

Nr. 3 juli 2016

Årgång 40



# KLÖVERBLADET

OFFICIELLT ORGAN FÖR CLUB ALFA ROMEO SVEZIA



GIULIA





3	YTTERSALTEN	40	SVERIGETUREN
4	KLUBBSHOPPEN	42	TEKNIK
5	REDAKTIONEN	44	THE FAN CAR
6	INFO & AKTIVITETER	48	FERRUCIO LAMBORGHINI
16	STÅHEJ KRING GIULIETTA	50	MULSANNE RACING
20	GIULIA TILL FOLKET	52	BRABHAM BT45
30	TIPO 904 ALFASUD	54	BENGT DIEDENS KRÖNIKA



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

### STYRELSEN 2016

**ORDFÖRANDE**  
**OLA SÖDERPALM**  
LÄNGGATAN 15, 544 30 HJO  
TEL: 070-634 16 63  
MAIL: ORDFORANDE@ALFAROMEO.ORG

**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@ALFAROMEO.ORG

**KASSÖR**  
**KENNETH LARSSON**  
MAIL: KASSOR@ALFAROMEO.ORG

**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**  
TEL: 070-789 00 00  
MAIL: ROBERT@HULTMAN.INFO

**HELI SALMINEN**  
TEL: 0708-14 59 59  
BDAHESA@GMAIL.COM

**BJÖRN EK**  
TEL: 0733-51 41 70  
MAIL: BJORN.EK@LIVE.SE

**ÖVRIGA FUNKTIONÄRER**  
**KANSLI/MEDLEMSANSVARIG**  
**OLA SJÖSVÄRD**  
MORLANDA SÄTERI 146, 474 93 ELLÖS  
TEL: 0761-35 79 69  
MAIL: MEDLEM@ALFAROMEO.ORG

**BANMÖTESANSVARIG**  
**SUNE KARLSSON**  
TEL: 070-531 58 93  
MAIL: BANMOTEN@ALFAROMEO.ORG

**POSTORDER BOKLÅDAN**  
**HENRIK SELBO**  
JOHANNELUNDSGRÄND 5, 163 45 SPÅNGA  
MAIL: POSTORDER@ALFAROMEO.ORG

[WWW.ALFAROMEO.ORG](http://WWW.ALFAROMEO.ORG)

## GELOSIA?



**N**ej kära klubbmedlem, jag kan inte Italienska men enligt Google translate betyder rubriken avundsjuka och jag tänkte uppehålla mig lite kring detta.

Ämnet är i det närmaste uttjatat, men vad kommer det sig att så många människor är kritiska mot oss som valt Alfa Romeo. Kommentarerarna varierar från de frågande typ: "Varför har du valt att köpa en så dålig bil som Alfa Romeo?" Till de mer sarkastiska: "Har du så dålig koll att du väljer en sån bil?" Pratade för en tid sedan med en beteendevetare om fenomenet och han förklarade det med att det sannolikt bottnade i avundsjuka. Inte avundsjuka mot själva bilvalet utan mot att någon tors göra det annorlunda valet man själv innerst inne skulle vilja göra, men inte vågar. I stället för en beundrande kommentar tar man då till en fördömande, där man tvärsäkert konstaterar att Alfa är en dålig bil, utan att ha det underbyggt på minsta vis. Tryggheten ligger då i att i stället för att själv köpa en Alfa, går man den trygga vägen och köper en BMW, Mercedes eller Audi. Ingen kritiserar ett sådant val men ingen uppmärksammar det heller.

Slutsatsen blir alltså att vi Alfister, är individuella trygga människor som gör personliga val utan att bry oss om vad andra tycker – härligt!

Under senaste tiden har jag läst otaliga tester, svenska och utländska, av den nya Giulian, dels för att jag är motortidningsmissbrukare, dels som konsumentupplysning eftersom jag skall beställa en. Då, som så många gånger förr undrar jag om ovanstående resonemang även innefattar Teknikens Världs redaktion. Giulian blir i stort sett höjd till skyarna i alla tester jag läst, utom i Teknikens Värld. Man hittar som alltid punkter att anmärka på och som inte finns med i de andras tester. Det tar sig smått löjliga uttryck, från en repig växelspaks-

knopp till att växelpaddlarna är ivägen för blinkersspaken! I andra tidningar lovordas i stället känslan och storleken på nämnda paddlar. Min fundering är om Teknikens Värld väljer de trygga main-stream-alternativen BMW, Volvo, Audi m.fl. som alltid segrande i sina tester, just för att det är tryggt och kanske säljer tidningar till de som inte vågar gå vid sidan av upptrampade trygga hjulspår. Man skriver ofta om alla obotliga Alfa-entusiaster, men man frågar sig aldrig varför de är just entusiaster. För den som vill värma hjärtat rekommenderar jag Håkan Matsons provkörning av Giulian i Dagens Industri nr 19. Det är inte en biltest, det är poesi!

På annan plats i detta Klöverblad kan du läsa om jubileumsaktiviteterna på Gärdet och Wenngarn, som nu är "spikade" liksom jubileumsresan till Milano där programmet nu är klart. Härliga events att se fram mot liksom allt annat i aktivitetskalendern. Mycket arbete läggs ned av styrelsen, banmötesgruppen, KB "producenterna" och lokala "träffgeneraler" för att vi alla skall kunna njuta i en trevlig aktiv klubb. Heder åt alla dessa! Ett exempel som krävt och kräver mycket arbete är hemsidan, där jag hoppas att alla lagt märke till att den nu blivit betydligt rappare.

Vinjettbilden denna gång visar min "rallybertone" som varit på renovering i tre år hos Andreas Silverling på Öland. Det började som vanligt när det gäller renoveringar med att några småsaker skulle fixas, till en i det närmaste helrenovering. Nu är den klar och besiktigad. Återstår bara att få FIA klassningen uppdaterad. Kanske återkommer med ett reportage kring renoveringen.

**SALUTE !**  
**OLA SÖDERPALM**  
**ORDFÖRANDE**

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

Lätt att hitta produkter och nyheter!

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

The screenshot shows the Alfa Romeo Club shop website. At the top, there's a navigation bar with 'Startsida', 'Nyheter', 'Villkor & info', 'Om Club Alfa Romeo', and 'Kontakta oss'. Below this is a search bar and a sidebar with categories like 'Kläder', 'Tygmärken', 'Dekaler', 'Pins', 'Nyckelringar', 'Övrigt Alfa', 'Böcker', 'Choklad', 'Presentkort', 'Storlekstabelle', 'Villkor & info', and 'Kontakta oss'. The main content area displays a grid of products with images, descriptions, and prices. Products include 'Service-dekal', 'Retrodekal', 'Liten dekal Club Alfa Romeo', 'Stor dekal Club Alfa Romeo', 'Streamer Club Alfa Romeo', 'Jubileumsdekal', 'Dekal Alfa Romeo', 'Dekal till nummerskyltställare', and '3D Alfa Romeo dekal'. Each product has a 'Läs mer' and 'Köp' button. At the bottom, there's contact information for the club shop, including address, phone, and email.

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

**NYHETSREDAKTÖR**  
**FREDRIK ROMARE**  
MOBIL:  
MAIL: NYHETER@ALFAROMEORG

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

**KORREKTUR**  
**VIKING PALM**  
MOBIL: 0703-40 93 00  
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: LEHRGRAFVENS GRAFISKA  
TRYCK: LJUNGBERGS TRYCKERI AB  
BOX 100, 264 22 KLIPPAN  
ÅBYTORPSVÄGEN 12, 264 39 KLIPPAN  
WWW.LJUNGBERGS.SE

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

## MANUSSTOPP 2016

MANUSSTOPP ÅR SENAST 15 JAN, 15 MARS, 15 JUNI OCH 15 AUG.

UTDELNING MITTEN AV FEBRUARI, MITTEN AV MAJ, MITTEN AV JULI, MITTEN AV SEPT OCH MITTEN AV DEC.  
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 RÄTT-  
EN ATT FRITT ÄNDRA I MATERIALET SAMT BESLUTA OM VILKET NUMMER MATERIALET PUBLICERAS I.

MATERIAL SKICKAS PER E-POST TILL NYHETER@ALFAROMEORG. VANLIG POST SKICKAS TILL NYHETS-  
REDAKTÖRENS HEMADRESS SOM DU HITTAR I REDAKTIONSRUTAN.

NYHETSREDAKTÖREN



FUNDERAR

# VÄXELSPAKSKNOPP I BAKELIT

Jag betraktar min navkapsel som hänger i garaget. Det kan vara från en Giulia. I handen har jag en svart växelspaxknopp i bakelit. Den vet jag att den tillhört en Giulia 2000 GTV. Tyvärr stannar det där, det är allt jag har som är Alfa Romeo. Räcker inte riktigt för matrikeln.

Det är lätt att låsa sig vid en modell eller årgång när biljakten startar. Sökningen på blocket blir spaning genom sugrör. Men det är helt fel väg att leta Alfa Romeo. Mängden bilmodeller Alfa Romeo har tillverkat är många och olika, och oavsett årgång har de den tuffa uppstickarattityden Ola skriver om i sin ledare. Därför tänker jag låta mig inspireras av en annons på CAR hemsida, "köpes bes Alfa i bra skick". Svårare än så är det inte.

I pappersväg är det bättre ställt. Ola har anförtrott alla Klöverbladet mig och Thommy Lehrgrafven. Det är en outsinlig inspirationskälla. Jag bläddrar försiktigt i nr 2, de ska arkiveras på museum. Läser en om höstmötet på Gelleråsen 28 augusti 1976. Det var en solig och varm dag med många deltagare. Bilderna är små, korniga och svartvita. En bild visar en Giulia Sprint (Osthyvel) som lutan- de går genom en kurva. En annan bild visar en startuppställning där en Sudsprint står i förgrunden. I texten läser jag att en Montreal från Boxholm var med men den brände för mycket gummi. I förbifarten nämns att några äldre bilar också var med bl.a. en Giulia SS -63 och en 2000 Berlina -63, men de syns inte på bilderna. Undrar vilka superklassiker vi förbiser idag? Alfa 147 GTA?

Vi tänkte försöka följa TCR (Touring Car Racing) där Mulsanne Racing kör Alfa Romeo Guletta. Kul att uppmärksamma Alfa Romeo i större tävlingssammanhang. Läs gärna artikeln om det.

Det har kommit flera fina uppskattande kommentarer på förra Klöverbladet. Ta åt er av berömmet, det är era artiklar. Fortsätt skriva och dela med er, och tveka inte på skrivförmågan. Vi jobbar gärna med utkast och tycker det är roligt att redigera, det är sant. Bifoga gärna stora bilder som förstärker texterna.

Vi har inte lyckats med trimningstext via motorstyrning och elektronik. Vår önskan att kunna jämföra före och efter trimning var för ambitiös. Om ni har uppslag, utan mätning före och efter, maila oss.

Läs gärna på vår "platsannons" där vi söker en till som kan arbeta i Klöverbladets redaktion. Gärna någon som gillar att skriva själv och vill göra egna reportage. Det ingår förstås också att hjälpa till med redigering och stöd till er läsare som skickar in texter.

Denna sommar har jag en optimistisk plan att delta i några bilutställningar. Vårt 60-års-jubileum blir förstås höjdpunkten. Extra kul ska det bli att se Magnus Ahlströms Giulia TZ. Jag hoppas även på några fina Alfa 33 (typ 905/907). Det är just denna bredd som är tjusningen med Alfa Romeo.

Jag kommer köra tyskt men söka mig till Alfa Romeo, och jag kommer ta med min navkapsel och växelspaxknopp.

**EDER**  
**FREDRIK ROMARE**



#3 2016

Omslagsbild: Alfa Romeo.



Oj, redan 5 juli, hej vad tiden går. Någon riktig kanonsommar har ännu inte infunnit sig i Umeå/Örnsköldsvik. Midsommarafton dimma hela dagen ute i Höga Kusten. Inget riktigt bad ännu där "man simmar omkring", bara dopp. Men det är skönt att vara ledig och läsa lite böcker. Har just läst "De underkända" av Hjort/Rosenfeldt. Spännande. Jag beundrar författare som kan koka ihop spännande stories på detta sätt.

Håller just på att försöka bli sams med min GTV. "Du åker ju bara den där himla Skodan, och här står jag inlåst i garaget. Jag hart inte ens fått vara i stugan ännu i år". Det är sånt jag får höra. Jag kontrar med "men ta det lugnt, du har ju fått ny olja, oljefilter och ny oljeplugg i dag, var tacksam för det". Jag fortsätter "sen ska du ju få åka på vårt 60-årsjubileum till ett fint slott i augusti". "Jaha, fortfarande med glappet i främre länkarmen som Bilprovningen sa att du skulle fixa". "Ja faktiskt, det var ju inte så mycket glappt, lovar att fixa det innan du ska på besiktning igen". Jag försöker trösta mer,

"men det vara kul att få köra dig i dag, du kan ju fortfarande gå ganska fort, och väghållningen har du ju kvar". "Tack så mycket, men det säger du väl till Skodan också". Ja så kan vi hålla på och diskutera vardagen, jag och min GTV. Nu ska vi bara åka upp till Levi i Finland med några kompisar, sen ska GTV:n få följa med till stugan och sedan till jubileet. Hoppas han blir lite gladare då.

Nu hoppas jag att ni anmäler er och dyker upp på Gärdet den 13 augusti för



att sedan fortsätta till Wenngarn och middagen på kvällen. Jag ser verkligen fram emot det här arrangemanget och att få träffa så många Alfistis, kanske se den nya Giulian och den gamla Giulian, Magnus Ahlqvist TZ från 1964. Kommer att bli en vacker syn med alla vackra Alfor samlade, i en vacker miljö också.

Sköt om er i sommar och försök att ha en bra dialog med era Alfor.

**GUNNAR SUNDGREN**

**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 —



**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**

**KLÖVERBLADET**  
OFFICIELLT ORGAN FÖR CLUB ALFA ROMEO SVEZIA

**SÖKER**  
**YTTERLIGARE NYHETSREDAKTÖR**

Klöverbladet speglar vår klubb och världen runt Alfa Romeo. Många av våra uppskattade bidrag skickas in av medlemmar, och vi söker nu en till nyhetsredaktör som tillsammans med Fredrik Romare kan ta emot och sammanställa detta material och kanske till och med skriva egna reportage.

Klöverbladet söker även andra medarbetare. Det kan vara du som har skrivklåda och vill dela med dig av dina erfarenheter. Kanske du

saknat något i Klöverbladet som just du är expert på? Det kan handla om teknik, förgasare, vin, fotografering eller annat som kan platsa i vår eminenta klubbtidning. Tanken är att du ska ansvara för några sidors textinnehåll i varje nummer som rör just ditt område.

Hör av dig om du är intresserad, det vore kul med ytterligare skribenter som kan hålla våra läsare vid gott mod. Eller för att vara rättfram; det är ni eldsjälarna som skapar vårt Klöverblad.

**VÄLKOMMEN!**

Ola Söderpalm  
ordforande@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

BLI MEDLEM I

**Club Alfa Romeo**  
*Svezia*

DU OCKSÅ!

**www.alfaromeo.org**

**Vi har oljan för dig**



**Drive Fast – Take AGIP**

**ROLLES RACING**

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



# KLUBBAKTIVITETER 2016

Träffarna är klubbens livspuls där medlemmarna ses och pratar om sina älskade Alfor. Klubben har små som stora träffar - alla lika viktiga för klubbens sammanhållning och vitalitet. Under ett år med Club Alfa Romeo ordnas träffar i landets alla hörn, allt från några medlemmar som

samlas för att äta en pizza eller en glass någonstans i all enkelhet till stora evenemang som drar hundratals olika Alfor till ett och samma ställe. Vissa träffar är återkommande, pizza varje tisdag eller 1:a maj på Wenngarns slott och Krapperups slott varje år medan andra är engångsträffar.



FOTO: STAFFAN ERLANDSSON



FOTO: PIERRE VEIRET



FOTO: STAFFAN ERLANDSSON

**Näst nummer av Klöverbladet beräknas utkomma under vecka 37 med bland annat ett stort reportage från klubbens 60-årsjubileum**

## JULI

- 19 Röda Cafét, Vårby
- 23 Halmstad Sport Car Event

## AUGUSTI

- 7 Torsångs Museum
- 13 Club Alfa Romeo 60 år, Gärdet Stockholm Wenngarns slott Sigtuna
- 21 Kinnekulle Ring, Race 7 & 8, racetaxi
- 27-28 Spettacolo Sportivo, Zandvoort

## SEPTEMBER

- 3 Giro di Iago Bolmen 2016 Ljungby
- 4 Torsångs Museum
- 17 Mantorp Park, Race 9 & 10

## NOVEMBER

- 26 Årsmöte Malmö

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

FOTO: STAFFAN WINHTER



# FYLLER 60 ÅR

**VÄLKOMMEN  
ATT FIRA DETTA JUBILEUM  
LÖRDAG 13 AUGUSTI 2016**

**Club Alfa Romeo Svezia bildades 1956, det är alltså dags att fira en 60-årig historia i Sverige. Vi startar firandet på Gärdet i Stockholm och avslutar med middag på Wenngarns slott norr om Sigtuna.**

## PROGRAM

### Lördag den 13 augusti

Samling på Gärdet kl 10.00.

**Pierluigi Ferraro**, andreman från Italienska ambassaden, inviger evenemanget kl 11.00.

Utställning av bilar, försäljning av Alfa Romeo-ryklar och andra Italienska/bilanknutna produkter. FCA jobbar på att visa nya Giulian.

Servering av mat. Hoppborg för de minsta.

För de som inte enbart vill titta på bilar så ligger Sjöhistoriska museet, Tekniska museet, Polismuseet och Kaknästornet alldeles i närheten.

Avslutning på Gärdet cirka kl 15.00.

Avfärd mot Wenngarns slott. Varje deltagare får en vägbeskrivning. Gärna samlad körning mot Wenngarn.

Ankomst Wenngarn.

Uppställning av bilarna framför slottet.

Kl 17.30 startar minglet inför middagen kl 19.00.

Underhållning och inramning med några fina Alfor.

### Söndag den 14 augusti

Tillfälle att ta del av olika aktiviteter på Wenngarn.

Slottet med sin vackra slottspark öppnar kl 10.00.

För de som är kvar kl. 14.00 så finns en guidad tur på slottet. I parken finns också olika djur att titta på. Söndagen avslutas med en roadtrip på slingriga vägar.



*Exklusivt*

**FCA**

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

**JOBBAR PÅ ATT KUNNA  
VISA NYA GIULIA**



## ANMÄLAN, PRISER FÖR MAT OCH LOGI

Priset för buffémiddag inkl välkomstdrink och två glas vin/öl är 295 kr för klubbmedlemmar, 500 kr för icke medlemmar, barn 0-2 år gratis, barn 3-12 år 150 kr och barn 13 år och äldre betalar fullt pris.

## SÅ HÄR ANMÄLER DU DIG OCH BETALAR

Gäller både anmälan till Gärdet och middagen på Wenngarn. **Via hemsidan, [www.alfaromeo.org](http://www.alfaromeo.org)** följ länken på startsidan. Där gör du både anmälan för alla i sällskapet och betalar för maten.

**Om du inte har tillgång till Internet betalar du via plusgiro, konto 60 45 40-5**

OBS! Glöm inte att skriva namn och medlemsnummer och hur många du betalar för.

**Boende på Wenngarn bokas direkt via [bokning@wennarn.se](mailto:bokning@wennarn.se) eller telefon 08-599 293 30**

Har du ytterligare frågor om arrangemanget kontakta ordförande Ola Söderpalm, 070-634 16 63 eller sekreterare Gunnar Sundgren, 070-579 49 44

# SPEZIELL ALFA ROMEO TILL JUBILEET



TEXT: FREDRIK ROMARE. FOTO: DIVERSE

**E**n riktig publikmagnet kommer till 60-års-jubileet, en Alfa Romeo Giulia TZ.

TZ byggdes som sportvagn men främst för tävling. Karossen är i aluminium och ritades av Ercole Spada och byggdes av Zagato. Motorn är samma torrsump 1570 cc som sitter i Giulia GTA. Annars är det mesta unikt för TZ.

Denna bil är den tredje byggda med chassinumret 750003. Den har en gedigen racehistorik med flera klasssegrar på Sebring, Targa Florio och Nürburgring. Till 1964 24h Le Mans modifierades den av fabrikssteamet Scuderia Ambrosio med flera speciallösningar som centrumbultar och fästen till snabbdomkraft. Tyvärr kraschade den efter 47 varv, men de två andra TZ vann en enkel dubbelseger i 1600 klassen.

Efter kraschen 1964 reparerades den och fortsatte som tävlingsbil. 40 år senare hamnade den hemma hos Magnus Ahlqvist. Den var då i mycket dåligt skick. Men TZ var nu i trygga händer. Magnus och Motorima är en av Sveriges skickligare renoverare. Nu är TZ tillbaka igen och vi får möjligheten att se skönheten på jubileet på Gärdet.

I fall ni undrar, TZ står för Tubolare Zagato.



Formgivaren Ercole Spada och karosbyggaren Zagato hade inte tillgång till vindtunnel, men har ändå skapat en av tidens aerodynamiskt mest effektiva former.



Le Mans 24-timmars 1964 och Masoreo kraschade vid Indianapoliskurvan.

## PROGRAM CLUB ALFA ROMEO JUBILEUMSRESA NU KLART!

Nu äntligen kan det slutgiltiga programmet för jubileumsresan fastställas. Det har varit lite knöligt med beskederna från Italien både vad det gäller besöket på Balocco och på Maseratifabriken för att se tillverkningen av 4C. Balocco är stängt för allmänheten vid den aktuella tiden (kanske pågår då tester av nya spännande Alfor?) och dessvärre står tillverkningen vid Maserati still just den dagen vi planerade att besöka fabriken. Vi är ändå välkomna, men har väl kommit fram till att det inte är så upphetsande att se en fabrik som står still. Detta är ju tråkiga nyheter men de uppvägs med råge av ett nytt inslag i programmet som nu är fastställt och ser ut så här:

### Torsdag den 6 oktober

Vi ankommer till Milano Malpensa under förmiddagen från Stockholm, Göteborg och Köpenhamn.

Busstransfer därifrån till Starhotel Tourist Milan.

För de som vill ha en guidad stadsrundtur med engelsktalande guide, fortsätter bussen direkt in till centrum. Detta kostar 400 kr per person och förutsätter minst 15 personer

Dagen är annars ledig för egna aktiviteter och det är enkelt att ta Metro in till centrum för att på egen hand utforska denna fantastiska stad.

Gemensam middag på kvällen serveras på hotellet.

### Fredag den 7 oktober

Utflykt till Alfa Blue Team i Settala. Detta är en privat Alfa klubb som grundades av Signor Salvetti Enniosei för mer än 40 år sedan. Klubben har endast 25 medlemmar som tillsammans äger mer än 300 Alfa Romeo från 1947 och framåt. Detta gör det till världens största privata Alfa Romeo samling, som inte är öppen för allmänheten. Man går inte ens ut med den exakta adressen, men vi är välkomna dit! Besöket kostar 400 kr per person och förutsätter min. 15 deltagare.

Eftermiddagen och kvällen är lediga för egna aktiviteter.

### Lördag den 8 oktober

Buss till Arese för heldagsbesök på Museo Storico Alfa Romeo, med lunch på museet. Hit kommer också Marco Fazio som är ansvarig för Alfa Romeo Heritage och all kontakt med Alfaklubbar över hela världen.

Om intresse finns arrangeras också en gemensam avskedsmiddag i kvarteren Naviglio. Detta kostar 800 kr per person och inkluderar mat, dryck och egen busstransfer.

### Söndagen den 9 oktober

Transfer till flygplatsen efter frukost.



# EN LITEN RAPPORT FRÅN ALBINSSON OCH SJÖBERGS MUSEIBESÖK

TEXT OCH FOTO: PETER A KAVCIC

Lördagen den 23 april gick "Sektion Smålandsmaffian", förstärkt med en tapper skara från Kalmar och Blekinge, på vikingatåg mot sydöst till Karlskrona. Vårt mål var Albinsson och Sjöberg-förlagets privata museum. Antalet som dök upp var färre än beräknat och anledningarna var flera. Vädret var alldeles för fint. Därför skulle några dona i trädgården, ett par skulle pyssla med sina husbilar eller sommarstugor. Och några hade magsjuka. Men vi som var där fick en alldeles fantastisk museiupplevelse.

Vår guide var Kenneth Svensson. Kenneth ansvarar för museet och har arbetat på förlaget nästan sedan starten. Kenneth berättade att Albinsson och Sjöberg startades 1973 av fotografen Anders Albinsson och journalisten Stig Sjöberg. Men framgångssagan började 1975 då de köpte den konkursfärdiga tidningen BilSport.

Under 80-talet var förlaget som störst med utgivning av flera olika tidningar i Norden, Australien, USA, England och ett par andra länder i Europa. Bara i England gav man som mest ut 14 olika tidningar. Idag är papperstidningar på väg att försvinna och man har sålt eller lagt ner huvuddelen av sina internationella tidningar. Kvar är utgivningen av 15 olika tidningar som ges ut i Sverige, Norge, Danmark, Finland och Polen.

Albinsson och Sjöbergs museum är inte bara ett bilmuseum, de har även motorcyklar, mopeder, gamla bensinpumpar, leksaker och en stor båt som står inomhus på andra våningen. Flera av bilarna var gamla amatörbyggda bilar, men det fanns även fabriksbyggda "helt vanliga" bilar.

Kenneth berättade historier om varje objekt och alla hade sin egen unika historia. Bilarna och motorcyklarna var fantastiskt fina, men det var Kenneths historier som var mest intressanta. Var de hade sålts från början, vilka som hade ägt dem, hur de hade renoverats och hur de hade hamnat på Albinsson och Sjöbergs museum.

Bland objekten på museet fanns en exakt kopia av Björn Waldegårds Escort rallybil som Ford M-sport i England



Några av besökarna sparar in "häcken" på Corvetten.



Gänget äter Pizza Milanos "ostdegs"-pizza.

byggt. Här fanns Olof Palmes sista bil, en beige Saab 900, men också den förra kungens limousin. Det fanns även enkla vanliga bilar, som en Opel Kadett, med en fascinerande historia om hur den inte körts och sedan hamnat på museet. För den mopedintresserade fanns massa olika modeller som Zündapp, Puch och Silverpilar.

Efter två timmar, som nästan blev tre, tackade vi Kenneth för besöket och den intressanta guidningen.

Därefter promenerade vi ut i ett soligt och vårigt Karlskrona. Vi valde att äta på Pizzeria Milano där de serverar en

delikatess i form av en pizza med ost inblandad i degen.

Mätta och goa "rullade" vi tillbaka till parkeringen där vi beundrade varandras bilar. Mest beundrade vi Nicklas nyleverade vita Alfa Romeo 4C. Den fick till och med äldre damer som var ute och rastade hunden att komma och fråga och beundra bilen.

Efter en mycket trevlig eftermiddag gick färden hem till Småland igen.

**CIAO!**  
**PETER A KAVCIC/DEL I**  
**SEKTION SMÅLANDSMAFFIAN**



Tony Richardssons vinnarspeedwaymaskin.



Fiat Toplino.



4C, GTV och 166 jämte varandra, en fröjd för ögat.



Corvette (modell nr1).



Nicklas färska Alfa Romeo 4C.

**TOPPTESTAT**  
TESTADE DUBBDÄCK I  
DÄCKTEST VI BILÄGARE OCH  
TEKNIKENS VÄRLD 2015  
**Vi Bilägare**  
Teknikens  
Värld

**Välj säkerhet i vinter, välj Pirelli.**

BÄTTRE GREPP PÅ SNÖ. OPTIMERAD PRESTANDA PÅ IS.  
BÄTTRE STABILITET PÅ NORDISKA VINTERVÄGAR.

DUBB MED STÖRRE KROPP OCH BOTTEN:  
BÄTTRE GREPP VID BROMSNING OCH ACCELERATION

**PIRELLI**  
POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

Ice Zero - dubbdäcket för extrema vinterförhållanden.  
Perfekt val för alla typer av bilar, från mindre bilar till SUV och högprestanda bilar.



# STORT STÅHEJ KRING DEN NYA GIULIETTAN

TEXT: CHRISTIAN JARRE  
ÖVERSÄTTNING: OLA SÖDERPALM

**T**jugohundrasexton års varianter av Giulietta presenterades nyligen på partyn i fem platser: Turin, Arese, Paris, Madrid och Frankfurt. På scenen i Turin stod Marky Ramone.

Om Alfanytts (Norska klubbtidningen) redaktör Harald Morten Utne skulle skrivit denna artikel, skulle han sannolikt kallat den: "Lilla Julie får ansiktet plastikerat." Utne är känd för att personifiera sina bilar, och här handlar det ännu en gång om att Giulietta genomgått en s.k. "facelift" och blivit pånyttfödd.

Alfa Romeo Giulietta (typ 940) lanserades under 2010 och kom i ny förbättrad version fyra år senare (modell 2014). Nu sker samma sak igen, efter bara två år och om Giulietta skall genomgå fler framtida operationer frestas vi kalla henne bilvärldens svar på Dolly Parton.

Exteriört har förändringarna varit nästan omöjliga att upptäcka. Scudetton förändrades varsamt för två år sedan, men även i år har läkaren utfört några mindre kosmetiska ingrepp. Dessa är så små att nästan ingen, förutom vi Alfister, i praktiken lägger märke till dem.

#### VELOCE SER TUFF UT.

Det är "under skinnet" som ändringarna märks. Under 2014 fick modellen förbättrat sittkomfort, bättre ljudisolering, ny ratt och instrumentering med inbyggd touch skärm på alternativt 5 eller 6,5 tum. Bilen fick också nya fälgar och lackfärger. JTDM motorn med 140 hk byttes samtidigt mot en med 150 hk samtidigt som den största dieselmotorn med 170 hk fick TCT växellådan och ytterligare fem hästkrafter.

QV-versionen fick samma aluminiummotor och TCT växellåda som sportvagnen 4C och blev därmed hela 0,8 sekunder snabbare från 0 – 100 km/tim.

Årets facelift är inte så olik den föregående.

Återigen levereras Giulietta i nya färger och med ett antal nya fälgar att välja mellan. Ny säten är på plats och infotainment-systemet är åter uppgraderat och förfinat. Även i fronten har man gjort uppdateringar, men denna gång något mer omfattande än under 2014. Speciellt Veloce varianten ser ger ett "ilsket" intryck. Skulle vi välja, fick det bli den.

#### 150 HK BENSIN.

Självklart finns det nya Alfa-emblemet på plats, såväl fram som bak. Giulietta namnet på bakluckan är förändrat och flyttat, så att typsnitt och placering harmonierar med det på storasyster Giulia.

Bilen får en ny 1,6 liters turbodiesel med 120 hk som utom-



**"Om Giuliettan skulle genomgå ännu fler operationer i framtiden, frestas vi att utnämna henne till bilvärldens svar på Dolly Parton."**



TORINO



MADRID



PARIS

lands kan levereras tillsammans med dubbelkopplingslådan TCT. Liten dieselmotor med automatlåda är vi sannerligen inte bortskämda med från Alfa.

Bilen kommer också med en ny 150 hästkrafters bensinmotor med manuell växellåda, vilket sannolikt blir den mest sålda varianten här.

**STORSLAGET UPPHÖJT TILL FEM.**

Man pratar om "med buller och bång", och lanseringen av den nya Giuliettan passar bra under den rubriken. Italienarna genomförde inte bara en, utan fem pararella lanserings partyn. Fler än 10 000 människor deltog på dessa, och på alla dessa arrangemang kryllade det av artister och Dj:s

Största festen avhölls i Museo Storico i Arese, där brittiska Skin underhöll, mest kända från Skunk Anansie. I Madrid intogs scenen av DJ Nano i samarbete med Spaniens mest populära radiostation, Los 40 Principales. På festen i Turin stod Piero Pelù, DJ Ringo och Marky Ramone på scenen. Sistnämnda är trummis i det legendariska punkrockbandet The Ramones.

"She's the one" sjunger Ramones. Är hon det också för dig?



ARESE



FRANKFURT

# GIULIA

## FÖR ALLA

TEXT: HARALD MORTEN UTNESS OCH CHRISTIAN JARRE  
ÖVERSÄTTNING: OLA SÖDERPALM (SVERIGEANPASSAD I VISSA DELAR)  
FOTO: ALFA ROMEO



**Giulia Quadrifoglio är väl helt ok, men vad vet vi i dag om Giulia i sin "vanliga" version och den marknad den skall konkurrera i?**



**D**et är svårt att gissa hur många spaltmeter som skrivits om Alfa Romeo Giulia. Det är en bilmodell det har skrivits om i minst fem år, ända sen produktionen av föregångaren 159 upphörde en sen höstdag 2010.

Men inte så mycket av skrivierna har varit faktabaserade, det mesta har varit spekulationer. Om du söker efter Giulia på nätet, får du upp en mängd bilder på en bil som aldrig har existerat.

Det är först under våren vi fått mer konkret information kring de mer ordinära varianterna av Giulia. Då menar vi de bilar som vi vanliga dödliga löntagare har råd med, eventuellt med hjälp av ett litet litet banklån om så behövs.

Quadrifoglio-versionen kommer att kosta en mindre förmögenhet från 690 000 kronor och uppåt – så den är knappast aktuell för andra än ett fåtal.

#### ALFA SOM PRESSENS KELGRIS

Möjligen är Giulia den mest omskrivna lanseringen i mellanklassen under senare år, och den fogar sig i så fall fint in i raden av Alfas modell-lanseringar, vilka pressen älskar att skriva om.

Om vi spolar tillbaka till andra halvan av 90-talet, minns vi att Alfa Romeo 156 fick en massiv pressbevakning. Den var

en modell som blev en gedigen succé för Italienarna. 156:an korades av en i det närmaste enig europeisk motorpress till årets bil. Av 56 motorjournalister var det hela 40 som röstade fram Alfian. Bland konkurrenterna fanns bl.a. VW Golf och Audi A6, men Alfian knockade sina rivaler och hävade in inte mindre än 454 poäng. Kanske var också 156:an i stor grad en bidragande orsak till att Walter de Silva kort därpå lockades över som designchef för Seat och därefter Audi och Volkswagen.

Ett gemensamt drag är under alla omständigheter följande: Då 156-modellen lanserades 1997, hade Alfa Romeo varit nere i en djup vågdal. (Fiats agerande som ny ägare av Alfa Romeo lämnade en del övrigt att önska) Då kom räddningen i form av 156. Låter det inte lite som just i år?

#### DE TRE TYSKARNA

För det mesta upplever de flesta av oss att helt andra bilmärken får mer pressbevakning än Alfa. I pressen fokuseras det i högre grad på BMW, Mercedes och Audi, vilket har flera förklaringar, bland annat beroende på att dessa tre märken har en stor och trogen kundkrets bland bilköparna.

Men det beror också på att dessa producenter ofta kommer med uppdaterade och helt nya modeller. Alla vet att pressen sukter efter nyheter. En helt ny Audi A4 släpps kan-

ske vart sjätte eller sjunde år. För Alfa sker detta mer sällan än så. Alfa 159 lanserades 2005, medan efterträdaren kanske inte finns på våra vägar förrän 2017.

De stora producenterna tillverkar dessutom en mängd varianter på samma modell, såväl när det gäller motorer som drivlinor och inte minst karossvarianter. Än så länge känner vi inte till någon annan variant än Berlina-utförande vad gäller Giulia. Av den anledningen lär vi inte få se någon "Här kommer Giulia Sportswagon"-artikel i Expressen eller Aftonbladet under nästa år.

Har Italienarna en femdörrarsvariant i rockärmen är dom i så fall duktiga att hemlighålla det.

#### SKYHÖGA FÖRVÄNTNINGAR

Alla de tre Tyska märkena levererar modeller i premiumsegmentet, och även om det inte är revolutionerande förändringar vid varje tillfälle är det en del i en naturlig evolution, där familjetillhörigheten bevaras. De nya modellserierna är i de flesta fall lätta att känna igen från de tidigare varianterna, och ingen blir särskilt besviken över att bilarnas design inte är mer vågad. Modellbeteckningarna behålls också från gång till gång, vilket inger trygghet hos bilköparna och ökar chansen till återköp.

Nya Giulia innebär emellertid en drastisk förändring i förhållande till 159. Då de första pressbilderna av Giulia Quadrifoglio dök upp kunde vi registrera mycket olika synpunkter vad gäller designen. Även designern Christian Brandt, som vi skrev om i Alfanytt nr 3 (Norska klubbtidningen övers. anm.) i föl och som själv deltagit i det tidiga skiss-stadiet av Giulia var inte överbegeistrad.

Å andra sidan: När en efterlängtd uppföljare äntligen presenteras faller det sig naturligt att förväntningarnas träd vuxit sig till himlen. De har blivit i det närmast omöjliga att infria. Speciellt om någon av de datamanipulerade bildspekulationerna under tiden såg aningen mer spännande ut.

#### OANSTÄNDIGT PÅ FYRA HJUL

Giulia Quadrifoglio verkar rå, och kritiska röster höjdes att några av bilens detaljer fick den att framstå som vulgär. Andra älskade den tuffa fronten och hoppades i det längsta att även de något mer sansade varianterna skulle vara identiska.

Vulgariteten förstärktes säkert också av raden videor som så småningom hittade vägen till YouTube, där ljudkulisserna från fyra feta avgasrör förmedlade ljudet från en 510 hästkrafters stark V6 biturbomotor.

Nu är det dock så att en Giulia Quadrifoglio inte skulle uppfylla sin roll om den inte är just rå och på gränsen till



vulgär. För 510 hk är och förblir vulgärt i en familjesedan i D-segmentet, och naturligtvis helt oanständigt när den slår rena sportvagnar på bana. Under 106 års bilhistoria är Giulia Quadrifoglio den kraftigaste produktionsmodellen från Alfa Romeo någonsin.

#### STARTKNAPPEN

Nu lanseras även normalversionerna av Giulia, där ingredienserna tonats ned en del. Man kan lugnt påstå att intrycket av en väldigt harmonisk Berlina nu fastnat hos de flesta, även om det finns vissa funderingar kring en del detaljer.

Som till exempel placeringen av startknappen i ratten. Men varför inte på ratten kan man fråga sig? Det är faktiskt inte en naturlag att startknappen skall vara gömd bakom ratten eller på mittkonsollen. Det ena är lika förnuftigt som det andra.

Om denna placering av startknappen på ratten kommer att bli en ny standard även för andra producenter får framtiden utvisa. Med referenser till Ferrari och Formel 1, vet vi att viktiga funktioner flyttats till ratten. Eftersom motorn i Quadrifoglio har sina rötter i en Ferrarimotor, är kanske tanken att även låta startknappen ha en referens till sportbilen i samma släkträd.

Nya Giulia representerar en karakteristisk Italiensk design, och ur vissa vinklar har den enligt en del, drag av Maserati. Andra menar att strålkastarna har drag av BMW:s 5-serie. Det är i sig inga dåliga jämförelser, men allt ligger som bekant i betraktarens ögon.

En sak är emellertid helt säker, den har linjer som tydligt utmärks av bakhjulsdrift, och bilen går därmed rätt i strupen på Mercedes C-klasse och BMW:s 3-serie. Med scudetton tydlig i fronten och linjer som tycks vara i rörelse även när bilen står stilla, är detta en modell som fullföljer den Italienska bildesignen även med referenser till andra modeller i FCA-familjen.

Giulia skall inte bara tillfredsställa en mycket kräsen kund-

grupp av Alfister, den skall dessutom stjäla marknadsandelar från de andra premium-märkena i samma klass. Det vill säga Mercedes C-klass, BMW 3-serie och Audi A4, men även från Volvo S60 och Jaguar XE.

Sistnämnda betecknas som en outsider, men Giulia kommer garanterat att hamna i samma kategori, och det är ju inte onaturligt om två outsiders kivas om samma kunder.

För att erövra dessa marknadsandelar ställs stora krav på faktisk och upplevd kvalitet. Här finns inget utrymme för misslag, i vart fall inte i startskedet och kanske allra minst vad gäller Alfa Romeo. Just för att Alfa behöver en större kundgrupp än den existerande för att överleva som tillverkare och att kunna utveckla nya modeller. Här kommer såväl marknadsföringen och återförsäljarledet att spela viktiga roller.

#### MARKNADSFÖRINGEN

Dessa två faktorer är så viktiga i våra ögon, att de i realiteten kan överbrygga en bilmodells kvalitetsbrister. Mercedes hade som alla vet stora rostproblem i början av 2000-talet, trots detta har de klarat sig. Liksom att Audi A6 drogs med tekniska problem under perioden 1997–2004 och samma sak kan sägas om första generationen av Volvo XC90.

Trots detta strömmar kunderna till återförsäljarna när efterföljande modeller presenteras. Kunderna är ofta desamma som inte ens lyssnar till sina egna dyrköpta erfarenheter.

Hur kommer detta sig? Vi tror att riktig marknadsföring spelar en avgörande roll och då kommer lättköpt marknadsföring med hjälp av kändisar vara fel medicin. Marknadsföringen måste i stället bygga på bilmärkets kärnvärden och den kan inte framstå som mindre intelligent eller sofistikerad än det som målgruppen identifierar sig med.

En bra webbsida med god funktionalitet är också nödvändigt i dag. Det kommer att bli oerhört spännande att se hur

mycket resurser FCA kommer att satsa för att marknadsföra Giulia. Premiären är satt till första helgen i september.

#### 14:E MARS GICK STARTSKOTTET

Giulia är en volymmodell för Alfa Romeo som betyder mycket för Fiat Chrysler Automobiles (FCA) och för den delen även för Italien. Går det bra för Italiensk bilindustri, går det bra för Italien. Därför är det viktigt att modellen nu kommer ut på marknaden, för produktutvecklingen inom bilindustrin är nu så snabb att nyhetens behag inte varar lika länge som för några år sedan.

Det var därför en lättnad att produktionen av Giulia kom igång den 14:e mars. Observanta följare på sociala medier har också fått klart för sig att Giulia under samma månad kunde beställas i USA.

För en bilköpare med kunskap om Alfa Romeos historia, själ och med ett bilintresse lite över det genomsnittliga, kommer Giulia utan tvivel att framstå som det naturliga valet. Utmaningen ligger i att attrahera fler kunder utanför Alfistigruppen och det är ingen liten utmaning.

Dessutom skall Giulia bära den stolta namntraditionen vidare. Giulia representerar 55 års historia av lättviktiga sedaner med sportiga egenskaper. Summa summarum är detta inte en lätt börda att bära för en enskild modell.

#### 50/50 - VIKTFÖRDELNING

Giulian har helt klara försprång i förhållande till sina konkurrenter. Det ena är naturligtvis självskrivet; det är en Alfa Romeo som redan från början har en fast kundkrets, och detta är en modell som nog kommer att få många trogna Alfister att öppna plånboken för en större transaktion hos sin lokala Alfa Romeo återförsäljare.

För att den bilintresserade allmänheten utanför denna krets skall göra samma sak kan säkert tekniska försprång såsom motorer byggda helt i aluminium vara ett dragplåster. Optimal 50/50 viktfordelning ett annat en förare kommer att värdesätta.

Av andra fördelar kan nämnas ett nytt sofistikerat hjulupphängnings-system vilket är ett eget Alfa Romeo-patent, plus att Giulia erbjuder unika kombinationer av karbonfiber, aluminium, aluminiumkomposit och plast för att optimera förhållandet vikt/effekt.

Interiören har också fått mycket beröm, speciellt den fullt ut integrerade skärmen mitt på instrumentbrädan, en lösning som framstår som långt mer harmonisk än motsvarande hos Mercedes och BMW, där förstaintrycket är att designern antagligen var ute på lunch då det skedde något av ett rent olycksfall i arbetet vid den slutgiltiga utformningen. Upplevd materialkvalitet sägs också vara bra, bättre än den i Jaguar, men möjligen med ytterligare ett litet hack upp till de bästa.

#### BENSIN OCH DIESEL

Giulia kommer inte med någon hybridlösning eller i ren el-version. Vi med bensin i blodomloppet kan därför konstate-

### Standardutrustning Giulia

- Forward Collision Warning (FCW) och AEB - automatisk nödbroms
- Lane departure Warning (LDW)
- IBS-bromssystem
- Kardanaxel i kolfiber
- Elmanövrerade säten fram med svart tygklädsel
- 16" aluminiumfälgar
- Två-zons klimatanläggning
- Regn- och skymningssensorer
- Farthållare
- Dimljus fram
- Eluppvärmd ratt
- 3.5" TFT färgskärm
- Alfa DNA - system
- Alfa Connect infotainment med 6,5" skärm, Bluetooth och 8 högtalare
- Start & Stop
- Delbart baksäte 40/20/40

### Giulia - Super

- Läder-/tygklädsel
- Instegslist i aluminium
- Möjlighet att välja tvåfärgad instrumentpanel och dörrpaneler
- 17" aluminiumfälgar
- Dubbla kromade ändrör

### Giulia - Q

- Active Aero aktiv front spoiler
- Alfa DNA med Race funktion
- Alfa Active suspension
- Alfa Chassis Domain Control
- Alfa Active Torque Vectoring
- 19" aluminiumfälgar
- Två-zons klimatanläggning
- Svarta bromsok i aluminium
- 35W Xenon med AFS
- 2x2 dubbla ändrör
- Parkeringssensorer fram och bak
- Eluppvärmd ratt med röd startknapp
- Keyless go
- El-infällbara sidospeglar med automatisk avbländning
- Backkamera
- Elmanövrerade läder/Alcantara sportsäten
- 7" TFT färgskärm
- Instrumentpanel med kolfiberinlägg
- Tak, motorhuv och bakre spoiler i kolfiber
- Läderklädd instrumentpanel och dörrpaneler





ra att ljudet av hästkrafter kan avnjutas på Alfa-vis.

Diesel finns också som alternativ som ger högt vridmoment, låga CO<sub>2</sub> utsläpp och låg förbrukning vilket i sin tur ger bra driftskostnader, vilket naturligtvis är ett viktigt försäljningsargument.

Från start kommer Giulia att kunna beställas i följande varianter av drivlinor och motorer:

Bensin 2 liters turbo 200 hk 8 växlad automat

Bensin 2 liters turbo 280 hk 8 växlad automat

Bensin 2,9 liters dubbelturbo 510 hk 6 vxl manuell alt. 8 växlad automat

Diesel 2,2 liters turbo 150 hk 6 vxl manuell

Diesel 2,2 liters turbo ECO 180 hk 8 växlad automat

Diesel 2,2 liters turbo 180 hk 6 vxl manuell alt. 8 växlad automat

Diesel 2,2 liters turbo 210 hk 8 växlad automat

I några Europeiska länder kommer bilen troligtvis även att

kunna levereras med en 2,2-liters turbodiesel på 136 hk med 6 växlad manuell låda och bakhjulsdrift. I USA kommer det att finnas en 2 liters turbobensin med 280 hk och 8 stegs automatlåda och bak eller fyrhjuldrift.

De båda dieselmotorerna på 150 eller 180 hk skall kunna köras på 0,42 l/mil vid blandad körning med ett CO<sub>2</sub> utsläpp på 109 g/km. Bensinmotorn på 280 hk har ett vridmoment på 400 Nm, vilket förflyttar bilen från 0 till 100 på 5,6 sekunder.

Det ryktas även om en 2,0 liters turbobensin på 250 hk med automat och fyrhjuldrift, en 2,2 liters turbodiesel på 201 hk med bakhjulsdrift, samt en 3 liters turbodiesel på 340 hk. Sistnämnda ligger troligen längre fram i tiden och är under alla omständigheter obekräftade rykten.

Trevligt är det i alla fall, att redan i höst kunna beställas en Giulia med en turbobensinmotor på 200 hk. Den blir säkerligen förstahandsvalet för väldigt många.



PRODUCTION AND DEVELOPMENT 100% MADE IN ITALY  
ITALIAN TRADITION  
SINCE 1965 WE HAVE BEEN TAKING CARE OF YOUR CAR



*A Caress for your Passion*

[www.mafra.com](http://www.mafra.com)



**CD BILVÅRDS  
PRODUKTER**

FOLLOW US



Webshop: [www.cdbilvardsprodukter.se](http://www.cdbilvardsprodukter.se)



*Alfa Romeo*  
**GIULIA**

# 40 ANNI DI TIPO 904 ALFASUD

Alfasud Giardinetta, stationsvagnsvarianten av Alfasud har fyllt 40 år. Det är inte någon speciellt populär modell, men i Holland finns en entusiast, som försöker hålla styr på de återstående exemplaren. Han heter Ronald Aarts, och i samband med jubileet har han skrivit en omfattande redogörelse om modellen.

TEXT: RONALD ARTS, ÖVERSATT TILL DANSKA AV ALLAN BÖGH CHRISTENSEN OCH TILL SVENSKA AV OLA SÖDERPALM FOTO: DIVERSE.



Dekal med Alfasud Giardinetta.

Ronald Aarts har en hemsida om Giardinetta:

[www.alfasud-giardinetta.net](http://www.alfasud-giardinetta.net)



Serie 2 med plastförsedda stötfångare och Giardinetta-streamer på tvären.

**2015** var ett viktigt år för Alfa Romeo, med flera bemerkelsedagar. Naturligtvis 105-årsdagen sedan märket grundades, 65-års-jubileet för Alfa Romeo 1900, 50 år för Giulia GTA och 30 år för 75 serien. Allt firat av Alfistis under flera olika arrangemang. Måhända kände flera av dessa också till att det i föl var 20 år sedan den inflytelserike ingenjören Rudolf Hruska dog.

Ett jubileum, mer okänt för de flesta Alfistis, var lanseringen av den nu nästan bortglömda Alfasud Giardinetta för 40 år sedan. Denna Alfasudvariant som producerades i få antal var sannolikt den minst populära, introducerades 1975. Denna artikel har tillkommit för att denna historiskt viktiga händelse inte skall bli helt bortglömd.

Efter introduktionen av Alfasud Berlina 1972 och Alfasud Ti under 1973, var turen under 1975 kommen till herrgårdsvagnen med det vackra musikaliska, men mindre PR-mässiga namnet, Giardinetta. Detta var den första stationsvagnen konstruerad av Alfa Romeo själva. Namnet skall förresten inte förväxlas med Giardinera, som användes av Fiat på några av deras stationsvagnar. Tidigare herrgårdsvagnar från Alfa Romeo konverterades och producerades andra karossmakare, såsom 6C 2500 av Farina och Viotti, 1900 av Boneschi-Riva, Ghia (Frua), Monte Rosa och Paris-Niza, 1300 Giulietta av Boneschi och Colli, 1600 Giulia av Colli, Giorgetti, Grazia och Introzzi och slutligen 1750 Berlina från Pavesi. Produktionsvolymerna för alla dessa bilar var små och varierade mellan en till 50 st.

Giardinetta är en riktig familjebil med gott om plats. Tidstypiskt foto - lägg märke till frisyren och de utsvängda byxbenen.

Alfasud Giardinetta producerades på Pompigliano d'Arco fabriken i närheten av Neapel och senare också vid den Sydafrikanska fabriken i Britis. Därmed bröts traditionen med efterföljande uppdateringar och till slut producerades betydligt fler exemplar av originalmodel-

len, nämligen 5 899 bilar. I förhållande till konkurrerande märken var detta naturligtvis ett mycket beskedligt antal, men man bör ta med i betraktningen att det vid tidpunkten inte ansågs särskilt stilfullt för en Alfisti att köra runt i en kombi. Denna typ av fortskaffningsme-

del ansågs mer vara av en "packåsa" eller möjligen resandebil än en som matchade Alfa Romeos sportliga image. Modellnamnet blev möjligen också ansett som mindre attraktivt, dessutom var Alfas PR-verksamhet kring modellen begränsad, vilket sannolikt bidrog till de

låga produktionstalen.

Om Giorgetto Giugiaro verkligen stod bakom designen av denna Alfasudvariant har heller aldrig bekräftats. Ryktet säger att Giugiaro inte gillade designen som sattes i produktion,





Teckning från *l'auto-journal* nr. 1, 1973. 3-dörrars med stigande sidlinje.



Teckning från *Mot* nr. 6 1973. 5-dörrars med stigande sidlinje.



Teckning från *Mot* nr. 6 1973. 3-dörrars med högre placerad bakstötångare.



Foto från *l'auto-journal* nr. 1, 1973. Den första fungerande prototypen.



Foto från pressmappen 1975. På den tiden var det alltid svart/vita bilder.

men några konkreta bevis kring detta finns inte. Möjligen var det så att någon på Alfa Romeos egen designavdelning helt enkelt tagit en tvådörrars Alfasud Ti och konverterat denna till en tredörrars Giardinetta. Förhoppningsvis dyker det någon gång upp fakta i fallet. Under 1971 kunde man se skisser på den första kombi i olika biltidningar, där såväl 3 som 5 dörrars varianter visades och under 1973 kom de första spionbilderna från en test av prototypen. Denna skilde sig åtskilligt från den produktionsfärdiga bilen vad gällde bakersta sidorutans utformning. Den slutgiltiga versionen har en vågrät sidolinje, medan prototypen har en stigande linje upp mot C-stolpen, vilket kan ses i den Franska motortidningen "L'Auto" från 1973.

Bilen som introducerades under 1975, var en kombination av tre olika varianter. Kylarmaskeringen kom från Alfasud L, liksom instrumentbråda och handskfack. Stötfångare, instrument, gummimattor, 4-växlad låda och framsäten utan nackstöd kom från Alfasud N och framstolarnas vippmekanism kom från Alfasud Ti. I Holland och Belgien användes samma modellbeteckning som i Italien. I Tysktalande länder användes namnet "Kombi", i Fransktalande länder blev det "Break", och i Engelsktalande "Estate."

I dag finns det knappast marknad för tredörrars kombibilar, men på 70-talet var detta inga problem. Bland Europeiska konkurrenter fanns Austin Allegro Estate, DAF 66 Combi, Fiat 124 Familiare, Ford Escort Estate och Opel Kadett Caravan som alla (med undantag för Fiat 124) var 3 dörrars versioner.

#### FÖRSTA VERSIONEN, TIPO 904A, 904A1 OCH 904 A1 FURGONE

Då Giardinetta lanserades under 1975 var den utrustad med den välkända 1186 cm<sup>3</sup> fyr cylindriga boxermotorn på 63 hk. (motornummer 30110 AS och AS30102) vilken var välkänd från övriga Alfasudvarianter, tillsammans med fyr-

växlad låda. Modellen fick typbeteckningen 904A (tipo 904A2 var den högerstyrda varianten.) Bilen var 9 cm längre än Alfasud Berlina och Ti. Denna skillnad återfinns i sin helhet i det bakre överhänget och axelavståndet är identiskt med övriga Alfasud-versioner. Under 1976 tillfogades varianterna 904A1 (tipo 904A3 högerstyrda varianten). Enda skillnaden mot 904A var den femväxlade lådan. Såväl 904A som 904A1 producerades hela tiden fram till slutet av produktionen av den första modelltypen under 1978.

Den stora bakdörren med låg lasttröskel till bagageutrymmet och fällbart baksäte gjorde det möjligt att öka utrymmet från 600 liter till imponerande 1300 liter. Skillnaderna mot den ursprungliga Alfasuden är många, också utöver de man kan se. Några av dessa är följande: Den bakre stötfångaren är lägre placerad för att ge bekväm åtkomst till bagageutrymmet genom den stora bakdörren, lastytan är klädd med träimitation och gummilister för att förhindra lasten att glida, baklyktorna har egen design (denna design användes från 1975 även på Alfa Romeos varuvagn F11/F12), taket har två längsgående förstyrningsveck, en extra backklampa är monterad mitt under den bakre stötfångaren, bakfjädrarna är förlängda och styvare för att kunna hantera den större tillåtna totalvikten, ljuddämparen är längre för att kompensera bilens ökade längd på 9 cm och ändröret är försett med en nedåtgående snedskuren avslutning. Domkraften och hjulnyckeln är flyttade från bagage till motorrummet.

Däcken på Giardinetta hade standarddimensionen 165/70SR13 på grund av den högre lastkapaciteten, övriga Alfasud hade som standard 145SR13 och som extrautrustning 165/70SR13. Föreskrivet lufttryck i de bakre däcken var också ändrat till 2,2 kg/cm<sup>2</sup> mot 1,4 kg/cm<sup>2</sup> för Berlina. Denna förändring stod även att läsa på solskyddet vilket

var unikt för Giardinetta. Mellan de bakre hjulhusen har en förstärkningsprofil tillkommit, för att kompensera för den förlorade karossstyvheten. För övrigt blev denna förstärkning standard på Alfasud serie III med fällbart baksäte och den stora bagageluckan som innefattade bakrutan, av samma skäl som för Giardinetta.

En speciell detalj är att den invändiga klädseln i bagageutrymmet på Giardinetta kunde fås i fyra färger, beige (cuir), blå (blu navy), svart (nero) och röd (amaranto) trots att produktionstalen var så låga. Sätena kunde beställas i två utföranden, med Texalfa konstläder på sidorna och sitsytor i ett manchesterliknande tyg, alternativt enbart Texalfa. Färgvalet för säten och övrig inredning var densamma som för klädseln i bagageutrymmet. Läderklädsel fanns också som tillval, dock tveksamt om någon valde detta. Drag kunde också beställas där själva kulan var fastsatt med en bult, vilket gjorde det till en typ av avtagbart drag.

Säkerhetsbälten i baksätet kunde också beställas, vilket knappast var något populärt tillval. Dessa bälten var av en annan typ än de i Berlinan och Ti på grund av olika infästningspunkter. I Berlina och Ti monterades de i c-stolpen, medan de i Giardinetta monterades på hjulhusets baksida. Annan extrautrustning som erbjöds till andra Alfasudvarianter, fanns också till Giardinetta t.ex. nackstöd och lättmetallfälgar. Torkare till bakrutan var märkligt nog extrautrustning, vilket många ägare låtit montera i efterhand för att förbättra bakåtsikten, detta förbättrades många gånger då bilen beställdes. Instruktionsboken baserades på Alfasud i L-utförande medan de Giardinetta-specifika detaljerna sammanfattades i ett litet 12-sidigt häfte.

Marknadsföringen från Alfa Romeo bestod 1975 av ett "press-kitt" där modellen presenterades och ett dub-

belsidigt ark om 904A. Typ 904A1 presenterades i en utveckningsbroschyr på 8 sidor under 1976, men i den beskrivs endast den femväxlade varianten 904A1, även om den fyrväxlade 904A fortfarande gick att beställa, vilket var märkligt. Vid tidpunkten fanns inga broschyrer på vare sig engelska, italienska, holländska, tyska, franska eller norska. En reservdelskatalog fanns endast i pappersutförande vilken innehöll många tillägg över de ändringar som löpande genomfördes i produktionen. Bilen testades av flera italienska och utländska biltidningar, men inget tyder på att Alfa Romeo därutöver själva marknadsförde modellen.

Den stora bakdörren var tung och förde med sig gångjärnsproblem. En förbättring lanserades redan i december 1975 strax efter produktionsstarten, då gångjärnen ersattes av d.o. i aluminium. Eftersom gångjärnen i originalutförande lackerades i bilens färg, kan man finna exemplar med svartlackerade gångjärn. Detta var den primer som Alfa Romeo använde. Lackering av gångjärnen beskrevs i service-handledningen, vilket dock inte alla gånger genomfördes, alternativt byttes gångjärnen fler gånger utan att lackering gjordes.

Karosserifärgerna var i de flesta fall desamma som för Alfasud Berlina och Ti. Undantaget var svart och metallliclacker som inte kunde beställas på Giardinetta. Utöver nyanserna Alfaröd (Rosso Alfa) och vit (Bianco Capo di Monte) hade färgerna ofta namn med referenser till byarna och regionerna i Neapel området, som Blu Posillipo, Blu Procida, Bruno Cilento, Giallo Pompei, Pozzuoli Giallo, Rosso Corallo Torre del Greco, Arancio Capua och Verde Matese. Ett undantag var Grigo Somma, som hänvisar till såväl Somma Lombardo i den norra provinsen Varese som till Massa di Somma (en by i Neapels närhet), men detta kan vara en tillfällighet.

Även om bilen presenterades på Earls Court Motor Show i London 1975 i högerstyrtd utförande med engelskspråkigt pressmaterial som visar bilen med ratten på höger sida, såldes bilen aldrig officiellt i Storbritannien. Marknadsstrategierna är tämligen oklara. Bortsett från Italien inkluderades även Holland, Belgien, Tyskland, Frankrike, Österrike, Schweiz och Danmark. Land som Spanien, Portugal, Finland, Storbritannien, Nya Zeeland och USA tilldelades inga bilar och Sverige fick endast tre stycken, medan Norge endast mottog bilar ur serie 904A1. Till Australien importerades några få bilar sannolikt endast i reklamsyfte.

Då Giardinettans första serie närmade sig slutet under 1977, tillverkades en liten serie Giardinetta utan baksäte och bakre sidorutor och med ett plant lastgolv, alltså som varuvagn. Denna fick typbeteckningen 904A1 Furgone, vilken byggdes av Carozzeria Moderna i Abbiategrosso i Milano området, cirka 20 km från Milano. Dessa beställdes av Alfa Romeo som servicebilar. Carozzeria Moderna var en förhållandevis liten tillverkare uppstartad under trettioalet som en verkstad för underhåll av nyttofordon. Under femtioalet anpassades där lätta lastbilar och andra bruksfordon i stor grad efter kundernas behov. Företagets nuvarande verksamhet består huvudsakligen att konvertera lastbilar till sopbilar. Verksamheten pågår sannolikt fortfarande, men flera försök att komma i kontakt med dem angående historien kring Giardinetta Furgone har dessvärre misslyckats. Företagets e-mail fungerar inte, och brev som jag

med hjälp av Alfisten Hans van Leeuwen skrivit på Italienska, har inte besvarats. Varubilsversionen var uteslutande tänkt för internt bruk hos Alfa Romeo. I tillägg till tidigare nämnda ändringar fanns en mellanvägg mellan passagerar- och lastutrymmet plus att en backspegel på högersidan var standardutrustning som kompensation för den begränsade bakåtsikten. Dessa speglar var större än standardvarianten och var i svart plast istället för krom. I dag (15 november 2015) återstår vad jag vet tre Furgone, en i den berömda "Alfa Blue Collection" i Italien, en i Norge och en i Holland.

#### ANDRA VERSIONEN, TYP 904B OCH 904 B2

Under 1978 uppdaterades Giardinetta liksom Alfasud Berlina. Vi kallar dem Serie 2. Ändringarna på Giardinetta var i de flesta fall samma som de på Alfasud Berlina, såsom kromade stötfångare (egentligen rostfritt stål) med en mittskena i svart plast. Den kromade nummerskyllbelysning på bakre stötfångaren ersattes av en d.o. i svart plast. Rattcentrum fick ny design utan krominslag, instrumentpanelen fick en ny form och ett tredje skjutreglage till ventilationen för att styra luftströmmen upp eller ned, tillkom. Ett stort svart luftintag på huven för att förbättra

kupéventilationen hörde till nyheterna. Ränderna i stolsklädseln ändrades från vågräta till lodräta och avgassystemets ändstycke fick en ny vinkel eftersom det inte längre fanns något uttag för röret i karossen. En förändring som bara fanns på Giardinetta var att Alfasudlogon på bakdörren ersattes av en svart "streamer" över hela bakdörrens bredd samt att dropplisterna fick en kromlist. Typ 2 identifierades med koden 904B (typo 90 450) och den utrustades med 1286 cm<sup>3</sup>-motorn AS30180 med 68 hk. Relativt snart ersattes den av en motor med 1351 cm<sup>3</sup> (AS30160) med typbeteckningen 904B2 (typo 90 452) på 71 hk. Den faceliftade Giardinetta presenterades i en A4 broschyr på åtta sidor. Ett faktum är att denna broschyr visar specifikationen för typ 904B2( 1.35) Om det var en broschyr för typ 904B (1.3) eller om det var ett specifikt reklamaterial för typ 904B är hittills okänt. Efter flera års efterforskning är det ännu okänt om det fanns något "presskit" för denna version av Giardinetta.

En annan underlig sak i förbindelse med produktionen av B-typen är att Alfa Romeo i en rad av broschyrer under 1979 och 1980 visade en typ 904A alternativt 904A1, medan typ 904B/904B2 redan varit i produktion i över ett år. I motsättning till den första versionen av Giardinetta fanns det nu en engelsk broschyr för 904B2. Varför så var fallet, är okänt, då modellen inte var tillgänglig på engelsktalande marknader. Möjligen användes broschyren på marknader som var för små för att få en på det egna språket, t.ex. den danska och norska. Reservdelsböckerna ersattes av mikrofilm. Typ 904B och 904B2 specifikationerna finns därför endast dokumenterade på mikrofilm. Tilläggen i instruktionsboken anpassades till 904B/904B2.

En märklig detalj var att Giardinettans dragkrok beskrevs mer detaljerat för typerna 904B/904B2 fastän den var oförändrad i förhållande till tidigare versioner.

En del bilar av typen 904B2 hade typbeteckningen B2 stämplad i anslutning till chassinumret. Varför B" stämpelades som tillägg till chassinumret är fortfarande oklart. Måhända var det bara Italienskt improvisation då även sätesklädseln i 904B/904B2 då och då hade vågräta linjer från typerna 904A/904A1. Ett annat anmärkningsvärt faktum var att broschyren som visade 904B hade den korrekta geometrin på karosse-



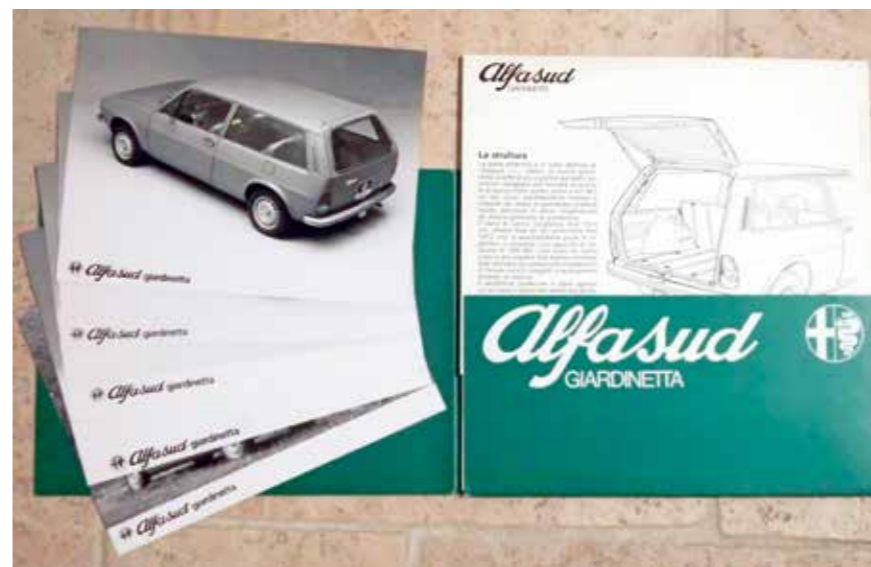
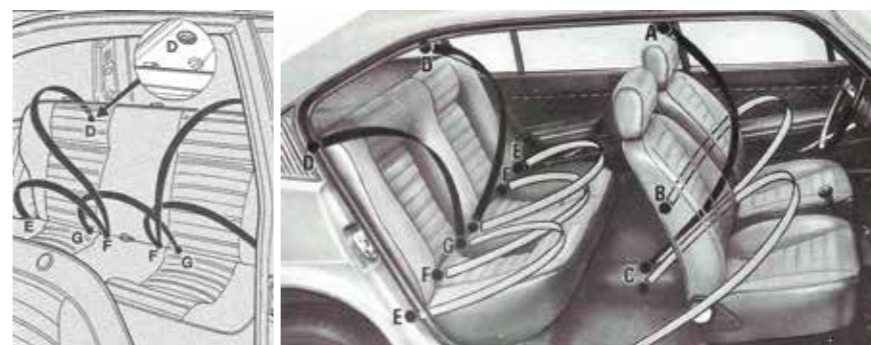
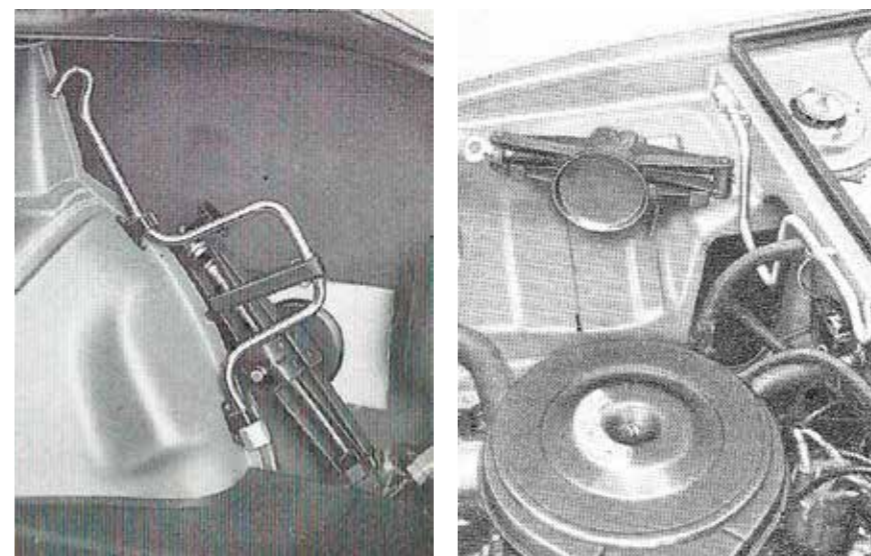
riets bakre nederkant i förhållande till avgasröret, medan det på en annan bild visas en gul Giardinetta med ett urtag för avgasröret. Ännu en italiensk improvisation? Fram till 1980 återfanns Giardinetta i såväl broschyrer som prislistor, fastän bilen inte hade vidareutvecklats som övriga Alfasudmodeller. I den tredje serien av Alfasud som introducerades under 1980, fanns inte Giardinetta-utförandet med, sannolikt på grund av för små försäljningsvolymerna. Efterträdaren till Alfasud Giardinetta blev Alfa 33 Giardinetta som introducerades 1984 och från början endast i 4x4 utförande, vilken senare under 1988 döptes om till Alfa 33 Sports Wagon, vilket sannolikt marknadsföringsmässigt var ett bättre namn.

#### SYDAFRIKA VERSIONEN

Medan produktionen och försäljningen av Giardinetta i Europa upphörde 1980, fortsatte produktionen fram till 1982/1983 vid Alfa Romeos Sydafrikanska fabrik i staden Brits. Anläggningen i Brits användes av Alfa Romeo från 1974 till och med 1985.

Under 1985 drog sig Alfa ur fabriken på grund av de sanktioner som internationellt genomfördes mot apartheidpolitiken i landet. Vid denna fabrik producerades högerstyrda bilar till lokalk marknaden och för export till länder i Asien och Australien. Speciellt var att det vid fabriken även producerades bilar av andra fabrikat som en pickup baserad på Fiat 128 "Fun Bakkie", och även andra generationen av Daihatsu Charade (1983 – 1985). Sistnämnda modell var alltså den första japanska samarbets-affären i Alfa Romeos historia. Affär nummer två blev den Arna, vilken var en Nissan Cherry med motor, drivlina och vissa interiördetaljer från Alfasud. Den sydafrikanska Daihatsu Charade producerades för den italienska marknaden för att kringgå de höga skyddstullarna i Italien vad gällde japanska bilar.

Brits är en stad ca. 90 km norr om landets största stad Johannesburg. Historien kring detta kapitel i Giardinetta historien är omgärdad av många frågetecken. För närvarande försöker två entusiastiska Giardinetta ägare



i Sydafrika få fram mer information. Eftersom handlingarna från denna fabrik tycks vara försvunna, återstår endast möjligheten att intervjua tidigare medarbetare vid fabriken. Denna möjlighet har av förklarliga skäl minskat genom åren, varför det nu är hög tid att utforska och bevara historien för framtidens Alfisti.

De senaste, men obekräftade, upplysningarna ger vid handen att bilar och så kallade "knock down kits" skickades från Pomigliano d'Arco till Brits. Det handlade troligtvis om producerade osålda delar och rester från Alfasud

produktionen. Specifikationerna vad gällde den sydafrikanska modellen är på grund av detta tämligen osäker. I motsättning till de Europeiska versionerna utrustades de sydafrikanska med en 1,5 liters motor med en singelförgasare och femväxlad låda i "Speedwagon" versionen och en fyrväxlad låda i den tvåsitsiga "Panel Van"-versionen. Namnen på de två versionerna som fanns på den Sydafrikanska marknaden var helt annorlunda jämfört med övriga länder. Särskilt namnet "Panel Van" var speciellt, då bakrutorna ersatts av metall-

paneler vilket åskådliggjordes genom namnet. Många, eller kanske alla exemplar hade en ganska framträdande svart dekal på sidorna, som tidigare återfanns i vitt på Furgone versionerna. Bortsett från denna skillnad i dekalernas färg är den vågräta linjen bruten på den sydafrikanska bilarna som därmed har två vågräta sidolinjer, medan det på Furgone-versionen endast är en. Ytterligare en skillnad är att det stora luftutsläppet i B-stolpen som på de Italienska bilarna var lackerade i bilens färg.

Stötfångarna kom underligt nog från den första serien, medan instrumentbrädan kom från den andra. Stålfålgarna kom från Alfasuds tredje serie med svarta navkapslar i plast. Bilarna hade även nackstöd på framsätena och de var även utrustade med backspeglar på båda sidorna. En underlig skillnad var att bilarna hade svarta sidolister i plast, vilket gav dem ett helt annorlunda utseende.

Några av detaljerna på dessa bilar fanns där på grund av lokala föreskrifter, men om detta tycks inte finnas någon dokumentation. Bilarna utrustades med en svart heltäckningsmatta, vilket var en stor skillnad mot de Italienska bilarnas gummimatta. Ombyggnationen från vänster till högerstyrning utfördes lokalt i Sydafrika. Huruvida den ändring till omvänd montering av vindrutetorkarna som krävs på högerstyrda bilar skedde lokalt är inte känt. Det påstås att det totalt monterades och levererades 200 bilar. Panel Van varianten hade inget baksäte, men däremot en mellanvägg bakom framsätena. Denna mellanvägg var helt annorlunda jämfört med motsvarande i de Italienproducerade Furgonbilarna. Panel Van-versionen introducerades sannolikt på grund av lokala skattelättnader på bilar avsedda för yrkesanvändning. Förhoppningsvis kan de två sydafrikanska entusiasterna bidra med fler upplysningar kring detta märkliga kapitel i Giardinettans historia. Chassinumren på de sydafrikanska bilarna var helt olika dem i de Italiensproducerade. De började med siffer och bokstavskombinationen "8G0". Således var där en klar skillnad. På grund av dessa nummer är det helt klart var produktionen skedde. Anläggningen i Pomigliano d'Arco hade chassinummer som startade med bokstavskombinationen "AS." Ytterligare en skillnad med de Italienska bilarna var sättet chassinumren användes på. På dessa bilar var numret instansat i plåten på motorrummets mellanvägg.



Giardinetta Furgone från Norge fotograferad av Don Carlo.

På de Sydafrikanska användes en liten separat metallplatta som stämplades och därefter nitades på bilen. Vårt att lägga märke till har dessa metallplattor också modellnumret "90 452" vilket motsvarar det Italienska numret "904B2." Detta är märkligt eftersom dessa bilar hade en 1490 cm<sup>3</sup>-motor, i stället för 1351 cm<sup>3</sup>-motorn från 904B2. Bilarna lackerades i Britz och skiljer sig mycket från den på de europeiska bilarna. Även metallclacker fanns som tillval.

Vad gäller marknadsföringen av denna bil finns det tyvärr ingen tillgänglig information och hittills har man inte funnit några broschyrer eller annonser. Microfilmerna har inte heller tillfört ytterligare information om Giardinetta-varianterna producerade i Britz, vilket gör dem till en vit fläck i historien. Ett litet antal av dessa Sydafrikanska bilar importerades i början av åttiotalet, på egen hand, av en Engelsk Alfa Romeo-

återförsäljare till Storbritannien för att säljas där. Giardinettan har aldrig sålts i Storbritannien, men eftersom de Sydafrikanska bilarna var högerstyrda, var det naturligt att importera dem. Eftersom Alfasudens efterträdare Alfa 33 var på gång, blev detta ett kortlivat initiativ. Hur många som importerades er okänt, men det blev knappast mer än ett tiotal.

#### MODELLBILAR

Liksom den verkliga Giardinettan, är modellbilar av densamma också sällsynta. Alfasud Berlina, Ti och Sprint finns i ett antal olika skalor, allt från samlarobjekt till leksaker. För Giardinettans del begränsades det till en byggsats i skala 1:43 från den Italienska tillverkaren Novakit, vilken när den lanserades var en billig byggsats. Därefter kom det en version av det Italienska märket Gamma i skala 1:43 som är full av felaktigheter, såsom fel instrumentbräda och säten,

förstärkningsprofilerna på taket saknas liksom gångjärnen till baddörren vilket är tråkigt, för nyligen kom en modell från företaget NEO med fina detaljer. Avsaknaden av modeller för samlare har fått dem att försöka tillverka modeller, baserade på andra modellvarianter av Alfasud. Till dags dato är alla kända modeller från första serien och det finns inga kända varianter från serie två eller den Sydafrikanska varianten.

#### EXISTERANDE BILAR/ INTERNATIONELLA REGISTER

Samtidigt som lanseringen av en hemsida för Alfasud Giardinetta under 2009, etablerades också ett internationellt register över kända existerande bilar för att kartlägga så många kvarvarande bilar som möjligt. Anledningen till att det i dagsläget finns väldigt få exemplar kvar är naturligtvis att det tillverkades få exemplar från början (5 899 st.), att de användes som bruksfordon och att en stationsvagn inte var en modell som tilltalade Alfaentusiasterna, vilket också förklarade dess låga popularitet. Dessutom hade den erkänt dålig byggkvalitet.

En grov uppskattning är att det finns max 100 exemplar kvar över hela världen. Avsikten med registret är att kartlägga såväl existerande som redan skrotade och försvunna exemplar. Att kontakta ägare runt om i världen med hänvisning till registret är intressant och trevligt och kan förhoppningsvis bidra till att göra historien komplett kring de bilar som tillverkades i Italien resp. Sydafrika. Eftersom mängden dokumentation kring denna Alfasud-släkting är begränsad, är hemsidan och registret en källa till information för intresserade, samtidigt som det är en inbjudan att korrigera ev. felaktigheter och tillföra ytterligare information.

Under 1989 grubblade den dåvarande Giardinettaägaren Cor de Vrieze över hur en Giardinetta registerdatabas i en Holländsk Alfa Romeo klubbtidning, skulle kunna vara designad. Tjuugo år senare blev den verklighet. För närvarande (november 2015) finns det 14 kända registreringar i Holland (RDW – Rijks Dienst Wegverkeer) varav tre finns i trafik och resterande är renoveringsobjekt, eller reservdelsbilar. Fem av registreringarna gäller bilar ur den första serien, varav en är en Furgone, vilken är importerad under sjuttiotalet av Van Neerijnen Garage till Holland från Italien. Nio av bilarna kommer från serie 2.

En spännande detalj är att en av

de mest berömda tidigare ägarna av Giardinetta är Niki Lauda, som körde Brabham-Alfa Formel 1 under åttiotalet.

En stor del av de bilar som producerades i Italien, användes av Alfa Romeo återförsäljare som servicebilar över hela Europa. Utöver de positiva bruksegenskaperna med det stora lastutrymmet förklarar detta kanske de blygsamma försäljningssiffrorna... Registrets logotype har jag själv kreerat och den behöver uppdateras, vilket står på agendan att göra. I själva verket var 40-årsdagen ett bra tillfälle, men det har tyvärr ännu inte skett. Registreringsdatabasen blev en bit in på 2009 officiell lista lanserad lagom till Alfa Romeos 100-års-jubileum.

#### MIN FASCINATION ÖVER GIARDINETTA

Min passion för Alfa Romeo föddes redan i förskolan då jag var åtta år gammal. Min storebrors lärare, Herr Briels, körde den första serien Alfasud Ti lackerad i Giallo Pompei. Denna bil gjorde ett outplånligt intryck på mig. Alfa-viruset hade kommit ikapp mig, även om jag då inte insåg det. Några år senare, under 1992, fick jag av en tillfällighet tag i den Tyska biltidningen "Markt nr. 2 februari 1991", via en tysk bekant. I denna tidning fanns en artikel om Alfasud tillsammans med en bild av Giardinetta. Denna Alfasud-variant var då okänd för mig, jag hade aldrig sett den, men den ovanliga designen tilltalade mig. I tidningen stod att det fanns 54 registrerade bilar enligt Tyska trafikmyndigheter, och att det var en ovanlig version. Detta blev den smygande starten på min mani för Giardinetta. Jag bar på en hemlig önskan att få tag på en sådan bil. Under 1994 blev min första bil en röd Alfa Romeo 33 1,5 Ti 1988, med den trevliga 105 hk boxermotorn, som även satt i Alfasud Ti QV. Då jag var studerande var budgeten för bilen slut efter 2 år.

Under 2000 fick jag min andra bil, en blå Nord Alfa Romeo 155 2,0 16V widebody. På grund av att jag emigrerade till Japan ägde jag denna underbara bil i endast tre år.

Vid ett tillfälle under 2005 hittade jag en annons med en röd Giardinetta. Eftersom jag då bodde och arbetade i Japan, verkade det utsiktslöst att köpa denna bil. Ändå valde jag att skriva till säljaren i Limburg, helt enkelt för att jag inte kunde motstå frestelsen. Priset var ok, men vad gör man med en oregistrerad projektbil, när man bor 10.000 km bort och inte har garage eller annan förvaringsmöjlighet i Holland? Via några

snabba e-mail fick jag säljaren att registrera bilen, så att den kunde parkeras på lämplig plats. Denna bil är sedermera exporterad till Belgien, där den väntar på att renoveras av dess nuvarande ägare. Även om det var helt orealistiskt att köpa denna bil, var det faktum att den skulle säljas igen, en stor besvikelse för mig.

I mars 2008, fann jag i mitt ständiga sökande på internet efter Alfa Romeo information, en Giardinetta till salu på den Hollands – Belgiska hemsidan "Open handel." Bilen beskrevs vara i gott skick, men ändå ett renoveringsobjekt vad gällde färgen mörk lila. Annonsen hade inga bilder, så jag kontaktade säljaren, som även denna gång råkade befinna sig i Limburg. Jag mottog ett foto på en "förädlad" bil. Eftersom jag strax därefter skulle på semester till Holland, avtalade jag att

komma och se på bilen den 29:e april 2008.

Det var en solig dag, då jag tog med min far till Garage Frijsinger i Sittard för att se på bilen. Den stod parkerad utanför, och trots det faktum att bilen på grund av "förädlingen" nästan helt tappat sitt originalutförande, tänkte jag omedelbart, att detta var en möjlighet som jag inte kunde släppa. Dessutom eftersom bilen var registrerad i Holland. Samma dag överförde jag pengarna och drog därefter tillbaka till Japan, med löftet att hämta bilen i början av 2009, eftersom jag därefter skulle bosätta mig permanent i Holland. Mitt intresse för denna speciella Alfasud blev efter detta köp helt exceptionellt. Helt plötsligt var jag en aktiv ägare i stället för att då och då vara på jakt efter något som hade med denna bil att göra. Broschyrer,

pressmaterial, reservdelskataloger, mikrofilm, artiklar i motor- och klubbtidningar och reservdelar. Internetsökningar och detaljerade upplysningar gav mycket knapphändiga resultat. För att förhindra att denna intressanta bil skulle glömmas bort, lanserade jag en hemsida under 2009 med syftet att dokumentera renoveringsobjekt och för att samla in allt av upplysningar för intresserade ägare.

I mellantiden har den egna renoveringen pågått i varierande takt sedan starten 2009. Jag har som målsättning att bilen skall vara helt klar under 2017, även om det är svårt att fastställa ett slutdatum, då de delar som fattas är svåra att få tag på. Det handlar enbart om interiördetaljer, och sådana är generellt svåra att få tag på till alla varianter av Alfasud. Om någon har ett par säten i svart konstläder och med de vågräta linjerna, svarta dörrsidor från den första serien 2-dörrars Alfasud, instrument-

brädan och gummimattor som de gärna vill bli av med, är jag glad för en kontakt om detta. Målsättningen är att komma så nära den ursprungliga fabrikk-specifikationen som möjligt. Motorn i bilen är en 1,5 liters 105 hk Alfa 33-motor, vilken den får behålla, eftersom jag hade en sådan i min första bil som jag uppskattade mycket. Alla ändringar som gjorts på bilen under åren som gått, skall ändras tillbaka, vilket är ett mycket tidskrävande arbete, som oftast underskattas. När bilen så småningom kommer ut på vägarna igen, är det för första gången sedan besiktningen upphörde att gälla i juni 1999. Jag har varit lyckligt lottad under renoveringsprocessen med teknisk expertis från "Alfa-kirurgerna" som stått för svetsningsarbetet tillsammans med stöd från Giardinetta-ägare och då särskilt den extra informationen och bistånd av formar från John Vernooy, vilket varit ovärderligt.

Ett generellt råd i samband med köp av en Giardinetta är att samma saker gäller som vid köp av en Alfasud Berlina, Alfasud Ti eller en Alfasud Sprint. Många bilar har "förädlats" genom åren och är för det mesta i moderat till dåligt skick. Enligt min mening är alla i dag existerande bilar fortfarande värda att rädda för att tas om hand av framtida Alfisti, även om man skall vara klar över vad man ger sig in i. En renovering kan bli mycket tidskrävande och dyr på grund av svårigheterna att finna speciella delar. Ur ekonomisk synvinkel, skall man inte räkna med att få tillbaka pengarna, men den passion som ligger i att renovera och bevara en ovanlig Alfa Romeo åt eftertiden, är verkligen något speciellt. Giardinetta är lika trevlig att köra som övriga Alfasud varianter, däremot är den invändiga ljudnivån högre på grund av det stora öppna lastutrymmet, jämfört med den vanliga Alfasuden.

Om det finns någon som sitter på upplysningar om existerande eller redan skrotade bilar vad gäller t.ex. chassinummer, foton, registreringshandlingar eller annat, är jag tacksam för kontakt om detta på: [info@alfasud-giardinetta.net](mailto:info@alfasud-giardinetta.net) eller via hemsidan: [www.alfasud-giardinetta.net](http://www.alfasud-giardinetta.net) Detta gäller också dokument och broschyrer, pressmaterial och andra produkter som inte finns publicerade på hemsidan. Varje bidrag gör historien kring modellen bättre och mer komplett.

Med tanke på den beskedliga mängd upplysningar kring denna Alfasud variant, kan denna artikel innehålla felaktigheter. Den som kan påvisa sådana faktaunderbyggda fel, är välkommen att ställa frågor och rapportera om dem till någon av ovanstående kontaktmöjligheter.



Här syns de långsgående vecken som förstärkte takplåten.



Den sydafrikanska Giardinettan kallades Panel Van i budbilsutförande och Speedwagon som personbil.



En sydafrikansk Speedwagon.



Ronald Arnts renoveringsprojekt som det såg ut november 2015.

# Club Alfa Romeo

## Svezia

**BLI MEDLEM**

**DU OCKSÅ!**

[www.alfaromeo.org](http://www.alfaromeo.org)

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, förlängd 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](http://alfaromeo-forsakring.se)

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



FÖRSÄKRING

# SVERIGE-TUREN JULI 2016



Middag, Vadstena Klosterhotell



Middag på Gyllene Uttern, Gränna



Torget i Eksjö



Motala Motormuseum

TEXT: OLA SÖDERPALM. FOTO: FYRKLÖVERBLADET

**T**idigt i våras läste jag i Fyrklöverbladet att våra Skånska vänner hade för avsikt att för första gången arrangera en tur norröver, till skillnad mot tidigare utflykter som gått söderut till Italien. Förutsättningen att få delta var att färden kunde företas i en minst 30 år gammal Italiensk bil. Upplägget verkade trevligt, så anmälan skickades in. Vid flera tillfällen har hustrun och jag tänkt åka till Krapperup för att få träffa likasinnade från den södra landsdelen, men det har aldrig blivit så, utan kosan har traditionsenligt ställts mot Skokloster och nu senast Wenngarn. Avståndsmässigt är det annars hugget som stucket för oss Hjabor.

”Skånemaffian” hade startat sina motorer redan på morgonen den förste juli, för att anlända första etappmålet Vadstena Klosterhotell fram mot kvällen. För vår del

behövde Bertonen bara 13 mil för att nå samma mål. Väl på plats kombinerades hälsningsceremonier med törstsläckning i för ändamålet rest bartält utanför hotellet. Därefter fantastisk middag i klosterhotellens restaurang.

Lördagen inleddes med besök på Motala Motormuseum för att fortsätta för lunch vid Bergs slussar. Som dessert besökte vi Challengeföraren Jonas Klang för att titta på hans Abarth 500, mycket trevligt! Tyvärr var lördagen en regnig dag, så några inplanerade utomhusaktiviteter ersattes med besök på Cloetta-fabriken i Ljungsbro. Här finns ett godisoutlet, som vi med gemensamma krafter försökte tömma. Så småningom nådde vi, via slingrande regnvåta vägar, dagens etappmål Västervik. Bilarna i garage och storslagen middag på stadshotellet.

Dagen efter sken solen och den 11 bilar långa karavanen tog sig sakta men säkert på små kurviga Alfa-vägar mot slutmålet för Sverigeturen, Hotell Gyllene Uttern utanför Gränna. På vägen dit besökte vi bland annat Frödinge för kaffe med ostkaka och därefter Eksjö där bilarna stillenligt ställdes upp på torget i den gamla trästaden. Lokala Smålandstidningen kom dit och gjorde ett reportage kring träffen. Efter ännu en magnifik middag såg vi Island få stryk i fotboll innan det var dags att krypa till kojs.

Måndag morgon splittrades gänget, nio bilar mot Skåne, en mot Sveg, en till Arvika och en till Hjo. Mycket trevliga dagar, fina bilar och massa trevliga människor.



Rast i Frödinge

## Deltagare:

Eva Svensson och Jan Ahlberg, Oskarshamn  
i en Fiat X1/9

Birgit och Börje Canestam, Löddeköpinge  
i en Pininfarina Spidereuropa Volumex

Elisabeth och Patrik Hermansson, Sveg  
i en Alfa Romeo GTV 6

Kerstin Nilsson och Gunnar Lindqvist, Lunnarp  
i en Alfa Romeo Spider

Kikki Almquist och Kent Magnusson, Arvika  
i en Alfa Romeo 1750 GTV

Tina och Alf Skaneby, Beddingestrand  
i en Alfa Romeo Spider

Mona och Christer Svensson, Arild  
i en Lancia Flavia Vingale

Linda och Robert Svensson, Svalöv  
i en Alfa Romeo Giulia 1300

Unni och Ola Söderpalm, Hjo  
i en Alfa Romeo 1750 GTV

Thord Tru Vandi, Vellinge  
i en Alfa Romeo Montreal

Viviann och Per Wadén, Helsingborg  
i en Alfa Romeo Spider S4

# VAN(LIGA)FÖRESTÄLLNINGAR...

TERZA PARTE

TEXT: BJÖRN SANDBERG  
FOTO: DIVERSE

## Trögheten hos centrummuttrar kan få dem att lossa.

– En inte ovanlig (van)föreställning är att centrummuttrar, som håller hjulen på plats, måste ha höger- resp. vänstergänga för att inte tröghetskrafterna vid acceleration, (eller var det vid bromsning?), skall gånga av muttern.

– Så är det inte! Tröghetskraften vid varvtalsändring hos hjulet är obetydlig och kan inte få muttern att röra sig. – Men, det är absolut nödvändigt att ha vänstergängade "knock-off"-muttrar på bilens högersida och tvärtom, bild 1.

Anledningen är dock en helt annan, har inget med trögheten att göra, och är inte så alldeles enkel att förstå eller att beskriva. Här gör vi i alla fall ett försök. Bild 2 visar hur fälgen monterats på ett nav med splines, men principen är densamma om navet har s.k. "peg drive", med pinnar och hål som förhindrar hjulet att rotera på navet.

Hjulets centrum är följaktligen inspänt mellan två konor, den ena på navet, det andra i muttern, bild 3. Belastningen p.g.a. bilens tyngd överförs alltså från hjulnavet till fälgen via den fasta konan på navet, och den invändiga koniska delen av muttern.

Bild 4 visar ett högerhjul som rullar framåt. Tyngdkraften som överförs

till fälgen av muttern är vertikal, och åstadkommer en obetydlig elastisk deformation av materialet i området kring kontaktpunkten A. Nav och hjul roterar tillsammans, och strax är det punkten i position B som tar belastningen. Materialet "knådas" alltså en smula i ett område som flyttar sig i motsatt riktning som hjulets rotation. Detta ger upphov till ett vridmoment som vill rotera muttern moturs, ett fenomen som kallas valsavdring. Krafterna är små, men på bilens högersida kommer de så småningom att få en vänstergängad mutter att dras fast hårdare, en högergängad att lossa. Detta är samma fenomen som gör det nödvändigt för cykelpedaler att ha en höger- och en vänstergänga.

Att detta inte enbart är teorier har er Tekn.Red. observerat på Kinnekulle Ring för många år sedan, då efter en natt av "stressmekande", framhjulsnaven på

en Ferrari hamnat på fel sida av bilen. Ägaren observerade misstaget för sent, men chansade på att banka fast hjulmuttrarna extra hårt. Efter några varvs körning trillade ett hjul av, turligt nog utan stora skador...

### MEN VANLIGA HJULMUTTRAR DÅ?

– Jo, faktum är att även vanliga hjulmuttrar och -skruvar utsätts för fenomenet valsavdring. Flera biltillverkare hade länge "för säkerhets skull" höger- och vänstergängade hjulmuttrar, bl.a. Alfa Romeo fram till ca 1970. Effekten här är dock mycket mindre, och kan inte få en korrekt åtdragen hjulskruv att lossa, och numera har (väl?) alla bilar enbart högergängor här... Intressant är att i detta fall verkar valsavdringen åt motsatt håll som med centrumlåsta hjul, de vänstergängade muttrarna/skruvarna sitter på bilens vänstra sida!



Bild 1. Vänstergängad "knackmutter" för bilens högra sida.

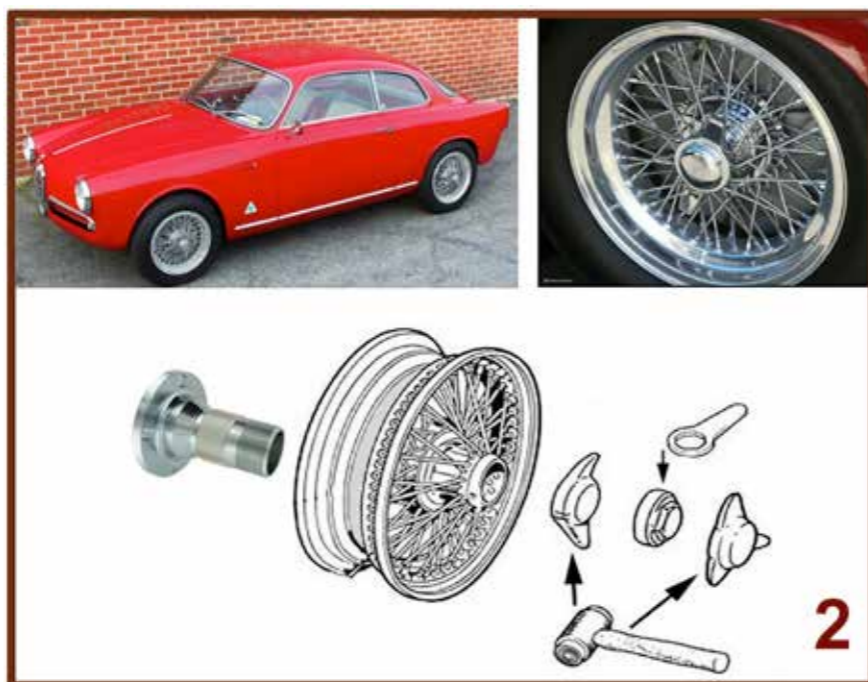


Bild 2. Klassisk bil och klassiska hjul. Navet har konisk del till vänster, följt av splines som överför driv/bromsmoment till fälgen. Denna centrerar mellan konan på hjulnavet och en invändig kona i muttern, som gängas på hjulnavets yttersta del.

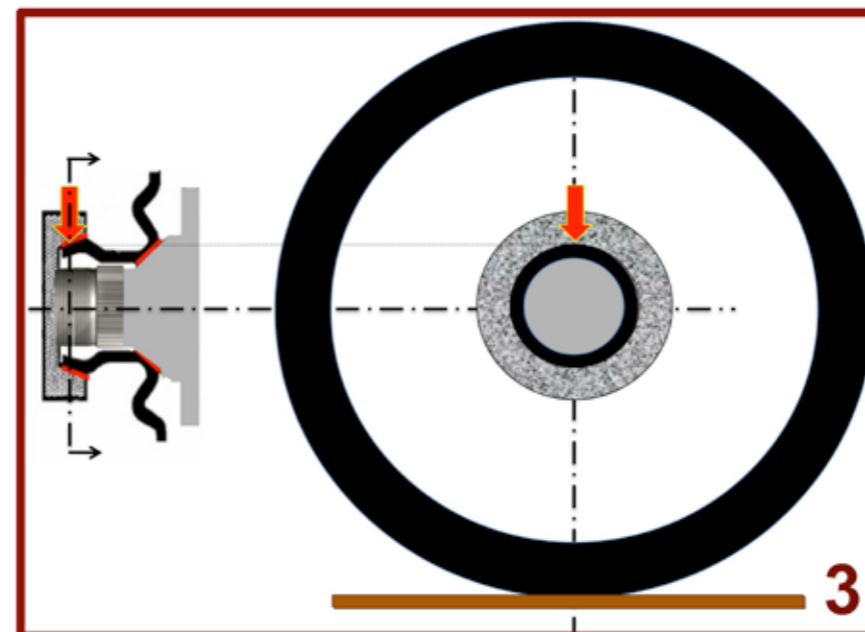


Bild 3. Schematisk bild av hjulnav till vänster och hjul till höger. Belastningen på grund av bilens tyngd överförs till hjulnavet via de rödmarkerade koniska ytorna. Den röda pilen visar specifikt den vertikala kraften som hjulmuttern överför till fälgens yttre koniska del.

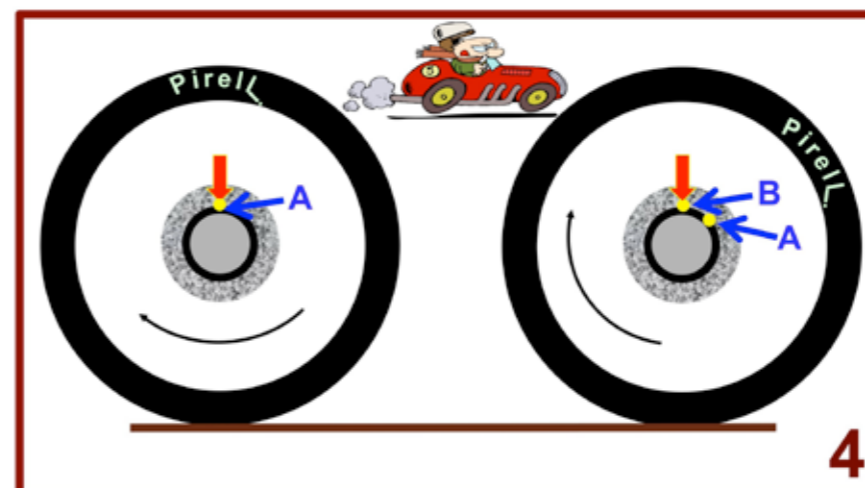


Bild 4. Försök att illustrera s.k. valsavdring i hjulnav på en bil med centrumlåsta fälgar. Lasten i kontaktpunkten förflyttas i motsatt rotationsriktning som hjulets!



Bild 5. Fler och fler bilar utrustas med den högra typen av hjulskruv, med en lös kona som styr upp skruven i hålet. Skruvskallen verkar mot en plan yta, varför åtdragningsmomentet inte behövs för att övervinna krafterna orsakade av konan. Detta förbättrar möjligheten att dra skruven till korrekt förspänning.





Brabham BT46B – alfamotor i en dammsugare.

TEXT: BENGT DIELEN

**D**et var alldeles tyst på Bromma flygplats. Före klockan sex får ingen motor startas och dessutom råder det total radiotystnad. Fyra killar satt i en Piper Cherokee och väntade på att klockan skulle slå sex slag. Det var Flemming, piloten, Ian och Lasse, bägge stora bil- och racingentusiaster och jag. Vi var på väg till Scandinavian Raceway i Anderstorp för att uppleva Swedish Grand Prix 1978.

Det var söndagen den 17 juni och sommaren hade äntligen anlänt till Stockholm. Anledningen till att vi var uppe så tidigt var att vi hade fått en ankomsttid till Anderstorp kl 07.34 och det var ungefär en och en halv timmes flygning dit. Det var således inte mycket tid att vinka på. På Anderstorp användes den 800 meter långa raksträckan även som landningsbana men denna stängs när F1-bilarna släpps ut för uppvärmning. Flemming satt med tummen på radioknappen och på slaget sex anropade han tornet:

– **Bromma control. Sierra Ecco Golf Papa Tango (SE-GPT)**

Han fick omedelbart svar från tornet som naturligtvis sett att vi var startklara.

– **Golf Papa Tango.**

– **Permission for taxi. PA28, four persons on board. Papa Tango.**

– **Papa Tango you are cleared for taxi to runway one two. Report on hold.**

– **Papa Tango.**

Lycomingmotorn startades och fick gå på lågt varv medan vi taxade ut mot bana 12. Motorn är en konstruktion från 30-talet och den behärskade helt privatflyget vid den tiden. Lycoming 180 är en fyrcylindrig luftkyld boxer-motor och den för ganska mycket oväsen men anses mycket driftsäker.

Framme vid startbanan tog de sista kontrollerna vid och checklistan kollades punkt för punkt. Vi fick klartecken från tornet och Flemming förde gasreglaget mot max effekt. Motorn varvade 2300 rpm och vi var på väg in över ett sommarfagert Stockholm och sedan mot det som idag var världens medelpunkt, tyckte vi, Sveriges Grand Prix.

Tornet gav en sista information och meddelade "air-born zero seven". Detta betyder att vi lyfte sju minuter över sex. Inom flyget talar man bara om minuter, timmarna räknar man med att piloterna har koll på ändå. Vi flög VFR\* då vädret var bra men det innebar att vi flög på låg höjd, 1.000 fot max. Detta drar lite mer bränsle men man ser å andra sidan marken mycket bättre. Nu ville det till att allt stämde och jag höll ett öga i kartan hela tiden medan Flemming höll kontakt med flygfyrarna under vägen. GPS var inte uppfunnet på den tiden.

Flygningen förflöt problemfritt och om jag minns rätt hade vi en väska med en kaffetermos och några mackor i bagaget. Vi var väl medvetna om att när vi kom fram skulle det inte bli vare sig tid eller möjligheter till fikapaus. Efter en dryg timme passerades Jönköping och det började dra ihop sig. Snart skulle vi se banan och Flemming

anropade tornet för att begära landningstillstånd. När vi satt ner Cherokeeens hjul i backen kom tornet tillbaka och meddelade: Papa Tango landed three four. Ser ett nöjt leende från Flemming som lyckats landa på exakt tid, flygare är lite nojiga med sånt där.

Scandinavian Raceway (numera Anderstorp Raceway) är en drygt fyra km lång tävlingsbana belägen i Småland i Anderstorps kommun. Banan stod klar 1968 och kan sägas vara en mans verk, eldsjälén Sven Åsbergs, även kallad Smokey. Han hade ett karaktäristiskt utseende då hans hår var snaggat och i mungipan hängde det alltid en cigarr. Han var företagare i Anderstorp och en stor racingentusiast. Han fick idén att bygga en tävlingsbana på en torvmosse i stadens utkanter och han gav sig inte förrän drömmen var uppfylld. Nu var vi i alla fall där och kunde glädjas åt att omedelbart befinna oss i depån. Detta besparade oss inte bara entré- utan även depåbiljett vilket i sin tur bekostade hela flygningen.

Klockan var åtta och full aktivitet rådde i depån. Utrustningen var inte så avancerad som idag så för att värma motorerna användes vanliga byggfläktar. Så småningom startades motorerna upp och vi njöt av ljudet och av att vara i händelsernas centrum. Bilen som ådrog sig extra intresse i detta race var den s.k. fläktbilen Brabham BT 46B med motor från Alfa Romeo. Motorn var i grunden den som Alfa Romeo använt i sina racersportvagnar men med något högre effektuttag.

Det hävdas att den i F1-utförande, och med tre liters slagvolym, lämnade 520 hk vid 12.000 rpm. Motorn var inte en boxer utan snarare en 180° V12:a.

En ground effect car som Lotus 79 kan man inte bygga med en flat motor, det finns inte plats helt enkelt. Konstruktören, Gordon Murray, hade istället valt att lägga kylaren ovanpå motorn och placerat en stor fläkt bakom bilen för att suga luft genom kylaren. I själva verket hade fläkten en annan och viktigare funktion också, den skulle skapa ett undertryck under bilen som skulle klistra fast den vid vägbanan. Lotus ground effect car var nämligen mycket effektiv och Brabham ville väl inte vara sämre. Förare av fläktbilarna var John Watson och Niki Lauda. Dessa bilar kördes bara i ett enda race och det var det vi just skulle få uppleva.

Det sägs att Brabhamstallet medvetet ville undvika pole position för att de andra ställen inte skulle förstå hur överlägsna deras bilar var. Därför hade bägge bilarna körts med fulla tankar vid kvalificeringen och därigenom låtit Mario Andretti i få den främsta platsen inför racet med sin Lotus.

Andretti ledde länge racet men fick ett tekniskt fel vilket öppnade för Niki Lauda att ta täten vilken han höll in i mål där han var en halv minut före tvåan Riccardo Patrese och trean som var Ronnie Peterson också med en Lotus. John Watson hade tidigare spunnit och brutit.

Under racet stod jag bredvid Marlène, Niki Laudas mycket vackra hustru. Hon var totalt ointresserad av tävlingen minns jag. När racet var över sa Ian till mig med en suck. "Det är ju så här man ska leva livet. Man tar sitt jetplan och flyger upp till Sverige där man vinner ett Grand Prix och sen åker man hem och äter middag. Var är det för en ankdamn vi lever i?" Det skulle dock visa sig inte vara så lätt för förarna att flyga hem. Flygplanens relativt

smala hjul hade under helgen sjunkit alltför djupt ner i den småländska mossen och jetmotorerna räckte inte för att komma loss. Någon gick och hämtade en traktor och med dess hjälp bogserades planen, ett efter ett, upp på asfalten. Arbetet leddes av Niki Lauda som redan då bar röd keps efter sin olycka två år tidigare.

Vår lilla Cherokee var lättare att få upp på startbanan och snart var vi på väg mot Axamo, Jönköpings flygplats, för att tanka inför hemfärden. Vi hade ingen större brådska då kvällen knappt börjat och ljuset varade länge. En fika i flygplatscafeterian skulle vi ge oss tid till. Den förste jag fick syn på där var Mario Andretti. Han satt där med sänkt huvud över en Lyckholms (dåtidens lättöl).

Förmodligen var han inte glad över att behöva bryta racet som han ledde. Det visade sig att Andrettis plan var så stort (han flög ju över Atlanten) för att kunna landa i Anderstorp. Det fick därför parkeras i Jönköping och sedan tog han sig till banan med taxifyg. Hemresan gick bra och vi kände alla att vi varit ute i den stora världen. Förmodligen satt Niki och Marlène just då hemma i Wien och åt wienerschnitzel.

PS

Under sin tid som ägare av Brabhamstallet hade Bernie Ecclestone även jobbat sig upp till att 1978 bli ordförande i FOCA, en organisation för F1-konstruktörer. Detta var en viktig bricka i spelet för Bernie om att behärska F1 men också något de andra ställen utnyttjade sig av. Efter fläktbilens seger i Anderstorp förklarade FOCA:s medlemmar, med Colin Chapman i spetsen, att om inte.

Bernie drog tillbaka bilen skulle de inte längre stödja honom längre som ordförande. Han fick till en uppgörelse med FOCA om att köra bilen i tre tävlingar och sedan dra tillbaka den. Nu hade dock FIA lagt sig i det hela också och menade att bilen stred mot reglementet. Om inte Brabham drog tillbaka bilen omedelbart skulle de inte få tillgodogöra sig poängen från Sveriges GP. Om de däremot drog in bilen skulle segern stå fast och så blev det. Ingen formell protest lämnades därför inte in utan FIA lär ha agerat helt på egen hand. Om detta är sant vet man ju däremot inte men så mycket står klart att Bernie drog inte tillbaka bilen frivilligt men var taktisk nog för att förstå vad som gynnade honom bäst själv. Det behöv väl knappast nämnas att Gordon Murray var starkt kritisk till Bernies beslut.

Fläktbilen lär ha varit kraftigt överlägsen sina konkurrenter, i synnerhet på halt underlag. Fläkten måste dock ha stulit rejält med kraft från motorn. Kanske man hade råd med detta då Alfa-motorn hade ett övertag i effekt-hänseende jämfört med Cosworth-motorn som de flesta använde. Däremot gjorde den bilen svårkörd och Niki klagade också över understyrning och att de stora g-krafterna i kurvorna slet hårt på förarna. Så det kan ha funnits ett tryck därifrån också på att eliminera dammsugarbilen.

\* VFR Visual Flight Rules är ett regelverk för att hantera ett flygplan under goda siktförhållande. Motsatsen är IFR där piloten helt förlitar sig på navigationsinstrumenten. Det senare gör piloten mer obunden av väderförhållandena men kräver speciellt certifikat. Under flygning kan man växla mellan VFR och IFR.

# AUTODELTA OCH BRABHAM

TEXT: BJÖRN SANDBERG

Motorn i Brabham BT46 har en intressant historia. En viss Mr. Ecclestone var majoritetsägare i stallet, och var redan vid den här tiden intresserad av att skaffa sig fördelar. De flesta konkurrenterna använde Ford-Cosworth DFV i sina bilar, men Bernie ville ha något annat och bättre. Han såg till att Brabham fick ensamrätt på Alfa Romeos motor utvecklad från Autodeltas segerrika sportvagnsprototyp 33TT12, bild 1.



Bild 1. Tipo 33TT12 i full fart, bäva månne konkurrenterna!

Motorn var en 180 graders V12:a på 3 liter. Dess huvudsakliga data framgår av tabellen, och bild 2 visar maskinen i all sin glans.

Cylinderdiameter	77.0 mm
Slaglängd	53.6 mm
Kompressionsförhållande	11.0 : 1
Antal ventiler	48
Ventildiameter, insug	33.0 mm
Ventildiameter, avgas	28.0 mm
Vikt	175 kg
Max-effekt	526 hp/12 000 rpm
Litereffekt	175.6 hp/liter
Medelkolvhastighet vid 12000 rpm	21.4 m/s (Korrigerat 25.7) <sup>1</sup>



Bild 2. Kraftpaket från Autodelta.

Motorblocket i aluminium var delat på mitten, och lagersätena bearbetade direkt i blockhalvorna, inga separata överfall. En lustig detalj är att delningsplanet mellan vevhus/block-halvorna inte var vertikalt, utan lutade en smula, enligt uppgift 7 grader. Varför? – Ingen förklaring...

<sup>1</sup> Den vanliga medelkolvhastigheten vid ett visst varvantal får man enkelt genom att multiplicera slaglängden i meter x 2 med varvtalet per sekund. Ett vanligt gränsvärde brukar vara 20 m/s, för standardbilar, upp till 25 m/s för mer extrema motorer. Det korrigerade värdet får man genom att dessutom dividera med roten ur kvoten mellan slaglängd och borring, och anses ge en bättre indikation på hur hårt ansträngd motorn är.

## Bantningskur för Formel 1.

I sportvagnen hade vevaxeln sju ramlager, men i F1-utförande endast fyra, säkerligen för att minska friktionsförlusterna. Vevaxelns motvikter var skruvade på plats, och tillverkade av metallen wolfram, som har hög densitet (2.5 gånger tyngre än stål) och därför inte tar mer plats än nödvändigt. Vevstakarna av titan var endast 112 mm långa, centrum till centrum. Våta cylinderfoder användes, av gjutjärn i 33TT12, medan Brabhams F1-version hade lättare, hårdförkromade aluminiumfoder.

Cylinderhuvudena, av aluminium, hade ventiler med ovanligt långa skaft, för att möjliggöra en modern, effektiv utformning av kanaler och förbränningsrum. Vinkeln mellan insug- och avgasventilerna var endast 27 grader, att jämföra med t.ex. Giulia-motorerna, vars motsvarande vinkel är 80 grader. Ventilerna var tillverkade av stål i sportvagnen, i F1-motorn av titan.

Kamföjlarna hade så liten diameter att de inte passade utanpå ventilfjädrarna, utan måste placerades ovanför ventilerna. De var liksom kamaxlarna lagrade i en separat gjuten brygga, skruvad ovanpå topparna. Detta bidrog till att göra motorn ovanligt bred, vilket kanske inte var så betydelsefullt i sportvagnen, men en avgjord nackdel i Formel 1.

Kamaxlarna drevs av en trave kugghjul i motorns kopplingsände, där man även tog ut drivning till Marellis Dinoplex tändsystem och mätfordelaren för Lucas bränsleinsprutning. Insprutningsmunstyckena var placerade i de korta insugstrattarna strax uppströms om giljotinspjällen. I motorns andra ände fanns drivning till vattenpumpen och torrsumpsmörjningens pumpar. En flat motor får lätt problem med att mycket olja samlas i kamkåporna p.g.a. sidokrafterna. Detta hade Carlo Chitis konstruktörer motverkat genom att topparna utrustades med egna sugpumpar, som höll oljan under kontroll.

## VM till Alfa Romeo!

33TT12 introducerades 1973, och 1975 var den en vinnarbil, med totalseger i världsmästerskapet för sportvagnsprototyper. De tävlingar som ingick i mästerskapet var typiska långlopp, som t.ex. 1000 km på Nürburgring. Tillförlitlighet var alltså en oundgänglig komponent och tydligen hade Autodelta lyckats bygga bilar med både prestanda och hållbarhet.

## Tuff uppgift för Murray...

Konstruktör hos Brabham på 70-talet var en av de främsta genom tiderna, nämligen Gordon Murray. Hans uppgift blev att bygga en konkurrenskraftig bil med Alfas motor, en inte helt enkel uppgift. Motorn gav enligt uppgift betydligt mer effekt än konkurrenternas Cosworth DFV-maskiner, eventuellt även mer än Ferraris 12:a. – Men, motorn var utrymmeskrävande och svår att bygga in i en effektiv Formel 1-bil. Dess vikt var också högre än för DFV, ett avsevärt handikapp i F1, där varje gram räknas. Bortsett från segern 1978 på Anderstorp med fläktbilen, blev det endast ytterligare en seger för BT46 / Alfa Romeo, på Monza samma år.

Ground effect gjorde nu på allvar sitt intåg i Formelbilsvärlden, och 180-gradersmotorernas bredd gjorde det omöjligt skapa effektiva luftkanaler under bilen. En 60-gradersversion av Alfamotorn provades utan succé, och mot slutet av 1979 sällade sig Brabham till Cosworth-användarna.

# RENGÖR DITT DIESELPARTIKELFILTER INNAN DET ÄR FÖRSENT! SPARA UPP TILL 30.000 KR.

Sotpartiklar sätter lätt igen dieselpartikelfiltret. Ett igensatt filter försämrar prestanda och är dyrt att byta. Wynn's har därför utvecklat marknadens bästa produkter för såväl akut rengöring som underhållsrengöring. Snabbt och effektivt tar Wynn's rengörare bort sotbildning i ditt dieselpartikelfilter. Innehåller Cerium för bästa effekt!

- ◆ Enkelt att använda.
- ◆ En flaska = en behandling.
- ◆ Räcker till 40 liter diesel.



 ÅTERFÖRSÄLJARE [wynns.se/partners](http://wynns.se/partners)

 Följ oss på [facebook.com/wynnsverige](https://facebook.com/wynnsverige)

 Följ oss på [instagram.com/wynnsverige](https://instagram.com/wynnsverige)

Specialimportören i Malmö AB • Box 50337, 20213 Malmö, Sweden  
Tel 040-18 66 00 • [info@wynns.se](mailto:info@wynns.se) • [www.wynns.se](http://www.wynns.se)



# FERRUCCIO LAMBORGHINI

TEXT OCH FOTO: ANDERS HELLBERG

**B**ologna har mycket att erbjuda; förutom god mat och vin finns två Lamborghini-museer vilket är förvirrande men förklaringen är enkel. Sportbilsdelen av Lamborghini såldes till Volkswagenkoncernen och på fabriken i Sant'Agata finns ett showroom som visar historien från Volkswagen tog över. Det bästa med fabriken's showroom är egentligen att det åker Lambos kors och tvärs utanför.

Det andra museet "Ferruccio Lamborghini" visar historien från start och är mer intressant tycker jag. Det ligger i Fano Argelato utanför Bologna. Där finns ett smakprov på vad Lamborghini producerat: traktorer, båtmotorer, oljebrännare och givetvis bilarna. I år firar man dessutom att det var 100 år sedan Ferruccio föddes.

På Ferruccio Lamborghini finner man bland annat Ferruccios egen Miura, några Alfa familjen ägt och många andra intressanta äldre Lamborghini. Ett annat exempel på bil (?) är en golfbil byggd av Lamborghini som användes av Påven Johannes Paulus II när han blev gammal.

På de första skisserna till Miuran kan man se likheterna med Montrealen som också är designad av Marcello Gandini på Bertone. I mitt tycke är Miuran bland de mest fantastiska bilar som byggts. Både vacker och banbrytande tekniskt sett.

Ferruccio visste hur en motor skulle byggas. Receptet var enkelt. Man tar en Ferrari V12 med en kam per cylinderbank, de hade bara en på 60-talet, och kombinerar den med Alfa Romeos bästa topplockskonstruktion med dubbla kamaxlar. Och när dessa två sammanfördes hade man skapat en av sportbilsvärldens bästa motorer.

Rivabåtarna hade marinconverterade amerikanska V8:or vilket Ferruccio ansåg vara ett hån. Hans egen Riva försåg han givetvis med dubbla Lamborghini V12. Tittar man noga ser man raka trattar. Ljudet av denna Riva kan man bara drömma om.

Museets hemsida: <http://www.muse-olamborghini.com/>



New Miura concept. Synd att den inte byggdes. Men vad gör det, jag hade nog inte köpt en ändå.



Två ytterligheter den första traktorn från 1948 byggd på överskottsdelar från kriget och Miuran (Ferruccios egen). Det finns en soffa vid röda mattan där man helt enkelt bara kan sitta ner och beundra mästerverket.



Miura de första skisserna.



Familjebilarna en Giulietta samt en 1900 CS Touring. Dessa användes innan Lamborghini började bygga egna bilar.



Riva sportbåtar med Lamborghinimotorer.



Lamborghini V12.



# MULSANNE RACING



Petr Fulín



Michela Cerruti



TEXT: FREDRIK ROMARE. FOTO: MULSANNE RACING

**J**ag tog min racelicens med min GTV6 på Mantorp i början av 2000. Det var kul men gick grymt långsamt. Blev omkörd av flera Porsche GT3 (1996). Det gick så snabbt att det kändes som jag parkerat på Mantorprakan. Efter fyra varv läckte allt, till och med spolarvätskan. Det var sista gången jag och min Turbodödare körde på bana. Men det var fantastiskt upplevelse och jag säger ofta att jag kört på bana.

Racing på TV och internet är bättre, det sliter bara på soffan. På TV-tiden, eller 90-talet, minns jag DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) och Alfa 155 med Nicola Larini och Alessandro Nannini. Starkast intryck gjorde Nannini som placerade sig på fjärde plats totalt i 1994 DTM trots att han fyra år tidigare förlorat vänsterarmen i en helikopterolycka. Men efter Ayrton Sennas dödskrasch på Imola i maj 1994

avtog mitt intresse att följa bilracing. Men Thommy Lehrgrafven fick mig att tänka om. I våras postade han ett inlägg från TCR (Touring Car Racing) International Series på Facebook. Det visade Michela Cerruti som kör Alfa Romeo Giulietta för Mulsanne Racing. Hon hade blivit uppmärksammad med Hawkers Fan Award för sin prestation i tävlingarna i Oschersleben. Utmärkelsen var även riktad till Mulsanne Racing och Alfa Romeo.

TCR är ett nytt touring car mästerskap som startades 2015. Bilarna i TCR är enklare och därmed billigare att köpa och tävla med än de bilar som används i WTCC. De är 14 team som kör 11 tävlingar över hela världen. Starten var i Bahrain den 3:e april tillsammans med Formel 1. Sju tävlingar är körda. Nästa är 28:e juli på i Buriram.

I senaste tävlingen i Sochi Ryssland 3:e juli tog Mulsanne

13p och ligger nu på position sex i teamlistan. Denna gång var det Michelas teamkollega Petr Fulín som tog poäng. I race ett gick han i mål som nummer sex. Race två skulle Petr starta på position sex men fick starta från depån. Petr arbetade sig upp genom fältet och gick i mål som 10:a och tog därmed ytterligare fyra poäng. Michaela blev 12:a i race ett och bröt race två på grund av tekniska problem.

Vi tänker följa Mulsanne Racing. Vi kommer även smygitta på det svenska teamet West Coast Racing som med Mikhail Grachev i sin Honda Civic TCR vann Race två i Sochi.

Jag kommer också följa Fiat Chrysler Automobiles VD Sergio Marchionne som vid Ferraris pressmöte i Maranello sa att han önskar att Alfa Romeo kör Formel 1 igen.

För mer information: [tcr-series.com](http://tcr-series.com) och [tcr-series.tv](http://tcr-series.tv).

**Team:**  
Mulsanne Racing  
**FÖRARE:**  
Petr Fulín (Tjeckoslovakien). Tävlats bl.a. FIA European Touring Car Cup.  
Michela Cerruti (Italien). Tävlats bl.a. Italian GT Championship och Auto GP Series.  
**BILAR:**  
Alfa Romeo Giulietta TCR  
Teknisk specifikation Alfa Romeo Giulietta TCR:

#### Från TCR hemsida:

**MODEL:**  
Alfa Romeo Giulietta, 5 doors  
**ENGINE:**  
Turbocharged 4-cylinder in line, transversally installed  
Distribution: two overhead camshafts, 16 valves  
Displacement: 1742 cc  
Bore x stroke: 83 x 80.5 mm  
Max. output 330hp @ 6500 rpm  
Max. torque: 420nm @ 3500 rpm  
Lubrication: wet sump.

**TRANSMISSION:**  
Front-wheel-drive

**Gearbox:** Sadev 6-speed sequential with paddle shift  
**Clutch:** multi-disc oil cooled  
**Differential:** mechanical limited slip differential.

**CHASSIS:**  
**Front suspension:** McPherson strut, coil springs, gas-filled dampers, anti-roll bar  
**Rear suspension:** multi-link axle, coil springs, gas-filled dampers, anti-roll bar  
**Steering:** electrical power assisted rack and pinion

**BRAKES:**  
**Dual circuit hydraulic system**  
**Front brakes:** 6-piston callipers, 378 mm steel ventilated discs  
**Rear brakes:** 2-piston callipers, 290 mm steel discs

**DIMENSIONS:**  
**Length:** 4351 mm  
**Width:** 1950 mm  
**Wheelbase:** 2659 mm  
**Minimum weight:** 1285 kg including the driver  
**BOP:** - 20 kg  
**Price:** 98,000 €

# BRABHAM BT45-ALFA ROMEO, THE QUEEN OF THE AMELIA ISLAND CONCOURS D'ELEGANCE



TURIN, 11:E MARS 2016

Den prestigefulla Amerikanska evenemanget Amelia Island Concours d'Elegance för klassiska bilar har öppnat. Huvudattraktionen är BT45 – en Formel 1-bil mer känd som "Brabham-Alfan". Den tillhör Alfa Romeos Historiska Museum i Arese, "La maccina del tempo", och är lik den som kördes 1977 av den tyske racingföraren Stuck, som denna upplaga av Concours d'Elegance hyllar. Den nya stiliga Giulia Quadrifoglio, 4C Spider och 4C Coupé är också med på evenemanget.

TEXT OCH FOTO: ALFA ROMEO. ÖVERSÄTTNING: FREDRIK ROMARE

Amelia Island Concours d'Elegance (Florida, USA) genomfördes 11-13:e mars. Av de utställda klassikerna och det stora antalet besökare var denna händelse betraktad som den andra största efter Pebble Beach. 21:e upplagan av mässan

var förlagd på den prestigefulla Golf Club och tog emot över 30.000 besökare från hela världen.

För andra gången deltog Alfa Romeo på Amelia Island Concours d'Elegance med både klassiker och modeller som är

i fortfarande är i produktion, för att symbolisera det obrytbara bandet mellan arv och nutid som utmärker Alfa Romeos legendariska över 100-åriga historia.

The star of the American event is set to be the Formula 1 BT45, which belongs to the renovated Alfa Romeo Museum in Arese, also known as "La macchina del tempo" along with some of the latest models, including the multi award-winning Alfa Romeo 4C (Coupé and Spider versions) and the Giulia Quadrifoglio, **the perfect blend of the new Alfa Romeo paradigm and supreme expression of the "meccanica delle emozioni" (mechanics of emotion) concept.** Among other things, visitors will get the chance to enjoy a thrilling driving experi-

ence behind the wheel of the 4C Spider, and also to purchase Alfa Romeo memorabilia.

Stjärnan på den Amerikanska showen blev nog Formel 1 bilen BT45, som tillhör det renoverade Alfa Romeo Museet i Arese, också känd som "La macchina del tempo". Tillsammans med BT45 presenteras några av de senaste modellerna, inkluderat den flerfaldigt prisbelönade Alfa Romeo 4C (Coupé- och Spider-versionerna) och Giulia Quadrifoglio, den perfekta blandningen av Alfa Romeos nya paradigm och den starka uttrycket av konceptet "meccanica delle emozioni" (mekanik av känslor). Bland andra attraktioner fick besökarna även möjlighet att själva köra en 4C Spider, och köpa Alfa

Romeo memorabilia.

Brabham BT45, utrustad med motor från Alfa Romeo, var en av huvudattraktionerna i kategorin "Hans Stuck-bilar" som är utställningens hyllning till den tyska racingföraren. Det var i en Brabham-Alfa Romeo som Hans-Joachim Stuck tävlade i United States Grand Prix 1977 framför mer än 100.000 åskådare på Watkins Glen Grand Prix Pace Course. Stuck startade tävlingen långt fram i startfältet, och blev endast omkörd av den regerande världsmästaren James Hunt. Efter 14 varv bröt Stuck på grund av tekniska problem. Fram till den punkten visade han sin oklanderliga körförståelse och sin mästerliga förmåga att köra i regn.

Den spännande historien kring denna tävlingsbil började 1976, efter 1975 års World Sportscar Championship vunnits av 33 TT 12, när Autodelta (Alfa Romeo's racingavdelning) beslutade att delta i formel 1 genom att förse Brabhamtemet med den 500hk 12 cylindriga boxern från 33. Egentligen hade Alfa Romeo redan installerat motorn i en ensitsig bil i mars 1971, men det hade stannat där. Därför blev 1976 ett bra år. Racerbilen som skulle kallas Brabham-Alfan var presenterad, och det bevarade vitaliteten i Martini Racing.

Arbetet var organiserat av ingenjören Carlo Chiti, grundaren av Autodelta, och av Bernie Ecclestone, som då ägde Brabhamtemet. Den begåvade Gordon Murray designade bilen. Den byggdes omkring måtten på Alfa Romeos boxermotor och utmärkte sig med två sidopersiskop för lufttillförsel för de tolv cylindrarna. 1976 var de officiella förarna av Brabham "BT45" Carlos Reuteman (ARG) och den nya stjärnan Carlos Pace (BRA) samt Larry Perkins (AUS) och Rolf Stommelen (GER) vilka bara fullföljde

några lopp. Denna inledande säsong kunde anses vara förberedande. De tre fjärdeplatserna som uppnåddes, där de två med Pace och den med Reutmann ansågs vara mest betydelsefulla.

Den nya Brabham-Alfa "BT45-B", utvecklingen av den föregående versionen från 1977 års säsong, startade på bästa möjliga sätt. I Grand Prix debuten i Argentina kom Carlos Pace på andra plats och hans teamkamrat John Watson (GBR) höll pole position i tio varv. Pace uppvisade mycket stark körning även i Brasiliens Grand Prix, hans hemmaplan, men fick till slut bryta.

I mars 1977, drabbades Brabhamteamet mycket hårt när Carlos Pace förolyckades i en flygkrach. Teamet beslutade att rekrytera den tyska föraren Hans-Joachim Stuck som under denna säsong tog två tredjeplatser i Hockenheim (GER) och Zeltweg (AUSTRIA). I en intervju sa Stuck att han var entusiastisk över att tävla i en bil med motor från Alfa Romeo: det är samma bilar som hans far mötte när han tävlade med Auto Union på 30-talet. Under kvalificeringen på Monza, Italiens Grand Prix, var passagererutrymmet i den engelska ensitsiga bilen upptaget av Giorgio Francia, testpilot från bitillverkaren i Milano. John Watson avslutade säsongen med andra plats i Frankrikes Grand Prix (Dijon) som bästa resultat.

Den tolvcylindriga motorn från Alfa Romeo fanns med i engelska tävlingsbilar fram till 1979 (med olika utformning), med varierande framgång (2 vunna Grand Prix 1978) och experimenterande med olika innovativa lösningar (som BT46 "fläktbilen" i 1978 Grand Prix i Sverige). I slutet på 70-talet avslutades partnerskapet mellan det italienska märket och den engelska bitillverkaren. Alfa Romeo beslutade att utveckla en egen formel 1 bil, känd som "Alfa-Alfa".



KRÖNIKA

BENGT  
DIEDEN

# BORDE DET VARA FÖRBJUDET MED DIESELMOTOR I EN ALFA ROMEO?

Lika lite som att Mercedes var först med den direktinsprutade bensenmotorn var de först med den direktinsprutade dieseln. Det var heller inte Audi som först löste problemet med att ersätta förkammardieseln med en direktinsprutad motor. Lösningen var faktiskt italiensk och den första bilen med den nya dieseln var Fiat Croma 1986. Detta hindrade inte att Bosch snabbt var framme och köpte upp patentet och började tillverka elektroniska insprutningsystem för dieselmotorer. Resten vet vi. Marknaden är nu full av starka, bränsloeffektiva och en smula trista dieselmotorer.

Audi och Mercedes var snabba att utnyttja den nya tekniken och alla deras motorer var överladdade med turbo. Turbo lämpade sig bra i en dieselmotor då man inte hade några spikningsproblem, motorn spikade ju ändå hela tiden. Det var med andra ord bara att blåsa på med högt turbostryck vilket gav massor med vridmoment men en märklig karaktär hos motorerna. Först fanns ingen kraft alls och sedan, vid 1500 rpm, kom allting när turbon började ladda. Vid 2000 rpm nås max vridmoment och vid ca 3500 rpm hinner inte motorn förbränna det insprutade bränslet och effektkurvan faller som en ättestupa. De gamla förkammardieslarna kunde varvas till 5000 rpm och mer men inte ens i Audis Le Mans-racer varvar dieselmotorn mer än 4000 rpm. Motorerna kom att ha ett praktiskt användbart varvtalsregister på knappt 2000 rpm och hur kul är det?

Vad är löften från biltillverkare värda? Jaguar hade vid den här tiden en bakru-  
tedekal där man kunde läsa: DEN HÄR KOMMER DU ALDRIG ATT SE SOM TAXI. Idag är Jaguar inte alls ovanliga som taxi på lite exklusivare orter. Ferrari hävda att de aldrig skulle tillverka bussar eller terrängbilar. Hur gick det med det? Nu har de en modell med både fyra sittplatser och fyrhjulsdrift. Alfa proklamerade att de aldrig skulle använda sig av dieselmotor. Vad hände? Jo, man införde dieselmotor i 156:an och plötsligt såldes 70% av bilarna med diesel. Samma sak med Porsche där man idag t o m skriver ut DIESEL i ett emblem på vissa modeller.



Varför blev det på detta sättet? Jo, 1. Dieslarna ansågs som miljövänliga då de släppte ut mindre koloxid än bensenmotorerna. 2. Diesellojan var billigare i de flesta länder. 3. Dielmotorerna har en högre verkningsgrad och är därför bränslensåla. 4. På många marknader hade dieslar en lägre beskattning. Sammantaget var detta tunga argument och de direktinsprutade dieslarna kom att i vissa länder helt dominera nybilsförsäljningen. På marknader som Österrike, Frankrike, Benelux såldes nästan inga volymbilar med bensenmotor längre och Italien och Tyskland låg inte långt efter. I Sverige hade man sedan länge en mycket ogynnsam beskattning för dieslar vilket hämmade försäljningen under många år.

Så småningom kom det fram att dieslar inte vara så miljövänliga som man trodde. Det höga kompressionstrycket gav föroreningar som vara svåra att bortse ifrån, bland annat den irriterande svarta röken som bestod av förkolnat, icke förbränd, dieselloja. Den första åtgärden var att rena bränslet. Shell var först ute med en renare diesel som skulle ryka mindre. Reklamen för denna innehöll en mycket bra film om de två förälskade indianungdomarna som från var sin sida av dalgången sände röksignaler till varandra genom att använda röken från avgasrören på pappornas lastbilar. En dag kunde inte flickan sända några svarssignaler till sin älskare, hennes pappa hade nämligen gått över till Shells miljödiesel. Detta räckte dock inte

och fransmännen tog fram ett partikelfilter för att få bort även de icke synliga sotpartiklarna. De övriga biltillverkarna tvekade länge men fick ge sig, idag finns det ingen dieselmotor som inte har partikelfilter.

Sedan uppmärksammade man kväveoxiderna. Dessa uppkommer genom att luftens egna beståndsdelar, syre och kväve, reagerar med varandra i förbränningsrummet. Tilltagande turbostryck bidrog till att bilda dessa, för växter, djur och människor, så skadliga gaser. Det första sättet var att samla dem i en sk NOx-fälla och sedan eliminera dem ungefär som i ett partikelfilter. Detta användes framförallt för att klara kraven i EURO5 men sedan var det stopp. För att klara EURO6 krävdes en annan med-

icin. Nu tillsatte man urinämne, Urea, i avgassystemet och lyckades därigenom att, via ammoniak, neutralisera merparten av NOx-innehållet i avgaserna. Detta kräver dock en extra tank och avgassystemet hos en dieselmotor börjar nu mer att likna en kemifabrik.

Nu hade turen kommit till turbokompressorerna. Hur skulle man få dem att lämna ett tryck som var konstant genom hela varvtalsregistret? Tillverkarna kom upp med lösning som innefattade en variabel turbingeometri men det räckte inte. Audi försökte med eldriven turbo men det fungerade inte. Nästa steg var att använda fler turboaggregat för att på så sätt täcka in ett större varvtalsområde. Man seriekopplade och parallellkopplade turbinerna för bästa funktion

och uppnådde en förbättring. Idag ser vi motorer med upp till fyra turboaggregat för att leverera kraft vid alla varvtal. Detta fungerar men på bekostnad av hög komplexitet och därav följande hög kostnad. Faktum kvarstår dock att över 3500 rpm tappas den direktinsprutade dieselmotorn sin kraft.

Har då bensenmotorerna stannat i utvecklingen? Ingalunda. Tyvärr har dock utvecklingen gått mot en fullständigt onödig jakt på koldioxidutsläpp och detta har medfört en minimering av antalet cylindrar. Färre cylindrar ger lägre inre friktion i motorn och Fiat har gått längst genom att införa en tvåcylindrig motor. V6:or används bara där prestanda står i första rummet. De flesta tillverkare satsar på fyrcylindriga motorer med eller utan hjälp av turbo och elmotorer. Vad gör då bensenmotorn till ett trevligare alternativ i en Alfa? För det första historien. Dieselmotorer har inte saknats i Italien men varit förbehållna de tunga fordonen. Tystheten och smidigheten på låga varv kombinerat med gasresponsen och bettet på högre varvtal gör en bensenmotor mer lämplig för en bil med sportiga ambitioner. Skillnaden i bränsleförbrukning är fränsebar idag men inte möjligheten att varva motorn för att den ska låta vackert. Att växla ner för att få mer effekt känns naturligt i en Alfa Romeo och inte motsatsen.

I den nya Giulia ger dieselmotorn på 180 hk sin maxeffekt vid 3750 rpm. Det är ju precis det roliga börjar för att fortsätta till 7000 rpm och helst mer. Vid svenska motorvägsfarter innebär detta mindre än 2000 rpm och det är ju föga upphetsande. Dessutom anses Giulias motor gå rätt jämfört med andra dieslar. Jag är medveten om att detta är mer baserat på känslor än på kalla fakta men är det inte just det det hela handlar om? Om det inte vore för känslorna hade vi likaväl kunnat köra Audi. Med en tystare dieselmotor. Eller?

BENGT DIEDEN

**PS Hör just på nyheterna att dieslar byggda 1997 och tidigare blir förbjudna i Paris.**



## 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](http://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