

Nr. 2 april 2015

Årgång 39



KLÖVERBLADET

OFFICIELLT ORGAN FÖR CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

TENUTA BELLA LUIGINA



I DETTA NUMMER

LEDAREN



OLA SÖDERPALM

GIULIETTA 60 ÅR



SID 10

GTV 916 20 ÅR



SID 20

ALFETTA TIPO
158/159

SID 38

- 3 YTTERSPALTEN
- 4 KLUBBSHOPPEN
- 5 REDAKTIONEN
- 6 INFO & AKTIVITETER
- 10 ALFA ROMEO GIULIETTA 60 ÅR
- 16 ALFA ROMEO GTV 20 ÅR
- 20 BREMEN CLASSIC

- 24 GÈNEVE MOTOR SHOW
- 28 ALFAVIRUSET SLOG TILL
- 30 LYCKSELERALLYT
- 32 BEHÖVS STÖRRE BIL?
- 34 FRÅN UPPLOPP TILL KAMRAS
- 38 ALFETTA TIPO 158/159
- 46 CLUB ALFA ROMEO EVENTS



CLUB ALFA ROMEO, C/O OLA SÖDERPALM,
LÅNGGATAN 15, 544 30 HJO

STYRELSEN 2015

ORDFÖRANDE

OLA SÖDERPALM

LÅNGGATAN 15, 544 30 HJO

TEL: 070-634 16 63

MAIL: ORDFORANDE@ALFAROMEORG

VICE ORDFÖRANDE

RAGNAR ROSENGREN

TEL: 0708-31 98 61

MAIL: RAGNAR@ROSENGREN.NU

SEKRETERARE

GUNNAR SUNDGREN

VINTERMYRVÄGEN 7, 905 96 UMEÅ

TEL: 070-579 49 44

MAIL: SEKRETERARE@ALFAROMEORG

KASSÖR

MIKAEL GRANS

EDVIN ADOLPHSSONS VÄG 6,

169 40 SOLNA

TEL: 073-500 19 65

MAIL: KASSOR@ALFAROMEORG

LEDAMÖTER

PETER BRAUN

HELGONAGATAN 112, 442 41 KUNGÄLV

TEL: 076-223 17 77

MAIL: PETERBRAUN7706@GMAIL.COM

ANNIE KÄRÄVÄ

POLGATAN 91, 216 11 LIMHAMN

TEL: 076-147 12 57

MAIL: ANNIE_KARAVA@YAHOO.COM

ROBERT HULTMAN

MAIL: ROBERT@HULTMAN.INFO

HELI SALMINEN

BDAHESA@GMAIL.COM

KENNETH LARSSON

MAIL: KENNETH_L_LARSSON@SCANIA.COM

ÖVRIGA FUNKTIONÄRER

KANSLI/MEDLEMSANSVARIG

OLA SJÖSVÄRD

MORLANDA SÄTERI 146, 474 93 ELLÖS

TEL: 0761-35 79 69

MAIL: MEDLEM@ALFAROMEORG

BANMÖTESANSVARIG

STEFAN ATTERHALL

CRONSTRÖMSVÄGEN 14, 168 66 BROMMA

TEL: 070-732 76 56

MAIL: BANMOTEN@ALFAROMEORG

POSTORDER BOKLÅDAN

HENRIK SELBO

JOHANNELUNDSGRÄND 5, 163 45 SPÅNGA

MAIL: POSTORDER@ALFAROMEORG

WWW.ALFAROMEORG

LA PRIMAVERA È QUI!



Tänk på att Klöverbladet till stor del bygger på medlemmarnas insatser i form av reportage kring allt som kretsar kring våra bilar, och dit hör även Italienska rese-, mat- och vinupplevelser. Skicka in ditt bidrag till redaktionen! Adressuppgifter finner du i tidningen eller hemsidan. Om du nu känner dig osäker på skrivförmågan, så skicka in materialet ändå. Våra duktiga redaktörer "filar" på det du skickat in, och du får ett nytt korrektur för godkännande innan tidningen går i tryck!

Glädjande att se trådarna för banverksamheten växa fram på hemsidan såsom "RACETIME Challenge", och "förartelefonmöte" med mera. Axel Lindgren är

i full gång att arrangera allt från träffar på Röda Cafét, till putsträffar i anslutning till banmötena. Heder åt alla som bidrar till klubbens verksamhet.

Nästa år blir ett stort år för Club Alfa Romeo Svezia! Då är det nämligen 60 år sedan klubben bildades, och detta kommer naturligtvis att uppmärksammas och firas. En arbetsgrupp för evenemanget är tillsatt av styrelsen, och den kommer redan nu att påbörja arbetet. Traditionsenligt kommer en del av festligheterna att gå av stapeln på Gärdet i Stockholm. Preliminärt kommer detta att ske lördagen den 13:e augusti, så boka redan nu den dagen. Var själva banketten kommer att vara, är ännu inte bestämt så det återkommer arbetsgruppen till. Klart är i alla fall att klubbens "träffkung" Åke Nyberg har lovat att medverka, och att våra Nordiska systerklubbar kommer att bjudas in.

Avslutningsvis vill jag önska er alla Alfafantaster en trevlig vår! Njut av den Italienska designen och bilbyggarkonsten, och håll varvet uppe!

SALUTE !

OLA SÖDERPALM

ORDFÖRANDE

ORDFORANDE@ALFAROMEORG

Eller som vi utbrister på Svenska: "Våren är här!" Åtminstone var den här för någon vecka sedan i Västsverige, innan det obligatoriska bakslaget kom med minusgrader och snöslask. Undertecknad hann i alla fall med att lufta vårtonen på några vårtorra småvägar, vilket var underbart och gav en försmak på vad som komma skall! Som bilentusiast i allmänhet, och Alfisti i synnerhet, är det inte utan att man känner sig som en björn, urstigen ur idet, blickande framåt mot vårens och sommarens fröjder.

När detta skrivs, har styrelsen i CAR avverkat tre möten, två där vi träffats, och ett möte per telefon. Det är bra "glöd" i arbetet, och vi alla är inställda på att förändra och förnya mycket av det som sker i klubben. Vi kommer bland annat att göra styrelsen och styrelsearbetet mindre anonymt.

- Alla styrelseprotokoll kommer hädanefter att läggas ut på klubbens hemsida.
- En mer utförlig presentation av styrelsens medlemmar, och deras respektive specialområde i styrelsen kommer att ske i Klöverbladet.
- Ett nyhetsbrev kommer att mailas ut till medlemmarna ca 10 gånger per år.
- Klöverbladet kommer att ges ut med fem nummer under 2015, varav årets sista blir ett dubbelnummer på 80 sidor.

Surfa in på
<http://www.alfaromeoshop.se>
för att handla på klubbshoppen!

Lätt att hitta produkter och nyheter!

Nyhet!

Välj mellan att
få din order
hemlevererad
eller hämta ut
den i vår butik.



Snabb och säker betalning med kort,
PayPal eller faktura.

Du ser snabbt aktuellt lagersaldo och
tillgängliga alternativ som till exempel
storlekar.



ANS. UTGIVARE
STYRELSEN GENOM ORDFÖRANDE

REDAKTIONEN

REDAKTIONSANSVARIGA
ARVID MÜLLERN-ASPEGREN
MOBIL: 0739-12 03 35
MAIL: NYHETER@ALFAROME0.ORG

MAGNUS PETSÉN
MOBIL: 0703-26 95 77
MAIL: NYHETER@ALFAROME0.ORG

LAYOUT OCH PRODUKTION
THOMMY LEHRGRAFVEN
FORNMINNESVÄGEN 40,
540 16 TIMMERSDALA
TEL: 0730-72 39 58
MAIL: REDAKTOR@ALFAROME0.ORG

KORREKTUR
VIKING PALM
MOBIL: 070-273 88 15
MAIL: VIKING.PALM@TELE2.SE

REDAKTÖR MOTORSPORT
BENGT-ÅCE GUSTAVSSON
TEL: 0703-40 93 00
MAIL: BENGAN@RACEFOTO.SE

BANMÖTESREDAKTÖR
MIKAEL KAHLIN
TEL: 0430 - 133 60, 0709 - 722 350
KAHLIN@WEKUNET.SE

REDAKTÖR NOSTALGIA OCH BÖCKER
BJÖRN NILSSON
TEL: 040-42 32 29 (KVÄLLAR)
MAIL: KASTAJELUND@SWIPNET.SE

REDAKTÖR TEKNIK
BJÖRN SANDBERG
TEL: 08-756 67 87 (KVÄLLAR)
MAIL: ORSO@BREDBAND.NET

ANNONSERING
TORBJÖRN WULF
TEL: 0734-25 72 21
MAIL: TORBJORN@RACELANE.SE

PRODUKTION: TM PRODUCTION
TRYCK: ALE TRYCKTEAM AB
BOX 129, 445 23 BOHUS
WWW.SVENSKTRYCK.SE

EFTERTRYCK, ELLER ANNAN FORM AV
SPRIDNING, AV TEXT OCH BILDER ÄR FÖR-
BUJDET UTAN ÖVERENSKOMMELSE MED
REDAKTIONEN.

MANUSSTOPP

MANUSSTOPP ÄR SENAST DEN 25 VARJE JÄMN MÅNAD (25 FEB, 25 APR, 25 JUN OCH SÅ VIDARE).
REDAKTIONEN UPPSKATTAR OM MATERIALET SKICKAS IN ÄNNU TIDIGARE EFTERSOM DET BLIR EN VÄL-
DIGT STOR ARBETSBÖRDA ÖVER NÅGRA FÅ DAGAR OM ALLA SKICKAR IN MATERIAL SÅ SENT SOM MÖJLIGT.

MANUSANVISNING

BIDRAG I ALLA FORMER MOTTAGES TACKSAMT. E-POST ELLER MATERIALET NEDBRÄNT PÅ CD ÄR ATT FÖRE-
DRA MEN VANLIG POST FUNGERAR OCKSÅ. KONTROLLERA ATT BILDERNA HAR GOD KVALITET MED EN UPP-
LÖSNING PÅ MINST 300 DPI. JPEG-BILDER MÅSTE VARA MINST 1,5-2,5 MB STORA FÖR ATT BLI BRA I TRYCK.
SJÄLVKLART TAR VI ÄVEN MOT PAPPERSBILDER FÖR SKANNING. REDAKTIONEN FÖRBEHÅLLER SIG RÄTTEN
ATT FRITT ÄNDRA I MATERIALET SAMT BESLUTA OM VILKET NUMMER MATERIALET PUBLICERAS I.

MATERIAL SKICKAS PER E-POST TILL NYHETER@ALFAROME0.ORG. VANLIG POST SKICKAS TILL NYHETSRE-
DAKTÖRENS HEMADRESS SOM DU HITTAR I REDAKTIONSRUTAN.

NYHETSREDAKTIONEN



FUNDERAR

NU ELLER SEDAN?

Viss, mycket måttlig, dramatik har präglat framtagandet av det Klöverblad du nu håller i din hand. Som du säkert noterat är tidningen några veckor försenad. Anledningen till detta är att det under en period rådde viss oklarhet kring en föreslagen ändring av utgivningsplanen. Det beslöts till slut att utgivningen inte skulle ändras och att vårumret skulle tryckas och distribueras enligt ursprungsplanen, men då var vi redan en månad efter i arbetet.

Vän av ordning och hårt redaktionsarbete undrar förstas varför materialet till KB#2 inte låg redo att skickas till sättning, nu när jag förlänats en månads extra tid att putsa på det? Det är en mycket bra fråga... I vilket fall som helst har Thommy och jag kört ett litet race under månadsskiftet mars/april och fått ihop bladet på rekordtid. Arbetet med att ta bilder och skriva texter är det förstås i första hand ni läsare som står för, men det tillkommer ju en del arbete i leden mellan inskickad artikel och tryckt tidning.

Vad har jag då hittat på istället för att sitta på min kammare och skriva korrektur och justera vitpunkter? Utöver att ackumulera ytterligare omonterade reservdelar har jag tyvärr inte ägnat min Alfa Romeo någon kärlek. Jag har istället tagit det stora steget från gatuparkering till garage, och bytt chica downtown Göteborg mot mer rustika uphill Floda. Det är ännu lite för mycket "diverse" i det nya garaget för att bilen ska gå in på längden, men mycket snart kan mekandet starta på allvar. Någon som vill

köpa en oälskad IKEA-byrå och ett fotbad till kompispris?

Den generösa takhöjden i det förlovade, nya garaget tillåter installation av en tämligen vederhäftig lyft, men de bekvämt lagda (80+) tidigare ägarna har installerat en elektrisk port som först måste bytas mot något som inte öppnas inåt/uppåt. Högre prioritet är det då att skaffa sig en svets och återbekanta sig med konsten att använda den. En kompressor vore bra att ha också, och en travers att flytta tunga saker mer. Kanske kan det bli ny garageport till 2025. I den långa väntan på lyften, borde man kanske skaffa en bättre domkraft än den som egentligen hör till reservhjulet?

Tyvärr finns det en massa hus i anslutning till det nya garaget som hotar att komma emellan mig och fordonsprojektet. Det finns ingjuten och oroväckande fuktiga träreglar djupt under gillestugans heltäckningsmatta, det finns alldeles för många och grova rhododendronrötter i dräneringen och i det fjärran förflutna, eventuellt på nittiotalet, satte någon upp hiskliga nittiotalstapeter i flera av rummen.

Många arbeten väntar, men nu är i alla fall arbetet med Klöverbladet #2 2015 bakom mig, och jag hoppas ni kommer få mycket nöje av den läsning som bjuds. Vi ses på Gelleråsen den tredje maj!

ARVID MÜLLERN-ASPEGREN
FLODA, LÅNGFREDAGEN 2015



#2 2015

Omslagsbild: Steffen Holm

SEKRETERAR-REFLEKTIONER



GUNNAR SUNDGREN

Efter en kall påsk i stugan är jag åter hemma i Umeå. Nu skiner solen och värmen stiger, kanske våren kommer på riktigt nu, trots att vi har lite snö kvar på nordsidan av huset?

Idag blir det tvätt av 166:an (stugvägens fel) och sommardäck. I morgon får GTV:n sommardäcken, varav två helt nya. Sen kan bilsäsongen starta på allvar.

Sen måste jag med bestörtning medge att jag gjort ett beklagligt misstag. I KB 5/2014 påstod jag i reportaget från Mittsverigeträffen 2014 att "Från Bönhamn kan man åka båt till Högbonden Sveriges högst belägna fyr". Det är delvis rätt, man kan åka båt

till Sveriges högst belägna fyr, men då får man åka till Kullens fyr, som ligger vid Höganäs i Skåne. Det skiljer i och för sig bara 3,5 meter, men rätt ska vara rätt, Kullen 78,5 meter och Högbonden 75. Så var det avklarat, lovar bättre research i fortsättningen.

Alforna rullar på som vanligt, inga större bekymmer. Krockkuddelampan lyser ibland på 166:an, men bara ibland.

Väntar med spänning på 24 juni då nya Alforna ska presenteras. Konstigt att inga spionbilder läckt ut, jag har fortfarande bara sett bilder på en bil, den svarta "Maseratiutklädda". Har dock hört om någon som besökt Balocco banan utanför Milano i något Fiat

ärende och då sett ett helt gäng omaskerade bilar på banan. Från "normala" avgasrör till grova dubbla där bak med ett fantastiskt ljud. Lovar gott.

Nu ser vi fram mot vårens och sommarens träffar och banmöten, ni kommer väl? Eftersom det är långt från Umeå till träffarna i söder siktar jag på Kinnekulle 12 juni, och så hoppas jag på banmöte på Mittsverigebanan i Härnösand den 18 juli, det ligger ju nästgårds!

Så ut med Alforna nu och njut av våren och sommaren 2015.

AUTOKINITO Skebogatan 5, Uppsala
Tel. 018-50 35 85

Mer än en verkstad
Oavsett vilken motor, om du kör på bana, i skogen eller på gatan har vi alltid något att tillföra. Mer än 15 års praktisk erfarenhet gör Autokinito till experter på Alfa Romeo, men vi servar, trimmar och reparerar alla bilmärken.



Rullande landsväg
Många kommer till oss för att ställa in motorn med hjälp av vår bromsbänk eller chassidynamometer (rullande landsväg). Oavsett om du åker tävling eller bara bil till jobbet är detta det bästa sättet att få ut det mesta ur din bil, vare sig du är ute efter prestanda eller lägsta bränsleförbrukning.



Reservdelar
Vi jobbar med de bästa och flesta på marknaden förekommande märken när det gäller reservdelar och tillbehör.



E-post: christos@autokinito.c.se
www.autokinito.se

AutoKinito Sport – ett kunskapscenter för alla bilfantaster

AR-BIL AB
Auktoriserad för Alfa Romeo

**SERVICE • RESERVDELAR
PLÅTVERKSTAD • TILLBEHÖR**



Tel. 08-660 22 71
Studentbacken 15-17, 115 57 Stockholm/Gärdet
40 år på samma adress!
info@ar-bil.se
www.ar-bil.se

BLI MEDLEM I

Club Alfa Romeo
Sveria



DU OCKSÅ!

www.alfaromeo.org

NILSSONS MOTORSERVICE
S. Källtorpsvägen 29, 702 17 Örebro
Telefon 019-32 14 00




40 st Alfa Romeo bilar, alla modeller, samt stort lager av nya & beg. delar.
Örebro 019-32 14 00

UTFÖR ALLA
SLAGS BIL-
REPARATIONER

BLI MEDLEM I

Club Alfa Romeo
Sveria
DU OCKSÅ!

www.alfaromeo.org

Vi har oljan för dig



Agip
Drive Fast – Take AGIP

ROLLES RACING

Kontakt:
070-438 47 85
rollesracingolja@gmail.com

Fredrik Sigbjörnsson har lämnat oss

Fredrik var ordförande i CAR 2001-2003 och under många år en av klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen.

Fredrik arrangerade 2004 tillsammans med värmälningen Johan den s.k. Kulturen, en tvådagars Alfa-utflykt från Askersund till Kristinehamn. Tillsammans lyckades de båda arrangörerna skapa en fantastiskt trevlig stämning med lagom långa etapper på fina vägar, intressanta studiebesök, bra matuppehåll.

Fredriks hjärta klappade för italienska fordon på fler än ett sätt. Förutom Bertone-coupéer och Giuliettor hade familjen en 156:a som vardagsfordon. Dessutom Ducati-hojar och då Fredrik gav sig i kast med riktiga tävlingsbilar, i klass RS, valde han naturligtvis en

italienare, en Lucchini med Alfas V6:a. Fredriks fru Agneta skötte under ett antal år klubbens medlemsregister. Ett

viktigt, men arbetskrävande och trist/enahanda uppdrag, som hon skötte på ett föredömligt sätt.



Fredrik Sigbjörnsson, några minnen...



Fredrik Sigbjörnsson har lämnat oss. Att en så genuint trevlig och duktig man rycks bort i förtid, visar än en gång att livet kan vara fruktansvärt orättvist. Jag har haft förmånen att känna Fredrik och hans familj under ett antal år, här är några minnen som dyker upp nu...

Gelleråsen 1983: Club Alfa Romeos banträff. Bland fordonen märktes en mycket standardbetonad Berlina 1750, som med konstant gnisslande däck för runt kurvorna med dörrhandtagen nära nog skrapande i asfalten. Berlinan har många positiva drag, men någon idealisk banbil är den knappast, och det var uppenbart att det här exemplaret pressades långt över vad konstruktörerna i Milano tänkt sig. – Men, föraren verkade faktiskt ha läget under kontroll, trots den alarmerande krängningen, spåret genom depåkurvan var oantastligt och konstant varv efter varv. Bakom ratten satt en yngling på 20 år, Fredrik Sigbjörnsson. Så småningom fick jag veta att han tävlat framgångsrikt med gokart under många år, och det är som bekant en utmärkt grund för en kommande förarkarriär...



Fjugesta 1996: Jag besökte Fredrik och Agneta på deras nyinförskaffade "farm". Det visade sig att de med beslutsamhet gjort det som många av oss andra tvehågsna bara drömmer och pratar om: Att köpa ett stort garage med tillhörande litet hus. Garaget rymde visserligen inte samtliga fordon den lilla familjen ägde, men de viktigaste fick plats: Två Bertone-coupéer, en Giulietta Sprint Veloce och "his and hers" Ducati-hojar! Ja, båda, även fru Sigbjörnsson, kör motorcykel, vilket om jag förstått saken rätt var starkt bidragande till att de fann varandra.



Fredrik sög belåtet på sin pipa, och startade Giuliettan. Vi tog en tur, jag fick provköra och insåg att Fredrik inte bara var en duktig

chaufför, utan även en utomordentlig mekaniker. Den 35 år gamla Alfian hade ägts av Fredriks far Thomas sedan 1960-talets början, och hunnit bli både sliten och rostig då Fredrik tog över i början av 80-talet. Flera års renovering följde, och bilen kändes nu som ny, skrammelfri, solid och stadig. Motorn svarade snabbt på gaspådrag och den glappfria växelspaken skiftade kuggar med precision. Att den även i kosmetiskt avseende var en pärla, behöver väl knappast påpekas, en riktig skönhet.



Dagen avslutades med att Fredrik visade sig kunnig inom ännu ett område, nämligen matlagning. Utan att tveka, ta hjälp av Findus eller konsultera handböcker, snodde han hop en utsökt supé, en perfekt avslutning på en fin dag.



Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp 2000: I Fredriks vagnpark fanns även en gul 1600 GT Junior i banutförande. Den var iordninggjord av den originelle Tom Thörn, men hade övertagits och vidareutvecklats av Fredrik. Med tvålitersmotor passade den i Sportvagnsseries Roadsport B-klass, precis om min egen GTJ. Detta var året då vädrets makter gjorde allt för att fördärva tillställningen. Strax före start i vårt heat hopade sig svarta moln över banan, det blev alldeles mörkt och i samma stund som starten gick kom skyfallet. Sikten var noll, halkan maximal, det hela blev en fars. Efter ett varv hade säkert en tredjedel av startfältet parkerat utanför asfalten, lyckligtvis utan större skador. Tävligen rödflaggades och vi fick vänta 45 minuter på ny start. Banan var plaskvåt, smetig och fruktansvärt hal, redan att hålla bilen kvar på asfalten var en prestation. – Det var nu Fredrik visade sin klass som förare. Från en blygsam startposition plockade han den ena konkurrenten efter den andra och knep till slut en 3:e-plats i ett startfält på 27 startande. Bästa Alfa, och välförtjänta ovationer vid prisutdelningen!

Fredriks kämpande mot sin sjukdom har varit lika resolut som kampen mot förhållandena på Knutstorp, och han har inte frivilligt givit upp, trots dåliga odds, utan kämpat ända in i mål. Hoppas han har det bra på den himmelska prispallen.

BJÖRN SANDBERG



BLI MEDLEM I

Club Alfa Romeo

Veria



DU OCKSÅ!

www.alfaromeo.org



ALFA ROMEO GIULIETTA

FYLLER 60 ÅR



Pressmeddelande från danska Alfa Romeo-importören Steffen Holm från November 2014.

ÖVERSÄTTNING: PER MANSTRUP KRISTENSEN
FOTO: STEFFEN HOLM

En samling av Giulietta:s på Balocco-banan.

Den nästan mytiska Alfa Romeo Giulietta firar sin 60-årsdag, och entusiaster runt om i världen kan se tillbaka på de senaste sex decennierna, där den eleganta Giulietta har satt sina spår på vägen. Giulietta:s ursprung kan spåras tillbaka till tiden efter andra världskriget, då Alfa Romeo fattade beslut att minska sin racingverksamhet och fokusera på en modell för en mer allmän publik.

I EN KLASS FÖR SIG

Giulietta kan sägas ha definierat en ny klass av bilar med en cylindervolym på 1300 cm³, som samtidigt var en ganska uppenbar modell för Europeiska mesterskapen (European Formula). Det var 1954, då det inte på något sätt fanns en liknande standard bil med de mekaniska egenskaper och den höga prestanda som bara Giulietta kunde leverera. Därför tog Giulietta bilvärlden med storm med just de kvaliteter som än idag gör Giulietta till en bil med en stark personlighet.

UNIK DEBUT MED GIULIETTA SPRINT

Giulietta hade sin debut på bilsa-

longen i Turin 1954 med Giulietta Sprint, som på den tiden var enastående i sin samtid i form av prestanda och tekniska egenskaper. Vid lanseringen av Giulietta Sprint så såg också en ny motor dagens ljus - "Bialbero" motor med dubbla överliggande kamaxlar, som idag anses som en av de främsta drivkrafterna för Alfa Romeo-historia. Motorn var i ren aluminium och har utvecklats utifrån en racingfilosofi, vilket resulterade i maximal prestanda, enkelhet och tillförlitlighet. Tillsammans med synen på design innebar detta att Giulietta Sprint skulle kunna uppnå en topphastighet på 165 km/t, en på den tiden oerhörd hastighet i klassen.

GIULIETTA EVOLUTION

Efter Sprint kom den ännu starkare Giulietta Sprint Veloce 1956, som vid sin debut på den legendariska Mille Miglia-tävlingen tog 11:e plats, bara överträffad av modeller som var dubbelt så starka. Och Giulietta:s unika mekanik och prestanda var igen på topp med design-pärlan Giulietta Spider, som utvecklades speciellt för den amerikan-

ska marknaden. Efter försäljningen av de första 600 bilarna fick amerikanerna dela med sig, och Giulietta Spider blev då också lanserad i Europa och resten av världen. Senare kom Giulietta Turismo Internazionale och Giulietta Sprint Speciale - mer känd som "SS" - som tillsammans med sin eleganta, tidlösa design kunde visa upp en 1,3-liters Bialbero motor nu med mäktiga 100 hk, vilket resulterade i en topphastighet på 200 km/t.

GIULIETTA STARKARE ÄN NÅGONSIN

Arvet från den stolta Giulietta lever starkt vidare 60 år efter sin debut, och det markerar Alfa Romeo med den nyligt face-liftade Alfa Romeo Giulietta QV, också med en ny motor i aluminium, vilket ger en perfekt kombination av sportig elegans och extrem körglädje med temperament och all utrustning. Dagens Giulietta är starkt inspirerad av Alfa Romeos legendariska sportbil, Alfa Romeo 8C Competizione.



Sprint-beteckningen från den ursprungliga Coupé-version av Giulietta, som den ses här, har kommit till heder och ära på den nya Giulietta.



En tidig Giulietta Sprint, känns igen på de små lamporna bak.



Första och senaste modell av Giulietta, 60 år emellan modellerna.



Föredrag om jubileumet tog plats i lokalen på "den gamla gård", som finns på Balocco. På skärmen syns nya Giulietta Sprint.



Här är hela samlingen av de ursprungliga Giulietta. Längst fram är det en SZ (coda tronca) och en SS (Sprint Speciale). Bakom är det Spider, Sprint och Berlina.



En fin-fin Sprint med följar från den senare TZ.



Mellan den ursprungliga Giulietta och den nya modellen fanns i 1977-1985 denna Giulietta typ 116. Först som 1,6a, sen som 1,3 - 2,0.



Det var inte vadderade instrumentpanel i 1955, men de tre instrument och det tre-ekrade träratt utstrålar ändå sportig bil.



SS och Sprint gömmer sig här mellan två hus.



En Giulietta och dess tre förfäder.



Presschef Steffen Holm från danska Alfa Romeo-importören.



Giulietta20.JPG - 750 Competizione är baserad på Giulietta mekanik. Den har 1,5 liters motor, och det bleo bara tillverkat två stycken i 1955.

ALFA ROMEO 168: WHAT'S IN A NUMBER?

**TEXT: CHRIS ROBYN,
ÖVERSÄTTNING:
PER MANSTRUP KRISTENSEN**

På de flesta Alfa Romeo klubbevenemang får jag frågan "Vad är en 168'a?" Enkelt uttryckt är det inget annat än en 164, men den finns bara i en del av världen och har en intressant liten historia.

Även om försäljningen av Alfa Romeo bilar i USA har varit (host host) mindre än uppmuntrande under de senaste åren, vilket kulminerade i Alfas mycket omtalade tillbakadragande från den amerikanska marknaden helt och hållet i 1995, fortsätter det legendariska märket att frodas och vinna beundrare i andra delar av världen där FIAT produkter är vanligt förekommande. Till exempel när jag bodde i Hong Kong, så var bilar från det löjliga till det sublima (Nissan S-Cargo och Skyline GT-R), likaväl som den häftiga Lancia Delta HF Integrale, nästan dagliga sevärdheter. Bilarna från Alfa Romeo var väl representerade med 75/Milano och 155 bland de mest populära modellerna. Alfas modellprogram borde ha kulminerat i den lyxiga 164, som överlägset var Alfa Romeo's viktigaste modell i en marknadsnisch som dominerades av Mercedes S-klass sedaner, BMW 7-serien, och fler Rolls-Royce per kvadratkilometer än Beverly Hills eller Dubai.

Historien om 168 i Hongkong är unik i Alfa Romeo's historia, och har mycket att göra med den kinesiska tron på betydelse-

sen av numerologi och direkt överdriven vidskepelse. Även i det moderna Hong Kong-samhället fortsätter dessa föreställningar att frodas, och även om att det inte är varenda enstaka Hong Kong bosatta som personligen tror på oturs-siffror, så är de nästan universellt kända av nästan alla.

Den mest jämförbara vidskepelse vi har i väst skulle vara uppfattningen av talet 13 i samband med otur, även om de flesta av oss ingen aning har om exakt varför det anses som otur – något om de 12 apostlarna, vill jag minnas. Hur många bilar vet du om som har talet 13 i sin modellbeteckning? Som det illustreras av 164 så kan förhållandet mellan vissa grupper av siffror vara mycket komplexa i vissa asiatiska samhällen, och gå oemärkt förbi de flesta västerlänningar. I den enklaste form, till exempel, är talet 4 på kinesiska nästan synonymt med ordet för "död". Således kan olika kombinationer av siffror representera olika saker: En del tur, vissa välmående, och som Alfa Romeo snart upptäckte finns det några som djuptgående kan påverka försäljningen av sina bilar.

När 164 först introducerades i Hong Kong i högerstyrd form var det en hel del intresse och entusiasm kring bilen, men försäljningen gick förvånansvärt långsam. Alfa upptäckte snart orsaken. På kantonnesiska dialekten, som är vanligt

i Hong Kong, är 164 uttalat som verb ordagrant "ju mer man åker desto mer dör du." Detta hade en omedelbar och tydlig innebörd när det omtalas i samband med en bil. På många sätt liknade detta Chevrolet Nova's försäljningsproblem i Mexiko, där "no va" betyder "kommer inte att köra" på spanska. Ganska roliga associationer i efterhand, men potentiella 164-kunder skrattade inte och gick snart vidare till andra märken, eftersom ingen ville ha detta otursemblem placerad på baken av sin bil där det "förföljde" dem vart de än åkte.

Med en hotande potentiell försäljningskris "på G" och med fara för deras rykte gjorde Alfas Hong Kong-kunniga säljare en aldrig tidigare skådad handling och telefaxade snabbt FIAT's ledning för tillstånd att ersätta den mycket baktalade 164 emblem med en nu märkt med 168. Talet 8 är kanske det lyckligaste talet i hela Hong Kong, ordet är synonymt med välstånd och rikedom (en enda registreringsskylt med talet 8 blev en gång utauktionerad till en privat ägare för mer än \$ 1.000.000). Så därför, vad som ursprungligen var en av de värst tänkbara bakre beteckningar blev omedelbart en av de bästa: 168 betyder "Ju mer du åker dess rikare blir du". Således räddades 164, eller 168, från en säker "död" till fortsatt vara en av Alfa Romeos populäraste bilar.

ALFA ROMEO GTV 916 FYLLER 20

I år är det 20 år sedan generation 916 av Alfa Romeo GTV lanserades. Klöverbladet uppmärksammar jubileet med några bilder och berättelser från klubbens medlemmar.



Annies GTV är omlackad i Nero Oro och har GTA-fälgar i färgen HotChocolade.



Thulinträffen juli 2010.



Marsvinsholm juli 2010.

Annie Kärävä

Jag har ägt denna Spider 916 2.0TS sen 2002 köpt av en importerad från Tyskland av en Stockholmare som skulle bli pappa... Där började min Alfa-bana, haft en GTA 156 SW (inlöst av IF) sen köpt en vinter kärra som vapendragare till Sommar Spidern en 164 QV. Så det är endast Svart Alfa på vår gård.

Som singel-dam hann jag med förarlicens, Gotland ring med CAR, turer till Danmark aldrig några mekaniska problem. Bilen bara går, även i dag är den oskruvad endast service utförd regelbundet. Numera är det min bättre halva som kör dem mest till vardags på sommaren. Även han tog förarlicens i denna Spider.

Mikael Mathiesen

Idag har jag ägt bilen 3000 dagar och bilen har idag rullat 7900 mil. Tyvärr används den så sällan att tankar om försäljning ibland far genom huvudet, men så fort man startar den så försvinner de tankarna!

"Black Betty" införskaffades 2006-11-19 och hade då rullat 7300 mil. Tanken var från början att skaffa en bruksbil, men när annonsen på "Bettan" dök upp med enligt mig rätt specifikationer: Svart, lejongul skinnklädsel, 18" Zender Sienna fälgar, nya inredningen och V6:an så fanns inget annat alternativ än att direkt slå till! Enligt tidigare ägare var bilen inte vinterkörd, vilket jag naturligtvis inte heller skulle göra.

Bilen var en dröm att köra och lät fantastiskt med sitt rostfria avgassystem av märket Ragazzon.

Coilovers från Autodelta, nya länkar-mar med polyurethanbusningar runt om, fjäderbensstag och naturligtvis lite värre bromsar!

Även vinterhjul köptes för att inte göra sommardäcken platta under de långa perioder som bilen står stilla...vilket den ofta gör.



Mikaels bil är till synes på jakt efter delikatesser. Säljer de männe avgassystem från Ragazzon i den här butiken?



Baktankar?



Ducati-klubbens karta gör sig bra även i Alfa-sammanhang.

Johnny Gejdner

Som tur är så har jag kommit upp i en ålder där man gör lite som man vill. Alfa Romeo har legat

mig väldigt varm om hjärtat men det har blivit andra sportbilar (hobbybilar) av någon konstig anledning.

Men äntligen är jag en lycklig GTV ägare och planerar också att köpa familjebil Alfa Romeo.

Men så här gick det till när jag blev smittad av alfaviruset: Jag och min son skulle i väg och köpa en bil (Lancia) för att ha något roligt att pyssla med under höst vintern 2014/2015 men under vår färd får vi ingen kontakt med bilens ägare, förmodligen sålt bilen eller blivit sjuk.

Halvvägs på vår färd bestämde vi oss för vår reservplan, en Alfa Romeo GTV 916 -95 som hade ett pris som brukar vara på reservdelsbilar. Väl framme till vårt nya resmål hittade vi på en bakgård en GTV 916 som bara blev bättre och bättre ju mer vi granskade den. Bilen var körbar så vi bestämde oss för att köra den hem 20 mil för egen maskin och hemresan gick utan några som helst problem.

Efter några höstmånader under 2014 och 100-tals problemfria mil så fick detta bli vår vinterhobby. Vi hittade aldrig något som var dåligt på bilen, bra delar har blivit utbytt mot nya, bara för att ha något roligt att göra i garaget. Vår GTV är värd att få den bästa servicen, det är ju en Alfa Romeo!



Johnnys Alfa Romeo GTV 916 2,0 16 V TS. Årsmodell 1995.



Johnny beskriver sin GTV som "den treoligaste, billigaste och problemfriaste bilen jag ägt".

Håkan Andersson

Jag brukar påstå att detta är en av Sveriges mest kända GTV V6 3.0. En av de bilar som dyker upp när man googlar GTV. Importerad från Tyskland -04. Jag är ende svenske ägare. Har varit på Mantorp sedan september -04 och Skokloster -05. Har därutöver besökt alla banor där klubben haft banmöten utom Knutstorp. Kan skriva mycket om den här bilens eskapader men det sparar jag till en senare artikel i Klöverbladet. Jag är tex säker på att ingen annan GTV är avbildad som laserskuren vindflöjel i plåt....

Håkan Andersson's GTV V6 3.0 finns även som vindflöjel.



BREMEN CLASSIC MED ITALIENSKT TEMA



Plåtren Giulietta SS, någon?

TEXT OCH FOTO: OLA SÖDERPALM

Eftersom man är lite såld på klassiska bilar i allmänhet, och gamla Alfor i synnerhet, brukar minst en klassisk motormässa om året stå på schemat. I Tyskland är det främst två mässor som lockar. Techno – Classica i Essen, och Bremen Classic Motorshow. Den förstnämnda är helt fantastisk, med stora hallar där endast ett bilmärke visas. Här finner man Mercedes, BMW, Porsche m.fl. som visar sin historia i form av superrenoverade dyrgräpar. Det kan till och med kännas lite för perfekt, och de bilar som är till salu betingar ofta sanslösa priser, eller vad sägs om en Folkabuss för över miljonen Svenska kronor?

För egen del tycker jag att mässan i

Bremen är väl så kul att besöka. Även här hittar man mängder av bilar renoverade till "Mint Condition", men det finns även en och annan mer överkomlig kärra. I år var det ett Italienskt tema, och då naturligtvis många fina Alfor. Gemensamt för alla är dock att prisbilden i Tyskland är väsentligt högre än i Sverige, och det är t.ex. svårt att hitta en Bertonecoupé för under 25 000 €. Bland alla Alfor fastnade jag i år för en orenoverad Giulia 1600 i nyskick. Till och med skyddsplasten på dörrsidor och baksäte fanns kvar, och den kostade följaktligen över 200 000 Skr. I en annan hall visades en Giulietta SS under renovering. Endast den plåtrena karossen visades, men äga-

ren påstod att bilen var komplett. Han kunde tänka sig att skiljas från den, som den stod, för € 100 000 !!

I anslutning till mässan finns ett parkeringshus, som under mässdagarna är reserverat för privatpersoner som vill sälja sina ögonstenar. Här är prisnivåerna mer lättsmälta, och utrymmet för att förhandla sannolikt större. Skall man strosa runt i P-huset, måste man vara påpälsad. De gånger jag besökt mässan har det alltid varit svinkallt där, så ett bra tips är att besöka P-huset det första man gör på morgonen, innan ytterkläderna hängs i garderoben.

Mässan för övrigt består av 8 hallar. Någon av hallarna visar motorcyklar och



Giulia i nyskick.

mopeder, och i några hallar bjuds delar till renoveringsobjekten ut för försäljning. Här fanns allt från välstrukturerade montrar, med delar till endast ett märke, till röriga montrar i bästa skrothandlarstil. Några montrar specialiserade på nya och begagnade Alfadelar fanns också. Mellan hallarna fanns också diverse montrar där allt från gamla kläder, till modellbilar såldes.

I en av hallarna har varje år Alfaclub Deutschland sin monter. I år visade man en Alfasud i originalskick, och dessutom har man alltid sin Alfa Romeo F12 buss med i montern. Bussen är profilerad med

klubbens färger och logotyper. Kanske något för CAR? Klubben säljer massa Alfaprylar, kläder, dekaler, väskor och inte minst modellbilar. Här är det svårt att komma på någon modell som inte finns representerad. För egen del köpte jag en modell av 4C, och fick då frågan om jag var med i någon Alfaklubb. När det Svenska medlemskortet stolt visades upp, fick jag rabatt på köpet. Snygg!

Hur tar man sig då till denna mässa? Naturligtvis kan man köra, det är ca 25 mil från Puttgarden. Alternativt flyger man, och då finns det betydligt fler alternativ om man väljer att flyga till Hamburg,

vilket är en mycket större flygplats än Bremen. Från Göteborg lyckades vi få tag i flygbiljetter t.o.r. Hamburg för dryga tusenlappen.

Från Hamburg till Bremen, kan man åka tåg, vilket dock är ganska dyrt. Bättre då om man är några stycken, att hyra en bil och köra till mässan i Bremen. När man närmar sig är färdvägen till mässan tydligt skyltad. Se upp för fartkameror inne i Bremen, det finns gott om dem! Detta gjorde årets mässsbesök för undertecknad dyrare än nödvändigt.

Man varken hinner eller orkar inte avverka mässan på en dag, så det blir

nödvändigt att övernatta. I anslutning till mässan ligger ett fantastiskt bra hotell "Dorint" vilket närmast kan betraktas som ett lyxhotell. Kostar ca 1000 Kr per natt vilket måste betraktas som billigt. Dock ingår inte frukost i priset, och den

är svindyr – 250 Kr! Här är det dessutom gratis att parkera hyrbilen, och den kan stå vid hotellet under mässtdagarna. Det kan vara svårt att hitta parkeringsplats vid mässan, så detta är en fördel. Från hotellet går man till mässan på 5 minuter.

På kvällen tar man lämpligast en taxi ned till "Altstadt" och besöker någon av de många mysiga restauranger som finns där. En rejäl köttbit och några öl sitter inte fel efter en lång mässtdag.



Giulia SS.



Bertone 2000 Superamerica.



Giulietta SZ 1961.



Från garageförsäljningen.



Sud i Tyska klubbmontern.



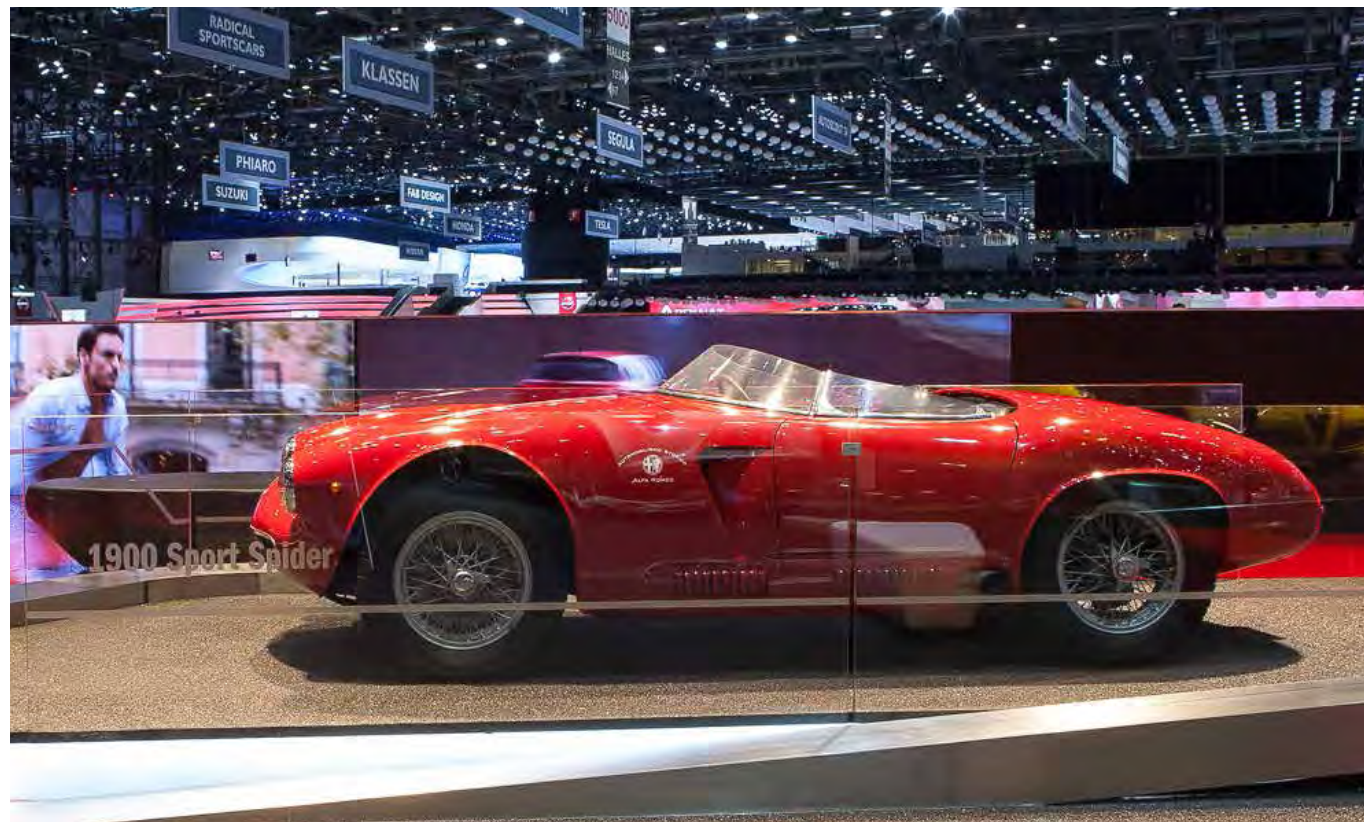
Alfaclubens monter.

ALFAS STJÄRNA I GENÈVE

Förutom 4C-versionerna gjorde Mito Racer och Giulietta Collezione debut på Genève-salongen. Giulietta och Mito visades också i QV-versioner.

TEXT OCH FOTO: ALFA ROMEO. BEARBETNING ROBERT HULTMAN





Alfa Romeo 4C Spider var stjärnan på Geneva International Motor Show i mars. Att det inte blev några stora nyheter i Alfa Romeos monter i Genève är inte förvånande. Men vi vet att man kraftsamlar inför lanseringen av "nya Giulian" den 24 juni.

Även om 4C Spider redan presenterats på motormässan i Detroit i år var det alla fall premiär för den i Europa. Alfa Romeo meddelade att det rekommenderade priset på 4C Spider kommer att börja på 60 403 Euro plus moms och lokala skatter, på de europeiska marknaderna.

Alfa Romeo visade också upp kupéversionen av 4C som kommer att kosta från 52 206 Euro (plus moms och skatter) vid nybeställning.

Nya versioner av Mito och Giulietta visades också upp. Mito Racer, som

den nya Mito-versionen heter, är namnet till trots en ren designuppdatering. Det handlade inte om någon ny motorprestanda eller uppgraderad väghållning.

Giulietta Collezione är också det en designuppdatering. Svarta yttre backspeglar och 17-tums ekerfälgar i aluminium är två nyheter. Svart soltak och högblanka 18-tums alu-fälgar är tillval. En ny multimediaenhet "Uconnect" hör också till nyheterna. Väljer man den större touchskärmen (6,5 tum) ingår satellitnavigering med 3D-kartor och röstinmatning av destination.

Det fanns dock en motornyhet till Giulietta Collezione. Det är andra generationen av Multijet-turbodieseln 1,6 JTDM på 120 hk. 0-100 på 10,2 s och en bränsleförbrukning på 3,8l/100 km.

Den antrasitgrå Giulietta Collezione som visades upp på Genèvealongen

hade dock 2.0 JTDM-motorn med 175 hk och TCT-växellådan med dubbelkoppling med vilken Giulietta gör 0-100 på 7,8 s och bränsleförbrukning på 4,4l/100 km.

Både Mito och Giulietta fanns också i Quadrifoglio Verde-versioner. Det innebär att de är utrustade med 1,4 liters Multiair bensin-turbo på 170 hk och dubbelkopplingslådan TCT. Färgscheman och extrautrustning har tagits fram tillsammans med företaget Mopar.

Den Giulietta QV som visades hade bakspoiler, yttre backspeglar i kolfiber och sidokjolar, bakre diffusor och spoiler i fram.

Alfa Romeo hyllade också sitt sportiga arv med en 1900 Sport Spider från 1954 i sin monter. Det är ett specialbygge för racing med kaross från Bertone.

MINA MODELLBILAR

TEXT OCH FOTO: GUNNAR SUNDGREN

Bilar och biltävlingar har varit mitt stora intresse sedan skolåldern. Så mycket att min mamma undrade om jag inte kunde bredda mitt intresse. För att vara lydig lånade jag en bok om astronomi på biblioteket. Förändrade ingenting, bilintresset fortsatte i öförminskad styrka. Jag startade tidigt med att rita bilar och bygga plastbyggsatser. Dessa blev ofta modifierade till "racingstuk". Sedan har det blivit färdiga modellbilar, i skala 1:43 och 1:18. Jag ska här berätta en del om mina favoriter i samlingen.



Konverteringen 2001, från Saab till Alfa Romeo.



Tonvikten i samlingen ligger på Alfa-Romeo, Ferrari och Saab samt ett gäng "racingfavoriter". Innan jag blev Alfisti var jag en stor Saab entusiast. Ägde bl a en Saab 850 Monte Carlo, se bild nedan. Konverteringen skedde 2001 då Saaben såldes och en GTV6 införskaffades.

MIN SAMLING

Samlandet startade med Ferrari-modeller på 80-talet. Då tillverkade Bburago fina modeller i skala 1:18. Många Ferrarimodeller tillverkas nu av Hot Wheels, men även av en del andra fabriker, bl a CMC, som gör väldigt exklusiva modeller. Samlade även många Saabmodeller i skala 1:43 eftersom jag då var en Saaabisti.

Nu har de i stället blivit många Alfa-modeller, både 1:43 och 1:18. Har även några andra Italienska favoriter som Ducati och Abarth. På bilderna visar jag några av mina favoriter, och ursäkta nu om det även blir med någon tysk bil.



Alfa Romeo GTA 1300 junior, Minichamps, skala 1:18, DRM 1972, Rainer Maschke.



Ferrari 333 SP, Hot Wheels, skala 1:18.



Ferrari F2007, Minichamps, skala 1:18, Kimi Räikkönen världsmästare 2007.



Ducati 999 #11 Ruben Xaus 2003 FILA SBK MotoGP SuperBike MAISTO 1:18.



Alfa Romeo Tipo 33 Stradale, AUTOart, skala 1:18.



Fiat Abarth 850 TC 1961, Solido, skala 1:18.



Vår första bil, Amazon 122 S, 1966, Minichamps skala 1:43.



Maserati Tipo 61, här förstår man varför den kallas "Fågélburen".



Mercedes-Benz 300 SEL AMG, Minichamps 1:18, 34h Paul Ricard 1971, Heyer/Schickentanz.

NÄR ALFAVIRUSET SLOG TILL MOT LARSSON

TEXT: PER G LARSSON

Per G Larsson berättar historien om motoreset "Fimpen" från Motala, och hur denne en gång i slutet av femtioalet smittade honom med det beryktade alfaviruset.

En helt vanlig sommardag, året var 1957. Jag sommarjobbade på BP-macken i Motala. I staden fanns en speedwayförare som efter en otäck vurma övergått till att tävla med bil istället för motorcykel. På den tiden hette han Jan Johnson men kallades allmänt för Fimpen. Han var lite av en Playboy i Motala. "Jobbade" i sin fars speceri- och kaffehandling vid Bussplan. Jobbet bestod nog i att vara där någon timma om dagen. Övrig tid gick åt till att hänga hos några, i staden, utvalda bilhandlare och bilverkstäder. Motorintresset var och är fortfarande stort i Motala. Fimpen var en trogen kund på BP-macken troligen på grund av att han var sponsrad av BP centralt. C-G Hammarlund, Bilradion, var den som hade bolagets kontakter med tävlingsfolket i landet. Sedan ett år tillbaka körde Fimpen en tvådörrars tvåfärgade Simaca Aronde, gräddgul med rostfärgat tak. En riktigt snygg bil som kördes både på tävling och till vardags. Tävlingsresultaten var väl sådär

En dag i slutet av juni 1957 kommer Fimpen in på macken i en röd Alfa Romeo Guilett Berlina! Då var det kört - vilken bil, rena drömmen!

Bilen var begagnad och köpt i Stockholm. Av vem vet jag inte men Kronegård kan ju vara en gissning. Det skulle bytas olja i motorn, bästa kvaliteten BP Viscostatic skulle det vara. Men efter en halvtimme kom Fimpen tillbaka med bekymrad min och inget oljetryck. Det blev till att ringa Hammarlund för konsultation. Akut byte till byte till vanlig

motorolja med hög viscositet (SAE 40W) ordinerades och ett löfte att Fimpen skulle få en specialolja, BP Corsa, när han kom till Västkustloppet den sommaren.

Den röda Berlinan kördes ett par säsonger i standardklassen upp till 1300cc innan den byttes ut till en annelinblå Giulietta Sprint Veloce. Med den bilen kom Fimpen på tredje plats i SM-serien 1959, efter två andra rutinerade Alfachaufförer, Harald Kronegård och Karl Rune Eriksson.

Förutom att Alfabilarna var - och är - så gudomligt vackra, hade de så härliga namn. I den gamla engelska grammatikboken drömde jag mig ibland bort till Alfavärlden och kladdade lite här och där. Till exempel: "Alfa Romeo Giulietta Berlina Turismo Internationale Veloce". Vilken annan bil hade en sådan fantastisk beteckning? Volvo 544 Sport, Austin A30, Citroen B11 Sport - vad säger det?

Så kom 60-talet med allt man måste: skaffa en utbildning, göra lumpen, skaffa familj och som om inte det var nog så blev min pappa återförsäljare för Ford i Sala med omnejd. Det blev någon slags timeout från Alfa Romeo. Men viruset fanns latent i huvudet och uppenbarade sig lite nu och då. I början av 1970 köpte en arbetskamrat en sprillans ny Bertone. Fina former, men i min värld en avtändande gul färg, så viruset bara kom men gick igen.

Men, i februari 1977 när en Alfetta GTV6 stod parkerad intill min nyinköpta Mercedes 300D slog det till igen. En sådan där sportkupé skall jag ha någon gång i framtiden (men den framtiden har ännu inte kommit). Så kom Alfa 75 och knackade på någon gång i mitten av 80-talet. Jag erbjöds en provtur mitt i värsta vintern. Det var väl inte rättvisande underlag för den bilen men nu aktiverades viruset på riktigt.

I slutet av februari 1989 - provtur i en 164, 3,0!! Vilken maskin, vilken känsla! Beställde en direkt hos Borgs Bil på Söder i Stockholm, men fick vänta på leverans till midsommar samma år. En glänsande svart sportlimousin med läckra aluminiumfälgar, morrande 6-cylindrig motor med blanka insugningsrör under huven. Lyckan var fullständig!

Efter tre bekymmersfria år och 15 000 mil kom det en dag en snubbe och bjöd ett bra pris för bilen, det blev affär på stående fot. Sedan var jag "utan bil" i ett år, köpte nämligen en SAAB 9000 med värsta motorn och mesta utrustningen. Ingen rolig upplevelse, en helt känslolös bil! Längtade väldigt mycket tillbaka till en 164:a med V6-motorn.

Men så plötsligt blev italienska ambassadörens bilen till salu, en röd 164 med all utrustning. Köpt, ägd, körd och älskad i drygt två år. Kom på mig själv vid flera tillfällen att jag satt och småskrattade när jag körde omkring i den bilen. Samtidigt med de här bilarna hade jag även en röd Alfa Spider av 1990 års modell. Den var familjens sommarnöje!

Under några år med bruksbilar av andra märken fick hustruns 147 stå för den roliga delen av bilkörandet. Men 2008 var det dags att köra Alfa "på heltid" igen, en silverfärgad 159 SW, 2,4 Jtd. 200 dieselhästar, hej vad den gick fort! Den såldes sommaren 2013, Men hustruns 147 finns kvar liksom de två garagebilarna: en väldigt fin Spider från 1991 med bara 7000 mil på mätaren och en riktig pärla, en Giulia Spider från 1963 som renoverats till ursprungsskick de senaste åren.

PS Jag har också konstaterat att viruset gått i arv i rakt nedstegande led. DS.



BP-macken på Storgatan i Motala, fotograferad 1956 av Åke Svensson, Motala Tidning.

alfaromeo-forsakring.se

Du har väl sveriges enda originalförsäkring för Alfa Romeo?

Ring oss på
075-243 06 15
redan idag!

Det finns massor av bilförsäkringar, men bara en Alfa Romeo Försäkring. Med rätt skydd och generösa förmåner adderar den trygghet till din körglädje. Bland annat ingår reparationer med originaldelar på Alfa Romeo-verkstad, drulleförsäkring, låga självrisker, förlängt skydd för motor, växellåda och elektronik samt upp till 20 % samlingsrabatt för fler försäkringar i Trygg-Hansa.

Slå oss en signal så berättar vi mer. Vi svarar 7-21 varje dag. Du kan också läsa mer, räkna pris och teckna försäkring på alfaromeo-forsakring.se

Alfa Romeo Försäkring är ett samarbete mellan Alfa Romeo och Trygg-Hansa - ett av Sveriges ledande försäkringsbolag.



FÖRSÄKRING



De kan verkligen hitta på det, dessa Lyckselebor. "Lappstockholm Winterdriving" är namnet på rallyt och som slogan: "Full fart bakåt i tiden." Nu ska vi inte beskylla alla Lyckselebor för tokigheterna, jag tror mig veta vilka som ligger bakom detta.

Svarta porten till h. benämns "Pärleporten", då de bakom den finns ett antal pärlor i form av Alfa Romeos.

TEXT OCH FOTO: HÅKAN NORDIN

Meningen var att vi skulle åka två Alfor till Lycksele, Roland Sjölander med sin renoverade Guilia -67 och jag med min Berlina -74. Roland fick förhinder i sista minuten så jag fick ensam försvara Alfa Romeos färger.

Lördagen den sjunde februari gick det av stapeln, för tredje året, nu med trettio startande som trotsade vinter och de svårigheter som kan uppstå. Temperaturen och vinden var på en behaglig nivå denna dag.

Vi med lite framkörningssträcka fega-de lite och åkte de tjugo milen på fredag-eftermiddag för att i lugn och ro ladda för rallyt på lördag. För mitt vidkommande hjälpte det inte mycket, bilkörningen klarades med glans men rätta svaren på frågorna uteblev katastrofalt, som vanligt.

Vissa av oss rallyåkare är sega; Arne Fahlen som kör mjölktankbil skulle enligt körschemat var hemma kl. 20.00 fredagkväll och då åka med i Staffan Häggströms Volvo P-1800 de tjugo milen till Lycksele. Tanbilen behagade krångla just den här dagen så klockan var 02.30 på natten innan kunde han lägga huvudet på kudden. 06.00 satt han i P-1800:an för vidare färd de tjugo milen till rallyt, därefter närmare tjugo mil rally, en måltid och prisutdelning samt hemfärd ytterligare tjugo mil. Kan inte tänka mig annat än att besättningen i det fordonet sov djupt den natten. De ville så gärna försvara fjolårssegern och få behålla vandringspokalen, vilket inte lyckades.



Oldsmobil coupé -50 vid kontrollen i Flakaträsk.



Nerlastad Opel Rekord -56 med ett gäng glada Umeåbor.



Volvo P-1800 och en Valiant -60 i väntan på att få avregera sig på Rallycrossbanan i Lycksele.



Så här ser de ut, de som hindrade vår framfart på hemvägen. De är helt utan trafikvett!



Toå skönheter: Maserati Indy -71 och Berlina -74.



Berlinan till v. är klar för race, syns väl på den aggressiva hållningen.

Rallyt är en gemytlig föreställning som delvis framkallas av de två som så att säga håller i det, Krister Fahlander och Åke Bäckström. Båda går omkring och ser luriga ut, Krister tittar över läsglasögonen och man får en känsla av att, "ha ha ni vet inte vad som väntar er".

Vägarna är enastående, höga vallar av riktigt vit snö, krokigt, smalt och avlägset. Tänk er själva när man ser vägskylden Vargträsk och strax därefter Flakaträsk, förstå då att man undrar! Närmare tjugo mil avverkades på dessa roliga vägar av oss trettio startande.

Kontrollerna som var sexton till antalet innebar frågor som varierade en hel del, inga var lätta men många var tveksamma. För min del vill jag citera en bekant som säger så här: jag gillar att köra gamla fordon men inte kasta boll och gissa på fåglar, instämmer till fullo.

En stor del av befolkningen i byn Långsele var på plats i bygdegården och

servade oss med kaffe och smörgåsar. Utöver det så var de intresserade att få veta hur NMH fungerar som organisation, vilket vi kunde redovisa, samt berätta hur Lyckselesektionen arbetar.

Efter målgång summerades inlämnade svar, en prislista kunde presenteras och utdelning av pokaler verkställdes under tiden som kockarna färdigställde en enkel måltid åt oss. Sju-åtta fordon hade femton, tjugo mil hem så vi drog iväg så snart det tilläts.

Bortsett från ett antal renar som stod parkerade mitt på vägen och som inte gjorde sig någon brådska att flytta på sig så gick hemresan bra. Isig vägbanan och hög fart är ingen bra kombination när hinder uppstår, tur var att flocken sårade på sig så att ett litet utrymme fanns, men en ren sprang före i färdriktningen och fick en knuff av bilen så att hastigheten ökade till det dubbla. Senare konstaterades en ordentlig buckla på plåten framför huven samt ett spräckt lyctglas. Trots

allt gick det nådigt. Understundom är det inte lätt att vara "rallyförare."

PS. Har hört från vanligtvis väl under- rättad Norrlandskälla att Alfa kommer med en ny bil under juni månad, bakhjulsdriven. Kan tyckas lite annorlunda i dagsläget. Jag vill trösta den som eventuellt misströstar. Hav tröst, jag vet att det fungerar ypperligt med bakhjulsdrift när Alfa har byggt bilen, refererar till min Berlina som klarar allt, utom att svara på frågorna vid veteranrallyn, kanske kommer det också. DS.

RESULTATLISTA LAPPSTOCKHOLM WINTERDRIVING RALLY 2015

1. JÖRGEN ÅSTRÖM LYCKSELE VOLVO PV SPORT 1954
2. KENNET NILSSON LYCKSELE OPEL ADMIRAL 1966
3. NILS OLOV BERTHOLDSSON LYCKSELE OLDSMOBIL CUPE 1950

BEHÖVS EN STÖRRRE BIL?



Pjäxpåtagning, Hochfügen, Zillertal. (expanderbar box i nerfyllt läge).

TEXT OCH FOTO: ROBERTO ECKE

Efter två stycken 159 SW Ti, taggade jag i höstas ner till en Giulietta 140 jtd. Veckopendlar Gbg-Malmö och 99% av tiden ensam i bilen. Bilen funkar förvånansvärt bra även för långkörningar, något som bevisar att bilar den så kallade Golfklassen numera är mer än tillräckligt bra för de flesta ändamålen.

Frugan och jag hade i höstas bokat skidsemester i Österrike och i sista stund ville även äldsta grabben (26) och hans flickvän med. Genast uppstod en diskussion om vilken bil vi skulle färdas i, för vi kunde väl absolut inte kunde åka i "lill-alfan"?

Efter att ha fått nobben av alla arbetskollegor (som till 100% kör diverse volvokombis) då jag frågat om bilbyte den

aktuella veckan, intalade jag mig själv att det väl visst funkar åka i en mindre bil, och att stor bil/massor av plats väl mest är ett i-landsproblem. Eller? På 70-80 talet åkte ju sydeuropeér till Nordkap i en Fiat 500 eller en Citroen CV2, so whats the problem?

Helgen innan avfärd började jag (i tysthet om att jag bestämt att vi skulle åka Giulietta) planera lastning och så vidare. Jag insåg snabbt att min gamla/stora skidbox var väl lång för Alfans korta tak, och efter lite Blockande hittade jag en expanderbar "kort" box som rymde 500liter (Calix urban loader). Köpte denna och fick med ett alu/thule räck på köpet.

Räcket hade suttit på en Polo men passade OK efter lite bockande av änd-

plåtarna. Thule gör inte ändstycken till Giuliettan och vem vill lägga över 3000 för ett orginalrække? För övrigt så passar mitt Thule-række från 159an också på Giuliettan, men alu-varianten var ju snyggare och boxen passade endast med detta række.

Upplägget presenterades för familjen och döm om min förvåning när alla sa ok. Efter strikta order om att packa lätt/ej ta med onödiga prylar, (det vill säga tjejerna skulle ta med 50% av de dom ursprungligen hade tänkt ta med :-), så började jag lasta bilen. Bagar, pjäxor, hjälmar och så vidare stuvades lätt i takboxen, och där blev ändå plats över. Två par skidor surrades på varje sida av boxen. I bagaget hamnade till slut en bag och diverse



Färjan på hemvägen. Boxen i expanderat läge och bagaget rymmer sju lock + fyra backar flasköl, sex BiB, tolv flaskor vin plus mer. Frugan undrar om hon kan klämma ner en väska till?



Alpfararna begår afterski på balkongen



Stilleben med alper, öl och nötter.

smått. Alla undrade om jag verkligen hade packat allt. "Det var ju nästan tomt i bagaget"?

Vi tog nattfärja Trelleborg - Rostock och efter en dag på autobahn var alla överens om, och förvånade över, att det ju hade funkade löjligt bra och att det till och med varit bekvämt både fram som bak.

På hemvägen tog vi som vanligt vägen via bordershop, för nått litet kanske vi trots allt kunde knö in. Shoppingvagnen blev snabbt full och efter lite omstuvning så fick vi in allt detta: sju flak + fyra

backar flasköl, sex BiB, tolv flaskor vin samt 5-6 flaskor med högre %-halt.

Summa summarum. 4 vuxna kan absolut åka på skidsemester in en till synes liten bil. Varför ha en stor kombi som bara utnyttjas ett par gånger om året? Till detta då även det faktum att vi körde 270 mil med en snittförbrukning på 0,62l/mil på vägen hem! Inte illa med full last och en stor "resväska" på taket samt snittfart om 120-130 på autobahn. Medvind på hemvägen hjälpte ner förbrukningen från de 0,66 som vi fick på nervägen.

Giulietta

FAKTA

GIULIETTA 140 JTD ÅRSMODELL 2012
MÅTARSTÄLLNING 11500MIL, DVS. PRECIS
INKÖRD.
RULLAR PÅ NYA CONTINENTAL FRIKTIONS-
DÄCK 195X60X16

DELAR HEM MED ETT GÄNG ITALIENSKA
SYSKON PÅ SÄVÄL TVÅ SOM FYRA HJUL!

BIOGRAFEN ALFA ROMEO – FRÅN UPPLOPP TILL KAMRAS

TEXT: ROBERT HULTMAN

Biografen Alfa Romeo är ett märkligt kapitel i vårt märkes svenska historia. Det börjar 1971 med våldsamma protester och en rökbomb, som skickade upp emot 100 personer till sjukhus. Och slutar 1973 med att biografen byter namn till Kamras-palatset.

Det lät nog som en bra idé. När den anrika biografen Roxy på S:t Eriksgatan 54 i Stockholm bytte ägare bytte den också namn. Den fick heta Alfa Romeo. Riktigt varför är inte klart. Man gissar att någon på generalagenten kände biografens nya ägare. Kanske var det en sån där lysande idé som föds på krogen när två kompisar tar en öl. Eller så var det helt enkelt bara någon som "tänkte utanför boxen". Poängen med namnbytet skulle naturligtvis vara att exponera Alfa Romeo-namnet både på S:t Eriksgatan och i tidningarnas biografannonser.

Men det kunde ha börjat bättre. Den första film som gick upp på biografen Alfa Romeo var "De gröna baskrarna". Filmen handlade om det amerikanska specialförbandets med samma namn insatser i Vietnam. John Wayne spelade huvudrollen.

I Sverige fanns vid den tiden en utbredd och välorganiserad protesterörelse mot USAs inblandning i Vietnam. FNL-rörelsen. När det blev känt att filmen skulle visas organiserade man en protest mot visningen.

Så kom det sig att den första filmförställningen på biografen Alfa Romeo möttes av protesterande folkmassor, 150 poliser och ett rökbombsattentat. Mellan 50 och 100 personer fick uppsöka sjukhus, varav minst fem fick stanna över natten. Bland de som sökte vård fanns jourhavande polischefen och en brandman, men mest var det vanliga biobesökare.

Aftonbladet skildrar premiären över ett uppslag med bilder på demonstranter och polisingripanden. "Upplopp och bråk blev det igår då 'De gröna baskrarna' – John Waynes propagandafilm för Pentagon och kriget i Vietnam – hade premiär. Polisen gick hårt fram mot de 500 FNL-sympatisörerna som krävde att filmen skulle stoppas. Enligt polisledningen blev de 150 poliserna provocerade att gå till angrepp. Inne på biografen vandrade biografägaren med batong och

i salongen slogs en protesterande åskådare ned."

Bengt Melin skrev i ingressen till artikeln "Efter drygt tre år tog en samvetslös biografägare chansen och prånglade ut denna neofascistiska våldsförhålligande krigsfilm." I artikeln heter det vidare "Biografägaren har i intervjuer – och i biografnamnet Alfa Romeo – avslöjat sig fullständigt. Att också han är ute efter att tjäna pengar står klart"

Det som definitivt satte stopp för premiärföreställningen var en rökfackla m/49 som någon placerat på biografens toalett. En av ämnena i röken var zinkklorid som vid något tillfälle när facklan använts orsakat dödsfall. Alla besökare som upplevt andningsbesvär eller hosta uppmanades därför i tidningsartiklar dagen därpå att uppsöka sjukhus.

Aftonbladets recension av filmen var kort och skrevs av Mario Grut. Den löd i sin helhet "Efter 3 1/2 års försening har John Waynes 'De gröna baskrarna' haft premiär i Stockholm. Förseningen är begriplig. Det är en dålig film."

Den andra film som gick upp på biografen var "Vi ses i helvetet, älskling" baserad på boken "En amerikansk dröm" av Norman Mailer. En ansedd författare men filmen sågades av SvDs recensent. "Mailers amerikanska dröm förstörd på film" löd rubriken. Under den stod filmens titel och biografens namn. Det stod med andra ord:

"Vi ses i helvetet, älskling. Alfa Romeo."

Här någonstans började nog generalagenten fundera på om det var en så bra idé.



Dessvärre blev det knappast bättre sen. Biografägaren bestämde sig, enligt en artikel i Aftonbladet, för att "köra tyska sexfilmer".

Med TVs intåg i folkhemmet gick antalet biobesökare stadigt nedåt. Från rekordet 80 miljoner besökare 1956 till 26 miljoner per år 1970-71. "Biografdöden" var ett faktum. Biograf efter biograf lades ned. Men i februari 1971 kom räddningen. Bestämmelsen om "sårande av tukt och sedlighet" togs bort ur brottsbalken varvid porren gjorde sitt intåg på biograferna. Så också på biografen Alfa Romeo. I bioannonserna för biografen dyker titlar som "Sodom och gomorra" och "Mäniet" i sängen" (gladporr i färg enligt annonsen) upp.

Idag skulle få generalagenter vilja att deras varumärken förknippades med porr. Men även om porren var inte helt okontroversiell då heller, såg många den som en del i en allmän frigörelse från gamla hämmande normer och föreställningar. Det var inte bara de fristående biograferna som visade porrfilm. En SF-biograf kunde t ex visa "Pippi Långstrump" klockan tre och "Masurka på sängkanten" på sju- och nio-föreställningarna.

Fristående biografier hade och har svårt att få bra filmer att visa. Filmproducenter vill helst att deras filmer ska visas på de stora biografkedjorna. Men biografen Alfa Romeos ägare verkar ändå ha gjort sitt bästa för att få andra filmer på repertoaren. Filmer som "En blodig kniv, ett dödande skott", "Solomo och drottningen av Saba" (med Yul Brynner), "En främling kom för att hämnas" och (det festliga lustspelet) "Ryssen kommer, ryssen kommer" visades också på Alfa Romeo.

Biografnamnet byggde av allt att döma på ett två-årigt avtal. 1973 bytte biografen namn till Kamras-palatset. Det nya namnet var ingen hämnd för att Alfa Romeo drog sig ur samarbetet, som den konspiratoriskt lagde skulle kunna tro. Biografen fick helt enkelt namn efter sin ägare Kai Kamras.

Biografen Roxy invigdes 1935. Idag håller Friskis & Svettis till i lokalerna.



DE PROTESTERADE MOT FILMVÅLDET



BENGT MELIN

- "De gröna baskrarna" ställde som väntat till bråk!
- Efter drygt tre år tog en samvetslös biografägare chansen och pranglade ut denna neofascistiska, våldsförhållande krigsfilm — förlitande sig på den bumerangeffekt som tidigare brak kring filmen ger.
- Denna amerikanska — och i grunden djupt amoraliska — film är i stort ingenting annat än Pentagons röst, framförd av en av USA:s värsta "hökar": John Wayne!

Filmen skildrar flera frågor — bland annat om krigspå- och censur och "hets mot folkgrupp". Och frågan om hur man ska kunna beakta så pass otäckare företeelser som den här filmen.

Man skäms över den här svenska premiären

Man skäms över den här svenska premiären

Men det är också värt att notera reaktionen hos publiken inför filmen.

Medan motståndargrupperna lyttades med politiska hjälp (och fortfarande tycks psykologundersökningen på polisens väpnade undermåligt) så fick de till filmen positiva chanser att slå på rätt bult. Trill inte så mycket.

Därutöver uppladdade de de punkerade amerikanska "baskrarna" framför sig i "falska och upplåtliga Viet-Cong".

Bland de som protesterade mot att filmen skades följde några tillfälliga medlemmar i "De gröna baskrarna" var att hänföra till "hets mot folkgrupp".

Filmen har emellertid och det blir åklagaren som får ta skälning till hos filmen ska beaktas.

PROFITEN DRIVKRAFTEN

För egen del vill vi klargöra att vi är emot varje form av censur.

Man tycker att det borde finnas ett svar hos distributörer och biografägare. Nu finns detta tydligen inte. Samma distributör som sålde för att få den, enligt min mening felaktigt, censurerade "The Devils" fri medverkare här till att försända "De gröna baskrarna" till svenska teater.

Vilket säger en del om de drivkrafter som de dirigerar av — profitt/önskan!

HAN VILL BARA TJÄNA PENGAR

Biografägaren har i intervjuer — och i biografanslutning Alfa Romeo — avslöjat sig fullständigt. Att också han är ute för att tjäna pengar står klart.

Man kan tilläggas sig också en liten kokett "desuklad" ring — han ser filmen som ett stöd för USA:s krig i Vietnam och ett försvar mot värdelösheten och att slag mot en terroristorganisation — FNI.

Och med stort prangande ordar i handen kan han naturligtvis säga så. Och utösa slag mot läsa ännu värda biomedier.

Bäst personligt ställer man sig dock frågan — borde det inte filmen en sammanfattning som kunde ta upp teater av den typ som filmen "De gröna baskrarna" utgår. En nödvändighet till Dramatiska teaterns samfund.

Med Statens biografbyrå och dess censur besöks vi en viktig fråga. Vår yttrande och åsiktsfrihet kring sådana som inte också reaktioner kräver för kommas till uttryck.

Men det borde gå att få en propagandafilm som "De gröna baskrarna" såväl och jävligt. Klaxade till och med inför dramat.

STEGET MOT FASCISMEN

Den här censuren av filmen skildrar ett annat problem — den uttågande fortplantningen hos den yngre generationen inför det förklarade våldet i så gissa och erbjuda politikreaktionerna på "Soldier blues" och "The Loners".

Steg mot tillägg och censur. Medlar de som byttar av annan förklarad till så politiska och våldsmakter.

De är därför med skäl att demonstratorerna mot "De gröna baskrarna" försätter.

Allt sällt de medvetna ungdomarna som krossar utrust och förtvilen inför denna uttrycksfulla och anslutande, skildrande film. Fortsätter att krossa mot den — och försända förtvilen. Att de inte med den stora politiska.

Allt de sätter in i uttryck. Där och startar delaktigt på ett område — till och med — men också — bland annat — uttrycket försvinner.

PREMIÄR

DALIG FILM

Efter en års försening har John Wayne "De gröna baskrarna" haft premiär i Stockholms biograf.

Förvisningen är begränsad. Det är en dålig film.



• Upplopp och brak blev det i går då "De gröna baskrarna" — John Waynes propagandafilm för Pentagon och kriget i Vietnam — hade premiär. Polisen gick här fram mot de 300 F.M.L.-demonstranterna som krävde att filmen skulle stoppas. Endast polisledarna blev de 150 poliser som protesterade att gå till angrepp. Inne på biografen vandrade baskrarna runt med batong och i sällningen slags en protesterande skadades ned.

• När den data bombas Vietnam! Det var ett av de många slagord som demonstranterna förde fram då de attackerade visningen av krigsfilmerna "De gröna baskrarna". Men de yngsta protesterna var — naturligt — och trycket mot polisledarna var starkt hela tiden.

• Trycket på polisledarna var starkt och det var inte bara poliser som kom i kläm. Några av de protesterande ungdomarna slags med och fick — i den mån de kunde — följa handledning utveckling från gatunivå.

MOT FILMVÅLDET



• När sammanstötningarna utanför biografen på S:t Eriksgatan blev alltför våldsamma tappade polisen inte bara huvudet — utan också mössan. Vilket skymde sikten i de avgörande ögonblick då de uniformerade konfronterades med protesterande demonstranter. Det gick dock jämförelsevis lugnt till. Om man ställer bråket i relation till ambassadedemonstrationerna för några år sedan.



• Medan biografägaren gick omkring inne på sin nya bio Alfa Romeo och viftade med en betong sökte polisen hålla en upprörd ungdomsskara stängd. En flicka höll på ett tappert andan då hon råkade få halsen i kläm mellan stadiga polisarmar. Och en äldre man suckade: Nästan som under fascistbråken på 30-talet.

Skulle ni vilja visa "De gröna baskrarna"?

HARRY SCHEIN DIREKTÖR

— Ja, vi skulle absolut vilja visa den på filmteatern. Det ingår i vår verksamhet att visa allt som ut någon synpunkt är intressant.

Jag är motståndare till censur. Och jag tror inte att vi klarar vår yttrandefrihet om inte också reaktionära krafter får uttrycka sig.

— Men jag rekommenderar alla att inte se filmen. Och därigenom ta avstånd från kriget i Vietnam. Och bidra till att filmen måste dras in på grund av för litet publikunderlag.

— Tyvärr så får bråken kring filmen utömländs bara en bumerangeffekt. De blir intressat. Demonstrationer mot filmen är i och för sig bra. Men de ständigt också intressat. Det bästa vore att inte uppmärksamma filmen alls.

KENNE FANT SF-CHEF

— Nej, Vårt beslut står fast. Och det grundade sig på de utömländs uttalandena av filmen. Vi tackade nej av säkerhetsskäl. Och det

är första gången som jag har stött på problemet med säkerhet i det här sammanhanget.

— Filmen skulle kanske vara en löjande affär. Men vårt företag drivs inte efter vinstmaximeringens principer. Största möjliga profit alltid. Det viktigaste för oss är på distributionsdelen personalens och publikens säkerhet och på produktionsdelen kvalitén.

LENNART FRANKZIN BIOGRAF-CHEF, SF

— Nej. Men frågan är överspelad för vår del. Filmen erbjöds oss för två år sen och vi tackade nej.

— Den som har vi inte varit i närheten av att diskutera dem. Vår inställning är densamma då som nu.

— Det är inte av politiska skäl vi inte vill köra den. Krisenbakterier från utlandet visade ju att det berättiga kunde hänta saker om filmen visades. Att det inte skulle gå att visa den. Ett uttryckligt motly för att inte ta upp filmen. Jag bedömer den här filmen som mest passande för en amerikansk barnpublik.

VÄDRET I MORGON



C SVEALAND

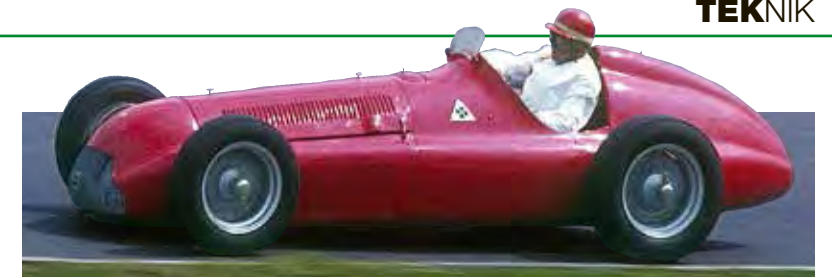
Tilltagande tydlig vind, mildnande vinterfrån och måttligt regn. I högsta lägen av västra Svealand snö. Oförändrad temperatur.

D GÖTALAND

Tilltagande tydlig vind, hård vid kusten. Mindre snö motnande och regn västifrån. Oförändrad temperatur.

BILDER: PAOLO RODRIGUEZ, BO SCHREIBER, HANS SUNDBERG OCH PETER KNOPP

CENTOCINQUANTANOVE = 159



I KB 2014-5 behandlades Alfas projekt tipo 160, en modell som aldrig byggdes, inte fick visa vad den gick för på tävlingsbanan. Dess föregångare var den mest berömda och segerrika av Alfas alla tävlingsbilar, Alfetta tipo 158/159. Här kommer ett försök att utreda vad som fanns under dess vackra kaross, tekniken som gjorde Alfetta till en oslagbar vinnarbil under många år.

TEXT: BJÖRN SANDBERG

BESVÄRLIGA TYSKAR.

Två tyska märken hade helt dominerat GP-tävlingarna under 1930-talet, vilket naturligtvis inte var acceptabelt i Mussolinis Italien, och Alfa Romeo startade år 1937 ett projekt för att rätta till detta missförhållande. GP-vagnarna tilläts från 1938 ha trelitersmotorer, men det fanns också en "GP2-klass." En bil för denna kallades på franska *voiturette* (småbil) och begränsades till 1.5 liters slagvolym, överladdning tillåten.

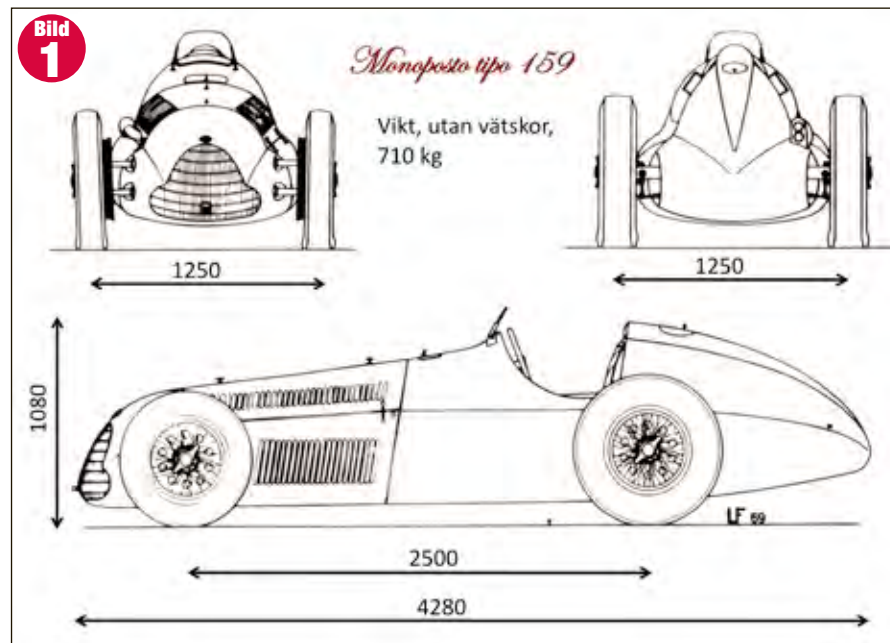
INGEGNERE COLOMBO TILL RITBORDET!

Gioacchino Colombo fick förtroendet att utveckla en *voiturette* för Alfa Romeo, tipo 158. Motorn var alltså på 1.5 liter, 8 cylindrar. Genom att montera två sådana kraftpaket på ett gemensamt vevhus, och koppla hop deras vevaxlar med en kuggväxel fick man en 16-cylindrig 3-litersmotor för GP-tävlingarna. Modellen kallades 316, men blev ingen framgång. 158:an däremot kom att utvecklas till en av de mest segerrika formelbilarna någonsin, så att en bil konstruerad 1938 tog hem F1-VM 1950 och 1951! Den här artikeln försöker beskriva tekniken under dess formfulländade aluminiumskal.

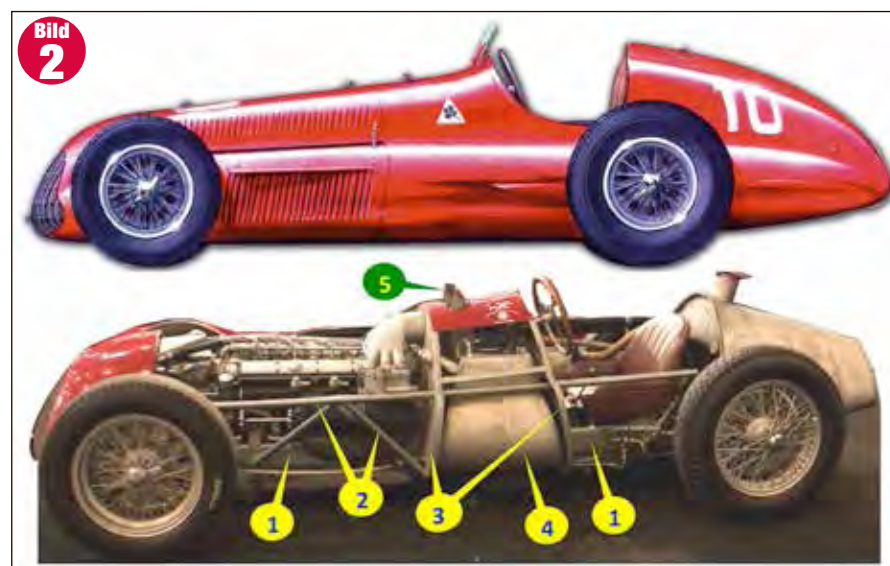
Under kriget gömdes bilarna enligt sägen i en ostfabrik (!), och dammdes av då biltävlingar åter blev möjliga 1946. År 1947 togs ett stort utvecklingssteg, då 158/47 fick förbättrad överladdning. 1951 infördes återigen stora modifieringar, bl.a. en helt ny bakvagn. Då introducerades även den nya beteckningen 159, 1.5 liter och 9 cylindrar? – Nej, med sedvanlig italiensk logik övergavs det tidigare systemet för typnumret...

DIMINUTIV?

Alfetta är ju diminutiv av Alfa, betyder alltså "liten Alfa", och det stämmer rätt bra, bilen är inte så stor, bild 1. Den är endast 2 dm längre än en Bertone Coupé, och 3 dm smalare. Till tomvikten skall läggas bränsle, olja, vatten och förare, och



Alfettans mått och vikt. På trådekerhjulen satt däck med rejäla dimensioner: Fram 5.0 x 17 tum, bak 7.0 x 18. Inga fäliga lågprofildäck här inte, 110-profil var det som gällde. Notera också framhjulets *positiva* cambervinkel!

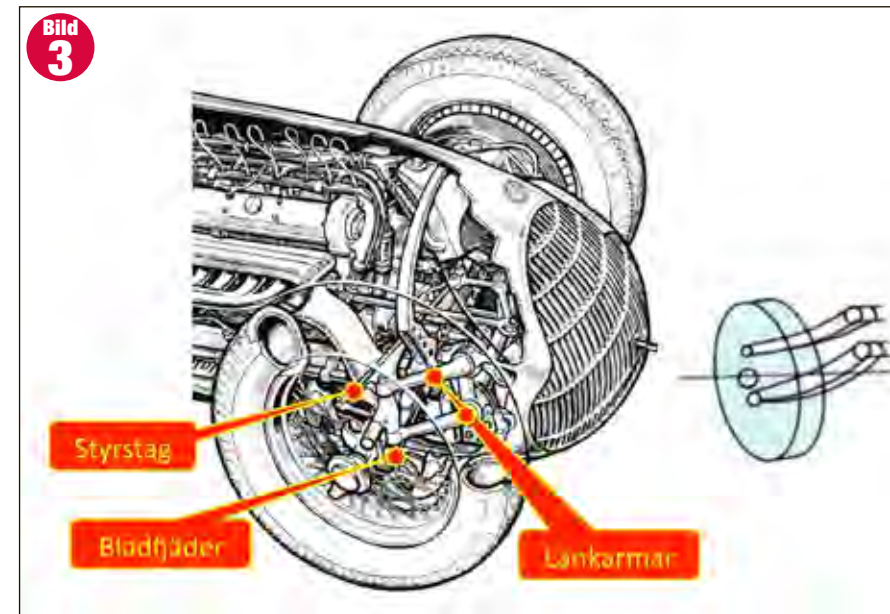


Tipo 159 med och utan kaross. {1} = rambalk. {2} = ramrör. {3} = tvärskott. {4} = tank för motorolja. {5} = luftintag till förgasaren.

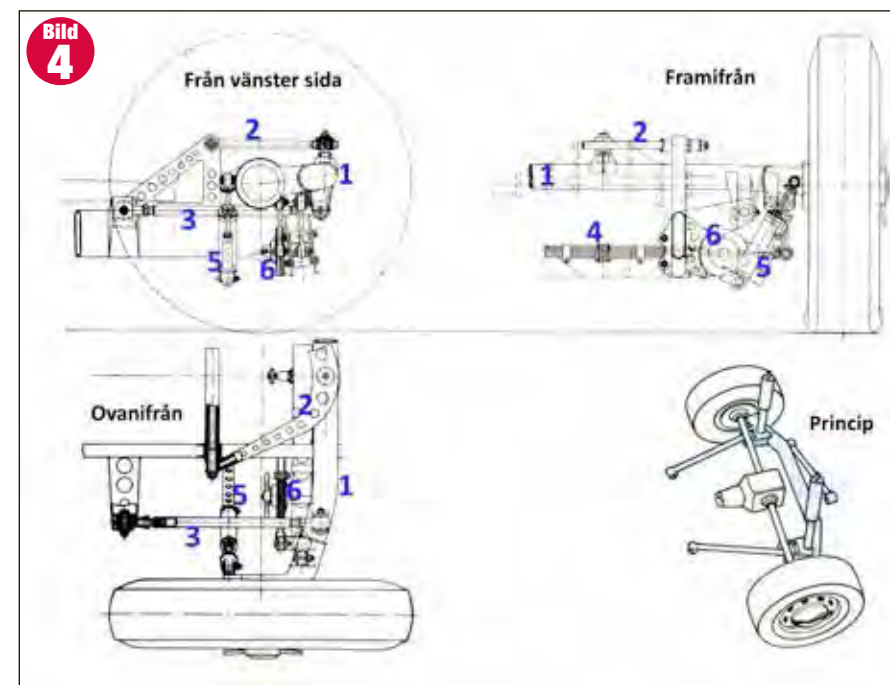
på startlinjen vägde en tipo 159 säkerligen närmare 1000 kg, trots flitig användning av lätta legeringar med aluminium och magnesium.

STEGE.

Chassiet uppvisar typisk 30-talsteknik, en enkel "stegram" bestående av två rejäla längsgående rambalkar, ovala rör



Alfettans framvagn var tidstypisk, och ser allt annat än modern ut idag... Styroaxeln syns inte på bilden, den var monterad bakom motorn och påverkade framhjulen via en mängd stänger, stag och leder.



Bakhjulsupphängning på Alfetta 159. {1} = De Dion-rör. {2} = övre reaktionsstag. {3} = nedre reaktionsstag. {4} = bladfjäder. {5} = hydraulisk stötdämpare. {6} = mekanisk friktionsstötdämpare.

122x32 mm, förbundna med fyra tvärgående "stegpinnar". På bild 2 kan man ana rören, {1}, i vilka motorn är fastskruvad stumt utan några mjuka motorkuddar. Förutom "stegen" finns ett antal mindre rör, {2}, och tvärskott, {3}, som alla bidrar till chassiets styvhet, och ger fästpunkter för kaross och andra komponenter. Under

den stora bakre bränsletanken, och delvis under förarstolen, finns växellådan och slutväxeln. Tanken på vänstersidan {4}, innehåller en riklig mängd smörjolja för motorn.

SCOOP!

Då vi har bild 2 aktuell passar det bra att studera motorns andningsystem.

Längst bak på motorns vänstra sida finns förgasarens luftintag, ett elegant format aluminiumrör. Det kan försörjas med luft på två olika sätt: På den nedre bilden är en skopa uppfälld för att skyffla in luft från karossens ovasida. Dessvärre medförde luften ofta även damm och småsten uppriparna av ev. framförvarande bilar, och för att motverka detta fanns ett alternativ: Föraren kunde stänga det övre luftintaget, varvid luften i stället togs från förarutrymmet, där det förhoppningsvis rådde renare förhållanden. Det sägs att Fangio tydligen kände hur motorn fick mer kraft (+25 hp) då han öppnade luftskopan.

FRAMVAGN.

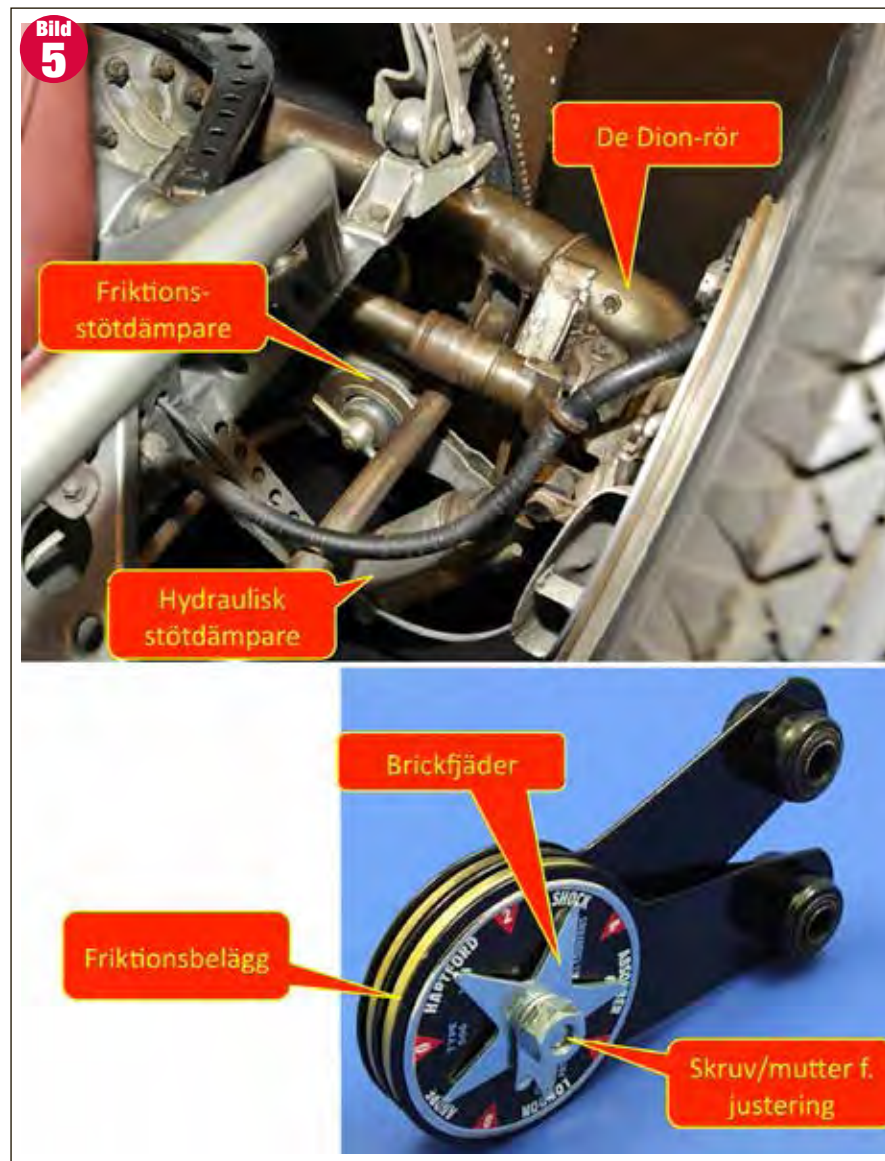
Framhjulsupphängningen var av typ längsgående svängarmar, som på, ja faktiskt, som på Volkswagen typ 1. Detta var dock inte unikt, många konkurrenter som Auto Union och Mercedes hade liknande system. Geometrin förefaller vara fastlåst, inga möjligheter att justera hjulvinklarna. Det fjädrande elementet var en tvärliggande bladfjäder längst ned, nätt och jämnt synbar på bild 3.

BAKVAGN.

Tipo 158 har baktill en konstruktion som också verkar hämtad från Dr. Porsches folkbil, med svängarmar, som måste medföra oönskad cambervariation vid fjädring och krängning. Vi lämnar emellertid denna åt sitt öde och tittar på den bakvagn som kom 1951, i och med att 158 uppgraderades till 159. Här har man en radikalt annorlunda konstruktion, typ de Dion. Denna typ av bakvagnsupphängning, som introducerades av *de Dion-Bouton* för mer än 100 år sedan, försöker kombinera frihet från cambelförändringar med låg ofjädrad vikt. Bild 4 visar principen, och hur den förverkligats på tipo 159. Bakhjulets nav är förbundna med de Dion-röret {1}, som på en stel bakaxel, hjulen kan alltså inte förändra sin cambervinkel. Den tunga slutväxeln är fastskruvad i chassiet, deltar inte i fjädringsrörelserna och driver bakhjulen via drivaxlar med knutar som medger vinkel- och längdförändring.

MER 105 ÄN 116!

Många olika lösningar finns för att hålla de Dion-röret på plats. De sentida 116-serie-Alfettorna har ju också en de



En friktionsstötdämpare består av två armar, den ena fastsatt i chassiet, den andra i hjulupphängningen. Armarna kan vridas i förhållande till varandra, bromsade av friktionen hos ett antal lameller som trycks samman av en eller flera brickfjädrar. En visare under justermuttern indikerar hur hårt dämparen förspänts.



Till vänster, väl flänsad frambromstrumma med bromsslang och luftintag. Trummorna har dessutom stora lufthål, synliga inuti ekerfågarna, bild 2. Bakbromsen på bilden tillhör en 158 och har ett kopparrör som levererar bromsvätska till den på bromssköldens utsida monterade bromscylindern. En lätt åtkomlig ratt möjliggör snabb justering för slitage.

Dion-bakvagn, men faktum är att lösningen på tipo 159 är mer lik förankringen av 105-bilarnas stela bakaxel. De Dion-röret lokaliserar i sidled, och förhindras tippa framåt-bakåt, av en bumerangliknande arm {2}, vars främre ändar är ledat upphängda i chassiet. Detta stag kompletteras av länkar i bilens längdriktning, strax innanför hjulen, {3}.

SHOX.

Man hade både hydrauliska teleskopstötdämpare {5}, och mekaniska friktionsstötdämpare {6}, något som för övrigt även gäller framvagnen. Kanske var dåtidens oljedämpare inte ställbara, varför man utnyttjade friktionsdämparna för finjustering? Bild 5 visar dels en bit av bakvagnen, dels principen för de klassiska friktionsdämparna. Tyvärr har dessa en mindre tilltalande karaktäristik: Dämpkraften är störst vid låg hastighet och små rörelser, tvärtom vad man normalt önskar sig...

BROMSAR.

Alfettans trumbromsar var utan tvekan "state of the art" då bilen konstruerades, och förblev i stort oförändrade under bilens karriär. Väl flänsade aluminiumtrummor med ikrympta slitytor av gjutjärn, innerdiameter 325 mm. Trummorna rymdes inte inuti fälgbanorna, utan placerades till stor del innanför hjulen, bild 6. I de främre bromstrummorna fanns två st. 50 mm breda bromsbackar med tillhörande bromscylindrar.

Bromsservo var inte aktuellt, men trumbromsar kan konstrueras för att ge en förstärkning av bromskraften, enbart genom en listigt vald geometri, se bild 7! Friktionskraften mellan bromsbandet och den roterande trumman försöker vrida bromsbacken kring sin upphängningspunkt, markerad med röd ring. Beroende på hur denna placerats, kommer vridmomentet att ge en kraft som trycker beläggget hårdare mot trumman då den roterar, än vid stillastående, man får alltså en servoverkan. (Dock inte då bilen backas, men det har ju mindre betydelse på en tävlingsbil!) Konstruktionen kräver väl utprovad geometri, för att inte ge alltför stark servoeffekt, så att hjulen låser sig.

Bakbromsarna skiljer sig från de främre. Slavcylindern är öppet monterad på bromsskölden och verkar med en hävarm på en axel som, förmodligen med en excenter, påverkar backarna inne i bromstrumman. Allt tyder på att man har en primär- och en sekundärback på bakhjulen, vänstra delen av bild 7. Bakhjulen kan dessutom bromsas med handbromsspak på något sätt som inte framgår av fotot.

TRANSMISSION.

Den flerskiviga torrlamellkopplingen skickar motorns drygt 300 Nm vridmoment till kardanaxeln och vidare till transmissionen, en fyrstegad växellåda hopbyggd med slutväxeln, bild 8. Växelspaken sitter till vänster, vilket förmodligen sammanhänger med att de flesta tvåsitsiga tävlingsbilar var högerstyrda, och förarna följaktligen var vana vid att sköta växlandet med vänsterhanden.

Lådans uppbyggnad är konventionell med en bottenstocksaxel och huvudaxel, som i tipo 160. (KB 2015-1). I Alfettan sitter dock inte huvudaxeln/pinjongen i

samma horisontalplan som differentialen och drivaxlarna, se bild 9! Växellådan så att säga ligger en trappa ned från drivaxlarnas plan, och ett extra par cylindriska kugghjul flyttar upp drivningen från kronhjulets axel till differentialen. På så sätt kan kardanaxeln placeras lågt, med förarstolen ovanpå. Kanske var det dessa extrakugghjul man bytte för att anpassa utväxlingen till olika banor.

Fusi anger utväxlingarna i växellådan till 2.39, 1.66, 1.28 samt 1.0 på högsta växeln. Slutväxelns utväxling är 11/46, vilket rimligen måste vara det totala värdet från pinjongen till diffen. Med en uppskattning

av däckens ytterdiameter till 800 mm får man följande inspirerande värden för hastigheten på växlarna, vid 9300 rpm: 140 – 200 – 260 – 336 km/h. Angiven toppfart är 305 km/h, så möjligen orkade Alfettan inte varva ur helt på högsta växeln...

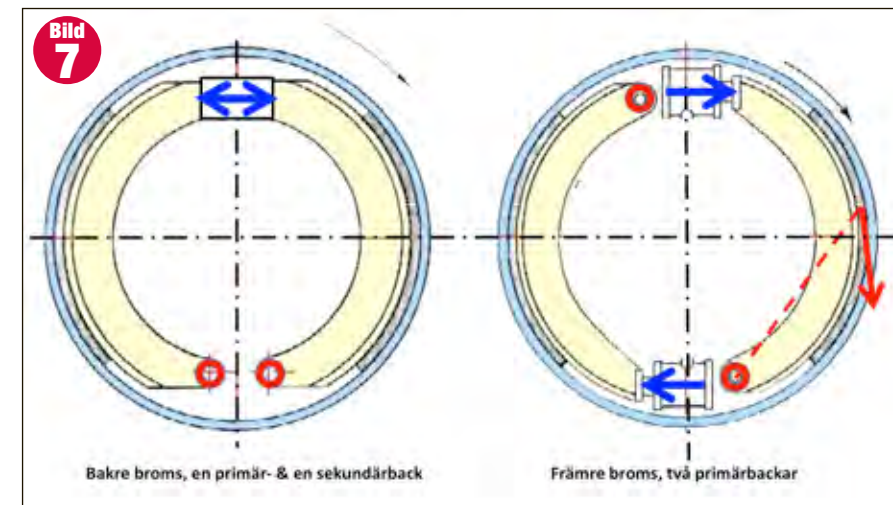
"KONTORET".

Föraren hade det ganska mysigt i sin 159:a! En rejäl, ofta tygklädd, fåtölj med höga sidostycken höll honom effektivt på plats, bild 10. Bälten fanns inte, det dröjde två decennier innan sådana blev obligatoriska i Formel 1-bilar. Växelspaken till vänster löpte i frästa spår i en kullis och hade en spärr för backväxeln. Kopplingspedalen fanns till vänster om kardantunneln, gas- och bromspedal till höger, så vänsterbromsning stod inte på programmet. Gaspedalen var placerad i mitten, bromsen längst till höger, en layout som var vanlig långt fram på 1950-talet. Många förare lär ha föredragit denna placering, eftersom den underlättade "toe-and-heel", mellangas med klacken vid samtidig inbromsning och nedväxling.

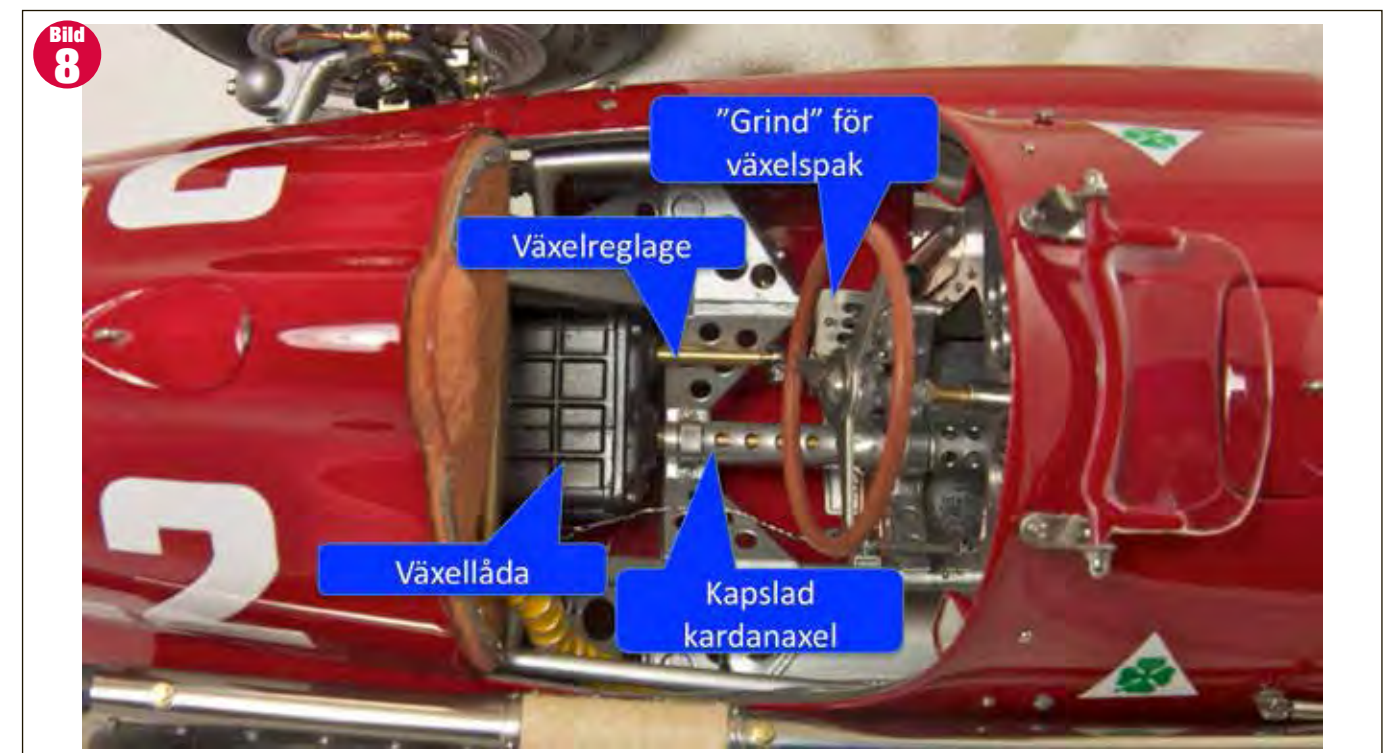
INGEN PEKSKÄRM I ALFETTA!

Instrumentpanelen skiljer sig på olika exemplar av tipo 158/9, men domineras av en rejält stor varvräknare, kanske 180 mm i diameter, graderad till 10 000 rpm, och flankerad av tre mindre instrument i en grupp för sig, plus ett litet centralt placerat instrument som förefaller vara en oljetrycksmätare, graderad till 5 bar.

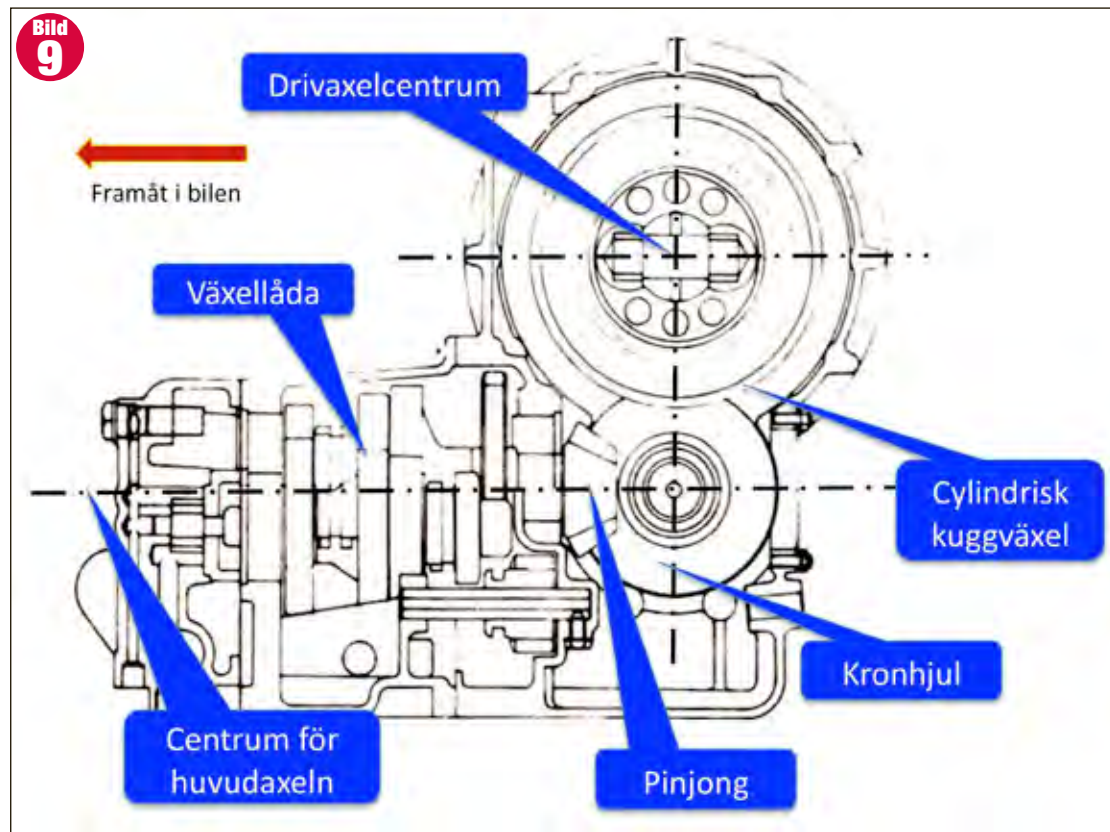
Tyvärr är tillgängliga bilder inte tydliga nog för att med säkerhet avgöra vad de tre mindre instrumenten visar. Ett förefal-



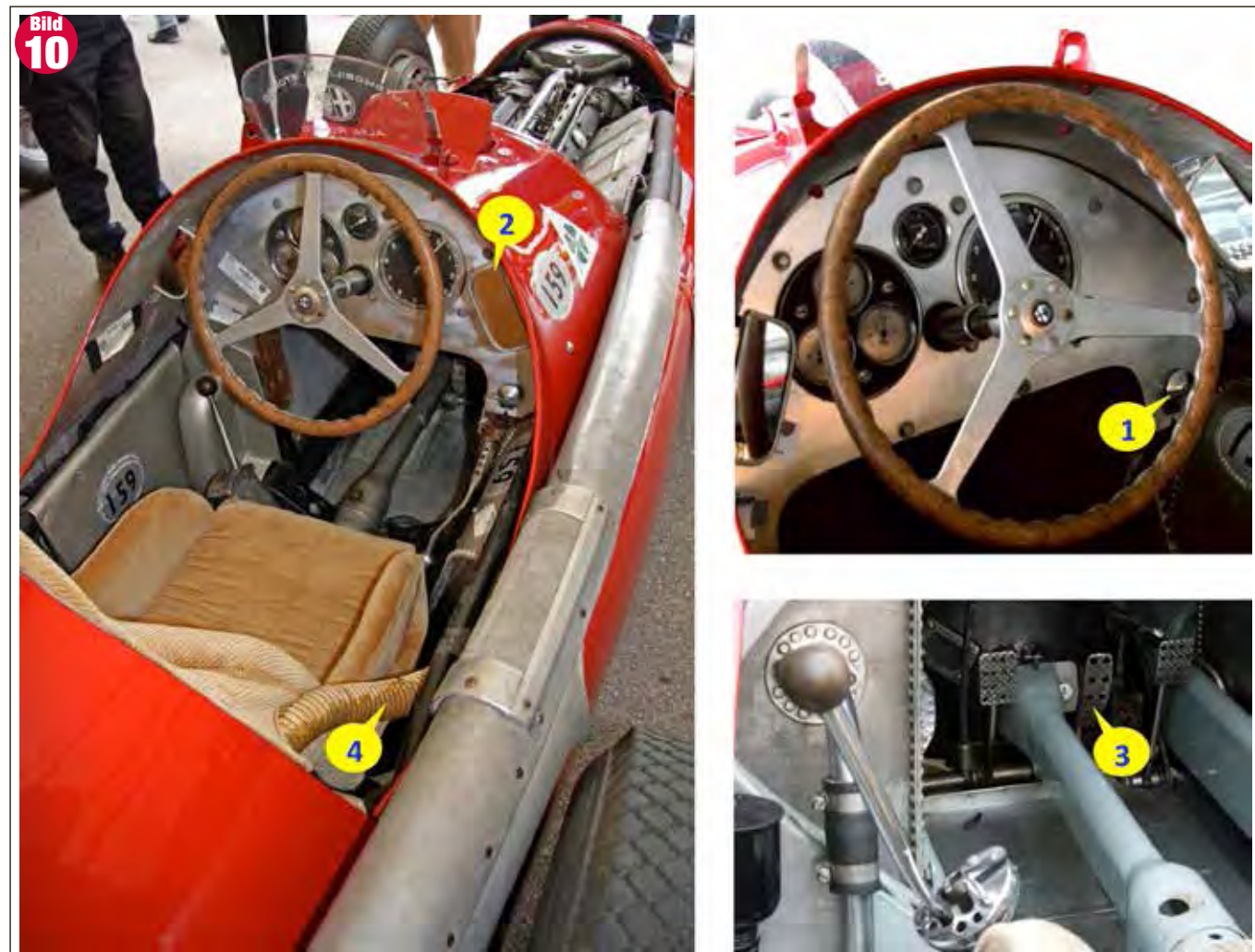
Bromsar med olika stark servoverkan. Notera trummans rotationsriktning! Till höger, främre bromsar med båda backarna arrangerade som primärbackar (leading brake shoes). Varje bromsback har en hydraulcylinder som trycker (blå pil) mot backens ena ände, medan den andra är vridbart fixerad, vid den röda ringen. Den vänstra bilden visar hur enbart den ena bromsbacken är primär och ger servoverkan, den andra är sekundär (trailing brake shoe).



Växellåda och kardanaxel. Bilden visar en otroligt detaljerad modell i skala 1:18 från Exoto.



Växellådans huvudaxel ligger lägre än drivaxlarna, och en extra kuggväxel flyttar upp drivningen från kronhjulet till differentialen.



Sittbrunnen på en Alfetta 159 fotograferad vid Goodwood Festival of Speed. Vredet {1} är en omkopplare för att kortsluta tändningen och stoppa motorn. Denna bil har backspeglar {2} monterade innanför karossen, säkerligen för att reducera luftmotståndet, men placeringen varierade mellan olika 158:or och 159:or. Vid {3} ser man gaspedalen. {4} är en slang som förbinder de bakre och främre bränsletankarna.

ler ange kylväsketemperaturer, max 120 grader, men de övriga får vara okända, till dess Fiat öppnar museet i Arese och möjliggör inspektion på plats.

BEKYMMERSFRITT ELSYSTEM.

Elektriska fel var nog i det närmaste okända på Alfetta, ty elsystem saknas

nästan helt! Den enda elektriska kabeln på bilen var sannolikt en sladd från tändmagneterna till instrumentpanelen, för att kortsluta tändningen och få stopp på motorn. Magneterna genererade sin egen spänning för tändstiften, ingen yttre försörjning behövdes. Alla instrument

var mekaniska eller hydrauliska, ingen el här heller. Något "regnbakljus" som på moderna tävlingsbilar krävdes inte i reglerna på den här tiden. Startmotorn var extern, som på bild 11.

Referenser:

Luigi Fusi, Tutte le vetture Alfa Romeo del 1910.

www.vintagecarparts.co.uk,

http://en.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo_158/159_Alfetta,

<http://www.supercars.net/cars/1952.html>

<http://8w.forix.com/alfetta.html>

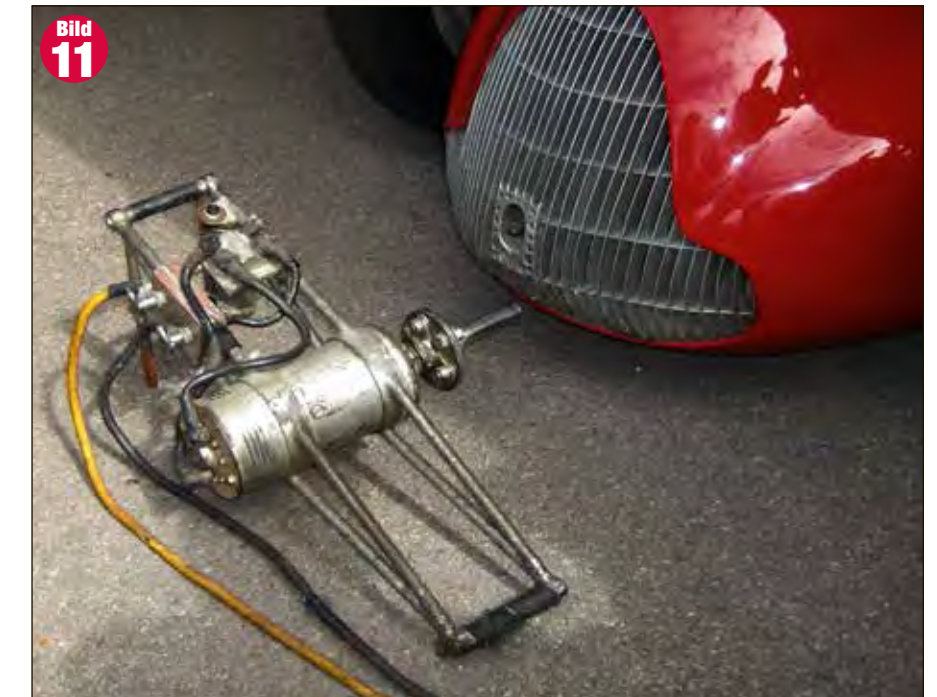
<http://www.ultimatecarpage.com/car/1106/Alfa-Romeo-159--Alfetta-.html>

<http://www.grandprixhistory.org/alfa158.htm>

http://www.connectingrod.it/HistoricalRacingCars/AlfaRomeo/158/schedatecnica_158-38.html,

http://www.autoconcept-reviews.com/cars_reviews/alfa-romeo/alfa-romeo-grand-prix-tipo-159-1951/cars_reviews_alfa-romeo-grand-prix-tipo-159-1951.html

<http://www.exoto.com/s/1/ProductOverview.aspx?Language=en&CategoryId=467>



Startmotorn och dess batteri lämnade man i depån efter start, så fick man motorstopp var dagen förstörd. Startmotorn förefaller intressant nog att vara i orört originalskick!

Men motorn då? – Lugn, del två av denna artikel dyker upp i ett kommande Klöverblad!





ITALIENSK

FORDONSTRÄFF PÅ SKOKLOSTER

Startskottet för säsongen 1 maj 2015!
 Av gammal tradition bjuder Club Alfa Romeo Svezia ägare av italienska fordon till årets första bil- och motorcykelträff i gröngräset utanför Skokloster. Under senare år har även besöksparkeringen utvecklats till utställningsområde och blivit ett utställningsområde för icke-italienska fordon.
 Kul för oss som gillar bilar!



Italienska Minimässan
 I delar av de lokaler som tidigare disponerades av Skoklosters Museum siktar vi på att ha en italiensk *minimässa* med bilar, mat och delikatesser samt förhoppningsvis lite tvåhjuliga fordon. Givetvis finns även klubbtalet på plats med möjlighet att köpa klubbprylar.

Ny ägare till värdshuset
 Under vintern har värdshuset bytt ägare och är åter i släkten von Essens ägo. Fredrik von Essens farfar byggde upp värdshuset och bilmuseet på 60 talet och är en bilintresserad herre som verkligen ser ett stort värde i att vi fortsätter traditionen med Italienska Bil & MC dagen Skokloster 1a Maj.
 Servering finns både på värdshuset och nere på Skoklostermacken samt inne på Slottet.

Kortegekörning

Gemensam samling 10.15 på parkeringen nedanför Fliesbergshuset i Bro. För er som kommer från Enköping innebär det att ni kör förbi Skokloster i riktning mot Stockholm till avfart Bro, ni som kommer från Stockholm svänger av lite tidigare. Uppställning på parkeringen i modellordning och därefter gemensam avfärd till Skokloster. Tanken är att vi ska försöka parkera bilarna modellvis ute vid Skokloster. Om du missar tiden så är du självklart välkommen att köra direkt till Skokloster.

Vi samlas på flera platser i landet för gemensam Alfa Romeokörning till Willys / Fliesbergshuset i Bro beläget vid avfarten mellan Stockholm och Enköping. Ledare utses på plats för att anlända till Fliesbergs/Willys senast 10.15.

Stockholm
 Solvallas parkering Bromma flygplats, samling 09.15.

Uppsala
 Parkeringen vid f.d Olle Ohlsson-huset, numera Ink Club på Fyrislundsgatan 80. Samling 09.00

Västerås
 McDonalds vid östra utfarten mot Enköping. Samling 09.00.

Eskilstuna
 McDonalds precis vid motorvägsavfarten Västerleden samling 08.40.

Sala
 Rastplatsen rondellen RV 70 och RV 67 Västeråsvägen kl 8.40

Nyköping
 McDonalds på södra sidan vid motorvägen samling 08.15.

Örebro
 Eurostop-parkeringen samling 08.20.

Alla är varmt välkomna - du behöver inte vara medlem i klubben för att delta!

Besöksparkering för icke Italienska bilar och MC som vanligt på gårdet till vänster om infarten.

Fina andra Entusiastbilar kommer att beredas plats på annat ställe i år nere vid slottet med tydlig skyltning åtskild från de Italienska fordonen som står på traditionsenlig plats.

Välkomna!



**FÖRSTA MAJ
I SKÅNE**



ITALIENARTRÄFFEN PÅ KRAPPERUP SLOTT

Välkommen till vårträffen för italienska fordon på Krapperup den första maj.

Alla italienska fordon är välkomna. Nya eller gamla, i toppskick eller rullande reovering. På två, tre eller fyra hjul!

Kom till Krapperup den 1 maj mellan kl. 10 och 14! Här kommer det att finnas mat o fika, försäljning, utställare, återförsäljare, klubbtalet, klubbprylar och mycket mera.

Du får framförallt träffa likasinnade och chans att njuta av alla vackra fordon!

Krapperup Slott ligger på väg 111 mellan Höganäs och Mölle. Mer info på www.krappersup.se

Kolla med din klubb om de arrangerar samkörning till träffen på Krapperup!

För mer information kontakta Robert Svensson på robert@alfaromeo.nu eller 070-620 6474



Arrangör
FYRKLÖVERBLADET SKÅNE



ATTIVITA 'CLUB ALFA ROMEO SVEZIA 2015

2015-04-25 10:00 - 14:00 1900 GARAGETRÄFF I TRELLEBORG
 Inbjudan att komma och se in i det heligaset av allt! Ett garage fullt med Italienska skönheter.
 Missa inte detta tillfälle! Söndag den 6 april så är vi välkomna till 1900-garaget.

2015-05-01 ITALIENSK FORDONSTRÄFF PÅ SKOKLOSTER
 Startskottet för säsongen 2015!
 Av gammal tradition bjuder Club Alfa Romeo Svezia ägare av italienska fordon till årets första bil- och motorcykelträff i gröngräset utanför Skokloster.

2015-05-01 10:00 - 14:00 1 MAJ KRAPPERUP ITALIENSK FORDONSTRÄFF
 Club Alfa Romeo medverkar i en joint venture tillsammans med Fiat Classic Club, Svenska Lancia Klubben, Maserati klubben och Fyrklöverbladet Skåne i planering och genomförande av Skånes 1 Maj träff.

2015-05-03 07:15 - 18:00 GELLERÅSEN - BANMÖTE OCH CAR CHALLENGE RACE 1 OCH 2
 Traditionsenligt startar vi banmötessäsongen på Gelleråsen Förutom banmöte med tre prova på klasser genomför CAR Challenge Race 1 och 2. Dessutom gästas vi av Corsa Italiana med många sköna bilar.

2015-05-03 14:00 - 18:00 TORSÅNGSTRÄFF
 Välkomna till Torsång och motormuseet. Det blir nu 7:e året vi träffas där. Vi dricker kaffe och äter hembakta bullar, det finns...

2015-05-14 10:00 - 16:00 MILLE SCANIA
 Årets vårrally i Skåne. Sjunde deltävlingen.

2015-06-12 07:15 - 16:30 KINNEKULLE RING - BANMÖTE OCH CAR CHALLENGE RACE 3 OCH 4
 Banmötessäsongen fortsätter på Kinnekulle ring!

2015-06-27 08:00 - 2015-06-28 17:00 ORSA SPORTBILSFESTIVAL
 Vi har blivit inbjudna till Orsa Sportbilfestival. Se till att boka in denna helg redan nu. Detta är ett evenemang ni inte får missa! Mer info om träffen och boendepaket finns på denna länk: <http://www.orsasportbilfestival.se/>

2015-06-28 10:00 - 16:00 SOFIERO CLASSIC
 2014 blev ett mycket bra år med över 400 utställande fordon, drygt 5000 besökande och en blå himmel med mycket sol och värme!

2015-07-03 - 2015-07-05 SVENSK SPORTVAGNSMEETING 2015
 Svenskt Sportvagnsmeeting är ett årligt återkommande evenemang för hela familjen, bilintresserade, nostalgiker med flera.

2015-07-07 19:00 SKARABORGS SPORTVAGNSKLUBB
 Club Alfa Romeo Svezia bjuds in till kvällens träff på Wrågårdens utanför Falköping.

2015-07-18 07:15 - 17:00 MITTSVERIGEBANAN (PRELIMINÄRT) - BANMÖTE OCH CAR CHALLENGE RACE 5 & 6
 Alla detaljer är inte klara än men om inget oförutsett händer kommer vi att köra på Mittsverigebanan.

2015-08-15 07:15 - 2015-08-16 16:30 KINNEKULLE RING - PUTSTRÄFF, BANMÖTE OCH CAR CHALLENGE RACE 7 & 8
 Tvådagarsmöte på Kinnekulle Ring! Med prova-på, Challenge, putsträff och middag! Kan det bli bättre?

2015-08-29 07:00 - 17:00 ARLANDA BILFESTIVAL
 Vi har blivit inbjudna till Arlanda Bilfestival. Vi kommer att återkomma med mer information längre fram, men se till att boka in datumet redan nu.

2015-09-19 07:15 - 17:00 MANTORP PARK - BANMÖTE OCH CAR CHALLENGE RACE 9 & 10
 Club Alfa Romeo Svezia återvänder till Mantorp Park för en grandios säsongsavslutning!

2015-11-28 16:00 - 18:30 CLUB ALFA ROMEO SVEZIA ÅRSMÖTE
 Årsmötet kommer att gå av stapeln i Göteborg i år.

April

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

Svensk Sportvagnsmeeting (Fredag 3)

Skaraborgs Sportvagnsklubb (Fredag 3)

Mittsverigebanan (PREL) - Banmöte och CAR Challenge Race 5 & 6 (Fredag 3)

Malmö Pizza-träff (Tisdag 7)

Vinterträff Linköping (Torsdag 9)

Garageträff i Trelleborg (Söndag 6)

Juli

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

Svensk Sportvagnsmeeting (Fredag 3)

Skaraborgs Sportvagnsklubb (Fredag 3)

Mittsverigebanan (PREL) - Banmöte och CAR Challenge Race 5 & 6 (Fredag 3)

Oktober

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

Svensk Sportvagnsmeeting (Fredag 3)

Skaraborgs Sportvagnsklubb (Fredag 3)

Mittsverigebanan (PREL) - Banmöte och CAR Challenge Race 5 & 6 (Fredag 3)

Maj

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

Skokloster (Torsdag 1)

Krapperup (Torsdag 1)

Gelleråsen - Banmöte och CAR Challenge Race 1 och 2 (Fredag 2)

Mille Scania (Torsdag 1)

Augusti

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
				1	2	
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

Kinnekulle Ring - Putsträff, Banmöte och CAR Challenge Race 7 & 8 (Fredag 3)

Arlanda Bilfestival (Fredag 3)

November

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

Club Alfa Romeo Svezia Årsmöte - Göteborg (Söndag 1)

Juni

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

Kinnekulle Ring - Banmöte och CAR Challenge Race 3 och 4 (Fredag 3)

Orsa Bilfestival (Fredag 3)

Sofiero Classic (Fredag 3)

September

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

Mantorp Park - Banmöte och CAR Challenge Race 9 & 10 (Fredag 3)

December

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Träff på Torsångs Motormuseum (Fredag 3)

SKICKA IN VIKTIGA DATUM FÖR TRÄFFAR, AKTIVITETER M.M. TILL NYHETER@ALFAROMEIO.ORG



Det kan vara rationellt att vara emotionell

Det finns tillfällen i livet när det kan vara klokt att vara väldigt emotionell. Som när man köper en fantastisk bil med hjärtat. Då kan det vara bra att veta att det finns sätt att behålla bilens värde. Till exempel genom vår FormulaU™-behandling - en unik ytbehandling av bilens lack. I många fall blir lacken snyggare än nyskick och du får en bil som blir lättare att hålla gnistrande ren. Att vaxa den behöver du inte ens tänka på.

Lacken på en ny bil omfattas dessutom av vår Trygghetsförsäkring FormulaU™Secure. Den finns bara hos Mr CAP. Eller varför inte låta oss ta hand om hela bilen? Vår heltäckande behandling MasterTreatment™ omfattar också interiören.

Information om vårt övriga Serviceprogram och närmaste Mr CAP-anläggning hittar du på www.mrcap.com.

Mr CAP är ett svenskt koncept och våra behandlingar bygger på egen teknik- och produktutveckling som endast finns hos licensierade Mr CAP-företag. Vi behandlar fler än 55 000 fordon per år åt både privatpersoner och företag i 10 länder.

 **Mr. CAP.**
The Car Appearance & Restyling Experts