



KLOVERBLADET

Club Alfa Romeo

NR 1 ÄRGÅNG 12

MARS 1987





YTTERSPALTEN

Deklarationstider.

När ni läser det här, har väl de flesta klarat av årets "på heder och samvete" och gjort samma reflektion som förr om åren: "Vart tar pengarna vägen"? Tänker man efter så vet man väl i stort sett var man stoppat dem. Ibland med glädje och ibland med mindre glada känslor. Vad menar jag med det här då? Jo, mina tankar rör sig omkring poliser, böter m.m. Varför det då? Det hela bottnar i ett besök som vi gjorde hos polisens länstrafikgrupp här i Stockholm. Ett mycket trevligt besök, tyvärr alldeles för kort, där vi fick en fin information om polisens resurser vad gäller utrustning för trafikövervakning. Radar, trafikpaxbilar, motorcyklar och sist men inte minst, den nya Polis-Piloten! Helt civila bilar med civilklädd besättning, nästan omöjliga att upptäcka om man inte är på gränsen till sjukligt vaksam.

Det är här mina tankar om deklARATION kommer in i bilden. Egentligen är det ju synd och skam att polisen måste köra med kamouflerade grejer för att komma åt fortkörarna och trafikdärarna. Håll med om att det vore bättre med klart deklarerade fordon, men då måste vi nog lite till mans skärpa oss, eller hur?

Glädjande nog fick vi höra av poliserna, att vi Alfa-åkare inte alls är värst vad gäller fortkörning. Vissa tyska småbilar, ingående i en stor koncern, ligger långt framme, liksom en välkänd svensk bil med "respirator".

Kul, tjejer och killar! Vi fortsätter att sköta oss och våra bilar, så att vi kan räcka lång näsa åt vissa motorjournalister med konstig uppfattning. Det är som vi alltid brukar säga: "De flesta bilar åker man i, en Alfa Romeo kör man."

Håll igång, våren är snart här! Det varder härmed klart deklarerat.

Lasse E.



KLOVERBLADET

Off.organ för Club Alfa Romeo Sverige.

Utgivare: Club Alfa Romeo c/o Mia Larsson box 9077 161 09 Bromma
Tel: 08/17 93 42

Red.kommitté: L.Englén
M. Larsson

Styrelse Club Alfa Romeo:
Ordförande: Lars Englén
Vice ordf: Arne Andersson
Sekreterare: Mia Larsson
Kassör: Leif Rask
Klubbmästare: Jan Gyllenrot
Bitr.klubbm: Björn Ågren
Ledamöter: Jussi Ahokas och Kalle Wahlstrand
Hedersledamot i styrelsen: Harry Gyllenmo

Styrelse sydsektionen:
Ordförande: Kalle Wahlstrand
Vice ordf: Stefan Wahlström
Sekreterare: Bengt Fristorp
Kassör: Stefan Alexandersson
Klubbmästare: Dag Sundius
Bitr.klubbm: Gunnel Bondesson

Bankomitté Club Alfa Romeo:
Arne Andersson och Eric Robrandt

Bankomitté sydsektionen:
Rolf Strand och Stefan Holmgren

Material till artiklar och annonser sändes till Mia Larsson (se adr.ovan)
Annonspriser: Baksidan 800:-
1/1-sida 600:-
1/2-sida 400:-
1/4-sida 225:-

Annonser till pryltorget utan debit.
Manusstopp: 1-87 15/2
2-87 15/5
3-87 15/8
4-87 15/11

Manusstopp för annonser är två veckor tidigare än ordinarie manusstopp.
Utgivning ca 1 mån. efter manusstopp.

INNEHÅLL:

Möten som var.....	3
Rattuellt.....	4
Klubbnytt.....	8
Insändarspalten.....	12
Uppsnappat.....	15
Nötsvar.....	16
Pryltorget.....	18
Finska Hörnan.....	26

Möten som var

Vinterhalka.

Vinter och mörkt, slask och plask, salt och annat elände. Näja, vi skall väl inte bara misströsta det går att skapa ljusa stunder även den kalla årstiden. Vi kan t.ex delta i CARs isbanemöte. Jag vill hävda att detta tillfälle att gasa på halt underlag är det absolut bästa sättet att lära känna sin bil och sig själv. VARFÖR kom inte fler? Det kan förstås bero på avställda bilar, arbete, semester e.d. Det kan väl inte bero på att du inte vågar göra bort dig? Det är ju på isbana vi ska göra bort oss till främst nytta men även glädje både för dig själv och eventuell publik. Nästan alla som var med gjorde "bort sig" vid något eller några tillfällen. På isen finns gott om plats att snurra utan att några skador uppstår, det går således att pröva sig fram till, och även förbi, gränserna för väghållningen. Ut-

över allt gasande förekom även mycket trevlig samvaro runt medhavda "picknick" korgar, det du Larsarne!

Gemensam picknick med kamaxlar det är fina grejer det. Så ett förslag till styrelsen. Det här med sjöar, isar och väder är en vanskelig kombination. Vissa år är isarna fina att åka på, men väderomslag kan spoliara ett ismöte totalt. Därför föreslår jag att CAR tar upp kontakter med någon lämplig markägare som kan låta oss ploga upp en bana på betesmark eller dyligt. Packad snöbana är förstås inte lika hal som is men genomförandet blir i gengäld mindre osäkert. Eventuellt kan banan spolas vilket då eliminerar ovan nämnda nackdel. Föresten, du som är medlem i CAR och är markägare med lämplig mark kontakta gärna mig eller någon i styrelsen i ärendet så vi kan utveckla förslaget till vintern 87-88.

Sören Trygg
08/756 91 74

RESERVDELSLÅDAN

Under 1987 kommer försäljning att ske i samband med samtliga banmöten anordnade av modersektionen, samt vissa övriga möten och träffar.

Du kan ringa och beställa delar vilka då levereras vid nästa möte eller enligt överenskommelse.

Sortiment och prisexempel.

Toppackning 1750/1800	1500:-
Luftfilter 350mm/405mm	80:-
Luftfilter rekt.350x150x30	80:-
Luftfilter Sud, runt	60:-
Bränslefilter Sud	25:-
Bränslefilter Fispa	25:-
Tändstift 2HL/25HL 4st	75:-
Brytare, många olika	fr. 30:-
Fördelarlock, många olika	varierar
Rotor, många olika	varierar
Fläktrem, många olika	varierar
Kamaxlar A33 o.A34 endast beställning	2300:-
Kondensator	fr. 30:-
Oljefilter Sud/Nord	fr. 40:-

Hjulmuttrar/bultar	fr. 15:-
Castrol RS 15W/50	50:-/l
Halsringar WEBER 31mm	
Lågfartsmunstycken WEBER	
Acc.munstycke 0.40 WEBER	
Buntband per 2st.	50 öre
Bromsbelägg Sud/Nord	varierar
Tändkabelsats (original)	varierar
Tändkabel metervera, god kvalitet	
Sportluftfilter (flera modeller) endast på beställning	180:-

All försäljning sker mot kontant betalning, priser ovan är exempel som kan ändras både upp och ned beroende på vilka rabatter klubben kan få. Eventuell vinst av försäljning återinvesteras i "lådan" för utökat sortiment eller lägre priser.

Sören Trygg
08/756 91 74

RATTUELLT



Alfasud 1.2 -75.

Går hyfsat. (Nu vet jag åtminstone en som skrattade ihjäl sig.) Den dricker på uteslutande stadskörning runt 0.85-0.9 liter milen och det är ju sisådär lagom, nu när temperaturen närmar sig noll. Bakrutan är inte särdeles tät nedtill och det är inte roligt. Det är besvärande mycket imma på insidan varje morgon (nästan) och vid den sedvanliga skånska hösten får elbakrutan gå stup i kvarten. Dessutom har jag en hel del elfel och glapp lite varstans. Ljus som tänds ibland och inte alls tänds ibland, t ex. framför allt då bakljusen. Det har av någon underlig anledning blivit bättre med tiden, troligtvis tog förra vintern knäcken på bilstackaren och det tar sin tid att återhämta sig. Förra vintern stod den rostig och ovårdad i ett trevligt garage (läs: lada) ute på skånska slätten där ett stycken gammalt bondgårdsystem fått bli sommarstuga. Jag liksom många andra har letat efter en 1.5 liters motor, men kammat noll. Så det får väl bli en 1.5:a nästa år, bara jag slipper sätta på lika mycket plåt på den som denna Sud....

Lars Narvselius

Giulietta 2.0 -83.

Jaha, nu har jag ljugit för er igen! Jag har tidigare uppgett att jag kört på 0.82, men detta måste nu revideras! Efter att ha ställt av Giuliettan så tog jag fram min budget-bok och började bolla med siffrorna. Och det visade sig att jag kört 11556 km under perioden 13 februari - 8 oktober samt att det hade gått åt 842,35 liter bensin, vilket kostade mig 3.320:- Och 842,35/11556 är avrundat 0.728 liter milen! Blandad körning är det i högsta grad eftersom jag bor i Malmö.

Smått fantastiskt, måste jag säga. Eftersom den är servad på Lindfors & Kronblad så är den perfekt justerad, så jag får väl ge dem en eloge för detta resultat. Så nu tänker jag gå omkring och skryta med att Giuliettan dragit 0.73 liter milen blandad körning, hä, hä!

Hoppas dessa rader manar till "stordåd" hos resterande klubbmedlemmar, man kan köra fort och snålt likväl.

Lars Narvselius med god hjälp av sin trogne tro-tjänare "Old faitful" LFA634

Alfa 90 2.0 Inezione.

Mätarställningen är nu ca 1800 mil och bensinförbrukningen ligger fortfarande på 0,78. Jag har elektronisk motorvärmare som förmodligen hjälper till att hålla bensinförbrukningen nere. det händer ibland vid acceleration att motorn gick ryckigt och stannade helt vid något tillfälle. Nu har jag börjat köra på Essos nya bensin Stimuli 2000 och de tidigare olägenheterna har försvunnit. Jag nämde tidigare att bakluckan åkte ner när man höll på att lasta bagageutrymmet. Nu har jag borrar två nya hål och fäst fjädrarna i, så det blivit hårdare spänning på dessa, och det fungerar bra.

Bertil Augustsson



FRÄLST

Jag träffade Joakim Erlandsson på nyåret 85-86, det var då jag för första gången kom nära inpå en Alfa, joakims GTV -78, helt extremt välvårdad och så snygg! Sedan var det kört, jag blev nog frälst på Alfa Romeo väldigt snabbt. Men efter en enmånads intensiv kurs av en helt tokig Alfisti, vem blir inte påverkad? Detta resulterade i inhandlandet av en Alfasud 1 -78 för 4.000:- i ganska så dåligt skick, men hyfsad mekanik och ingen rost i balkarna eller trösklarna så började det. Byte av: luftfilter, oljefilter, tändkablar, fördelarlock, brytare (tack LP-bilar, Halmstad, för erat tålmod med mina felaktiga uppgifter angående brytarna). Svetsning i förardörren, ganska mycket ny plåt. Mycket svetsjobb med avgassystemet. Byte av bromsbelägg runt om. Det tog 1/2 timme att byta alla bak och två dar innan vi kom på hur man fick loss dem fram. Ett stort tack

till Dan Hedin för kunnig hjälp. Byte av lager till kupéfläktmotorn (?) vilken tidigare förde ett j-a liv. Ett tidsödande arbete som kräver 8 ledade fingrar i pygmestorlek. Sedan utfördes justeringar av förgasare m.m. Hon gick som en klocka. Min tidigare körsträcka i Sudden (5 mil) blev genast avsevärt längre, vilken körglädje! Jag började ana vad Alfa-känslan var. In i garaget igen och fram med vinkelslipen och börja släsa mot rosten.

Många sena kvällar och tidiga mornar senare var spackling och grovslipning klart. Nu började Sudden ta form. Dags för vatten-slipning (tack för hjälpen Joakim), sedan var det bara att lacka, detta lyckades tyvärr inte alltför bra. Lacken blev lite skrovlig på sina ställen. Men nu i sommar skall det lackas om igen.

Hur klarade Sudden vintern? Med allra högsta betyg. Sudden har startat varenda morgon trots att den stått ute hela tiden. (Ibland önskar man att man inte bodde i lägenhet utan tillgång till varm-

MT MOTOR Sun Vägsimulator

- Effektbromsning ≤ 200 kw
- Förgasarbestyckning, service
- Justering tändsystem
- Justering insprutning



SOLEX WEBER DELORTO

Uppsala 018-317444



Aukt. Alfbservice och reservdelar



garage.) Under vinterns lopp har följande gjorts: Byte av luftfilter, kupéfläktmotor (den vi lagade skar ihop totalt), avgasreningsrem och inställning av kamvinkel plus en justering av tändningen.

Detta plus mycket arbete har skaffat mig en pigg och härlig Sud med 18000 mil på mätaren.

Innan arbetet med Sudden påbörjades var mina kunskaper om motorer och bilar (Alfor) inte de allra bästa, men man lär sig. Tilläggas bör att renoveringen aldrig hade lyckats utan min fars sakkunniga hjälp och tålamod med en novis som jag.

Även ett tack till morsan och mormor för att de då och då påminde oss om att man inte kan leva på olja och elkablar.

Nu skall farsan och jag dela på Sudden (sommar/vinter) så att vi kan få in en GTV i garaget hemma, så nu börjas det igen. (Det kanske blir en annan historia.)

Jag vill avslutningsvis tacka Klöverbladet. En redan bra tidning som blev ännu bättre i och med A4-formatet. Det enda felet med Klöverbladet är att det inte kommer ut en gång i månaden eller så.

Tack
EZO 534 - Sud
- GTV
Matz Olli



Höst med stämjärn, diskborste, fotogen och en gammal Alfa

Förliden vinter har ägnats åt att söka bot mot det Alfa-virus som jag sedan några år lider av. Mer erfaret folk har sagt att botemedlet nummer ett är stämjärn, diskborste och fotogen. Medicinen ska anbringas utvärtes och, så långt det nu är möjligt, ej på den drabbade utan i första hand på magen till en så risig Alfa som över huvud taget kan uppbringas. Jag har provat kuren - den hjälper inte!

Näväl, den risiga Alfian (Giulia GT Veloce-66) införskaffades för snart två år sedan. Sedan blev den stående ett år. Ute, naturligtvis, det gällde ju att få den så risig som möjligt.

Under tiden som förfallet fortsatte blev dock sjukdomen värre. Alfa-möten och sportvagnsmeetings bidrog starkt. Så småningom blev tillståndet rent akut! Nu jävl... måste även en annan få vara med och leka.

Alltså:
Anmälan till förarkurs i SSK:s regi - hustrun konstaterar uppgivet; "Du är inte klok!"

Planerar inför nästa sommars övningar: Fixa till den gamla rishögen och gör en tävlingsbil av järnoxiden. Kör sedan roadsport och ha kul - hustrun; "Ha!"

Avverkar förarkursen. Klart skepp! - hustrun; "Aha!"

Säljer kåken och flyttar till ett garage med sovalkov och pentry (lätt överdrift - hustrun med på bytet).

Septembermörkret kommer. Smyger ut, konkande på ett nyladdat batteri. Fram till den gamla trädgårdsprydningen. Huvnen lyfts av, batteriet kopplas in, huvnen på igen. Startförsök: Ehe ehe klonk ehe ehe klonk ehe ehe ehe ehe PANG! Huvnen lyfter ett par kolvhöjder - ett rökmoln väljer ut runt kanterna när huvnen åter faller på plats. En lampa tänds i huset mittemot.

Nytt försök: Ehe ehe PANG! PANG! PANG! PANG!!! Den går! Helt klart delas glädjen av samtliga grannar. Eller hur man nu ska tolka att alla kåkar runt om helt plötsligt lysas upp.

Smällande, skramlande och omvälvd av rök hasar sig trädgårdsprydningen (baklänges) fram bland grönsakerna. Det går med nödvändighet ytterst sakta - broms saknas helt. Hunden, som försvann vid första smällen kikar nu försiktigt fram runt knuten. Familjemedlemmarna i övrigt har dragit sig undan för att studera fastighetsannonser i DN. Grannarna verkar dock fortfarande vara på allerten...

In genom garageporten på slirande lameller och så tändning av! Med ett KLUNK och en avskeds BANG stannar motorn. Snacka om Alfa-sång men den här Alfian tar priset!

Nu behövde vi inte flytta - grannarna är också kvar och så även hustrun.

Det var nu den stora botekuren tog sin början. Först skruvas allt bort. Det som inte kan skruvas bort på grund av rost eller annat förfall, kapas med trissa. Inget finlir här inte! Därefter fram med stämjärn. Tävlingsbilar ska vara lätta har jag hört, varför allt onödigt som underredsmassa,

isolering etc måste bort.

Vilket jobb! När väl den mekaniska processen avslutats vidtog den kemisk/mechaniska. Fotogen och diskborste! I alla skrymslen och vrår, under, över och i.

Vi är nu framme i december. Svetsröken ligger tät. Balkar byts ut, plåtbitar hamras till och sätts på plats. Det har nu snart gått ett halvår av skit i håret och svarta naglar - men virus Alfa står fortfarande rycken!

Mycket arbete återstår dock - och första tävlingsdagen är redan om några månader. Tills dess ska elsystem, växellåda, bakaxel, motor, framvagn, inredning, burbåge...

Men det ber jag att få återkomma till i nästa garagerapport!

Thomas Eriksson

Vad är det för bil som visas här, och vad har den gemensamt med Alfa? Svaret i nästa Klöverblad.

Feisal Saeed



Auto Alfa

För Reservdelar
Trimning o. Renovering

• Mölndalsvägen 34 • Box 14103 • 400 20 Göteborge
Tel. 031 830930

SPORTVAGNSSERVICE

FÖRRÅDSV. 2 LIDINGÖ 08-767 18 00

AUKT. ALFA VERKSTAD SEDAN 20 ÅR
ÄVEN AUKT. FERRARI, LOTUS,
ASTON MARTIN OCH MORGAN-VERKSTAD



KLUBBENS postorderavdelning

Följande artiklar kan du som klubbmedlem beställa från oss:

Artikel

A. Klubbdekal	5:- kronor
B. Klubbnål	12:-
C. Klubbmärke tyg	25:-
D. Nyckelring m.klubbmärke	12:-
E. Streamer	10:-
F. Artikeln slut!	8:-
G. Dekal Alfa Romeo 5 cm Ø 2 st	3:-
H. Dekal Alfa Romeo 10 cm Ø 2 st	5:-
I. Dekal Alfa Romeo 20 cm Ø st	7:-
J. Dekal Alfa Romeo 30 cm Ø st	9:-
K. Alfa Romeo tygmärke runt	16:-
L. Alfa Romeo tygmärke "loggo"	8:-

Detta är vad vi kan erbjuda dig. Betalning endast via postgiro. Skicka alltså EJ frimärken, check eller kontanter. Till ovanstående priser tillkommer porto med 4:- kronor/sändning. På postgirotalongen skriver du förutom läsbart namn och adress, de artikelnummer och antal som du vill ha.

CLUB ALFA ROMEO POSTORDER
POSTGIRONUMMER 861881-1.

Ja så har det varit årsmöte och de flesta valdes om. Ny i styrelsen blev Raymond Grun, bitr. klubbmästare.

Det nya året inleds med månadsmöte hos trafikpolisen i Västberga, samt isåka på Ullnasjön i Täby.

Preliminärt program för 1987 års aktiviteter blir som följer:
Påskveckan: Mässan, Sportvagnen och Vi.

Maj 14: Besök hos Alfa Romeo Svenska AB, för visning av årets nyheter.

Juni 13: Åker vi på Mantorp Park.

Augusti 1: Kinnekulle Ring.

Sept. 12: Gelleråsen, Karlskoga.

Okt. 3: Höstmöte

Nov 12: Månadsmöte

Dec 18: Årsmöte

OBS! Av hänsyn till de omkringboende på Mantorp får ingen i fortsättningen köra utan ljuddämpare på banan enligt direktiv från banägaren.

Väl mött,
styrelsen via
klubbmästaren



Preliminärt årsprogram för sydsekt

Mars 14-22	Malmö, motormässan
Mars 28	Göteborg, resmälsinform. Italien.
April	Kristianstad eller Halmstad.
Maj	Borås
Maj 28	Knutstorp, bankörn.
Juli	Knutstorp, sportvagnsm.
Augusti 15	Anderstorp, bankörning
Sept.	Helsingborg, ev. Befra
Okt.	Göteborg
Okt/nov.	Malmö, Classic Car Show
Nov.	Årsmöte

Styrelsen syds.

Banmöte på Zandvoort.

Den 16/8 arrangerar den Holländska Alfa klubben sitt traditionella banmöte på Zandvoort-banan utanför Amsterdam, där ca 200-300 Alfor brukar möta upp. Vi är några som tänker åka dit. För den som är intresserad ring: Stefan Alexandersson 035/11 45 62 eller Dag Sundius 046/25 55 02

På gång i sydsektionen.

Lördagen den 14/3 drar motormässan i Malmö igång, där vi givetvis deltar med en monter fram till söndagen den 22/3.

Kom och besök vår monter som både har kvalitet och kvantitet. Låt dej bli bjuden på en kopp kaffe, prata Alfa och skriv i gästboken. I Göteborg träffas vi den 28/3 och får tips av proffs på Italienresor om hur en alfistis Italienresa blir "Fantastico". Datum för årets första friskt fläktande bankörning är redan spikat, det blir på Knutstorp den 6/6. Obs! glöm inte att notera detta i almanackan redan nu.

Styrelsen sydsekt.

En titt i kristallkulan.

För många av oss börjar ju Alfa-året i April, så nu kan väl vara rätt tid för en liten framåtblick. Vad kan vi vänta oss av det kommande året?

APRIL: Febril verksamhet i garagen rapporteras. Endast i Hallstahammar är man sedan länge klara med ombyggnationerna, och väntar otåligt på första banmötet.

Vägarna är nu så sönderkörda av vinterns dubbdäck, att bilar med mindre markfrigång än 30 cm avrådes från att ge sig ut. Vägverket tröstar med att pengar tillgängliga i oktober.

Från Myndigheterna i Täby kommer svar på klubbens ansökan från November -86, om att få bedriva isäkning på Ullnasjön. Tillstånd beviljas för den 15:e maj.

MAJ:

Amål presenterar långt framskridna planer på att fira stadens 800-årsjubileum nästa år med ett Formel 1 race i stadsparken.

Svenska Alfa Romeo introducerar förbättrad reservdels-service: Alla inköp ska nu föregås av en skriftlig inköpsanhållan, i original och 6 kopior. Då denna vederbörligen insänts till återförsäljaren och databehandlats, tilldelas köparen en tid inom de närmaste 3 veckorna då han tas emot, och i nåder får göra sin beställning. Delarna, om de skulle

Ny adress!

Alfa Romeo Giulietta register på Brittiska öarna har ny adress och kontaktman:
AR Giulietta Register c/o
Roger Cherry The Cranary
Callow Hill Farm, Callow Hill
Redditch, Wores, Great Britain.

Sigbjörnsson



finnas i lager, får därefter avhämtas helgfria söndagar mellan klockan 07 och 09.

Leif Rask upptäcker att man infört liten ändring på klädseln i bagageutrymmet på de senaste Alfordna, och byter omedelbart bil, till den nyaste modellen.

JUNI:

Alfaklubbens banmöte på Mantorp. Alla som är med tycker det är toppentrevligt, de som inte deltar anser att mötet är urtrist.

I Norrköping har man jobbat hårt, och spenderat stora pengar på att bygga en bana bland sopcontainers och järnvägsvagnar i stadens hamn. Arrangörerna hävdar att tävlingen blev en stor succé, även om man måste bryta mitt i 3 av heaten för att Konsumbageriets brodbilar skulle kunna korsa banan. Samtidigt gör Mantorp Park konkurs.

Den nye NTF-chefen, Lennart Fogel, tvingas avgå innan han ens tillträtt sin befattning. Han har i ett oförsiktigt ögonblick antytt att det skulle finnas fler trafikregler än fartgränser, och att även dessa bör bli föremål för uppmärksamhet.

JULI:

En ny Alfa-modell presenteras, en blandning av Alfa 75 och 90. Den kallas Alfa 82.5 och utrustas med en världsnyhet, en handskfacklucka som automatiskt fälls ned då farten ökar, mer ju fortare det går.

Anarkin i trafiken har nu gått så långt att till och med Trafiksäkerhetsverket upptäcker att det körs hämningslöst mot rött ljus, kors och tvärs över spärr- och mittlinjer, om i kollektivfilerna och utan att blinkers någonsin kommer till användning. För att vända utvecklingen beslutar man sig för att omedelbart sänka fartgränserna.

Detaljerade planer presenteras på en ny motorbana i Stockholms-trakten. Finansieringen är helt klar, byggnadslov ordnat, grävskoporna står redo. En tant som 1937 hittade 8 kantareller på det nu kalhuggna och otillgängliga området stoppar dock hela projektet med hänvisning till att oersättliga naturvärden skulle gå till spillo.

Trist månad, inget banmöte i Club Alfa Romeo.

I Sportvagnsserien är nu Alfa Romeo det vanligaste märket, eftersom det gått upp för allt fler att det är roligast om man kommer i mål också.

AUGUSTI:
Kommunikationsministern aviserar hårdare tag mot dem som inte följer de allt orimligare hastighetsgränserna. Polisen ges nu rätt att direkt på platsen för brottet bränna upp såväl bil som körkort.

Gelleråsens klassiska motorbana hotas av nedläggning sedan de anställda vid Bofors skjutfält 3 mil från banan klagat över att bullret från tävlingsbilarna stör deras arbete.

Club Alfa Romeos träff på Kinnekulle. En unik kombination: Både kul och nyttig. De som aldrig

deltagit i ett banmöte skriver insändare för att få dem stoppade.

SEPTEMBER:
Vid klubbens banmöte på Gelleråsen uppenbarar sig Per Bolöv med ännu bredare fälgar på sin Alfetta GT. Ingen kör om honom på hela dagen, banans bredd är otillräcklig.

Klöverbladet nr 3/87 utkommer, bräddfyllt med av klubbmedlemmarna insända artiklar. Tyvärr innehåller 98% av dessa endast klagomål på att så få bidrar med material.

Fiat-Lancia-Alfa presenterar en ny version av Alfa Spider. Den har framhjulsdraft och en diskret, kvadratmeterstor ving i svart gummi monterad över bagageluckan.

TSV aviserar planer på att begränsa den tillåtna accelerationen. 250 000 nya skyltar ska sättas upp, och polisens radarutrustningar byggs om för 100 miljoner kronor. Max tillåten fartökning motsvarar ungefär 0-100 km/h på 14 sekunder.

Leif Rask, som just fått all extrautrustning på plats i sin bil överväger nu allvarligt att byta till den senaste modellen, den med romerska siffror på alla instrumenten.

OKTOBER:
Vägverket presenterar en epokgörande nyhet. Genom att sprida en blandning av saltvatten och finmald asfalt över vägarna, kan man redan tidigt på hösten åstadkomma den säkerhetsbefrämjande svarta smet man tidigare inte kunde erbjuda förrän långt fram i december.

Arboga, som nästa år firar 1350-årsjubileum som stad, planerar att köra en tävling för F1-bilar i Rölforsbacken.

Ett gäng Norrmän köper Kristianstadsbanan, bara för att upptäcka att det är 30 år sedan den existerade.

En bilist som använt blinkers i god tid före sväng, uppbringas av ett stort polisuppbåd och ställs inför rätta anklagad för att störa den allmänna oordningen.

NOVEMBER:
Från klubben kommer ett utskick innehållande resultatsammanställning från mötet på Mantorp i September 1986.

TSV beslutar att om mer än 10 delar byts ut på en bil under renovering skall den räknas som ny och uppfylla samtliga miljö- och säkerhetskrav, krockprov etc.

DECEMBER:
CAR aväter årsmöte i stor stil.

Trafikmagasinet i TV provkör 75 Turbo. Glenning anser att vägegenskaperna är usla, ty den är ju inte framhjulsdreven. Vidare är rostskyddet dåligt, ty den är ju inte tysk. Vändradien är dålig, bilen görs ju inte i Göteborg. Motorn är i starkaste laget, borde ha 16 ventiler och komma från Japan.

FISA bestämmer att rally-bilarna i Grupp A inte får ha mer än 25 hp.

1988, **JANUARI:**
Monte Carlo Rallyt inställs, sedan det visat sig att rallybilarna i Grupp A inte orkar upp på start-rampen.

FEBRUARI, MARS:
Kompakt mörker.

Tjänstgörande orakel:
Björn Sandberg

När jag igår satte ihop en annons till Pryltorget, bladdrade jag samtidigt i Klöverbladet från dec. Skuld känslorna välde sakta upp och jag kände att något borde man kanske göra för att fylla tidningen. Tankarna gick tillbaka då mitt eget Alfa-äventyr började.

Röd, liten, dubbla överliggande, muller, GTV, tänk om man någon gång, Bertone, mums, mums. Jodå, 17 år tror jag visst att jag var, snart körkort men utan pengar. Operation övertalning hemma. Mamma behövde ny bil, pappa ofta borta, Alfasud kom in i bilden, året var 1973, färgen blev en katastrof...grisskär, men det var ju en Alfa. Några år gick, lumpen, studier och plötsligt ägare till en Alfasud Ti, brun och vacker. Jahapp, nu var man fast. Så det så!

Bilen såg man inte mycket av. Damen i livet tyckte den var passande och där stod man. En vacker vårkväll bara stod den andra där, övergiven, trasig och mycket ensam. Utslängd från en bilfirma som inte blivit överens med kunden, stod mina drömmars bil, en Bertone-coupé. Bilregistret, telefonsamtal, ta sk....en skrotvärdet, nu började livet. Bromsarna fastrostade, motordelar i bagageutrymmet, inbrott, bogsering hem. Ungefär samtidigt: fast jobb, ny bil, Giulietta 1.8, husrenovering, ingen tid över.

Forts. sid 22.



MP BILAR
Industrivägen
302 41 Halmstad
035/363 63



Välkommen in och provkör Din nästa Alfa!

DAG FREDRIKSSONS BILFIRMA

HEMVÄGEN 4, NORRTÄLJE 0176/189 50, 185 65



Försäljning av nya och beg Alfa Romeo.
Även leasing och avbetalning. OBS Endast 13,5% ränta!!

INSÄNDARSPALTEN



Synpunkter på Klöverbladet

Först kan jag inte låta bli att ge uttryck för min besvikelse på senaste numret - var det kanske Herr Larsarnes bärsärkargång i spalterna som skrämde medlemmarna, så till den grad att pennan aldrig kom till bruk? Hur som helst - bättring behövs! Fler måste aktivera sig om vi ska få en givande läsning.

Jag vet inte den aktuella upplagestorleken på Klöverbladet, men gissningsvis bör antalet läsare uppgå till minst 2000. Troligen är antalet betydligt större om familjemedlemmar och vänner räknas in. Hur som helst, antalet är tillräckligt stort för att tidningen (bortsett från alla andra motiv) måste få berättigad uppmärksamhet. Har den då det? Nja, tveksamt, enligt mitt förmenande.

Av vad jag förstått är redaktören fullt sysselsatt med den tekniska produktionen - något annat kan tidsmässigt knappast vara möjligt. Bara att skriva in all text på maskin måste ta sin beskärda del av fritiden. Sedan kommer layout, annonser, tryckerikontakter, korrekturet etc. En tidning med över 2000 läsare borde få mer kraft än en "teknisk redaktör", som sammantäller mer eller mindre slumpmässigt insända bidrag.

Det är mot denna bakgrund jag tecknat ner några förslag. Alla med syftet att åstadkomma mer "pulver" i tidningen. Det ska noteras att förslagen inte har samband (medvetet i alla fall) med varandra - se dem som fristående och oberoende idéer.

Förslag 1:
Detta gäller alla som har talanger på olika områden! Var inte buskablyg utan kom fram i ljuset. Det

måste rimligen finnas fler duktiga tecknare, skribenter, fotografer, tekniker etc i gänget. Meddela redaktören att du finns! Redaktören kan då be dig om hjälp och råd - kanske för svar på både enkla och knepiga frågor.

Förslag 2:
Tillsätt en liten redaktionsgrupp (två-tre personer) som planerar för ett par/tre nummer fram i tiden. Gruppens uppgift blir att generera förslag till tema, exempelvis: Motortrimning, bilekonomi, avancerad körteknik, Giulietta Sprint, renovering av inredning etc etc. Tema för kommande nummer presenteras fortlöpande i tidningen tillsammans med uppmaning att alla med intresse, kunskap, erfarenhet, frågor mm i ämnet ska komma in med sina bidrag. Gruppen ställer samman materialet och har full rätt att (förhoppningsvis) välja och vraka bland insänt material.

Förslag 3:
Utse biträdande redaktörer för specialspalterna (de fasta rubrikerna) och låt dessa svara för idéer om innehåll, aktivera medlemmar samt samla in och sammanställa material.

Förslag 4:
Abbonera på pressklipp under tema "Alfa Romeo" - detta skulle kunna ge en hel del material av nyhetsvärde för Klöverbladets läsare.

Förslag 5:
Fler specialspalter kanske? Varför har vi t.ex ingen spalt om sportvagnsracing? En mängd Alfor motioneras ordentligt i sportvagnsserien och med framgång - nog är väl det värt viss uppmärksamhet.

Anm; Förslag 2 och 3 innebär att den nu gällande principen "allt som sänds in trycks" rubbas. Men vad gör det - om tidningen blir bättre. Och om någon tar illa upp kan ju (och bör) insändarspalten vara fri från spärr!

Thomas Eriksson

Angående "JAHA".

Det har blivit ett fel i min insändare i nr 2/3-86!
Där står:...tyder på att det finns ett utbrett hat mot andra bilister än de som kör Alfa".
Det skall naturligtvis vara: "... tyder på att det inte finns ett utbrett hat mot andra bilister än de som kör Alfa".

Angående redaktionens påpekande att jag skulle leta i gamla Klöverblad verkar inte stämma. Jag har letat och letat men icke funnit. Antingen så letar jag dåligt eller så har vi inte samma Klöverblad.

Lars Narvselius

Bäste redaktör!
Måste protester vara skriftliga för att tas på alvar? Jag tycker vårt blad har mist mycket av sin speciella charm i och med formatbytet. Personligheten, stilen och charmen suddas ut till en dussinvara. Återgå till A5 format!

Sören T.

Ett pyrande, men kanske livsdugligt "Klöverblad".

Alltnog och emedan. Min insändare, i nr 4 sept 1986, har nått ett visst grundläggande syfte nämligen att få en diskussion om "Klöverbladets" innehåll. Mia L. Thomas E, Lars N samt Björn S har på olika sätt gått i svaromål och i några fall lämnat viss positiv reaktion på mitt inlägg.

Till Mia vill jag säga att eftersom jag under ett antal år arbetat med trycksaksframställning förstår jag dina problem. Men en så enkel redaktionell sak som att ge septembernumret nr 4 och decembernumret nr 2/3 borde väl även en deltidsredaktör kunna klara.

Alfa Romeo 

Välkommen till ALFA-SPECIALISTEN i Eksjö!
Alltid god sortering på NYA o BEG. ALFA-ROMEO. Det lilla företaget med dom stora resurserna som säljer bilar med känsla.

Öppet: Månd. - Fred. 9.30-18.00

Lörd. 9.30-13.00

Sönd. efter överenskommelse

RÖSBERG *Eksjö*

ÖSTERLÅNGGATAN 33 EKSJÖ 0381/15200

Vidare vore det väl skäl att pröva antalet utgivningar per år om din tidsbrist är sådan att julhälsningen från Herr ordf kommer först den 13 januari (yjugonedag Knut). Eventuell "PRAO-verksamhet" tror jag nog att "Klöverbladet" inte håller måttet för.

Thomas har ju lovat att återkomma i stort tycker jag att dina reflektioner är korrekta. Du verkar ju också önska en viss stringens över tidningsinnehållet. Jag förstår dock inte vad du avser med ordet "sensur". Detta ord kan jag inte finna i Svenska Akademiens ordlista över svenska språket, trots att du använt ordet två gånger i din artikel. Möjligen avser du ordet "censur". I så fall vill jag klargöra för dig och andra att det inte från min sida är tänkt att yttrandefriheten i "Klöverbladet" skall inskränkas snarare tvärt om och det har ju min insändare givit bevis för. Den språkkunnige vet dock, att ordet "censur" - som jag för övrigt inte använde i min tidigare insändare - även betyder sovring. Just sovra bland insänt material eller framtaget ur redaktörens egen fatabur, var det som jag avsåg. Slutligen ser jag fram emot din kommande insändare rörande "Klöverbladets" innehåll. Tyvärr kan jag inte klart formulera vilket innehåll som tidningen skall innehålla då det är många intressen som skall tillgodoses. Visst framgick av min tidigare insändare, en del har framkommit i ovan nämnda repliker på min insändare. Det vore därför skönt om fler tog till orda och vädrade sina synpunkter på tidnings-

innehållet samt dess periodicitet.

Lars är det svårt att polemiserat emot därför att jag i stort instämmer i hans välskrivna insändare. Jag gläds dock åt att även du vill ha en skärpning av innehållet och måhända leder våra meningsutbyten via insändarspalten till detta.

Så slutligen till Björn sandberg. Som du förstod av min insändare läser jag med tillfredsställelse de informativa artiklar av teknisk karaktär som bl a du bistår med. Jag hoppas att du fortsätter med detta, likaså ni alla andra som lämnar sådana bidrag. Men ett måste du förstå, att skyla över andemeningen i din insändare (tyvärr finns det fler exempel i gamla "Klöverblad" insänt av andra) med att det rör sig om "humor" det går jag inte på. Ett sådant skratt som du efterlyser kommer obönhörligen att fastna i "vrångstrupen". Att du inte själv tror på detta, bevisar du när du tror att det för mig skulle vara obekant att uttrycket "medel-svensson" används för att ange allmängiltiga sammanhang.

Härmed avslutar jag min meningstrid. Det kan dock hända att jag vill återkomma när inlägg om tidningens innehåll presenteras.

Med en förhoppning om ett bra ALFA-år tecknar jag

Herr Larsarne Svensson



UPPSNAPPAT



Alfa 75 Turbo.

När jag och herr Bertini var nere var nere på Autoropa tog vi en titt på den röda turbon som stod dörr nere, troligtvis Sveriges första hos en bilhandlare.

- Tja, om ni tar det väldigt försiktigt kan ni ju köra en runda, sade Lars-Erik.

Innan han hade ändrat sig var vi på väg!

Jag åkte som co-driver i början och redan då märktes vad man skulle utsätta sitt arma hjärtsystem för så småningom.

När turbon startade var det som att få en spark i rumpan, och bilen flög iväg. Tala om lågflygning.

Inredningsmässigt är den identisk med 75 V6, bortsett då från turbotrycksmätaren.... Skärmbreddare och hellackerad bil skiljer den från de övriga. Plus att motorhuven kommer från V6:an. Min egen provtur går inte att beskriva med ord. Turbon hörs faktiskt inte så mycket som man tror innan man sätter sig i bilen, utan det är samma gamla trevliga twin-cam ljud.

Bilen drar makalöst på de tre första växlingarna och allt bara viner förbi! Träd, hus, slöa Saab 9000 Turbo 16 o s v.

0-100 km/h 7.6 sek och runt 220-230 i toppfart är inte i underkant, det vill jag lova!

Det är ingen som vill ge mig 133.900:-?

Alfa-Lancia-Fiat-Romeo?

Eftersom jag säkert tror att hela denna sida är överfylld med notiser om att Fiat köpt Alfa Romeo för 40 miljarder kronor och att ytterligare 15 miljarder ska till utveckling och att Fiat betalar Alfas underskott de senaste åren, (1985 blev det ju 1.2 miljarder....) så det tänker jag sannerligen inte skriva. Nä, låt mig istället tala om att den nya 33:an kommer hit i april. Kvar kommer att finnas 33 1.5 i QV utförande, dock med svarta stötfångare.

Sedan blir det 1.7 för resten! Större säten, helt ny instrumentbräda, tätare växlad, uppstyvad och krängningshämmare (?) spoiler från Zender som standard och det bästa av allt, 112 hk. 118 utan katalysator.

Sedan kommer 1.9 QV 16 v på runt 128 hk.....

112 hk:s versionen gör 0-100 på drygt 9 sek. och fläsar upp i 200 km/h. inte illa.

Det ska bli kul att se vad Alfa kommer att göra med motorer och nya modeller nu när det äntligen finns kapital i företaget igen. Alfa Romeo verkar ha världsrekord på återhämtning; hur många gånger har de varit illa ute?

Först från Darracq till A.L.F.A., sedan efter 1:a världskriget, sedan världskrisen 1929, sedan strax efter 2:a världskriget och nu. Fem gånger!

Vaddå Lancia? Jo, Lancia skall göras i Alfas fabriker och bli en lyxbil, medan Alfa ska satsa på sport och prestanda samt exklusivitet. Tack!

620.000 bilar skall det göras av Alfa/Lancia 1990 och då skall det även säljas runt 5.000 Alfor i Skandinavien. Vi får väl se. 164:an kommer ju snart, frågan är när GTV-avlösaren kommer, GTV:n görs ju som bekant inte längre. Det ser bättre ut än på länge, eller hur?

Lars Narvselius

Borgs Bilar byter ägare

Det är med beklagande jag noterar, att Kalle Borg har sålt sin Alfa Romeo-agentur. Visst finns det andra som säljer Alfa i Stockholm men ingen som jag har så personliga relationer till. Det har varje gång varit ett nöje att få göra affärer med Kalle, som har mitt största förtroende. Till honom har man alltid kunnat gå och snacka Alfa även när det inte varit aktuellt med något bilbyte. Visst kommer även min nästa bil att bli en Alfa men inte blir det lika roligt att köpa den. I vilket fall som helst så önskar jag Kalle lycka till i fortsättningen varesig han startar någon ny verksamhet eller föredrar att bara njuta sitt otium.

Ulf Hill

KRONEGÅRD MOTOR

HARALD KRONEGÅRD

BRAHEGATAN 38
114 37 STOCKHOLM
08-61 03 00, 60 86 87

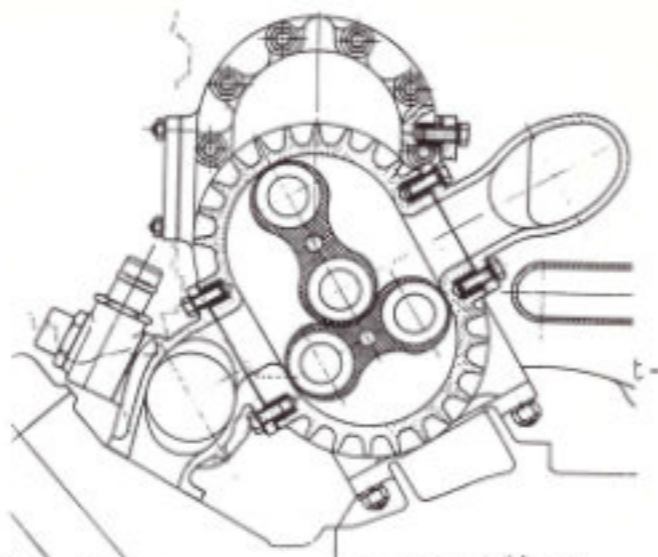


SERVICEVERKSTAD
STUDENTBACKEN 15
08-60 22 71

NU ÄVEN UTHYRNING AV SAMTLIGA ALFA ROMEO MODELLER.
DYGN ELLER WEEKEND

NÖTSVAR

1. Pga Karlskogabanans konkurs, hölls -86 två möten på Mantorp. Rätt svar: X
2. Ett mindre luftmunstycke stryper lufttillförseln till för-gasarens emulsionsrör, mest vid högre varvtal. Resultat: Mindre luftmängd, större andel bensin i blandningen. Rätt svar: 1
3. Tändföljden för Alfas raka fyror är 1,3,4,2. Alternativ 1 och X är för övrigt detsamma, som du säkert upptäckt! Rätt svar: 2
4. Italienskans ord för ratt är volante. Viloresi var en känd racerförare. Rätt svar: 1
5. Man behöver inte ha varit på Mantorp Park för att klura ut vilken fransk huvudstad som avses! Rätt svar: 2
6. Via Caracciolo är en gata i Milano, Tagliatelle en pastarätt och Cappellotti är en liten hatt. Nino Vaccarella, lärare från Palermo, var svårslagen i den klassiska tävlingen runt bergsvägarna på Sicilien. Rätt svar: X
7. Ventilerna öppnas maximalt mellan 9 och 12 mm, beroende på motor och kamaxel. Rätt svar: X
8. Giulia Ti Super, med fyrklövermärket som standard, var den vassaste av Giulia-bilarna, utrustad bl a med godbitar som 45 mm förgasare och GTA grenrör. Mycket få bilar kvar, ingen i Sverige. Rätt svar: X
9. Banbeläggningen på Indianapolis var från början tegel. Bricktegelsten. Numera återstår bara en rad av dessa, tvärs över banan vid startlinjen. Rätt svar: 2
10. Den klassiska Roots-kompressorn på bilden, har ofta rotoror med 2 vingar, liknande en 8:a, någon gång 3 vingar. Rätt svar: X



den stora sammanställningen av alla Alfa-modeller skrevs av Luigi Fussi. Rigatoni kan du beställa på närmaste "Ristorante"! Rätt svar: X

13. Bruce McLaren, förare och konstruktör av tävlingsbilar, bortgången sedan många år. Han föddes på Nya Zeeland. Rätt svar: X
14. Bilen är en "Ferrari 275 GTB", tillverkad omkring 1966. De som gissat på Toybitsun, sätter sig i skamvrån! Rätt svar: 1
15. Diffbromsens innerlameller är sprutade med metallen molybden. Mintex är en tillverkare av bromsbelägg och mozzarella är en italiens ostort! Rätt svar: 1
16. Giulia TZ tillverkades inte av stålplåt och inte av plast, utan av aluminiumplåt. Alt 1 och X måste alltså vara fel. T står för Tubolare, syftande på rörramen, och Z står för tillverkaren, karosseriskräddaren Zagato. Lurig en, denna! Rätt svar: 2
17. Siluro, en lastbil klädd i futuristiskt skal, finns till beskådande i Alfas museum. (Nyttillverkad replik) Rätt svar: X
18. Bilen är just en TZ-1, jmf fråga 16! Rätt svar: 1
19. Pietro Mascagni, kompositör, känd från operan Cavalleria Rusticana. Rätt svar: X

20. Däckdubbar görs av volftamkarbid, även kallad hårdmetall. Austenistiskt stål är "rostfritt" och falsarium är just det! Rätt svar: 1
21. Fjäder (den typ vi har på bilar, inte på strutsar) heter molla på italienska. Primavera är våren och Mori kan ni träffa på Power Car Service i Årsta. Rätt svar: 2
22. Sveriges snabbaste bana är Falkenberg. Även en måttligt trimmad Alfa når här ca 120 km/h i snittfart för ett varv. Banrekordet ligger på 187 km/h (!) satt av en Formel 3-bil. Rätt svar: 2
23. Ett däck som utsätts för belastning i sidled i en kurva rullar inte exakt i bilens längdriktning. Vinkeln mellan "rullningsriktningen" och riktningen som fälgen pekar i kallas krypvinkel. Om denna vinkel är större bak än fram tenderar bilen att svänga

mer än vad som motsvarar styrutslaget, s k överstyrning. Rätt svar: X

24. S k oljeflagga, betyder att banan är halkig. Rätt svar: 1
25. Utväxlingsförhållandet i växellådan är ingående varvtal dividerat med utgående varvtal. Rätt svar: 2

Sammanställare:
Björn

16 svar kom in till redaktionen. 6 stycken hade alla 25 svaren rätt och 5 stycken av de 6 får åka gratis på banmötet 1987 som CAR anordnar. Grattis till de 5! Lennart Elofsson, Per Bolöv, Per-Erik Niemi, Jan Boström och Christer Thörnefall.

Även de övriga hade bra resultat, men tyvärr kan inte alla vinna.

Red

Romeo, Giulia och Giulietta!



Den första helt svenska boken om Alfa Romeo! Med bl a historik och data om både vanliga och mer sällsynta bilar, besök i garage och på tävlingsbanor samt 'utvikningar' av spännande och intressanta modeller. Riktigt illustrerad med fotografier och teckningar.

Medlemmar i Club Alfa Romeo 145:- inkl frakt o postförsk.!
(Ca-pris 185:-) Beställ Ditt ex nu! Ring 018/352477!

applica information ab

Box 9014, 750 09 Uppsala. Tel. 018/35 24 77

PRYLTORGET



Säljes

Till At 2000 GTV Bertone.
Extraktorgrenrör (passar även 1300
1600, 1750) kromat helt nytt.
Kromlister, dropplister, grill, bak-
lysen, stötfångare m m, allt i
bra skick säljes billigt. Ev. bytes
Jan-Ake Höög 0150/160 50 arb.

Cromadora 13"x5 1/2".
4,5 kg stycket. 4 st i hyfsat
skick, passar GTJ (små bromsarna).
Pris: 1.200:-
Tel: 013/11 33 72 el. 0120/601 13

Tecknat:
Och tryckt på plansch: Giulia GTA
(EHK 835 in action) 60x40, svart/
vitt/grått, Alfetta GTV 6 60x40,
svart/vitt. Lägg 20:- för en, eller
30:- för två, i ett kuvert, och
glöm inte tala om vilken/vilka du
vill ha, samt namn och adress.
Ari Harjunpää, Stureg.37 B,
568 00 Skillingaryd.

Giulietta -84.
4.800 mil, opalmetallic, elhissar,
centrallås, farthållare, Momo
Gemini lm-fälgar, vinterhjul. Mkt
fin! Säljes för 55.000:- Byte
Svenssonbil eller MC kan ev
diskuteras.
Leif Andersson 0433/166 14
0512/929 40 arb.

2000 Spider 1974.
Helt genomgången och nylackad
(silver) 1983. Campanolofälgar,
stereo m.m. Bilen är avbildad på
framsidan av Klöverbladet nr 4/84.
Pris: 60.000:- eller högstbud.
Ola Söderpalm 0503/132 29

4 st Al-fälgar Cromadora 5,5"x13"
i gott skick. Pris: 1.000:-
2 st stolar Alfasud Ti -79.
Pris: 100:-/st.
Alfasud -78 i perfekt skick 8000
mil, 4 strålkastare, Motolitaratt
13", perfekt avgassystem med dubb-
la kromade utblås. Ti-instru-
mentering 6"x13". Gotti Al-
fälgar. Priset är förhandlings-
bart. Ring 08/38 78 51 Sven eller
Agneta.

Div.delar.
1600 GTJ: Motor (delar), växel-
låda, startmotor, generator.
1750 Berlina: Växellåda, framvagn,
bakvagn, kardan, dörrar, topplock,
stötfångare fram, bromsservo, bak-
ruta, lyktsargar.
2000GTV: Kylare, grenrör, generator,
div.lister.

Alfetta 1.8: Motor -77, motor-
block -75, topplock -76, starmotor,
grenrör, generator, kylare, broms-
ok, de-Dion-axel, frontspoiler
(Auto-Alfa), dörrar, baklucka, grön-
tonade rutor, komplett grill -74,
instrumentbrädor - Jaeger &
Veglia.

Alfetta GT: Instrumentpanel med
alla instrument.
Tel: 08/61 47 75

1300 motor -69 ren. topp 3000:-
1 par Solex förgasare 1000:-
Hö dörr från Bertone-kaross 300:-
Kardan, bakaxel, bromsskivor, mätare
och div. annan inredning från
1750 AR -70 Bertone-kaross.
OBS! 3 st JP fälgar säljes, eller
jag köper 1 st (lättmet.med 4
grova ekrar) passande min 1300
Junior.
Ingela 0650/600 58

GTV 2.0 -82.
Röd, 6200 mil, välvårdad och rök-
fri. Extrautrustning.
Tel: 0470/603 91

AR 1750 GTV -70.
Röd med ny koppling, ljusinsatser,
ren. topplock, nya lågprofilsdäck.
Bilen är i mkt gott skick och
körd 300 mil efter bes. och ovan
reparationer. Pris: 28.000:-
Momo-ratt läder till 1750.
Pris: 275:-
Tel: 031/92 03 25

Alfa-delar.
1750 motorblock och vxllåda, ny
oljetrycksgivare till 1750 GTV -70.
Anders 08/47 58 68 el. 08/84 74 83

Främre stötfångare till Alfetta.
Den passar till modell 1.8 och är i
väldigt fint skick sånär som på en
mindre stukning. Den blir din för
ett bra pris.
Ring Mats Larsson 0243/141 80 arb.
023/100 30 hem.

Giulietta Sprint 1300 -61.
Lämplig för "Historic racing" då
bilen är helt nedplockad och helt
ren. Karossen är blästrad inuti och
under, därefter rostlagad och rost-
skyddad. Bilen är komplett och i
mkt gott skick. Framflyglarna är
t.ex helt rostfria och aldrig
lagade.
Ring Claes 08/768 27 03 hem.
08/92 08 60 arb.

AR 1750 Spider -70.
Röd, 6950 mil. I mkt fint skick
totalt, men i behov av lite små-
plock för att bli helt perfekt.
Högstbudande, dock lägst 42.000:-
Tel: 0750/212 93

Berlina 2000 -73.
Amarantoröd. Motor ca 150 hk,
koppling, vxllåda, framvagn, kardan,
bromsar renoverade. Nya stötdämpare
och ny bensintank, allt utfört av
MT-Motor i Uppsala. Mkt fin lack
och klädsel. Radio, lättm.fälgar,
vinterhjul och dragkrok.
Pris: 22.000:- Per Mjörnö
Tel: 0175/101 20 eller 101 49

Alfasud Ti -78.
Rödbrun, 11000 mil, med 1.5 lit.
motor. Nya dämpare (Gabriel), ny
koppling, ny slutdämpare, rostfri,
regelb. underredsbeh. Endast norr-
landskörd. 1.3 lit. motor + 5 vxl-
låda medföljer.
Tel: 0920/570 24, 0921/512 29
Sudmotor.

1.3 Ti motor 11000 mil och 5 vxl-
låda. Vxllådan något defekt.
Tel: Se ovan.

AR Alfetta 2.0 -80.
Silvermetallic, endast 6900 mil.
Pris: 29.000:-, ev. byte AR Sud -83
alt. AR 33 Ti, fint skick.
Tel: 040/609 89

AR GTV 2.0 -81.
Svart, mkt fint skick, s o.v.däck.
BBS lättmetallfälgar, stereo.
5200 mil!
Tel: 0490/345 30 Johan

Till Alfetta.
Motorhuv rostfri -77, torkarmotor,
startmotor, grenrör, övre länkar
fram, bakre stötdämpare med hjälp-
fjädrar, block och oljetråg 1.8
och gummiknutar.
Bertone 1600 -73.
Kalle 0300/620 71 kl. 20.00-22.30

2 kamaxlar till 2000-motor. Orig.
körda ca 2000 mil. fina. 300:-/st.
Claes Bergquist 08/768 27 10

AR Alfetta 2.0 -80.
6500 mil, blå met, fint skick.
Dan Lundman 0521/611 29 hem.
0521/725 53 arb.

AR delar.
Har lite delar liggande till
Alfor, mest till GTJ, GTV och Berlina
men även en del till Alfetta och
Alfasud. T.ex motor, vxllåda, bak-
axel, inredningsdetaljer, hjul, rutor
etc... Samt en del större delar så-
som komplett bakstycke med skärmar
och tak, tom kaross med eller utan
hjul och axlar m.m.
Jan Högström 046/73 70 30

AR Giulietta Spider -59.
Mkt gott skick. Pris diskuteras.
Tel: 08/40 29 74

Motorhuvsdetal.
Orm, 3 storl. 3 färger. Andra Alfa-
dekaler.
Verkstadshandbok Alfetta sv.100:-/st
Verkstadshandbok Montreal eng.
100:-/st.
Div. andra verk.böcker. Ring för
info. Mats Hallén 08/774 50 10

GTV o. Alfetta-ägare.
4 st läckra Momo Altair fälgar
6x14 med Michelin-däck (1 säsong
mönster kvar). Pris kompl.hjul:
2.300:- Bengt Fristorp 046/11 19 09

Till Alfetta:
Mkt blandade delar t.ex mkt fin
vxllåda, oljetrågsskydd osv, osv.
Björn Nilsson 040/54 88 60 arb.
040/45 11 63 hem

AR Giulia Sprint GT -65.
Totalren. Alfa-röd, Tuff Cote Dinol
beh. Nya tröskellådor orig. Lokari
innersk, 1600-motor ej trim. Weber
40:or, oljetrågsskydd, ny koppling,
nya knutkors, ren. bakaxel, nya
Koni-dämpare runt om. Bromsled.
helt i koppar. ATE-bromsar. Miche-
lin 185/70-14. Momo Veloce trä-
ratt, Blaupunkt radio/band. Orig.
inst.panel, vxl-strömgen. Nya
halogenins.+ extraljus. Totalt
har bilen gått ca 9400 mil varav
ca 1200 mil efter ren. och då en-
bart sommarkörning. Säljes till
högstbudande, dock ej rea-pris!
Pelle 042/933 76

"Veteranfynd: Alfa Sud GL -84,
som genom hård körning äldrats i
förtid. 9.000:- 026901"

Köpes

AR Sud 1.5 -83 eller AR 33, helst Ti, i fint skick.
Tel: 040/609 89

GT 1300 Junior.
Verkstads-handböcker, reservdelskataloger, lättmetallfälgar, 1750 motor och annat godis till ovan nämnda skönhet.
Björn Nilsson 040/54 88 60 arb.
040/45 11 63 hem.

AR Spider -69 (rundhäcken).
Delar såsom baklucka, stötfångare, lampkåpor, dörrrinnarsidor m.m. köpes, eller info var prylar finns vore jag också mkt tacksam för.
Fredrik Friberg 08/723 10 60

Delar till 2000 GTV, Bertone -75.
Instrumentbräda, instrument div inredningsdetaljer. Bakaxel 9/41 med diff. Orig.fälgar. GTA fälgar. H-bromscyl/servo. Alla nyare delar av intresse.
Jan-Åke Höög 0150/160 50 arb.

Cromadora Stil-Auto eller JP-fälgar 14" till Bertone (108 mm) 4,5 eller 6-ekrade.
Bakre stötfångare Giulietta Sprint Veloce -61.
Tel: 013/11 33 72, 0120/601 13

Till Alfasud Sprint.
1.5 l.motor (gärna renov.obj.), frontspoiler, främre stötfångare, helljusinsatser utan torkare och frontgrill.
Christian Öster 0303/136 97

Vä.framskärm till Alfasud Sprint -81, ej rostig.
Tel: 0589/118 98

AR-litteratur. Allt av intresse.
Ring Ari 0370/715 36

Lättmetallfälgar Momo - Altair eller någon liknande BBS-kopia till AR Spider (4-bults, 108 mm bultcirkeld.)
Fårskinnsklädsel till 2 st stolar. Om någon kan tipsa mig om var jag kan köpa en byggmodell av en Spider -84 skala, cirka 1-25, får ni gärna höra av er.
Kvällstid 040/49 12 27

Montreal.
I gott skick, köpes kontant.
Ola Söderpalm 0503/132 29

4 st lättmet.fälgar till AR Bertone 1750 (108 mm), gärna Mini-lita.
Håkan 035/12 67 28 el.helger
0413/341 93

AR GTV 2.0
Jens Thomsen 0520/866 87 arb.
0520/349 34 hem.

Till Alfasud.
Bra inredning, lättmet.fälgar, spoiler, skärmbreddare m.m.
Till 2000 GTV Bertone.
Varvräknare, fabr. Jaeger.
Till Giulietta o. Giulia Sprint.
Nya eller beg.plåttdetaljer. Allt av intresse.
Till 1900 1950-58.
Specialverktyg. Allt av intresse.
Tel: 0660/611 60

AR 1300 GTJ Bertone -70.
Vem kan avstå från original gummimattor, fram och bak?
Svarta och helst i bra skick.
Tel: kväll 021/11 81 73 Thomas

Växellåda i bra skick till min 2000 Berlina -73 + 2 st orig.fälgar med muttrar, även intresserad av andra delar.
Patrik Hamnqvist 0150/187 59

Alu-fälgar till Alfetta typ Momo, Gotti, BWA eller liknande köpes. Ring Mats Larsson
Tel: 0243/141 80 arb 023/100 30 h.

Till Alfetta GT Inizione -77.
Vä.innerrör, vä.halva av frontspoiler, varningsblinkerskontakt, avgasgrenrör (Spica insp.) vä.yttre dörrhandtag.
Till 1750 GT -69 Bertone.
Bromsservo, slavgylinder koppling (stående ped.)
Tord Andersson 042/22 50 76

Till min Spider 2000 -75 behöver jag en ny suflett. Har du en på lager eller känner någon som har så ring Jan Eng arb.044/11 58 10 hem.044/23 93 92



Övrigt

Renov. av trerattar utföres till förmånliga priser.
Mats Hallén 08/774 50 10

Alfa Bertone-ägare m.fl!
Till GTJ, GTV, Giulia sprint GT, GTA, GTC, Berlina, Giulia, Alfetta och Alfasud har jag kommit över ett parti verkstadshandböcker, reservdelskataloger, servicemeddelanden, instruktionsböcker, identifikationstabeller, tidböcker m.m.
Är du intresserad av material ur dessa pärmar etc., mycket eller lite? T.ex hur och med vilka delar är just din Alfa sammansatt? Är det verkligen en 2000-motor som är utannonserad, och i så fall vilken årsmodell? Hur lång tid tar det att byta skärm? Vilka ställen rostskyddas? Eller ännu roligare, vad skiljer min egen GTJ från en GTA (al.utför) eller en GTC (cabrioletversionen av coupén)? Har du ett intresse så ring mig! Jan Högström
Tel: 046/73 70 30 kvällstid

Garage hyres eller mekplats, i Sthlms-området för min 2000 GTV -73.
Ring 08/26 46 50 Rickard Dahlberg

"En uppsättning italiensktalande vinterdäck, dubbade till svenska. 400:- 012468"

Mer tecknat:
Jag ritar av din Alfa på A4 från foto el.beskrivning, endast 40:- inkl.porto, pengarna tillbaka om du inte blir nöjd. Jag ritar även upp till ca 100x80 cm. Ring eller skriv för mer info.

Diverse:
Bakrute-emblem "GT 1300 Junior", "GT 1600 Junior". 50:-/st + div. emblem Alfasud L/Ti och Alfetta 1.8.
Reservdelskatalog GT 1300 Junior 250:-
Dublettbroshyrer, planscher, instruktionsböcker, modellbilar m.m ur min samling säljes eller bytes mot liknande.
Ari Harjunpää Stureg.37 B
568 00 Skillingaryd 0370/715 36 kv

Har du någon ordning på dina papper? Om inte, så sätt in dem i en snygg Alfa Romeo-pärm. Har du ingen sån? Nej, inte jag heller så jag tänkte låta tillverka ett antal. "Alfa Romeo"-loggo i rött på ryggen av en vit gaffelpärm, låter väl snyggt? Då minsta antalet, när man beställer, bör vara ca 100 st, tänkte jag höra om fler är intresserade. Om du vill ha en snygg pärm, eller två, hör av dig! Pris? Ca 28:-/st, billigare än i de flesta affärer! Ari (se adress och tel ovan)

"Röd GTA Corsa vägen framför mig, min bil bara skrot. 500:- 012579"

"Defekt Saab Turbo kan användas som dammsugare. 8.000:- 012568"



Fabriksq. 4.
222 37 LUND

AUKTORISERAD
Alfa Romeo
SERVICE



Tel: 046-14 66 60

forts.från sid 11.

Något år senare började bilrenoveringen, först trevande men efterhand mer ihärdigt. Ständiga varningar från alla möjliga ökade bara intensiteten.

Efterhand blev jag på det klara med vad jag gett mig in på, dvs en Giulia Sprint GT -65.

Nerskruvad i atomer, massor med lädor och burkar med innehållsförteckning på. Helt utan instruktionsbok. Idiot! Jo, jo de skulle allt få se.

Kontakter möts, motorrenovering lager, kolvar, foder men inget chassi färdigt. Måste blåstras, oj vilket resultat, svetsning, rostskyddsmålning, hem igen, börja skaffa rejor.

Lackeringen, ja det var ett kapitel för sig. Efter att ha

frågat sig fram, blivit rekommenderad någon speciell, kollat priser, prutat och donat, föll valet på VI-lack i Helsingborg. Själv blev jag mer än nöjd men billackerare måste vara det mest otacksamma jobb man kan ha.

Ibland Piccasos jämlike, nästa ögonblick plankmälare i AMS-regi. Himmel eller helvete. Nåja, motorn klar - chassit klart, bara att sätta ihop - pyttsan!

Farsan, har du gott om pengar? Vaddå? Jo, du vet, min Alfa.....

Ja, ja men säg inget till mamma. Nya tag, snart färdigt, tiden

gick, nya kontakter. Hade jag inte träffat Per Wadén under den

här tiden vet jag inte hur det gått. Min grundidé var en häftig

vagn, låg budget, mycket spackel men Per gjorde definitivt klart

för mig att original skulle de vara annars bortkastad tid. Tid är pengar!

Följden blev i och för sig att

hälet i början växte men nu när målet var nära togs varje uppoffring med glädje.

Plötsligt gick det upp för mig att det skulle bli en "ny" bil av vraket.

Nästan allt ersattes med nya detaljer eller till nyskick renoverat. Detta var ju inte meningen från början men nu efteråt är det skönt att det blev så. Efterhand lärde man sig hur det var tänkt att fungera, men ibland var det som att köra huvudet i en vägg.

Aldrig ska jag glömma när krängningshämmaren bak skulle mon-



teras. Bilen var uppallad, högt, god belysning, rent och trevligt. Dessutom hade Per W. på Malmö-dialekt tydligt förklarat hur den skulle sitta. Alla skruvar, brickor och muttrar stämde, men hur jag vred och vände på eländet så fanns det alltid minst en handbromsledning eller pallbock eller glipa i overallen eller någon av husets katter ivägen. Tillslut kom eländet på plats, men det hade varit enklare att först skaffa en krängningshämmare och därefter monterat bilen runt om. Nytt adrenalinrekord!

Tillslut blev den i alla fall klar för besiktning. Inga problem, men det var nära att besiktningsmannen behövde köra in och tanka. Han tyckte det var helkul med gamla Alfor och det tog honom närmare två timmar att bli klar. Provkörningen och eftersnacket tog nästan en timme och tre kvart av de två timmarna.

Nu har jag kört ytterligare två somrar. Sären på händerna och i plånboken är läkta och glömda.

Familjen är etablerad, 245:an är rustad med dubbla barnstolar och hundnät. Hjälpl! vad har hänt?

Sakta har Svenssons syndromet fått grepp om en, men något av rebel-len finns kvar, he-he.

Nya mål utstakade. cabriolet, det är vad som gäller. Men, snälla ni, säg inget till min fru ännu. Hon behöver bara lite tid för att vänja sig.

Ja, detta är lite av bakgrunden till min annons. När man tänker

tillbaks på alla stunder som gått åt blir man lätt sentimental.

Ett stort tack till alla som medvetet eller omedvetet hjälp till att sätta ett dödsdömt vrak i ståndsmässigt skick.

Utan kämpar som Alto Morgård på Helsingborgs Sportvagnsservice, Biltjänst i Östra Ljungby, Auto-

Alfa i Göteborg och sist men inte minst Per Plätis i Höganäs, hade det aldrig blivit nå't av. Pass

upp, blir det något av med cabben kommer jag igen!

Alfa-känsla

Känslan av frid och njutning som infinner sig vid färd med en Alfa. Den är interfolierad med tacksamhet, som ser mera till hur en bil uppför sig på vägen och hur den är att åka med, än till velourklädselns mönster och bagagerummets storlek.

Bakhjulsbromsar.

Väl gömda på Alfetta och Giulietta. För beläggbyte behövs uppvärmd garageplats, gott lynne, nödiga verktyg med bl a lampa och spegel och reparationshandbok (Autobooks är bra men Heynes sägs vara bättre). Det är lättare att snurra bakhjulet på varje sida och sätta an beläggen lagom än att mäta med bladmått.



Citroën CX.

Godkänt alternativ till (bakhjulsdriven) Alfa vintertid.

Dagsljus.

Bör alltid råda om du har en gammal Alfa med strålkastartorkare i små runda insatser. Byt till H4 och spolare om du vill se något när det är mörkt.

Elektronisk tändning. Mycket god teoretisk idé för efterinstallation i gammal Alfa, men hysteriskt svår att få att fungera i praktiken. Kan någon Klöverblads-läsare bidra med kloka synpunkter på hur man kan ställa in den för startvillighet, lugn tomgång och spikningsfrihet på höga varv samtidigt?

Försäkring.

Alfor har sanslöst höga försäkringspremier. Kör vi verkligen så illa, är vi inblandade i så många olyckor och är Alfor så dyra att reparera? Eller utnyttjar bolagen vår entusiasm med för höga premier?

Galilei.

När ingen ville hålla med om att hans Alfa var en riktig pärla, utbrast han: och likväl rör hon sig!

Halvsfäriska förbränningsrum.

Finns i (vissa?) Alfa-motorer. Mycket nyttiga, men man ser dem lyckligtvis inte så ofta.

Iniezione.

Sägs vara bättre än Weber och Dell'Orto, men fan tro't, i längden.

Jaguar.

Intressant, men dyr.

Kamaxelkedja.

Bör spännas ibland (på nordmotorer). Enkelt. Se reparationshandbok.

Lättmetallfälgar.

Fyra välvalda kan förbättra både utseende och gångart (på bilen). Men se upp så att du köper fälgar med rätt inpressningsdjup (= samma som originalfälgarnas). Annars ändras styrgeometri och annat tekniskt och hjullagren slits hårdare.

Alfa Romeo 



Märsta stn

Måby

Arlanda

MÅBY BIL & MARIN

Märsta. Tel 0760 - 169 82, 169 83. Kvällstid 0760 - 406 70, 0171 - 544 31

Michelin-däck.

Bra för markkontakten. Är även runda, tysta och välbalanserade från fabriken. Rekommenderas. Dessutom: Alfetta och Giulietta går utmärkt bra på 165 mm breda däck, med lätt styrning, ingen spårkänslighet och mycket bra riktningstabilitet.

Noli me tangere.

Grundregel för bilunderhåll. Kör med känsla och vakna sinnen i övrigt, så märker du när något behöver åtgärdas. Det är förkastligt att skruva fram och tillbaka på justeringar som står rätt från början. Byt oljor, filter och tändstift efter en kombination av föreskrifter och sunt förnuft och kolla bromsbeläggen ibland, men strunta i ventil-, tändnings-, förgasar- och framhjulinställningar etc tills de behövs.

Olja.

Använd dyr motorolja, ca 20W-50 på sommaren, 10W-40 höst och vår och syntetisk på vintern. Motorns länglevnad = din belöning. Byt filter (original eller absolut likvärdigt) ofta! Syntetisk växellådsolja är ovärderlig vintertid för Alfetta/Giulietta.

Plugg i vevaxeln.

Har plötsligt försvunnit, medtagande oljetrycket, på min Alfetta -75 och Giulietta -80. (Vevaxeln har flera små aluminiumpluggar som tätning i oljekanalerna. När en plugg lossnar, far all olja ut genom det hålet och trycket försvinner.) Man får skruva loss oljeträget och banka dit en ny plugg. Töm ur oljan först, så ligger den lossnade pluggen som ett tyst vittne i det glänsande träget.

Quinnor.

Har många fördelar, bl a utbyte av åsikter om tidsåtgång för Alfa-underhåll och som resällskap. Även om en Alfa är en "la" machina, bör den inte förväxlas med en riktig kvinna, av vilken en adekvat definition icke rymmes här. Obs: detta är ett manschauvinistiskt synsätt. Likställigheten innebär givetvis att även kvinnliga personer får skrapa knogar mot Alfa-mekanik, uppskatta bilen som bil etc. Kvinnor må även anse att Suddar är gulliga.

Rost.

Har vid något tillfälle haft anknötning till Märket, ofta helt litet, ibland litet mera. Kan motverkas med bl a noggrann uppsikt efter stenskott etc när du tvättar bilen, högtryckssprutning under skärmar och i karoskanter, iprickning av stenskott, rengöring under dörrar och lister och koll av dräneringshål och rostskydd i dörrarna. Större skador på äldre bilar kan bara lagas med svets och plåt. Fusk-lagningar med plast och gamla handdukar leder sällan till bestående glädje.

Snabb och sportig växelspak.

Ett av mänsklighetens sämsta påfund. Om du har så brottom att du inte hinner vänta litet mellan växlar och ge synkroniseringen en chans att fungera, bör du köra in på närmaste P-plats och fundera litet på din situation. Växla sakta och med känsla, så håller lådan bilen ut utan protester. Litet mellangas medan du växlar ned till tvåan gör lådan (och din plånbok) ännu gladare.

Tändstift.

Om du gillar Golden Lodge, kan du hoppa över detta stycke, för jag vet inget om dem. Om du vill köra Alfetta/Giulietta på vanliga stift kan du prova Bosch W7D på vintern och W6D på sommaren. Vinterstiften har längre isolatorfot, som blir varmare och därför inte sotar och surnar så lätt (vintertid) som sommarstiften. Boschs platinastift W6D verkar att gå bättre än vanliga stift i min Giulietta -80, men W7D blir för heta och får brännskador. Någon gång ska jag prova Golden Lodge.

Utlänningar.

Kan inte tillverka bilar, om de bor i utlandet. Som utlänningar räknas inte tyskar och eventuellt inte japaner, men däremot gipskatter, vitlöksätare och vintrampare. Holländare anses svenska. Andra biltillverkande nationaliteter finns inte.

Ventilspelel.

Måste ställas in rätt vid första servicen. Med lagom varmkörning och rätt olja håller sedan ventiler inställningen länge och sköter jobbet bra. Ventilspellet ska vara ca 0,5 mm i Giulietta, står det i boken. Det låter mycket

både som värde och om kamföljarna. Jag minskade till 0,35 mm, med tanken att jag inte kör så hårt att det stora spelet behövs som säkerhetsmarginal. Vi får se hur det går.

Watt.

Finns glädjande nog både i motorn och stereon.

Xerxes.

Hade ingen Alfa och kom därför inte så långt.

Y 10.

Släkt med Alfa genom resone-mangsäktenskap.

Zink.

Mera zink på Alfors plåt!

Arlig kontrollbesiktning.

Brukar gå bra. Befäster Alfa-känslan.

Arlig svensk.

Ser inte Alfa.

Öresund.

Korsas när svensk Alfa åker hem och hälsar på slakten i Italien.

Hans Lindgren

Operation självmord.

.....går vidare, dock långsamt.

Eftersom jag bara har möjlighet att se till Sudden vid varje veckoslut så går det lite långsamt med arbetet, men ännu är det långt till vintern när den ska göra sin fabulösa entré.

All plåt som ska bytas har nu äntligen borttagits, och det var inte utan problem.

Trösklarna var alltför enkla för att man skulle tro på det själv, men så har vi ju skärmfästena.....

Oh, herrejösses vad man fick slita för att få av dem! Det finns inga goda råd att ge hur man tar av dem, det gäller bara att inte ge upp. När de är borta ska man slipa till plåten så att de nya kan komma på plats, någon gång. Fästena måste dessutom skäras till för att passa och det tar tid, det gäller att inte skära av för mycket så att de kommer för långt in, då får man borra nya hål... Å andra sidan så kan man inte snåla heller, då kommer de, helt logiskt, för långt ut och då om inte förr, får man ett helvete.

Nedre bakplåten kom på plats för en månad sedan och det var inte så svårt. Jobbet bestod i att få bort den gamla. En nedre skärmkant bak, vänster, har inhandlats och när allt har satts på kommer den att bli riktigt rostfri.

Det största jobbet har snarare varit att "lappa" bilen på de svåråtkomliga stäl-lena där rosten har bitit sig fast. Ett gott råd till alla Sud-ägare är att det första ni gör efter att ha köpt bilen är att ni tar av skärmarna (det är enkelt) och kontrollerar hur den ser ut under dessa. Mätte ni slippa byta skärmfästen. Steg två är att köpa innerskärmar, det bästa man kan köpa till en Sud, strax efter inköp av rostskydd förstås.

Om man bortser från en regnig vårdag i april har den varit omöjlig att starta efter vintern, (ett gott råd vid vinterförvaring är att man hälsar på sin Ögonsten så ofta som möjligt. Det tänker jag sannerligen göra med min Giulietta) tills förra helgen den 18 juli. Då, efter fem minuters konstgjord andning med hjälp av startspray, så kunde den gå av sig själv. Den startade direkt på gasen, men dog också så fort den tog slut, så halva flaskan tog slut. Den lät som en kulspruta och varvade under inga omständigheter över 3000 varv, dessutom dog den direkt vid gasen-i-botten filosofin. Oljudet blev inte mindre på grund av ett mindre bra grenrör, som behöver en översyn. Men, så fort den blev varm och efter ett par tveksamma uppvarvningar kom den loss ordentligt och det blev dags för en provtur utan skärmar, dörrar, stötfångare, framljus o s v.

Den varvade upp riktigt duktigt och jag var så glad. In på det röda råkade jag komma två gånger då den spann loss i gruset.

Bromsarna kräver sitt kapitel, bakbromsar finns inte i egentlig mening på en Sud, om man inte preparerar regulatorn där bak. Men någon tomgång finns fortfarande inte, så det blir ryckiga inbromsningar. Men går gör den, efter nästan ett halvårs stillastående.

Och nu startar den vid varje försök utan startgas, så det verkar vara lovande. Nu skall bara trösklar, skärmfästen och dörrar på plats, en massa smådetaljer som skall fixas, sedan är den klar!

Hoppas att nästa rapport blir lika positiv..

Lars Narvselius och
hans fabulösa avreg.
JNT 273



KLUBIKOKOUS 13.12.1986

Lauantaina 13.12. kokoontui 41 al-
fistia Perheauto Oy:n tiloihin
Vantaan Petikossa.

Isäntänä toimi Pekka Jokisalo,
joka kertoi sen minkä jo tiedäm-
mekin, eli että 51 % A-R:n osake-
kannasta on siirtynyt Fiat-yhty-
mälle, jossa Alfa-Lancia -ryhmä
tulisi arvioiden mukaan valmista-
maan n. 600.000 vaunua vuodessa.
Tuotanto keskittyisi ns. loisto-
autolinjalle.

Uusi 164-malli on tulossa 2.0
kaasutinmoottorilla hintaan n.
250.000 mk. Tilauksesta saa myös
1.8 turbon.

Myyntivolyymimallit tulevat ole-
maan 33 ja 75. Alfa 75 on Italiassa
myynnissä 6-sylinterisellä mootto-
rilla. Se saataneen ehkä Suomeen-
kin. GTV-malli on toistaiseksi
tuotannossa. Uusi GT on ehkä piak-
koin tulossa, joskaan varmoja tie-
toja ei ole. Perheauton myynnistä
yritysautojen osuus on n. 80 %.

Perheauton järjestämä Alfa-aihei-
nen tietokilpailu toi voittoja
kaikille oikein vastanneille.
Kauimpaa tulleena palkittiin Tom
Linkopuu Orivedeltä. TJ

Timo Heikkinen on aktiivisesti mu-
kana, vaikka työskenteleekin ulko-
mailla. Timo on lähettänyt kirjoi-
tuksen ja kuvat Hollannin klubin
kokouksesta.



HOLLANNIN ALFA-KLUBIN KOKOUS

Allekirjoittaneella oli 24. elokuuta tilaisuus osallistua Hollannin
Alfa-klubin kokoukseen, joka järjestettiin perinteisesti Zandvoortin
radalla. Zandvoort sijaitsee aivan Pohjanmeren rannalla noin 25 km
Amsterdamista länteen.

Saavuvin kaupunkiin hyvissä ajoin edellisenä päivänä, koska en ollut
varannut hotellihuonetta. Sellainen löytyikin varsin vaivattomasti,
vaikka turistikausi ei ollutkaan vielä päättynyt. Vaikutti siltä,
etteivät useimmat hollannin klubilaiset gövy kaupungissa, vaan ajavat
paikalle kokouspäivän aamuna.

Vaikka lauantaina paistoi aurinko, suunnuntaiaamu oli harmaa ja
sateinen. Kokoontuminen radalla tapahtui klo 6.30-8.00 välisenä
aikana. Ainoastaan 200 ensimmäiseksi saapunutta autoa päästettiin
rata-alueelle, joka oli aivan märkä.

Autot jaettiin kuuteen ryhmään. Kullekin ryhmälle opetettiin radan
oikea ajotekniikka harjoittelemalla tietty ptkä radasta kerrallaan.
Harjoittelun alettua sade onneksi loppui, ja päällyste kuivui
nopeasti. Ensimmäisessä harjoittelupisteessä pinta oli kuitenkin
vielä sen verran kostea, että pari vaaratonta ulosajoa tapahtui.
Reunoilla on hyvin tilaa ulosajoa varten (vrt. Ahvenisto!). Oma
autonikin menetti eräessä mutkassa hetkeksi otteensa asfaltista, mutta
tilanne korjaantui kytkimen painalluksella ja nopealla
ohjausliikkeellä.

Harjoitteluosuudet ajettiin siten, että autot lähtivät liikkeelle
muutaman sekunnin välein, ja kaikki palasivat takaisin lähtöpaikalle
viimeisen auton saavuttua. Kouluttajat seurasivat kunkin ajosuoritusta
ja esittivät siitä omat kommenttinsa. Vauhti oli koko ajan melkoinen.
Alfat oli jaettu ryhmiin tyypeittäin, omassa ryhmässäni oli muutama
muu GTV6, loput autot olivat GTV 2.0:a, 2000 GTV:a sekä pari
Montrealia. Olisin nopeuden puolesta oikeastaan mieluummin ajanut
jossakin Giulia- tai Alfasud-ryhmässä.

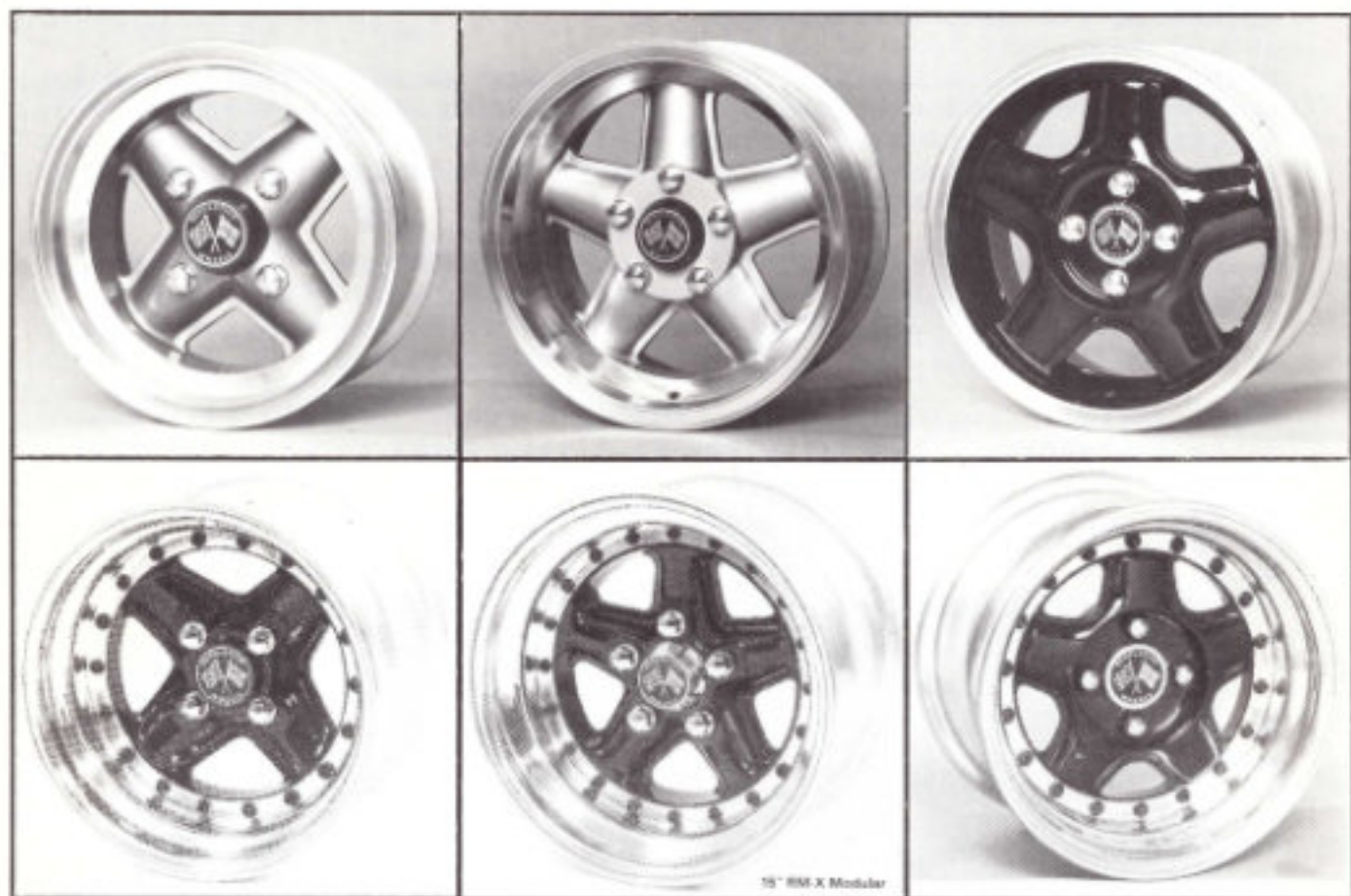
Kun kaikki osuudet oli käyty läpi, ajettiin pari täyttä rata kierrosta.
On juhlavaa ajaa radalla, jossa voi päästellä lujaa ilman ainaista
törmäysriskiä johonkin kaiteeseen ja ohittaa toisen auton ilman
kolarivaaraa.

Varikkoalueen pysäköintipaikalle oli järjestetty alue, jota pidettiin
märkinä juoksevan veden avulla. Halukkailla oli tilaisuus pyörittää
autojaan ilman suurempaa renkaiden kulumista. Lisäksi varikolle oli
järjestetty myyntitilat yrityksille, jotka kauppasivat erilaista Alfa-
materiaalia. Ateriointipisteitä oli useampia, joten nälkää ei
päässyt yllättämään.

Kokousjärjestelyt olivat hyvät, kaikki pelasi loistavasti ja ajallaan.
Oikeastaan on vahinko, että rata-alueelle voidaan päästää vain
parisataa Alfaa, niitä jäi ulkopuolelle pysäköintipaikoille vähintään
toinen mokoma. Zandvoortin tapahtuman Hollannin klubin jäsenistön
keskuudessa (noin 1000 jäsentä) saavuttama suosio perustuu juuri
loistaviin järjestelyihin sekä siihen, että tapahtuma tarjoaa aamusta
iltaan runsaasti nähtävää, vaikka ei itse ajamaan pääsisikään.

Timo Heikkinen

REVOLUTION WHEELS



Finns till samtliga Alfa Romeo i massor med olika offsets, bredder och höjder — Competition wheels använder Du om Du skall köra sportvagnsmeeting i sommar.

RENNSPORT

S. Mälarstrand (Hantverksbåten)
117 25 STOCKHOLM
08-58 30 44, 58 30 88