELKIE ŚWIĘTO DLA PROJEKTANTA

STRONA 26

04 WYDARZENIA

06 MOTOR SHOW

Alfa w Genewie
Światowa premiera dwóch modeli
– Alfę 159 i Brery przyciągnęła tłumy

12 PREZENTACJA

Oto nowa Alfa 147
Zachowując atuty poprzedniczki, jest jeszcze
piękniejsza i bardziej nowoczesna

20 TEST DRIVE

Sardyńska próba
Napęd na 4 koła Alfę Crosswagon Q4 pokonał
bezdroża podczas testowych tras na Sardynii

26 MODA

Najpierw trzeba zaciekać...
Maciej Zień opowiada o modzie, swojej najnowszej
kolekcji, a także o stylu, pieniądzach i samochodach

30 HISTORIA

Założyciel marki
Nazwisko Nicoli Romeo trwale związało się
ze sztandarową włoską marką samochodową

34 ROZMOWA

Urzekła mnie włoska stylistyka
Mariusz Adamiak opowiada o jazzie,
samochodach i włoskich upodobaniach

38 AKCESORIA

Linea Alfa

42 IDENTITY

Alfę w nowej salonowej oprawie
Salony Alfę Romeo dopasowują się
do ekskluzywnego charakteru marki

46 KLUBY

Urzeczeni Alfą

48 DEALERZY I KLUBY

Dealerzy Alfa Romeo w Polsce

ALFA W GENEWIE DWIE ŚWIATOWE PREMIERY

FRANCESCA RECH

Symy kolorami auta znakomicie wpisywały się w wystrój stoiska Alfę Romeo na 75. Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Genewie. Utrzymane w kolorach czerwieni i metalizowanej szarości – barw, które od zawsze podkreślały sportowy charakter i wyszukaną technologię samochodów Alfa Romeo – było znakomitym tłem dla dwóch światowych premier modeli 159 i Brera, stanowiących dla firmy początek nowej generacji samochodów.

Światowa premiera to dla każdego producenta ukoronowanie wielu godzin prac projektantów i konstruktorów przy nowym modelu. To wielkie święto połączone z... odrobiną niepewności, jak wypadnie pierwsza konfrontacja z fachowcami z branży motoryzacyjnej oraz przyszłymi użytkownikami samochodu.

Gdy ze szczelnie przykrytych aut zdjęto pomarańczowe zasłony i rozbłysły flesze aparatów fotograficznych, a stoisko Alfę Romeo wypełnił tłum ciekawych, niepokój przysł. Wiadomo było, że marka po raz kolejny odniosła sukces.

ALFA 159 – NOWA GENERACJA SEDANA

Ekspozycja Alfę Romeo w Genewie podzielona została na kilka części poświęconych poszczególnym modelom samochodów. Jej centrum zajęły dwa sedany – Alfę 159. Pierwsza z nich, koloru rubinowej czerwieni, mającym podkreślić klasyczny sportowy charakter auta, to wersja Q4, wyposażona w nowy silnik 3.2 V6 JTS 24v o mocy 260 KM. Drugą – z silnikiem 2.4 JTD o mocy 200 KM – „odziano” w srebrną karoserię, która wyróżnia nową generację samochodów Alfa Romeo. Nadwozie modelu 159, zaprojektowane przez Giorgetto Giugiaro we współpracy z Centrum Stylu Alfę, odwiedzający salon uznali za jedno z najpiękniejszych na całej genewskiej ekspozycji samochodów.



Rubinowa i srebrna Alfa 159 oraz koralowa Brera – wspaniałe coupé zaprojektowane przez Giorgetto Giugiaro już w wersji seryjnej – przyciągały w Genewie do stoiska Alfę Romeo tłumy miłośników pięknych samochodów.



MIĘDZY PRZESZŁOŚCIĄ A PRZYSZŁOŚCIĄ

Nowoczesność, wyrafinowane technicznie rozwiązania stosowane we współczesnych samochodach Alfę Romeo zawsze mają swe „zakotwiczenie” w wielkiej tradycji marki i jej sportowym duchu. Ten jej ogromny majątek stanowi wciąż inspirację dla dzisiejszych twórców, którzy chętnie sięgają do „korzeni”, dzięki niemu nowe modele zachowują swą charakterystyczną osobowość. Dlatego właśnie w genewskim stoisku Alfę Romeo obok najnowszych modeli wystawiono legendarne stare samochody, pozwalające powrócić do ludzi i wydarzeń, które wyznaczyły postęp technologiczny i stanowiły temat wydarzeń sportowych dwudziestego wieku. Nowa Alfa 159 nawiązuje tradycją do słynnego sedana Giulii, auta, o którym mówiono, iż jest „zaprojektowane przez wiatr” – o rewolucyjnej w swoim czasie linii z niskim przodem i spłaszczoną maską silnika oraz przednią szybą niczym z samolotu myśliwskiego. Ekspozowana w Genewie Giulia TI z 1963 r. miała czterocylindrowy silnik o pojemności 1570 cm³ i mocy 92 KM, dźwignię zmiany biegów przy kierownicy i hamulce tarczowe.

FOT. WITOLD BLADY

Przyciąga wzrok linia auta – sportowa w charakterze, a jednocześnie elegancka. Jego agresywny przód w kształcie trapezu, z charakterystycznym trójkątem kratki wlotu powietrza i dużym znakiem firmowym pozwala już z daleka rozpoznać markę Alfa Romeo. Samochód jest duży – ma 4660 milimetrów długości, 1828 mm szerokości i 1417 wysokości, rozstaw jego osi to 2700 mm. W porównaniu z Alfą 156, której stał się następcą, zapewnia większą przestrzeń wewnątrz oraz wyższy komfort – zarówno prowadzącemu auto jak i pasażerom. Elegancję Alfę 159 podkreślają wyrafinowane chromowane elementy wyposażenia, piękne tkaniny obić tapicerskich, a kierowcy docenią ekskluzywne wyposażenie ułatwiające prowadzenie samochodu, takie jak układ Cruise Control, satelitarne urządzenie nawigacyjne czy dwu- lub trzystrefowe urządzenie klimatyzacyjne. Gama jednostek napędowych przewidziana do tego modelu to trzy nowe silniki benzynowe JTS: 3.2 V6 24-zaworowy o mocy 260 KM, 2.2 o mocy 185 KM i 1.9 o mocy 160 KM,



wszystkie z bezpośrednim wtryskiem benzyny. Poza nimi są również trzy silniki diesla – 2.4 JTDM, 5-cylindrowy, 20-zaworowy, o mocy 200 KM oraz dwa 1.9 JTDM: pierwszy 16-zaworowy o mocy 150 KM, drugi 8-zaworowy o mocy 120 KM. Współpracują one z nowymi, bardzo precyzyjnie działającymi skrzyniami biegów o sześciu przełożeniach. Wraz z nowym zawieszeniem zapewnia to samochodowi dynamikę i przyjemność prowadzenia. Alfa 159 może mieć też stały napęd 4x4, taki sam jak zastosowany w modelu Crosswagon Q4, dzięki któremu można nią bez obaw podróżować nie tylko po asfaltowych jezdniach. Poczucie bezpieczeństwa na drodze gwarantuje znakomity układ hamulcowy i zestaw elektronicznych systemów sterowania. Konstruktorzy Alfę 159 zbudowali jej nadwozie tak, by chroniło podróżnych w każdej sytuacji, stosując w jego strukturze wielowarstwowe profile zamknięte, spawanie laserowe i materiały o najwyższej jakości. Wyposażyli auto w osiem poduszek powietrznych i innowacyjny system przytrzymywania pasażerów przez pasy bezpieczeństwa.



Prezentowana obok Brery Giulietta SZ to dzieło Elio Zagato. Jej historia jest niecodzienna. Mediolański mistrz na prośbę kierowcy Massimo Leto di Priolo przerobił Giuliettę SV zniszczoną podczas zawodów. Powstałe w ten sposób auto wystartowało i zwyciężyło w 1956 r. na torze w Monzy podczas Pucharu „Coppa Intereuropa”. Wówczas dyrekcja Alfa Romeo zamówiła kolejne takie samochody. Giuliettę SZ produkowano między rokiem 1960 a 1961. Jej następczynią została Giulietta SZ Coda Tronca, którą wykonano w 217 egzemplarzach.



BRERA – COUPÉ O WYJĄTKOWEJ OSOBOWOŚCI

Równie wielkim zainteresowaniem publiczności cieszyła się Brera – model, na który niecierpliwie oczekiwali miłośnicy Alfa Romeo zafascynowani prototypem o tej samej nazwie, stworzonym przez Giorgetto Giugiaro. Ten słynny turyński designer, przy współpracy z Centrum Stylu Alfa Romeo, zaprojektował też model przeznaczony do produkcji – piękne, sportowe coupé o wyjątkowej osobowości.

Jego koralowe w barwie nadwozie o długości 4413 mm, szerokości 1830 mm i wysokości 1372 mm, mieszczące cztery osoby, nawiązuje do tradycji klasycznych Alf, takich jak słynny model Giulietta, a jednocześnie jest autem na wskroś nowoczesnym.

W Genewie zaprezentowano Brerę w wersji Q4 z zespołem napędowym 3.2 V6 JTS 24-zaworowym, który osiąga moc 260 KM przy 6200 obr./min., o maksymalnym momencie obrotowym 322 Nm (32,8 kgm) przy 4500 obr./min.

Przyszli klienci Alfa Romeo będą mogli ją również kupować z silnikiem benzynowym 2.2 o mocy 185 KM i turbodieslem 2.4 JTD o mocy 200 KM oraz wybierać wśród dwóch skrzyń biegów: mechanicznej sześciobiegowej lub automatycznej. Pozwalają one na znakomite osiągi drogowe, a dużą moc samochodu sportowego podkreślają z zewnątrz cztery rury wydechowe i szerokie opony umocowane na wyszukanych w stylu obręczach z lekkich stopów – seryjnie montowane w całej gamie Alfa Brera.

Również wewnętrzny wystrój auta to przykład wyrafinowania, a obszerny dach z szybą powoduje, że w środku jest jasno

i przestrzennie, zaś po jej odslonięciu ma się wrażenie podróżowania kabrioletem. Sportową, a jednocześnie komfortową jazdę zapewnia nowoczesne zawieszenie, zaś bezpieczeństwo – najnowocześniejsze urządzenia elektroniczne do kontroli zachowania dynamicznego, począwszy od hamowania, a skończywszy na przenoszeniu napędu.

STOISKO PEŁNE NOWOŚCI

W genewskim stoisku Alfa Romeo zaprezentowano też inne nowe modele tej marki – wszystkie w tym samym typie „sportowej duszy” o dużym temperamencie we wszystkich prototypach i samochodach seryjnych.

Odwiedzający salon mogli więc podziwiać nową Alfę 147, o której obszernie piszemy w tym numerze *Quadrifoglio*, a także Crosswagon Q4.

To dzięki niemu marka powróciła w świat samochodów o napędzie na cztery koła i właśnie ten model będzie królować podczas przyszłorocznych zimowych igrzysk olimpijskich. Nikt nie przechodził obojętnie obok wyposażonej w potężny silnik 3.2 V6 o mocy 240 KM Alfa Romeo GT. Auto, stworzone przy współpracy z firmą Bertone, reprezentuje nowy sportowy charakter, połączony z komfortem i elegancją.

Uwagę odwiedzających stoisko zwracała też Alfa 166 – wielki prestiżowy sedan, będący sztandarowym pojazdem marki. Jej harmonijna forma i wyrafinowane wyposażenie, a także potężny silnik 3.2 V6 współpracujący ze skrzynią biegów o 6 przełożeniach, połączone z najlepszym wyposażeniem Luxury, wzbudzały powszechny podziw dla prestiżowego sedana, będącego sztandarowym pojazdem marki Alfa Romeo.



Na stoisku Alfa Romeo praktycznie niemożliwe było sfotografowanie nowych Alf

100 LAT WYSTAW MOTORYZACYJNYCH W GENEWIE

Minął właśnie wiek od otwarcia w Genewie pierwszej wystawy samochodowej. To bogate szwajcarskie miasto bardzo wczesnie polubiło zmechanizowane pojazdy, tu powstał Szwajcarski Klub Automobilowy. W 1905 r. genewski przemysłowiec inż. Jules Megrevet, właściciel firmy produkującej akcesoria samochodowe wpadł na pomysł, by zorganizować wystawę motoryzacyjną. Inicjatywę wsparły władze miasta – w wynajętym na ten cel lokalu wyborczym zaprezentowało się 37 szwajcarskich firm. Sukces był ogromny, w ciągu 9 dni automobile obejrzało aż 17,5 tysiąca osób. Postanowiono więc zorganizować kolejną wystawę. Odbywały się one co roku (przerwane I wojną światową). W 1923 r. impreza, której nadano nazwę salonu samochodowego, wykroczyła swym zasięgiem poza Szwajcarię. Pojawili się na niej producenci samochodów z innych państw. Otrzymała też nowe lokum – halę o powierzchni 10 tys. m²



na dawnym lodowisku w centrum Genewy. Rok później powołano stały komitet organizacyjny wystawy i nadano jej nazwę: First International Motor, Moto and Cycle Show (Pierwszy Międzynarodowy Salon Samochodów, Motocykli i Rowerów). Uczestniczyło w nim 200 wystawców, a ekspozycję zwiedziło 68 tys. osób. Do wybuchu II wojny światowej salony odbywały się co roku. Salon planowany na 1940 rok już nie został otwarty.

Pierwsza powojenna wystawa w 1947 roku była bardzo skromna. Na powierzchni 9,5 tys. m² zgromadzono 305 modeli aut.

Kolejne lata przyniosły rozwój i coraz większy prestiż genewskiemu salonowi. W 1965 r., gdy obchodzono jego pięćdziesięciolecie, wystawa zgromadziła 1131 marek samochodów i 426 tysięcy zwiedzających. Stary obiekt wystawowy stawał się zbyt ciasny dla rozrastającej się imprezy. Postanowiono przenieść ją na obrzeża Genewy, w pobliże lotniska i dworca kolejowego. Powstało tam nowe centrum ekspozycyjne Palexpo. Salon samochodowy zagościł tam po raz pierwszy w 1982 r. Z czasem jego powierzchnia znów okazała się zbyt szczypta. W 1992 r. powstał nowy pawilon, w którym utworzono m.in. muzeum starych samochodów, a w 2003 r. kolejna hala, powiększająca ekspozycję o 21 tys. m². Do tej pory w Genewie odbyło się 75 salonów samochodowych. Na stulecie imprezy przygotowano ponad sto nowości – premier samochodów różnych marek i klas. Wśród nich nie zabrakło oczywiście Alfa Romeo.

STEFANIA CASTANO

OTO NOWA ALFA 147



Przed nią ambitny cel – ma potwierdzić spektakularny sukces, jaki model 147 odnosił przez ostatnie cztery lata.

Nowa Alfa 147, już dostępna na polskim rynku, kontynuuje zwycięską formułę poprzedniego modelu, wzbogaconą jeszcze „agresywniejszym” designem, lepszymi zawieszzeniami oraz pięcioma różnymi silnikami, wśród których na szczególną uwagę zasługuje pełen temperamentu turbodiesel 1.9 JTD 16v M-Jet o mocy 150 KM.

Jak wszystkie samochody Alfa Romeo, również nowa Alfa 147 adresowana jest do szczególnych klientów, będących miłośnikami tej marki. Do wszystkich, którzy nie traktują czterech kółek tylko i wyłącznie jako środka transportu. Do osób potrafiących docenić styl i osobowość, wspaniałą mechanikę, a przede wszystkim przyjemność prowadzenia, które zapewnia ten samochód.

AGRESYWNA, LECZ ELEGANCKA

Projektanci nadwozia nowej Alfę uszanowali charakterystyczną linię poprzedniego modelu 147, unowocześniając ją, by dawała wrażenie jeszcze większego dynamizmu i smukłości samochodu. Najbardziej widoczne zmiany dotyczą przodu samochodu, gdzie wprowadzono nową osłonę wlotu powietrza i reflektory o wydłużonym kształcie, zmieniono też kształt błotników i fason zderzaków. Tył auta ma bardziej trójkątną pokrywę bagażnika i wydłużone tylne lampy, podkreślone chromowaną ozdobną obwódką. Nadwozie, jak i poprzednim modelem, ma dwie wersje – trzy i pięciodrzwiową.

Nowa Alfa 147 ma bardzo starannie dopracowany wystrój wewnętrzny, podkreślający elegancki i sportowy charakter samochodu. Deskę rozdzielczą pokryto wykładziną z tworzywa sztucznego, która imituje skórę morsa. Zastosowano ją w różnych wersjach kolorystycznych: czarnym, w dwóch odcieniach szarości oraz w klasycznych połączeniach czarno-szarym i czarno-beżowym. Zmieniła się również bogata grafika wskaźników i kształt tylnych zagłówków, które zostały obniżone.

Dzięki temu kierowca ma teraz lepszą widoczność przez tylną szybę.



SILNIKI I OSIĄGI

	Pojemność (cm ³)	Moc (KM/kW)	Maksymalna prędkość (km/h)	Przyspieszenie 0-100 (s)	Zużycie paliwa (l/100 km)
1.6 T. Spark	1598	105/77	185	11,3	8,1
1.6 T. Spark 120	1598	120/88	195	10,6	8,2
2.0 T. Spark	1970	150/110	208	9,3	8,9
1.9 JTD 115	1910	115/85	191	9,9	5,8
1.9 JTD 150	1910	150/110	208	8,9	5,9

SILNIKI I MECHANIKA Z „GÓRNEJ PÓŁKI”

Alfę 147 wyposażono w nowoczesne jednostki napędowe.

Przewidziano dla niej trzy silniki benzynowe, wszystkie Twin Spark 16-zaworowe: jeden 2.0 o mocy 150 KM i dwa 1.6 o mocach 105 i 120 KM.

Są też dwa silniki turbodiesel. Pierwszy to 1.9 JTD z wtryskiem common rail o mocy 115 KM. Do tej propozycji dodano nowy silnik 1.9 JTD 16-zaworowy M-Jet (multijet), osiągający moc 150 KM i maksymalny moment 31 kGm (305 Nm) przy zaledwie 2000 obrotach na minutę. Silnik łączy wszystkie zalety właściwe temu typowi jednostek napędowych (pełen życia

moment, duża elastyczność jazdy, małe zużycie paliwa) z zaletami silników benzynowych o bardziej sportowym temperamencie.

Powstał on jako modyfikacja skonstruowanego w 2002 r. przez Alfę Romeo silnika 1.9 Multijet 16v o mocy 140 KM, pierwszej na świecie jednostki drugiej generacji common rail.

Zastosowane w nim zabiegi techniczne doprowadziły do podwyższenia osiągnięć, momentu w zakresie niskich obrotów oraz ograniczenia hałasu i wibracji. Wyposażona w tę jednostkę Alfa 147 zapewnia naprawdę interesujące osiągnięcia: maksymalna prędkość wynosi 208 km/h, zaś przyspieszenie ze startu do 100 km/h – 8,8 sekundy. Auto jest przy tym bardzo

ekonomiczne. Zużywa podczas jazdy miejskiej 8 litrów paliwa na 100 km. Na przejechanie tego dystansu po szosach potrzebuje 4,7 l paliwa, a w tzw. cyklu mieszanym (miasto i szosa) – 5,9 l. Nowa Alfa 147 ma również bardzo dobre zawieszenie. Zastosowano w niej układ Comfort, bazujący na zastosowaniu deformowalnych czworoboków z przodu oraz systemu McPherson z tyłu. Rozwiązanie, które zapożyczono z Alfę 156, zostało udoskonalone.

Zmodyfikowano amortyzatory przednie, których tłoki powiększono z 11,5 mm do 13 mm i zastosowano cylindry pokryte teflonem. W przednim zawieszeniu modyfikacje polegały na wyborze

i regulacji sprężyn oraz amortyzatorów, a także zastosowaniu nowego drążka stabilizującego o przekroju wklęsłym, który – przy takiej samej sztywności – pozwolił obniżyć ciężar o 1,7 kg. Te i inne zabiegi techniczne przyczyniły się do jeszcze wygodniejszej jazdy. Zapewniły kierowcom nowej Alfę 147 łatwe panowanie nad pojazdem nawet w niskiej przyczepności auta do drogi. W sposobie prowadzenia samochód łączy doskonałą kontrolę, właściwą dla przedniego napędu, z niezwykłą precyzją i szybkością reakcji auta o sportowym charakterze. Zapewnia maksymalną przyczepność boczną, szybkie wejście w zakręt, dużą skuteczność i precyzję reakcji układu kierowniczego.



DOBRE SAMOPOCZUCIE W SAMOCHODZIE

We współczesnych samochodach wszystkie rozwiązania projektowane są tak, by zapewnić użytkownikom zarówno bezpieczeństwo jak wygodę. Na dobre samopoczucie wszystkich, a przede wszystkim kierowcy, ma wpływ zastosowany w nowej Alfie 147 automatyczny układ dwustrefowej klimatyzacji. Kontroluje on automatycznie temperaturę, natężenie nawiewu i recyrkulację powietrza w aucie, zapewnia też możliwość ustawienia dwóch różnych temperatur po prawej i po lewej stronie kabiny samochodu.

Nowy model Alfie może być również wyposażony w urządzenie Cruise Control, które, działając na przepustnicę silnika, utrzymuje w sposób automatyczny stałą prędkość jazdy, ustawioną przez kierowcę. Wygodny w użyciu jest też system głośnomówiący Bluetooth, umożliwiający rozmowę przez telefon komórkowy, nawet wówczas, gdy znajduje się on



w kieszeni marynarki lub w teczce. Kiedy telefon zadzwoni, automatycznie wycisza się dźwięk radiodzwonka, a głos rozmówcy słychać przez głośniki aparatury stereo.

Do radia samochodowego z odtwarzaczem płyt CD, w nowej Alfie 147 można dodać system audio (Sound System Bose), który zapewni wszystkim pasażerom w dowolnych warunkach jazdy wyjątkową jakość odbioru.

Z innych rozwiązań stosowanych w samochodach Alfie Romeo warto wspomnieć o systemie CONNECT, czyli zintegrowanym z deską rozdzielczą urządzeniu oferującym wiele funkcji i usług: od telefonu GSM do nawigatora, od połączenia z Internetem do „pamięci głosu”.

W nowej Alfie 147 zaproponowano dwie najnowocześniejsze wersje tego urządzenia – CONNECT Nav i CONNECT Nav+, które różnią się przedstawieniem graficznym systemu nawigacji: w pierwszym występują piktogramy, a w drugim mapy.



ELEKTRONICZNE ZABEZPIECZENIA

Alfa 147 oferuje wszystkie najbardziej skomplikowane urządzenia, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo czynne. Jest więc system zapobiegający zablokowaniu kół ABS z rozdzielaczem siły hamowania EBD (Electronic Brake Distributor) oraz VDC (Vehicle Dynamic Control), który zaczyna działać w warunkach zbliżonych do granicznych, jeśli zagrożona jest stabilność pojazdu oraz pomaga w kierowaniu samochodem.

MSR (Motor Schleppmoment Regelung) nie dopuszcza do poślizgu na skutek zablokowania się kół, a ASR (Anti Slip Regulation), system antypoślizgowy, przy dowolnej prędkości, za pomocą układu hamulcowego i kontroli silnika optymalizuje napęd.

Elektronika steruje również działaniem zabezpieczeń pasażerów w momentach, gdy dojdzie do kolizji auta. W całej gamie nowej Alfę Romeo są montowane seryjnie poduszki powietrzne typu „kurtyny”, które opuszczają się wzdłuż okien i w przypadku zderzenia bocznego chronią głowy i ramiona pasażerów z przednich i tylnych miejsc. Stanowią zabezpieczenie również w razie dachowania.

NAGRODZONA „AGRESYWNOSĆ”

Alfę 147 od początku wyróżniała swoista „agresywność”, a także sportowa linia, która sprawiała, że modelu tego nie sposób było pomylić z żadnym innym samochodem. Auto zawsze wyróżniała awangardowa mechanika, nienaganne zachowanie na drodze, a także doceniana przez klientów zdolność do proponowania najnowszych technologii oraz do ciągłego wzbogacania gamy o kolejne nowości: od samochodu pięciodrzwiowego do GTA o dużej mocy, od wersji CONNECT do wersji TI, od JTD do wersji ze skrzynią Selespeed.

To nie przypadek, że w ciągu czteroletniej obecności na rynku modelowi Alfa 147 udało się zająć znaczące miejsce wśród wszystkich pozostałych samochodów i uplasować się w kategorii modeli z najwyższej półki segmentu „D”, o wyraźnym sportowym charakterze. Świadczy o tym rzesza prawie 360 tysięcy kierowców w Europie, którzy nabyli ten model. Potwierdza to również uznanie ze strony specjalistycznej prasy, która przyznała mu 27 nagród: od tytułu „Samochodu Roku 2001” do „Złotej kierownicy”, od „Trofeum design 2000” do „Importowanego Samochodu Brazylii Roku 2002”.



SARDYŃSKA PRÓBA

Pierwsi wypróbowali go uczestnicy testu drogowego po Sardynii. Modelem Crosswagon Q4 Alfa Romeo wraca do segmentu pojazdów z napędem na cztery koła.

Pniemy się po wąskich górskich ścieżkach, pokonujemy strome i kamienne drogi, krótką prostą zawieszoną pomiędzy niebem a morzem. Następnie zjeżdżamy w dół całą serią wąskich zakrętów, tym trudniejszych, że droga pokryta jest śliskim asfaltem. – Ten krótki opis doskonale obrazuje warunki, w jakich odbywał się test, któremu poddano na Sardynii nowy model Alfę Romeo, nazwany Crosswagon Q4.

SPORTOWY I ELEGANCKI

Jego wygląd zewnętrzny opracowali specjaliści z Centrum Stylu Alfę Romeo w Arese, opierając się na znanym modelu 156. Crosswagon Q4 zachował całą jego urodę i elegancję, charakterystyczną dla aut tej marki. Styliści wzbogacili sylwetkę samochodu o akcenty podkreślające jego sportowy charakter oraz wszechstronność. Dzięki temu Crosswagon Q4 doskonale wpasowuje się zarówno w pejzaż miasta jak i przyrody, nawet tak dzikiej jak na Sardynii.

Auto, dla którego przewidziano dziewięć kolorów karoserii (z których cztery występują wyłącznie w tym modelu) wyposażono w metalowe zabezpieczenia pod drzwiami, przednie i tylne zderzaki ze stalowymi osłonami oraz oryginalnymi kratkami ochronnymi, szerokie błotniki i relingi dachowe.

Podczas jazd testowych można było docenić podwyższone o ponad 6 centymetrów zawieszenie i opony 225/55 R17 All Seasons. Wykonane z mieszanki gumy o specjalnym składzie i z oryginalnym bieżnikiem, doskonale sprawowały się zarówno podczas jazdy po asfaltowych drogach jak i na błotnistych wertepach, w które obfitowała testowa trasa.

Zdolność do ich pokonywania nie wyklucza jednak wygody podróżowania, jaką zapewnia nowa Alfa Crosswagon Q4. Zgodnie ze współczesnymi tendencjami, a przede wszystkim filozofią marki Alfa Romeo, auto musi zapewniać komfortową podróż we wszystkich warunkach. Wystarczy zresztą zasiąść w środku nowego Crosswagona, by odczuć jak eleganckie jest to auto i to niezależnie od rodzaju wyposażenia (do wyboru są dwa – Progression

i Distinctive). Miejsca jest wystarczająco dużo dla pięciu osób, na wszystkich siedzi się bardzo wygodnie, a osoby ceniące luksus mogą zdecydować się na samochód ze skórzanym wykończeniem foteli, deski rozdzielczej i obicia drzwi. Pośrodku deski znajduje się kolorowy ekran informujący o głównych parametrach podróży (Trip Computer) oraz sygnalizujący wszelkie ewentualne nieprawidłowości w pracy samochodu i konieczne naprawy. Tam też umieszczono radio z wbudowanym odtwarzaczem CD i sterownikami automatycznego układu dwustrefowej klimatyzacji. Górne otwory nawiewu centralnego są dość duże – można je regulować zarówno w pionie, jak i w poziomie. Ciekawie zaprojektowany zestaw wskaźników, nowoczesna w kształcie kierownica, wykończona w zależności od wersji wyposażenia auta skórą lub drewnem i dopasowana do tego gałka dźwigni zmiany biegów, kompas wbudowany w lusterko, specjalne wycieraczki i dywaniki – każdy z tych elementów świadczy o tym, z jaką starannością zaprojektowano nowy model Alfę.

Z NOWATORSKIM NAPĘDEM

Przyjemnie przebywać w tak pięknym samochodzie. Jednak główne jego zalety uczestnicy testowych podróży odkryli na trasie – trudnej, obfitującej w miejsca, których nie udałoby się pokonać autem o konwencjonalnym napędzie. Crosswagon, posłuszny poleceniom kierowcy, jakby ich nie „zauważał”. Jego nowością i największą zaletą jest bowiem układ napędu 4x4 z trzema mechanizmami różnicowymi – z których środkowy to samoblokujący Torsen C. Umożliwia on rozdział napędu w sposób ciągły na przednie i tylne koła zarówno przy przyspieszaniu, jak i zwalnianiu – w zależności od przyczepności samochodu do drogi.

Ten innowacyjny system, zaprojektowany przez specjalistów Alfę Romeo do tego właśnie modelu samochodu, zapewnia maksimum osiągnięć nawet w warunkach ekstremalnych. Centralny samoblokujący mechanizm różnicowy Torsen C przy przyspieszeniu zapobiega nadmiernej podsterowności i przesyła około 80% momentu tylnym kołom, pozostawiając w ten





sposób większą przyczepność boczna kołom przednim. I odwrotnie, w warunkach nadsterowności przenosi tylko 40%, zapewniając lepszą przyczepność boczna kół tylnych. W najtrudniejszych sytuacjach interweniuje elektroniczny system antypoślizgowy, którego efekty działania – łącznie z mechanizmem Torsen – pozwalają samochodowi na pokonanie przeszkód nawet po zapadnięciu się kół w śniegu lub błocie.

Alfa Crosswagon Q4 nie jest jednak klasycznym pojazdem terenowym i potrafi swą dynamiką oraz komfortem jazdy zadowolić kierowców również na szosach. Zawdzięcza to zarówno znakomitemu silnikowi 1.9 JTD 16v M-Jet o mocy 150 KM, który pozwala na osiągnięcie maksymalnej prędkości 192 km/h i przyspieszenia od 0 do 100 km/h w 10,5 sekundy, a także zawieszeniu. Rozwiązanie z przednim zawieszeniem czterobocznym i tylnym typu McPherson (z drążkami poprzecznymi o zróżnicowanej długości) niweluje skutki nierówności drogi, a tylny most napędowy zapewnia maksymalną stabilność manewrów przy dużej prędkości i zwinność typową dla Alfę Romeo. Niewiarygodne jest to, że kierowca praktycznie żadnego

z tych procesów nie zauważa podczas jazdy – oceniali Alfę Crosswagon Q4 uczestnicy testu na Sardynii. Po przebyciu testowych tras zgodnie twierdzili, że ich auta w każdej sytuacji posłusznie wykonywały nakazane im manewry, a ich prowadzenie sprawia ogromną przyjemność.

Taka opinia jest najlepszą rekomendacją dla nowej Alfę.

BEZPIECZNIE W KAŻDYCH WARUNKACH

Alfę Crosswagon Q4 wyposażono w najnowocześniejsze systemy zapewniające bezpieczeństwo jazdy w trudnych warunkach. Krótką drogę hamowania zapewnia układ składający się z wentylowanych przednich tarcz hamulcowych o średnicach 330 mm wyposażonych w stałe czterotłokowe aluminiowe zaciski Brembo i niewiele mniejszych tarcz tylnych o średnicach 276 mm. Poza tym Alfa Crosswagon jest wyposażona w najnowocześniejszy system ABS Bosch 5.7 zabezpieczający przed blokadą kół, o czterech czujnikach aktywnych i elektronicznym korektorze siły hamowania EBD. Panowanie nad jazdą – zapewnia układ VDC (Vehicle Dynamic Control), stosowana przez Alfę Romeo wersja systemu



ESP (Electronic Stability Program), który włącza się wtedy, gdy sytuacja staje się krytyczna. Elementem uzupełniającym VDC jest układ zapobiegający poślizgowi o nazwie ASR (Anti Slip Regulation), optymalizujący napęd w każdej sytuacji poprzez działanie na hamulce i silnik. W przypadku poślizgu ASR działa automatycznie, przenosząc napęd na koło o przeciwnej przyczepności, uzyskując w ten sposób na obydwu osiach efekt podobny do samoblokującego się mechanizmu różnicowego. Kiedy natomiast w warunkach niskiej przyczepności dokonamy gwałtownej redukcji biegu, włączy się MSR (Motor Schlepplmoment Regelung) zwracający moment silnikowi dla zapobieżenia poślizgowi wynikającemu z zablokowania kół. W razie zderzenia kierowcę i pasażerów podróżujących Alfą Crosswagon Q4 na przednich i tylnych miejscach chronią przednie i boczne poduszki oraz kurtyny powietrzne. Przewożenie dzieci w fotelikach ułatwiają zaczepy Isofix.

DOWÓD OSOBISTY CROSSWAGON Q4

Silnik: 1.9 JTD 16v M-JET

Liczba cylindrów i układ: 4 w rzędzie, przednie poprzecznie

Pojemność silnika: 1910 cm³

Maksymalna moc: CEE kW (KM) 110 (150)
przy 4000 obr./min.

Maksymalny moment: CEE Nm (kgm) 305 (31)
przy 2000 obr./min.

Prędkość maksymalna: 192 km/h

Przyspieszenie (0-100 km/h): 10,5 s

Zasilanie: wtrysk bezpośredni Multijet z turbosprężarką o zmiennej geometrii i chłodnicą intercooler

Przeniesienie napędu: ciągle na trzy mechanizmy różnicowe

Napęd: centralny samoblokujący mechanizm różnicowy Torsen C, o 4 poziomach blokowania, zintegrowany z ASR i VDC. Rozdział nominalny przód/tył: 42/58

Obręcze kół: ze stopu, średnica 17"

Opony: All Seasons 225/55 R 17

Układ kierowniczy: zębatkowa przekładnia kierownicza ze wspomaganie hydraulicznym

Średnica skrętu: 11 m

Zawieszenie przednie: niezależne, czworoboczne z podwójnym wahaczem i drążkiem stabilizatora zamocowanym do łączników za pomocą przegubów kulistych. Nowa aluminiowa belka poprzeczna

Zawieszenie tylne: niezależne, typu McPherson zmodernizowane z wahaczami poprzecznymi o zróżnicowanej długości, połączonymi z belką poprzeczną z rur stalowych, wahacze wzdłużne z tuleją hydrauliczną, resory śrubowe niewspółosiowe i drążek stabilizatora na łącznikach z przegubami kulowymi

Kąt natarcia: 17,6°, **kąt zejścia:** 24,4°,
kąt grzbietu: 17,7°



KOLOROWO I LUKSUSOWO

Alfa Crosswagon Q4 produkowana jest w 9 kolorach karoserii. Oprócz już znanych: czarnego Kyalami, szarych w odcieniach Stromboli, Gonzaga i Lipari oraz granatowego Capri, wprowadzono 4 nowe, wywodzące się naturalnych barw. Są to kolory zielony Montreux i Brooklands, brązowy Castlerock i granatowy Chiaia di Luna. Poza oferowanymi wersjami wyposażenia Progression i Distinctive, w późniejszym terminie Alfa Crosswagon Q4 dostępna będzie także w prestiżowym zestawie Luxury obejmującym tapicerkę deski rozdzielczej i panele z luksusowej skóry „Pieno Fiore”. To rozwiązanie idealne dla klientów o sportowym temperamencie, ceniących równocześnie elegancję. W pozostałych wersjach tapicerka jest wykonana ze specjalnej tkaniny Alfatex z mikrowłókna o dobrej przepuszczalności – ciemnoszarej, szarej i beżowej. Tapicerka skórzana natomiast proponowana jest w pięciu kolorach: czarnym, granatowym, czerwonym, beżowym i szarym. Projektanci bardzo starannie zestawili barwy pokryć foteli z kolorami tapicerki pod deską rozdzielczą (czarnym, szarym lub beżowym). Harmonizuje z nimi zestaw pedałów wykonany z aluminium, szare tło zestawu wskaźników. Specjalnie dla tego modelu wykonano dywaniki i wycieraczki z aluminiowymi wkładkami.

TELEFON „NO PROBLEM”

Wprowadzając na rynek Crosswagon Q4, Alfa Romeo prezentuje nowy system głośnomówiący technologii Bluetooth, zapewniający maksymalne bezpieczeństwo w różnych warunkach. Jest dostępny jako opcja, a umożliwia korzystanie z telefonu komórkowego Bluetooth również wtedy, gdy znajduje się on w kieszeni marynarki, czy torebce. Wycisza bowiem radio i głos rozmówcy jest przekazywany przez głośniki stereo. System głośnomówiący Bluetooth Alfę Romeo zawiera urządzenie pozwalające na utrzymanie jakości dźwięku bez pogorszenia jego barwy. Urządzenie jest wbudowane w samochód, wyłączniki znajdują się na nakładce konsoli centralnej w łatwo dostępnym miejscu.

Q JAK QUA DRIFOG LIO

Na tylnej części karoserii modelu Crosswagon widać oznaczenie Q4. Czwórka oznacza cztery napędzane koła. Litera Q to skrót od Quadrifoglio – czterolistnej koniczyny tradycyjnie umieszczonej na sportowych modelach Alfę Romeo. Firma nawiązała w ten sposób do słynnych modeli z lat dziewięćdziesiątych XX wieku, zwłaszcza Alfę 156, która również miała stały napęd na cztery koła. Modelem Crosswagon Q4 Alfa Romeo wraca do świata pojazdów z napędem na cztery koła.



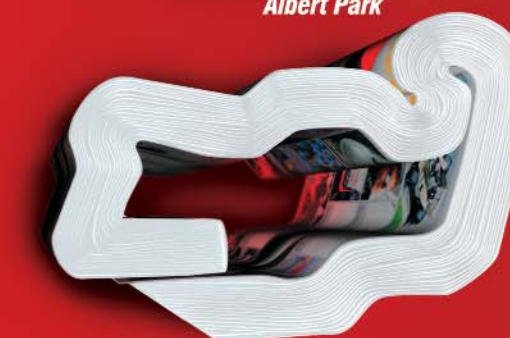
Interlagos



Albert Park



Hungaroring



Silverstone



Circuit de Catalunya



Nurburgring

Jakbyś tam był

Wyścigi i ich kulisy. Kierowcy i ich bolidy. Styl jazdy i styl życia. Czyli wszystko o najszybszej z Formuł w miesięczniku „F1 Racing”. Szukaj go na stoiskach prasowych i w dobrych kioskach.



Formuła, którą kochasz

www.f1racing.pl



NAJPIERW TRZEBA ZACIEKAWIĆ...

O modzie, stylu, najnowszej kolekcji, odwadze, forsie i samochodach rozmawiamy z projektantem Maciejem Zieniem.

Co jest najbardziej istotne przy tworzeniu sztuki – bo moda to przecież sztuka – talent czy solidne rzemiosło?

Tworzenie i pokaz kolekcji – przeważnie dwa razy do roku – to wielkie święto dla projektanta. W takich momentach to ja wyznaczam trendy, ja pokazuję to, co mi się podoba, ja decyduję. Mogę się wyżyć artystycznie, zaszaleć, nie mam zahamowań i ograniczeń. Mogę tworzyć stroje, które prowokują i skłaniają do myślenia. Bardzo ważne jest, aby kreacja, którą tworzę, zaciekała i zachwycała. Jeżeli jednej osobie spodoba się dwa, trzy stroje z kolekcji, to znaczy, że jest ona udana. I to jest sukces, a ja czuję się spełniony jako projektant.

Po pokazie, co daje projektantowi największą satysfakcję?

Wyjazd do ciepłych krajów... (śmiech).

Czyli kasa?

To również. Ale pieniądze są przede wszystkim potrzebne po to, aby się rozwijać i tworzyć. Stąd wynika chęć ich posiadania. Na szczęście mam zawarte umowy i kontrakty z firmami, które wspierają mnie w moich działaniach, np. poprzedni pokaz sponsorowała Alfa Romeo.

Przejdźmy do spraw mniej przyziemnych. A zadowolenie klientek się nie liczy?

Wszystko jest ważne. Na pewno istotna jest akceptacja środowiska modowego, które jest bardzo wymagające. Liczy się także odbiór publiczności i to, aby kolekcja spodobała się klientkom. Dlatego staram się, by moje stroje były bardzo kobiece, uwydatniały piersi, podkreślały wcięcie w talii.

Środowisko modowe – brzmi groźnie. Czy to tylko zawiść, zazdrość, układy...

W każdej opinii o tym środowisku jest ziarno prawdy, ale myślę, że ci którzy przejawiają chęć dokonania czegoś w modzie i mają talent, zostaną zauważeni i docenieni. Najpierw trzeba czymś zaciekać takie środowisko, a potem walczyć o pozycję na rynku.

Co jest najtrudniejsze w przygotowaniu kolekcji?

Ogarnięcie wszystkich jej elementów i zrobienie z niej jednej spójnej całości, tak aby to, co powstało, było trendy i dobrze się sprzedawało.

Najbliższe plany zawodowe... Jaka będzie najnowsza kolekcja?

Punktem wyjścia jest forma kwiatu, ale potraktowałem ją trochę inaczej: bardziej przestrzennie, bardziej konstrukcyjnie. Stroje są uszyte w większości z tkanin delikatnych: muślinów, jedwabi, koronek. Na pewno kreacje będą się błyszczały, bo ja uwielbiam jak rzeczy mienią się i skrzą. Reasumując, nowa kolekcja jest delikatna, stonowana, ale ma mocne akcenty kolorystyczne. Np. kolor soczystej zieleni. Ta barwa staje się charakterystyczna dla rzeczy przeze mnie projektowanych. Natomiast przeważać będą beże, biel i oczywiście czerni. Z najnowszą kolekcją będę jeździł po Polsce. Pokazy odbędą się w Warszawie, Krakowie i Wrocławiu.

Pana klientki, kobiety znane i lubiane, błyszczą – dosłownie

i w przerośni. Czy przy zamawianiu kreacji mają jakieś wymagania, udzielają wskazówek? Idzie pan na kompromisy?

Panie raczej oczekują moich sugestii – inaczej poszłyby do krawca, a za suknie zapłaciłyby znacznie taniej. Do mnie przychodzą po poradę. Ja projektuję, moje doskonale krawcowe potem to wykonują. Radość i satysfakcja – moja i klientki, polega na tym, że sukienka szyta jest na miarę, specjalnie zaprojektowana

i dostosowana do danej osoby. Kobieta musi dać mi wolność w tworzeniu kreacji, choć ja bardzo uważnie słucham sugestii, wszystko notuję, zbieram pewne wytyczne, a potem to przetwarzam na swój sposób i tak powstaje projekt.

Dobrze ubrana kobieta musi mieć doskonale dobrane dodatki. Czy myśli Pan również o projektowaniu tych „drobiazgów?”

Torebki, buty to bardzo istotna rzecz. 80 procent dochodów wielkich firm odzieżowych pochodzi ze sprzedaży dodatków. Ja muszę jednak trochę zaczekać i popracować nad wyrobieniem sobie bardzo mocnej marki. Dopiero wtedy pomyślę o torebkach, paskach, biżuterii, a nawet perfumach. Na razie jest na to za wcześnie.

Kiedy mówi się, że ktoś jest w dobrym (lub złym) stylu?

Styl to jest właśnie to, czego nie można kupić. Albo ma się dobry gust – i takiej osobie jest na pewno łatwiej: wystarczy kilka prostych rzeczy i wygląda dobrze – albo wydajemy sporo forsy na stylowe kreacje i zepsujemy to złymi dodatkami, biżuterią, fryzurą. Ale styl można sobie wypracować. Wystarczy spojrzeć na Nicole Kidman – kilkanaście lat temu wyglądała fatalnie w tych swoich za dużych marynarkach, a teraz jest ikoną mody.

W jakiej dziedzinie życia trendy mody są najbardziej widoczne...

We wnętrzach. Projektanci zwracają do tego, by dom czy mieszkanie było rzeczą sezonową. Starają się uświadomić ludziom, że teraz nie kupuje się już mebli, sprzętów dywanów raz na całe życie lub przekazuje z pokolenia na pokolenie. Modne kolory, tkaniny i detale obecnie bardzo szybko pojawiają się we wnętrzach.

A moda samochodowa – czy istnieje takie pojęcie?

O tak. Jest kilka firm samochodowych bardzo mocno związanych z modą. Znani projektanci, tacy jak Kenzo, Armani czy Dolce&Gabbana np. projektują tapicerki,



tworzą limitowane serie danych modeli, Alfa Romeo w Mediolanie sponsoruje weekend mody. Samochód jest rzeczą bardzo osobistą. Jego wnętrze nie może być nijakie, nudne. Teraz klient wymaga czegoś więcej – oczekuje, że kokpit auta, tak jak mieszkanie, będzie odpowiadało jego upodobaniom. Użytkownik pojazdu powinien mieć możliwość urządzenia wnętrza samochodu, a nie korzystania ze standardowych rozwiązań. Jeździłem Alfą Romeo 156 i bardzo lubiłem ten samochód. To była super zabawka, bardzo dobrze się w niej czułem, odpowiadał mi design. Alfa jest stworzona dla ludzi, którzy są związani z modą.

Co Pana denerwuje najbardziej jeżeli chodzi o estetykę otoczenia?

Nijakość. Brzydota może być inspirująca, natomiast nijakość jest dla mnie jedną z najgorszych cech.

Czy w modzie można wymyślić coś nowego, czy nieunikniona jest powtarzalność?

Moda istnieje od wieków i myślę, że najpiękniejsze fasony i najpiękniejsze linie zostały już wymyślone.

Teraz sztuka polega na tym, kto fajniej, bardziej spójnie, w oparciu o dotychczasowe dokonania w modzie, stworzy własną kolekcję. Jeżeli ja kocham koronki, to nie odrzucę ich tylko dlatego, że już ktoś je wykorzystywał w modzie. Powinniśmy mieć w sobie taki dziecinny zachwyt nad modą i czerpać z niej to, co nam się podoba.

Czyli nie wyważać otwartych drzwi...

Nawet jeżeli jakiś stylistka tworzy modę mocno inspirowaną twórczością wielkiego projektanta, to i tak będzie w tym nowa jakość, dusza twórcy.

Pańscy idole w świecie mody?

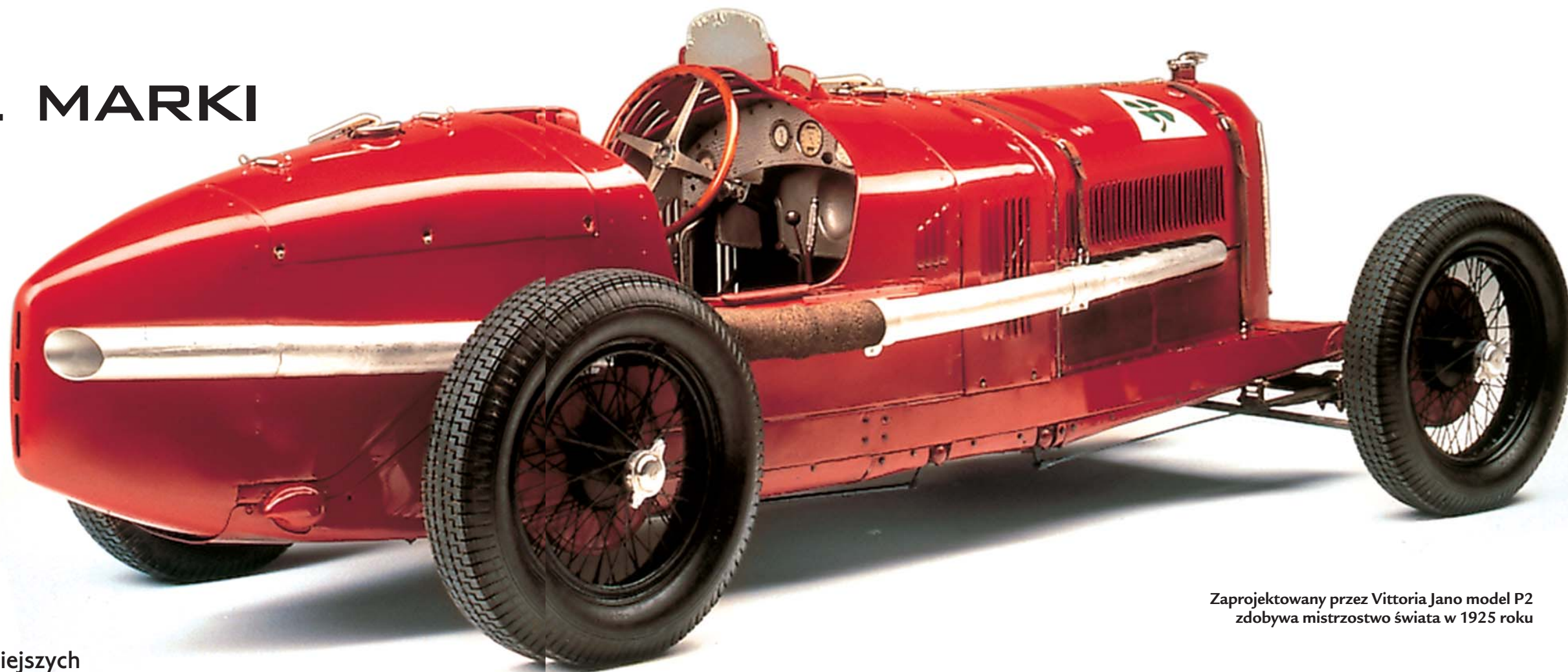
Mistrzowie zmieniają się tak naprawdę z sezonu na sezon. Projektant jest artystą, jest nierówny, ma lepsze i gorsze sezony. Najbardziej konsekwentnym człowiekiem w świecie mody jest dla mnie Karl Lagerfeld. Ja bardziej zwracam uwagę na konkretne kolekcje: jedne są wspaniałe, innych nie akceptuję.

ROZMAWIAŁA ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC



ZAŁOŻYCIEL MARKI

MARINO BUSSI



Zaprojektowany przez Vittoria Jano model P2
zdobywa mistrzostwo świata w 1925 roku

Nicola Romeo wpisał się w poczet najśłynniejszych przemysłowców na świecie. Jego nazwisko trwale związało się ze sztandarową włoską marką samochodową.

W historii przemysłu nieczęsto zdarzają się przypadki, by właściciel małej firmy produkcyjnej, zatrudniającej 50 osób, w ciągu zaledwie 13 lat zdobył tak znaczącą pozycję na rynku,

jaką posiada Alfa Romeo.

Nicola Romeo pochodził z wielodzietnej rodziny. Urodził się 18 kwietnia 1876 roku w Sant'Antimo, małym miasteczku w pobliżu Neapolu. Od dziecka wyróżniał się silną wolą, przedsiębiorczością i samozaparciem. Pomimo trudności finansowych, w 1899 r. ukończył inżynierię lądową na politechnice w Neapolu, studiował też w Belgii na wydziale elektromechaniki. W 1902 r. powrócił do Włoch, zamieszkał w Mediolanie, gdzie pracował jako przedstawiciel firmy Blackwell, angielskiego producenta wyposażenia kolei i linii elektrycznych. W 1906 r. założył spółkę

o nazwie Ing. Nicola Romeo & C, która reprezentowała we Włoszech amerykański koncern Ingersoll-Rand, światowego lidera w produkcji kompresorów i wiertarek pneumatycznych. Dla Nicoli Romeo były to lata bardzo intensywnej pracy, ale też sukcesów finansowych. Umożliwiły mu one w 1915 roku zakup zakładów samochodowych Alfa del Portello, które wkrótce – na mocy kontraktu z armią włoską – przekształcono w zakłady zbrojeniowe.

W 1918 roku, po zakończeniu wojny, w należącej do Romeo fabryce znów zaczęto produkować samochody, które od tej pory wyróżniają się sportowym charakterem, pozostającym do dziś podstawową cechą marki Alfa Romeo.

Nicola Romeo zaczął także inwestować w przemysł kolejowy, ale w 1921 roku, w wyniku wielkiego kryzysu gospodarczego, który dotknął również Europę, musiał ograniczyć skalę

prowadzonych przez siebie interesów i szukać rozwiązania, które zagwarantowałyby mu przetrwanie. Okazało się nim, po raz kolejny, postawienie na produkcję samochodów, na specjalistów i dobrych kierowców. Nazwiska takich ludzi, jak Vittorio Jano, Enzo Ferrari, Giuseppe Campari, Antonio Ascari, Ugo Sivocci na trwale zapisały się w kartach historii motoryzacji. W 1928 r. Romeo opuszcza firmę. Rok później otrzymuje tytuł Honorowego Senatora Królestwa. Umiera w swej willi w Magreglio koło Como 15 sierpnia 1938 roku.

W ŻYCIU PRYWATNYM

Warto poświęcić trochę uwagi życiu prywatnemu Nicoli Romeo. Podobnie jak wszyscy południowcy, z dużym szacunkiem i wdzięcznością odnosił się do swoich rodziców. Jego ojciec Maurizio został oddelegowany jako nauczyciel do pracy w Sant'Antimo i tam ożenił się ze swą byłą uczennicą Consiglią Tagliatalatę. Z tego związku przyszło na świat siedmioro dzieci. Już od lat szkolnych najstarszy syn Nicola wyróżniał się nieprzeciętną inteligencją oraz ciekawością świata.

Do dziś w rodzinie Romeo przechowywany jest atlas geograficzny, narysowany własnoręcznie przez 13-letniego Nicolę.

Widnieje na nim dedykacja dla rodziców.

Jego własne małżeństwo również okazało się szczęśliwe.

Żonę, Angelinę Valadin, córkę portugalskiego admirała, poznał w Mediolanie w 1905 roku. Oboje wynajmowali pokoje w tym samym pensjonacie. On prowadził interesy jako przedstawiciel angielskiej firmy, ona kształciła swoje umiejętności śpiewu i gry na fortepianie. Miała zadebiutować w Savonie w operze, ale na przeszkodzie jej planom artystycznym stanęła miłość od pierwszego wejrzenia.

Pobrali się 15 września 1906 roku w kaplicy w Sacro Monte w Varese. Angelina z dobrze zapowiadającej się sopranistki zamieniła się w doskonałą i szczęśliwą panią domu. Z ich związku urodziło się siedmioro dzieci, trzech chłopców i cztery dziewczynki o imionach: Elena, Maurizio, Edoardo, bliźniaki Giulietta i Nico oraz Pierina i Irene.

Nicola Romeo był bardzo wymagającym pracodawcą, ale jednocześnie przywiązywał się do swoich współpracowników.



W 1923 r. Ugo Sivocci za kierownicą Alfa Romeo RL zdobywa tytuł Targa Florio. Wtedy po raz pierwszy pojawia się symbol Quadrifoglio (czterolistnej koniczyнки), jako godło drużyny sportowej



Nicola Romeo i Enzo Ferrari w 1923 roku

Jeśli ktoś zdobył jego zaufanie, mógł liczyć później na dość szeroki margines swobody w przedsiębiorstwie.

Tak stało się w przypadku inżyniera Edoardo Fucito, wiceprezesa Alfę, kolegi Romeo jeszcze ze studenckich czasów w Neapolu. Do najbliższych osób należał wielki projektant Vittorio Jano, który na prośbę Romeo przeszedł z Fiata do Alfę, by dać nowy impuls rozwojowi silników oraz sportowej części firmy. Inny z przyjaciół to inż. Giorgio Rimini, który sprawował funkcję dyrektora handlowego oraz sportowego promotora firmy.

Wielkim szacunkiem i poważaniem Romeo darzył także kierowców. Szczególnie był przywiązany do Antonia Ascari, dlatego długo bolał z powodu jego śmierci na torze w Montlhery w lipcu 1925 roku. Jego sympatię zdobył także Giuseppe Campari, który – ze względu na bardzo ciemną karnację – zyskał przydomek „el negher” (murzyn). Obaj często uczestniczyli w testach technicznych samochodów w Magreglio, gdzie rodzina Romeo do dzisiaj posiada swoją willę.

Po tragicznej śmierci Ugo Sivociego za kierownicą P1 podczas rozgrzewki na torze w Monzy we wrześniu 1923 roku, Romeo na znak żałoby postanowił wycofać drużynę z wyścigu. Dzień później, w domu Romeów zadzwonił telefon. Benito Mussolini osobiście nakazał Nicolò Romeo wzięcie udziału

w wyścigu. Szef Alfę odmówił uprzejmie, ale twardo – ból z powodu śmierci ukochanego kierowcy był zbyt silny, by z przekonaniem uczestniczyć w tak ważnych rozgrywkach. Do kolejnego kontaktu z Mussolinim doszło w 1926 roku. W oficjalnym liście do szefa koncernu zwracał uwagę, że w modelu Alfę jest zbyt wiele elementów zagranicznych, które jego zdaniem niszczą produkcję krajową. Odpowiedź Nicolò Romeo, z której zachował się tylko fragment dotyczący iskrownika, była równie uprzejma i zdecydowana jak poprzednio. – „Nie wszystkim Włochom zależy na iskrowniku włoskim, a trzeba wziąć pod uwagę coraz większe problemy w eksporcie naszych pojazdów. Co z tego, że zastąpimy te 10% zagranicznych komponentów krajowymi podzespołami, skoro nie uda nam się sprzedać samochodu, który w 90% jest włoski” – odpisał.

Romeo znał i darzył wielkim szacunkiem Giovanniego Agnelli. Gdy spotkali się kiedyś na torze w Monzy – Fiat był wtedy jednym z najpoważniejszych przeciwników Alfę – Agnelli zapytał: „Kto, według Pana, wygra ten wyścig?”. Romeo odpowiedział: „Nieważne kto. Ważne, że wygrają Włochy!”. Duma z przynależności narodowej była cechą wyróżniającą Nicolò Romeo.

W 1929 roku, po nominacji na stanowisko senatora, Romeo przeprowadził się z rodziną do Rzymu. Po rozstaniu z Alfą Romeo wrócił do jednej ze swoich pierwszych wielkich pasji – kupił niewielką sieć linii kolejowych w Puglii.

Nigdy nie zapomniał swoich korzeni ani tego, jak wiele wyrzeczeń musiał ponieść, by osiągnąć życiowy sukces. Dlatego pamiętał o ludziach najbardziej potrzebujących. Wynagrodzenie pobierane z tytułu zasiadania w ławach senatu w całości przeznaczał na cele dobroczynne, zwłaszcza na wspomnienie sierot wojennych. Ale to nie wszystko. Jeszcze w 1918 roku wspomógł znaczącą kwotą swoje rodzinne miasto Sant’Antimo, finansując budowę miejscowego przedszkola, o które zatroszczył się również w swoim testamencie. Romeo zapisał także pieniądze Szpitalowi Maggiore w Mediolanie, Szpitalowi Chorób Przewlekłych w Neapolu oraz wielu instytucjom społecznym w Rzymie.



Vittorio Jano i jego P2

JANO – CELNE POSUNIĘCIE

Już na początku lat dwudziestych Nicola Romeo wierzył, że Alfa będzie zdobywać laury w rywalizacji sportowej. Dlatego pragnął skupić wokół siebie najlepszych projektantów. Luigi Bazzi, zasłużony projektant Fiata, który zostawił tę firmę na rzecz Alfę, zaproponował mu kandydaturę Vittorio Jano, młodego inżyniera, będącego w Fiacie specjalistą od systemów wspomagania zasilania silnika. Jano nie był zadowolony ze swojej pozycji zawodowej w Fiacie, a ponadto, podczas zawodów Grand Prix we Francji, pokłócił się z dyrektorem generalnym Fiata. Alfa Romeo zaproponowała mu dwukrotnie wyższe wynagrodzenie i powierzyła stanowisko dyrektora projektu i działu sportowego. Nicola Romeo jasno sformułował zadanie, jakie młody projektant miał do spełnienia. „Nie oczekuję, że skonstruuje pan samochód, który będzie wygrywał ze wszystkimi, ale chciałbym mieć takie auto, które nie przynosiłoby mi wstydu, które stałoby się wizytówką tej firmy. Potem, jeśli wyrobi pan sobie nazwisko, będziemy robić razem auta”.

Jano znakomicie wywiązał się z zadania. Nie tylko bowiem zaskoczył swoją skutecznością i przygotowaniem technicznym, ale stworzył solidne podwaliny pod przyszłość Alfę Romeo. W grudniu 1923 roku rozpoczął pracę nad modelem P2, w marcu 1924 roku testował już pierwszy silnik, a na koniec maja pierwszy, prototypowy model był gotowy do startu. Premierowy występ modelu P2 na torze w Cremonie zakończył się spektakularnym zwycięstwem ze średnią prędkością 150 km/h. Rok później Alfa Romeo zdobyła swój pierwszy tytuł mistrza świata i od tego czasu do logo firmy dołączono laurowy wieniec.

Vittorio Jano pozostał w zespole Alfę Romeo do 1937 roku. Jego nazwiskiem firmowane były najwspanialsze silniki tamtych czasów, jak np. sześciocylindrowy silnik Alfę 1500 i 1750 oraz ich zmodyfikowane wersje 2300 i 2600, które przyczyniły się do zwycięstwa tak słynnych kierowców jak Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Giuseppe Campari, Antonio Ascari i Enzo Ferrari.

URZEKŁA MNIE WŁOSKA STYLISTYKA

Z Mariuszem Adamiakiem o jazzie, samochodach i włoskich upodobaniach rozmawia Anna Lubertowicz-Sztorc.

Przedstawi się Pan?

Mariusz Adamiak przedstawia Jazz w... Quadrifoglio (w kinoteatrze Bajka). Tak nazywa się mój nowy cykl koncertowy. Jedną z wielu imprez z tego cyklu, to koncert Kronos Quartet i Pat Metheny Group w maju.

Początki były jednak inne. Przez kilkanaście lat byłem szefem najśłynniejszego klubu jazzowego w Polsce – Akwarium. W 1992 roku wymyśliłem i zorganizowałem Warsaw Summer Jazz Days – obecnie jest to jeden z najbardziej liczących się festiwali jazzu na świecie. Podczas tej corocznej imprezy występują światowej sławy jazzowi muzycy. Na początku lat dziewięćdziesiątych założyłem i dostałem koncesję na Radio Jazz, które do dzisiaj nadaje w Krakowie i Warszawie. Agencja Akwarium, którą założyłem w 1991 roku, promuje muzykę jazzową w Polsce. Organizuję koncerty np. Carlosa Santany, Pata Metheny i Niny Simonei, imprezy muzyczne, wydaję płyty z muzyką jazzową.

Nie chce Pan reaktywować Akwarium?

Bardzo trudno jest stworzyć miejsce na wzór i podobieństwo Akwarium. Było wiele osób i klubów, które chciały przejąć schedę po Akwarium, ale okazało się to niemożliwe. Atmosfery tego klubu nie da się powtórzyć, ale mam inne pomysły....

Czy w swojej działalności ma Pan jakieś wsparcie finansowe, duchowe, lokalne?

To permanentna walka o przetrwanie, bo w kulturze już tak jest. Dostaję pomoc od władz miasta, ale muszę o nią zabiegać i udowadniać, że nie jestem wielbłądem. Oczywiście, mam licznych przyjaciół, sponsorów, którzy pomagają mi w różnych przedsięwzięciach, ale promocja jazzu w Polsce to jest naprawdę ciężka praca. Końcowy efekt daje satysfakcję, lecz wcześniej bywa trudno.

Czy muzyk jazzowy to zawód, czy sztuka?

Jest to i zawód, i sztuka. Są ludzie, którzy uprawiają sztukę

i jednocześnie jest to również ich zawód. W dzisiejszych czasach bywa różnie: wielu muzyków jazzowych utrzymuje się wyłącznie z grania i wiedzie się im całkiem nieźle. Tacy są jednak w mniejszości. Natomiast zdecydowana większość gra i dorabia, pisząc muzykę do reklam, seriali.

Kiedy najbardziej czuje Pan, że obcuje ze sztuką?

Niestety z mojej strony wygląda to zupełnie inaczej. Znając ludzi, których zapraszam, tę całą otoczkę marketingowo-biznesową, nie mogę ich sztuki odbierać należycie. Lepiej niż ja, reaguje publiczność podczas koncertu. Moja percepcja równa jest zeru – zbyt wiele było problemów związanych z organizacją przedsięwzięcia, abym mógł z tego czerpać przyjemność. Ale są oczywiście przyjemne momenty, kiedy np. odkrywam nowe talenty, nowe zjawiska w jazzie i mam możliwość zaprezentowania tego szerszej publiczności. Natomiast obcowanie z gwiazdami nie należy do przyjemności. Nadeszły takie czasy, że każdy wielki artysta otoczony jest murem menedżerów, kontraktów i koncert to dla mnie przede wszystkim przedsięwzięcie biznesowe, a nie artystyczne.

Wyobrażałam sobie, że po koncercie muzycy zasiadają przy winie i prowadzą nocne rodaków rozmowy...

To dawno już minęło, zdarza się, że nie ma nawet czasu na zwykłą rozmowę. Ale jest wielu młodych artystów i to właśnie z nimi kontakt jest najprzyjemniejszy.

Czy dla Pana istnieje tylko jazz?

Raczej nie słucham muzyki popowej. Drażni mnie współczesna twórczość – jest sztuczna, wykreowana, rządzą nią ludzie biznesu. Pojawiają się nowe trendy i młodzieży wmawia się, że to ich muzyka. Tymczasem jest ona wymyślona przez wytwórnie płytowe i ludzi, którzy robią na niej kasę. Młodym muzykom proponuje się stare przeboje, oni je miksują i powstaje nie wiadomo co, ale za to tanim kosztem.



Niestety tak to dzisiaj jest, że jazz i artyści związani z tym rodzajem muzyki nie goszczą w prasie kolorowej, która kreuje gwiazdy i obraz świata stworzony przez serialowych aktorów.

Jazz funkcjonuje w drugim obiegu, ale ja się tym specjalnie nie martwię, bo zawsze był muzyką klubową, elitarną i zbyt trudną dla przeciętnego słuchacza. Jazz powraca do niewielkich sal koncertowych i w tym nic złego nie ma. To muzyka przeznaczona dla kilku procent społeczeństwa.

Czy polski jazzman może zrobić dzisiaj światową karierę jak np. Stańko?

To bardzo trudna sytuacja. Artysta musi zdawać sobie sprawę, że niełatwo będzie pogodzić granie z rewelacyjną sytuacją materialną. W Stanach Zjednoczonych większość muzyków jazzowych żyje dość skromnie i jest to ich świadomy wybór. U nas jeszcze trochę potrwa, zanim grupa jazzmanów, preferująca trochę inne wartości, będzie doceniona społecznie.

Największe sukcesy, najbardziej bolesne porażki?

W mojej pracy cieszę również małe sukcesy, takie jak na przykład zorganizowanie koncertu czy udanej imprezy. Niewątpliwym sukcesem było również otwarcie radia jazzowego i stworzenie festiwalu Warsaw Summer Jazz Days.

Największą moją życiową porażką jest zamknięcie Akwarium. To moja osobista klęska, ale i przegrana Warszawy. Przyczyniły się do tego ówczesne władze miejskie, a ja nie miałem na tyle wyobraźni i siły, aby pewne rzeczy przewidzieć i im przeciwdziałać.

Jest pan również samochodziarzem.

Czy w samochodzie można się zakochać?

Od dziecka kocham auta. Z samochodem jest jak z chorobą weneryczną: nie można się z tego wyleczyć, ale można zaleczyć. Ja w okresie, kiedy prowadziłem Akwarium, byłem chwilowo zaleczony, zaprzętały mnie inne problemy. Ale pewnego dnia kolega wyciągnął mnie do autokomisu, a tam zobaczyłem piękne auto w cudnej kolorystyce i znowu mnie złapało. Akceptuję przede wszystkim auta włoskie, również angielskie lub amerykańskie, natomiast nie lubię aut niemieckich i japońskich – atmosfery sukcesu wokół nich, ich banalności.

Urzeka mnie włoska stylistyka. Bardzo podobają mi się samochody, które powstają w małej, ale dobrze znanej na świecie włoskiej firmie stylizacyjnej Zagato. Zawsze marzyłem o tym, by mieć samochód tego projektanta. Rok temu pojawił się prototyp 8c Competizione, który pod względem mechanicznym bazuje na Maserati Coupe, sylwetka przypomina Giulietty oraz Giulie Coupe TZ z lat 60., stylizowane właśnie u Zagato. Myślałem, że kupię takie auto i będę miał go do końca życia, ale nic z tego: projekt – na razie – upadł.



To czym Pan jeździ?

Jeżdżę Alfą Romeo 156 Sportwagon GTA. To już trzeci samochód tej marki. Najpierw była Alfa 146, potem 156.

Na razie pozostanę wierny Alfie Romeo.

Ale przycisnąć też Pan lubi. GTA zobowiązuje ...

Lubię, lecz nie jestem typem ściganta. Spędzam w samochodzie dwie godziny dziennie i najważniejszą rzeczą jest dla mnie estetyka jego wnętrza. Nie może być nudno, banalnie. W kokpicie auta powinien panować odpowiedni klimat. Stylistyka deski rozdzielczej, pokręteł, a nawet zapach jest dla mnie bardzo istotny. Włoskie samochody, również te starsze, mają niepowtarzalne „smaczki”, ciekawostki, niebanalne rozwiązania.

Poza tym, choć rzecz to może prozaiczna, bardzo odpowiada mi atmosfera w serwisie Alfa Romeo. Jest tam dobra kawa, czystość, a przede wszystkim ludzie, z którymi można pogadać o samochodach, bo łączy ich pasja i miłość do marki.

Czy sprzęt audio w samochodzie musi mieć Pan jakiś specjalny?

Ja z racji swego zawodu mam w domu naprawdę bardzo dobry sprzęt, a w samochodzie zupełnie wystarcza mi to, co jest.

Ulubiony projektant, alkohol ...

Jestem italianofilem, często podróżuję po Włoszech. Moim ulubionym drinkiem jest Negroni (gin, campari i martini rosso), uwielbiam także włoskie wina i włoskie likiery o niepowtarzalnym smaku. Firmy odzieżowe, które preferuję to Cavalli, czasami Dolce&Gabbana.

Charakterystycznym elementem Pana i stroju, a nawet i strony internetowej jest kapelusz ...

Często ludzie, zwłaszcza w naszej branży, chodzą w kapeluszach lub innych nakryciach głowy, bo po prostu są łysi. Natomiast moja historia z kapeluszem jest inna: wiele lat temu przyjechała na koncert koleżanka, menedżer zespołu. W żartach zabrałem jej kapelusz i zacząłem w nim chodzić po Akwarium. Wszystkim bardzo się spodobał mój nowy wizerunek i od tej pory już nie rozstaję się z kapeluszem. To damski fason, czasem go tylko nieznacznie modyfikuję. Posiadam kolekcję kilkadziesiątu tego typu nakryć głowy.

Najbardziej zabawna rzecz, która Pan o sobie usłyszał...

Często ludzie myślą, że jestem łysy, ponieważ ciągle chodzę w kapeluszu. A tymczasem moje włosy to rzecz, której czas się nie ima. I taka nieprawdziwa opinia trochę mnie bawi, trochę denerwuje.

Odpoczywa Pan w jakiś szczególny sposób?

Lubię siedzieć w domu, słuchać muzyki, spacerować czy chociażby patrzeć na ogródek. Przestały mnie bawić towarzyskie spedy. Lata spędzone w klubie trochę mnie pod tym względem wypaliły.

AKCESORIA

LINEA ALFA

TERAZ ALFA ROMEO 156 W WERSJI BARDZIEJ ZINDYWIDUALIZOWANEJ – STOSOWNIE DO GUSTU JEJ UŻYTKOWNIKA. PREZENTUJEMY NIEKTÓRE PROPOZYCJE ZEWNĘTRZNEJ STYLIZACJI SAMOCHODU, A TAKŻE PRAKTYCZNE ROZWIĄZANIA POZWALAJĄCE PODRÓŻOWAĆ WYGODNIEJ I BEZPIECZNIEJ.

ZESTAW DYWANIKÓW WELUROWYCH
NR KAT. 5901451



BAGAŻNIK UNIwersalny
WYKONANY Z ALUMINIUM
ANODYZOWANEGO
NR KAT. 5900847



ZESTAW OBRĘCZY ZE STOPIU
LEKKIEGO 7x17"
NR KAT. 50901078

SPOILER TYLNY
NR KAT. 5900925



ZESTAW OBRĘCZY ZE STOPIU
LEKKIEGO „MONODADO” 7x17"
NR KAT. 5901427

ZESTAW OBRĘCZY ZE STOPIU
LEKKIEGO 7x17"
NR KAT. 5901361



ZESTAW OBNIŻEŃ PROGÓW
NR KAT. 5900859 – ALFA ROMEO 156
NR KAT. 5901429 – ALFA ROMEO 156 SW



ZESTAW NAKŁADEK
PROGOWYCH INOX
NR KAT. 5900875



PÓLSZTYWNA WYKŁADZINA BAGAŻNIKA
NR KAT. 50903070 - ALFA ROMEO 156
NR KAT. 5901474 - ALFA ROMEO 156 SW



ZESTAW SPORTOWYCH
PEDAŁÓW
NR KAT. 5901485



PREZENTOWANE ORYGINALNE AKCESORIA, ZAPROJEKTOWANE PRZEZ CENTRUM STYLU ALFA ROMEO, SĄ DOSTĘPNE LUB MOŻLIWE DO ZAMÓWIENIA. SZCZEGÓŁY U DEALERÓW ALFA ROMEO.

ZESTAW FARTUCHÓW PRZECIWBŁOTNYCH
NR KAT. 5900906 - PRZEDNIE ALFA 156/156 SW
NR KAT. 50903069 - TYLNE ALFA 156
NR KAT. 5900907 - TYLNE ALFA 156 SW



SIATKA ZABEZPIEZAJĄCA PRZEDMIOTY
PRZED ICH PRZEMIESZCZANIEM
NR KAT. 5900985 - DO ZAMONT. Z LEWEJ STRONY - ALFA 156
NR KAT. 5900903 - DO ZAMONT. Z PRAWEJ STRONY - ALFA 156



FOTELIK „KIDDY LIFE”
NR KAT. 50900963



ZESTAW LISTEW OCHRONNYCH DRZWI
NR KAT. 5900860



Nowe, jednolite barwy, zmieniona identyfikacja.
 Wygodne sofy, automatyczne drzwi i pełna klimatyzacja pomieszczeń
 – słowem doskonale przemyślany każdy centymetr kwadratowy wnętrza.
 Oto nowy wizerunek salonów Alfa Romeo w prawdziwie włoskim stylu.

TOMASZ LIBICH

**ALFY W NOWEJ
 SALONOWEJ OPRAWIE**

Alfa Romeo wyraźnie wpasowuje się w klasę samochodów luksusowych, stąd konieczność, by na odpowiednio wysokim poziomie prezentowały się również jej salony. Otoczenie, w którym auta te są sprzedawane, nie może przecież kłócić się z ich charakterem. Powinno być tak ekskluzywne jak piękne i znakomite technicznie samochody Alfa Romeo. – Rolex nie można sprzedawać na bazarze, ponieważ nikt nie uwierzy, że to Rolex – mówi Lucyna Bogusz, Sales & Marketing Manager Alfę Romeo w Polsce.

– Dlatego też salony samochodowe przygotowane według projektu nowego Corporate Identity przypominają miejsca sprzedaży ekskluzywnych dzieł sztuki. Corporate Identity to starannie opracowany standard, któremu będą odpowiadać wszystkie salony sprzedaży samochodów tej marki na całym świecie. Podstawowym jego celem było wyczyszczenie całej przestrzeni salonu ze zbędnych elementów, tak aby najpełniej wydobyć piękno i doskonały design Alfę Romeo. Zaprojektowane i zaproponowane dealerom zmiany objęły kompleksową aranżację wnętrza i zewnętrznych elementów salonu, włącznie z najbliższym otoczeniem budynku.

Nowy Corporate Identity Alfę Romeo powstał rok temu. Swoistym zaczynem zmian stała się Alfa GT, uznana za symbol pojęć takich jak: nowoczesność, szybkość, osiągnięcie i użyteczność. Dotychczas wielu autoryzowanych dealerów w Zachodniej Europie zdążyło już zrealizować u siebie odmieniony wizerunek salonu. Wyraźnie przoduje w tym rynek austriacki, ale są także podobnie stylizowane salony w innych częściach świata – na przykład Japonii, czy Australii.

W Polsce w nowy Corporate Mobility Alfę zainwestowało już gdańskie Centrum Motoryzacyjne Auto Plus. Zmieniło się tam wszystko – od płytek podłogowych, przez kolor ścian, aż po sufit, łącznie z zewnętrznymi witrynami, które również są nowe i dostosowane do barw marki.

– Wcześniej nasz salon Alfę Romeo wyglądał dość przeciętnie. Niczym specjalnym się nie wyróżniał – mówi Adam Trela, dyrektor Auto Plusa.

– Teraz ma swój wyraźny, specyficzny charakter, zmieniła się atmosfera. Od razu daje się wyczuwać połączenie swobody i sportowego ducha z ekskluzywnością, aczkolwiek bez zbędnego nadęcia. I tak też nasi klienci się tutaj czują, a nowy wygląd salonu podbija ich serca, o czym wciąż napływają do nas sygnały. Kolorystyka salonu Alfę Romeo według nowych standardów znajduje swój wyraz w odcieniach szarych i czerwonych, wokół wykorzystywane są elementy metalowe, stylizowane na chromowane. W oczy rzucają się lakierowane panele, dominuje wysoki połysk i szkło, a zupełnie zniknęło drewno.

Wszystkie te zmiany mają na celu przede wszystkim dostosowanie do nowych modeli Alfę Romeo, które pojawić się mają w ofercie z końcem lata. Jednocześnie nie sposób pominąć coraz powszechniej dostrzegalnej na globalnym rynku standaryzacji, która przez ów rynek jest właściwie wymuszana. Oba te elementy doskonale wpasowują się w styl zbliżającej się wielkimi krokami nowej gamy samochodów.



URZECZENI ALFA

MARINO BUSSI

Historię Alfę Romeo tworzą nie tylko wspaniałe samochody i wielkie sukcesy sportowe, ale również właściciele samochodów, którzy bardzo często zostają miłośnikami tej marki. Zrzeszają się w klubach istniejących dosłownie na całym świecie. Rozstawiają one markę Alfa Romeo i, choć powstają zupełnie spontanicznie, współpracują z producentem samochodów, importerami do swoich krajów oraz koncesjonariuszami marki, działającymi na ich terenie. Pod ich auspicjami kluby organizują też różne imprezy związane z prezentacją Alfę. W Polsce istnieją trzy kluby Alfistów: Alfisci w Poznaniu, Mia Giulia we Wrocławiu i Ti Amo w Łodzi, a oprócz nich działa internetowy klub Ikar, zrzeszający miłośników Alfę Romeo z całego kraju.

Oprócz setek takich nieformalnych organizacji Alfa Romeo może się także poszczycić dwoma fanklubami oficjalnymi, dobrze znanymi wszystkim Alfistom. RIAR, czyli Registro Italiano Alfa Romeo (Włoskie Stowarzyszenie Alfa Romeo) i Scuderia del Portello – bo o nich mowa – są historią, celami, środkami i wizerunkiem idealnie wpasowując się w strategię Alfę Romeo.

RIAR

Registro Italiano Alfa Romeo (RIAR) powstał w 1962 r. w Rzymie, a jego założycielem jest Francesco Santovetti. Jego pomysł był naprawdę prekursorski: posiadacze historycznych modeli Alfę Romeo stworzyli krąg przyjaciół i organizowali coraz popularniejsze imprezy. Ich rosnąca ranga skłoniła w 1968 r. Giuseppe Luraghiego, ówczesnego prezydenta Alfę, do nadania stowarzyszeniu oficjalnego statusu i przeniesienia siedziby do Portello di Milano. W roku 1972 główny sztab klubu przeprowadził się ponownie, tym razem do Centrum Dyrekcyjnego w Arese, gdzie pozostaje do dziś. Dzięki dynamicznej prezydenturze Stefano d'Amico współczesny RIAR jest renomowaną organizacją, zrzeszającą ponad 600 członków z całego świata, których cechą wspólną jest miłość do motoryzacji, zwłaszcza do Alfę Romeo. O ekskluzywności tego stowarzyszenia decyduje jego regulamin, zgodnie z którym o członkostwo mogą się ubiegać wyłącznie posiadacze jednego lub kilku samochodów Alfa, ale tylko wtedy, gdy ich „cacka” szczycą się jakimiś konotacjami historycznymi. Właśnie dzięki temu założeniu RIAR może cieszyć się mianem największego ruchomego muzeum Alfę na świecie, które za pomocą zabytkowych eksponatów, konserwowanych

i pielęgnowanych przez ich dumnych właścicieli, opowiada przemysłową i projektową historię słynnej marki. Imprezy organizowane przez RIAR, wyróżniające się walorami historycznymi i kulturowymi, odbywają się w najpiękniejszych miastach Włoch i Europy. W maju 2001 r. również w Polsce odbył się zorganizowany przez RIAR Alfa Romeo Tour, podczas którego 16 historycznych modeli samochodów Alfa Romeo oraz ich właściciele pokonali trasę 2000 km i odwiedzili 10 miast. Takie imprezy i podziw wzbudzany przez piękne samochody przekładają się na sukces akcji marketingowej, polegającej na budowie wizerunku marki Alfa Romeo oraz jej promocji pod wciąż aktualnym hasłem „tradycja, która trwa”.

SCUDERIA DEL PORTELLO

Drugim znanym klubem jest Scuderia del Portello, założona w 1982 r., jako oficjalny zespół Alfa Romeo z siedzibą w Centrum Dyrekcyjnym w Arese. Nazwa organizacji ma ścisły związek z historią. Pochodzi bowiem od pierwotnego umiejscowienia fabryki samochodów Alfa Romeo właśnie przy ulicy Portello (dosł. „furtka”), która prowadziła do mniejszej bramy zamku Sforzów, architektonicznej perły Mediolanu.

Od dnia swych narodzin Scuderia broni barw Alfę na torach wyścigowych całej Europy, a dla kierowców i miłośników tej marki pozostaje najpewniejszym źródłem oryginalnych akcesoriów oraz dokumentów na temat historii wszystkich modeli sportowych. Swoją niepisaną misję, czyli podtrzymywanie wyścigowych tradycji Alfę, Scuderia del Portello, kierowana obecnie przez Marco Cajaniego, stara się realizować poprzez czynny udział we wszystkich najważniejszych imprezach sportowych, zarówno tych tradycyjnych jak i nowoczesnych. Klubową reprezentację tworzą sportowe modele Alfę we wszystkich możliwych wersjach wyposażenia, począwszy od 1900, Giulietty, Giulii GTA, TZ i Montrealu, a skończywszy na Alfach 75, SZ i 147.

W ciągu ponad dwudziestu lat zespół Scuderia del Portello zdobył dla Alfę Romeo wiele cennych trofeów: 12 tytułów europejskich, 5 tytułów włoskich w klasyfikacji ogólnej, 300 zwycięstw w poszczególnych kategoriach oraz setki czołowych miejsc w najważniejszych imprezach motoryzacyjnych, takich jak Carrera PanAmerica, rajdy Londyn-Sydney i Londyn-Meksyk, 24-godzinny wyścig na torze w Nurburgring czy klasyczne włoskie zawody Targa Florio i Mille Miglia.



Mówią o sobie Alfisci,
a ich kluby na całym świecie
sławiają ukochaną markę samochodu,
czyli Alfa Romeo.

DEALERZY **ALFA ROMEO** W POLSCE**DOLNOŚLĄSKIE**

ADF AUTO Sp. z o.o.
Wrocław 53-015 Karkonoska 45
tel. 0-71 3343019, 3343000

KUJAWSKO-POMORSKIE

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

LUBUSKIE

AUTO - POL Sp. z o.o.
Zielona Góra 65-022 Sulechowska 36A
tel. 0-68 3287064, 3287060

ŁÓDZKIE

AUTO FAPOL Sp. z o.o.
Łódź 92-052 Popieluszki 4
tel. 0-42 6898510, 6898511

MAŁOPOLSKIE

POLINAR S.A.
Kraków 31-564 Ofiar Dąbia 14
tel. 0-12 4142477 w. 35, 4141122
VIAMOT Ltd. Sp. z o.o.
Kraków 30-435 Zakopiańska 288
tel. 0-12 2691226 w. 156

MAZOWIECKIE

BOŁTOWICZ Sp. J.
Warszawa 02-786 Rosoła 55
tel. 0-22 6492605, 6493050
CARSERWIS Sp. z o.o.
Warszawa 02-134 1-go Sierpnia 10
tel. 0-22 5737183, fax 0-22 8462135

DUKIEWICZ Sp. J.
Warszawa 04-190 Jubilerska 6
0-22 5151120, 5151100

PHUP AUTOSERVIS Sp. z o.o.
Mława 06-500 Płocka 91
tel. 0-23 6544213, 6548006

PODLASKIE

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

PODKARPACKIE

AUTO - RES Sp. z o.o.
Rzeszów 35-959 Rejtana 65
tel. 0-17 8676142

POMORSKIE

CENTRUM MOTORYZACYJNE
AUTO - PLUS Sp. z o.o.
Gdańsk 80-416 Gen. Hallera 132
tel. 0-58 3447271, 3410509

AUTO - DIUG
Jerzy Diug
Słupsk 76-200 Poznańska 74
tel. 0-59 8424033

ŚLĄSKIE

CENTRUM SPRZEDAŻY
FIAT AUTO POLAND
Bielsko-Biała 43-300 Katowicka 24
tel. 0-33 8134442, 8134440

TFA Poland Sp. z o.o.
Częstochowa 42-200 Drogowców 33/35
tel. 0-34 3664300, 3661790

GANINEX
Adam Gazda
Katowice 40-203 Różdzieńskiego 170
tel. 0-32 2036600, 2101000

ZUH EUROMOT Sp. z o.o.
Żory 44-240 Kościuszki 79
tel. 0-32 4341579, 4347031

WIELKOPOLSKIE

PM POL - CAR Sp. z o.o.
Poznań 61-057 Gorzysława 9
tel. 0-61 8732110, 8732147

KLUBY **ALFA ROMEO** W POLSCE I WE WŁOSZECH**POLSKA**

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

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

KLUB ALFISTÓW – POZNAŃ
ul. Gorzysława 9, 61-057 Poznań
Tel. 48-61-876 81 87

WŁOCHY

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

SCUDERIA DEL PORTELLO
presso Alfa Romeo
Centro Direzionale - 20020 Arese (MI)
internet: www.scuderiadelportello.org
e-mail: info@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. Brakuje miejsca, by je wszystkie zaprezentować. Zainteresowanych odsyłamy na strony internetowe Alfa Romeo.

BOSS IN MOTION
EDITION

THE NEW FRAGRANCE FOR MEN

