

You can't be a true petrolhead until you've owned an

ALFA



ALFANYTT

MEDLEMSBLAD FOR
KLUBB ALFA ROMEO NORGE



Alfas designsjefer
159 Sportwagon
Nye 33 Stradale
Giulietta 1.4 TB
Supergioiello
Landstreffet
Spiraltreffet
MiTo 1.4 TB
Stelvio 2.2
Giulia 2.2



*Da Montreal
kom til Lærdal*

LA BELLA MACCHINA!



DESEMBER 2023

Innhold



- 4 Kontakt oss
- 4 Medlemsrabattene
- 5 Terminlisten
- 5 Øyvind har ordet
- 8 Supergioiello
- 14 Test deg selv!
- 16 Piazza Mattei og skilpaddene
- 18 Vernasca Silver Flag
- 24 Passion Meeting
- 28 Matspalten
- 32 Trentatre Stradale i ny tagning
- 39 Riktige svar på Test deg selv!
- 40 Midtsidebilen
- 42 Landstreffet
- 47 Spiraltreffet
- 50 La Nuova Generazione
- 56 Alfanytts historie
- 70 Stelvio med det viktige i fokus
- 76 Designsjefene hos Alfa Romeo
- 83 De fire siste



Her kommer vinter'n

Jeg vil slå et slag for «jeg har bare én bil og jeg bruker den året rundt»-sjåførene blant oss. De som ikke har én bil for søndager og en annen for mandager.

Bildet under viser hvordan en typisk hverdag kan se ut. Det er fra fergekaia ved Bognes-Skarberget og er tatt på vei hjem nordover til Tromsø.

Alfa-eier Morten beskriver sin bilbruk slik: «Jeg bruker nok bilen litt annerledes enn mange i klubben. Jeg tar veldig godt vare på den og skifter slitedeler jevnlig. Men jeg har den jo som bruksbil, og jeg driver ikke med tannbørstevask annenhver dag.

Kommer det en rustfleck eller ei stripe fra ei dør på butikken, så sliper jeg, sparkler og lakker litt, og så får det tas ordentlig av et lakkverksted én gang i fremtiden når jeg skal dit uansett.

Den som bruker Alfaen sin året rundt har det mye gøyere enn de som bare bruker den deler av året. Det er vel innlysende? Jeg har 365 dager å ha det festlig på.»

Vi synes Morten har gode poeng, og vi håper at alle med «fet» bil vil bruke den oftere enn før – og at alle med «feil» bil ikke bryr seg om hva entusiastbilfundamentalistene måtte mene.

For har du bare én bil – som jo er alt du egentlig trenger – må du ta mange hensyn og kan uansett ikke matche de flotteste bilene på neste treff i klubben.

Har du en artig elbil?

Har du en praktisk stasjonsvogn?

Har du en smårusten, halvgammel doning?

Har du en deilig SUV?

Bra!

Men uansett hva du har:

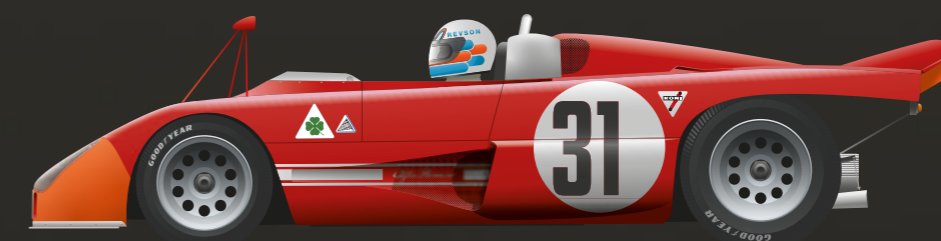
Kjør bilen din året rundt med god samvittighet og ha det gøy med den.

jarre
Christian Jarre
Redaktør



ALFA-PROFILEN

1972 Alfa Romeo Tipo 33/TT/3 fra «The Florida International 12-Hours of Endurance Sebring» 1972.



Illustrasjon: Lars Thorsen



REDAKTØR

Christian Jarre

FORMGIVER

Lars Thorsen

OMSLAGSFOTO

Ken Brown

FOTO TIL LEDEREN

Morten Indergård Wikmark

SKRIBENTER

Boudewijn Soetens
Christian Jarre
Dennis Effert Jonassen
Hugo Flaten
Huib Seegers
Lars Thorsen
Max Van Duijne
Peran Kulbraaten
Siri Bjoner
Stein Inge Stølen
Theo Meinster
Zbigniew Maurer
Øyvind Iversen

FOTOGRAFER

Alexander I. Karlsen
Amalie Vedlog Simensen
Anders Magnus Andersen
Arve Wik
Brage Asplem
Bruno Bardello
Christian Jarre
Daniel Widnes
Dennis Effert Jonassen
Gabriella Clare Marino
Hugo Flaten
Johanne Kaardal
Jon Solve Strand
Karoline Nordli Wik
Lars Rudel
Lasse Svenson
Mario Søfferud
Ole Henrik Sønsteby Gilbo
Paul Lundquist
Peran Kulbraaten
Pål Brovold
Raphaël Belly
Rémi Dargegen
Terje Ødegård
Trine Eidsvold Larsen
Øyvind Iversen

OVERSETTERE

Torgeir Mjøen
Lars Narvselius

KOKKER

Bruno Bardello
Peran Kulbraaten
Trine Eidsvold Larsen

Alfanytt utgis av Klubb Alfa Romeo Norge. Gjenbruker kun tillatt med redaktørens skriftlige samtykke.

Kontakt oss

Våre e-postadresser finner du i Kontaktmenyen på karn.no. Husk å melde flytting til oss før neste Alfanytt.

STYRET

Øyvind Iversen
Thomas Skjerping
Krisztián Konzsky
Solrun Giulia Weie
Bjørn Grøva
Stian Forthun
Ove Nygård

BUSKERUD

Roar Orvedal
Kristoffer Egestad Diesen
Vemund Lyngar Hovland

HAUGALAND

Martin Bruvoll
Hans Arvid Svellingen

INNLANDET

Bjørn Steinar Bekkelund
Kjetil Lien

NORD

Rebecca Stjernen

ROGALAND

Erik Andre Nordeide

SUNNMØRE

Kim Henriksen
Mads Erik Larsen

SØRLANDET

Krisztián Konzsky
Karl Nilssen

TRØNDELAG

Rune Weie

VESTFOLD OG TELEMAR

Andreas Sundt

VESTLAND

Thomas Skjerping
Kenneth Høiland

VALGKOMITEEN

Dag Nåheim
Maja Dinéh Sørheim
Terje Ødegård

Medlemsrabattene

Med et gyldig medlemskort kan du benytte medlemsrabattene og spare inn hele kontigenten på dette alene.

Husk å vise gyldig medlemskort eller oppgi medlemsnummer ved bestilling; ellers vil du ikke ha krav på rabattene. I visse tilfeller trenger du også en rabattkode, de står nederst på siden.

De fleste av rabattene kan også benyttes uten en Alfa Romeo i garasjen, det gjelder også mange av bilverkstedene.

Tilbudet styres i stor grad av medlemmenes ønsker og interesser. Ta gjerne kontakt med oss i klubben om du har ønsker, tips eller jobber i et firma som vil tilby medlemmene en rabatt.

På karn.no kan du se hvor store rabattene er og få annen viktig informasjon.

Antirustbehandling

- Antirustsenteret Kjell Hall
- Buskerud Antirust
- Drammen Antirust og Bilglass
- Grenland Antirust
- Oslo Antirust
- Skogsvåg Auto
- Vestfold Antirust

Bildeler og bilrekvisita

- Autodeler
- Bem
- BilXtra Jessheim
- BilXtra Råholt
- BilXtra Strømmen
- BilXtra Tunejordet
- Exide
- GR-Parts
- Gytis Autek
- Huseby Autodeler
- Jacob's Auto-Supply
- Kollevold
- Meca
- Mekonomen-butikkene
- Romnes
- Veng

Bilpleie

- Brynildsen Autospa
- Car Spa

- OJTorheim
- Perma-Shine
- Scandic Shine
- Vårhus Bilpleie og Detailing

Bilverksteder

- Auto Sportiva Ny og bedre avtale!
- AutoCenter Rogaland
- Autovia
- Carrozzeria Alfa
- Dieselgrossisten
- Flesland Auto
- Hurtigruta Carglass
- Autoklinikken Ital Bilservice Ny og bedre avtale!
- Lindvall Turbo & Tuning
- Mekonomen Mjøsbil
- Nextcar
- Romerike AC Service
- RSA Bil
- Tønsberg Auto
- Würth Norge

Leie av bukker

- Oslo Antirust

Leiebil

- Avis Bilutleie
- Hertz Bilutleie

Les og lær

- Auto-Italia
- Allora

Oppretting og lakkering

- Bilkosmetikk
- Bulkspecialisten
- Oslo Felgretting

Restauranter

- Fellini Restaurant & Pizzeria (Ålesund)
- Mester Pizzeria (Hadeland Glassverk)
- Ristorante Casa Mia (Lillestrøm)
- Villani Lagunen (Bergen)

Tuning

- Digituning
- Vognskjulet Tuning og Autospa

Rabattkoder	Hertz Bilutleie – bruk kode CDP 880088
Autodeler – bruk kode 100115	OJTorheim – bruk kode br19
Avis Bilutleie – bruk kode N556766	Romnes – bruk kode 102811
Brynildsen Autospa – bruk kode KARN17	Scandic Shine – bruk kode KARN18
Car Spa – bruk kode Stelvio17	Veng – oppgi kundenummer 157004

Terminlisten

29. desember

Pizzatreff på Hunsfoss og pizzata a Bergen

31. januar

Pizzatreff på Hunsfoss og pizzata a Bergen

28. februar

Pizzatreff på Hunsfoss og pizzata a Bergen

17. mars

Årsmøte (digitalt)

27. mars

Pizzatreff på Hunsfoss og pizzata a Bergen

24. april

Pizzatreff på Hunsfoss og pizzata a Bergen

27. april

Sesongåpning i Buskerud

8. mai

Pizzakveld ved Drammensfjorden

12. juni

Pizzakveld ved Drammensfjorden

21.-23. juni

Internasjonalt treff i Danmark

10. juli

Pizzakveld ved Drammensfjorden

3. august

Italiensk Dag på Vålerbanen

14. august

Pizzakveld ved Drammensfjorden

17.–18. august

Landstreiff (under planlegging)

7.–8. september

Spiraltreffet

Viktig informasjon:

Klokkeslett og mer detaljert info finner du på karn.no når treffet nærmer seg. Følg med på karn.no i dagene før treffet i tilfelle avlysning, restriksjoner eller andre endringer.



Ny Giulia kommer i 2025. La oss håpe at kjøredynamikk og morofaktor fortsatt blir viktige ingredienser.

Om å overleve. Alfa Romeo er jo et mikromerke, ikke som Porsche (produserer fire ganger så mange biler og selger til høyere pris), BMW, Toyota og Audi for å nevne noen, litt dyrere og andre prisleier.

Utvikling, lansering og support koster grovt sett det samme om man skal selge 100 000 biler eller to millioner. Følgelig må det bli noen områder som ikke får like mye fokus, eventuelt at man deler kostnadene med andre modeller.

Alfa Romeo var i praksis konkurs i 1986 og den eneste moderne konstruksjonen var Alfa 164, som var utviklet i samarbeid med Saab (konkurs), Lancia (nesten konkurs) og Fiat (nedadgående trend som volumselger).

Alfa 164 hadde noe aldeles skrekkelig da den ble lansert som sporty storbil: Forhjulsdrift! Mange entusiaster vred seg i smerte, men i mangel av sosiale medier ble det ikke stor ståhei. Etter litt modifisering fra fabrikk ble den irriterende momentstyringen (bilen trakk kraftig til én side under akselerasjon) korrigeret etter noen år, og det ble riktig så bra.

Hva var så poenget med denne historien? Jo, nå har Tonale blitt introdusert, og her i Norge er det en vanskelig oppgave å få noe volum på grunn av vår avgiftspolitik, og det skrives om at den er fælt dyr og at det er enda en SUV. Ja, det er en SUV, og ja, den er dyr i Norge, men for merket handler det om å overleve, det vil si selge x antall av den og tjene penger. Det er dét det koker ned til. All honnør til Bertel O. Steen som holder fortet.

Således er det fascinerende hva enkelte klarer å uttrykke om nye modeller, men slik har det vært i 20 år, så det er ikke noe nytt. Når det

er sagt, så har Alfa Romeo stort sett i alle år lagd *kjøreglade* modeller innenfor sitt segment, samtidig som motorpressen ikke alltid forstår eller vektlegger hva dét ordet betyr. I tillegg er den generelle bilinteressen i befolkningen dalende.

Derfor er det gledelig at Tonale selger ganske bra, og i første halvår ble det solgt 19 000. Tonale er modellen som skal klare å holde merket levende til det forhåpentligvis blir nok volum på elbiler, hvor den første blir vist i kommende kvartal. Den er også basert på delebingen til Stellantis og vil være en overgangsmodell før nye Giulia kommer i 2025. Jeg synes i grunn det er helt irrelevant om Giulia får 1000 hk, det som er spennende er *kjøredynamikk* og *morofaktor*.

Klubb Alfa Romeo Norge holder stø kurs, og vi opplever en svak økning i medlemsmassen som er meget gledelig. Lokalavdelingene har sine treff, og styret har allerede lagt planer for 2024. Ikke alt er spikret i skrivende stund, så følg med på hjemmesidene våre.

På det personlige plan har familiens Alfa-andel blitt noe justert. Fremdeles har vi vår røde Stelvio og røde 916 Spider. En blå 916 GTV kjøpt i lystig lag i Værdal er snart på veien igjen, og konas gule 916 Spider som ble kjøpt usett på auksjon viste seg å ha noen overraskelser, men det burde jeg vel ha skjont. Småkjøring i hverdagen skjer i en 2021-modell Fiat 500e, som ikke har helt samme morofaktor som Alfaene, men den er fin på sin greie.

Med det som avslutning blir det spennende å se hva neste Alfa Romeo kan by på. God jul!

Øyvind Iversen

På vegne av styret

Lydløs og *elegant* ...



... eller herlig **BRUTAL?**



FIAT 500

Vil du ha 3 eller 4 dører? Eller går du for kabrioleten? Kom og se utvalget hos oss. Ikonet 500 har en rekkevidde på 40 mil i byen og 32 mil WLTP. Fiat 500 Red fra kun 319 900,-

JEEP AVENGER

Den første helelektriske Jeep har slående design, utmerkede terreng-egenskaper og den nyeste teknologien – en perfekt kombinasjon av frihet, stil og funksjonalitet. Jeep Avenger får du fra kun 349 900,-

UNNGÅ LANG VENTETID

Trenger du en snerten elbil, men orker ikke vente i månedvis? Ta turen til oss, du finner oss i Sjøveien 4 i Sandnes. Vi har elbiler på lager og i bestilling slik at du slipper lang ventetid. Med på kjøpet får du vår ekte entusiasme og vår klare strategi om å gjøre alt vi kan for å du skal bli Svært Godt Fornøyd. Vi leverer biler over hele landet.

Ring oss på 51 70 97 00 eller direkte til vår entusiastiske salgssjef Paul-Magnar på 944 35 000. Kjør vakkert og velkommen til oss!

Vi har uansett din neste bil klar for snarlig levering



Kom og se Tonale hos oss!

15 % RABATT

Er du medlem av Klubb Alfa Romeo? Da gir vi deg 15 % rabatt på service og verkstedtimer! I tillegg får du også 15% rabatt på originale bildeler!

- Delerabatten gjelder både ved reparasjon av bil og kjøp over disk.
- Gyldig medlemskort må fremvises.

Gjelder ikke kampanjer eller allerede nedsatte varer.

NORGESREKORD

Har vi Norgesrekord i antall solgte Quadrifoglio? De siste årene har vi solgt 27 av dem! Visste du at eneste Giulia NRING og eneste Stelvio NRING i Norden er solgt hos oss?

Kontakt Paul-Magnar på 944 35 000 hvis du vil ha en entusiastisk bilhandel uten ubehagelige overraskelser.

Han hjelper deg også med gode leasingtilbud på drømmebilen.



AUTOCENTER
ROGALAND AS



Jeep



Besøk våre nye nettsider på www.auto-center.no

Supergioiello

«Gioiello» betyr juvel på italiensk, så da fikk Carrozzeria Ghias tolkning av Alfa Romeo 1900C Sprint passende nok navnet «Supergioiello».

Det ble laget 18-20 karosserier, så planen var klar, men kun seks biler ble ferdigstilt – og nå er det bare tre eller fire slike igjen. Det gjør Supergioiello til en av de sjeldneste Alfaer etter andre verdenskrig.

Foto: RÉMI DARGESEN
Tekst: CHRISTIAN JARRE, medlem 3505,
med bidrag fra SIRI BJONER



Har du har amerikanske Tom Tjaarda (Lancia Y10, De Tomaso Pantera), italienske Giorgetto Giugiaro (Alfasud, Alfetta GT, Alfa 159) og norsk-svenske Pelle Petterson (Volvo P1800, Maxi 77) til felles?

Jo, de har alle jobbet for designhuset Ghia.

Vi som vokste opp på syttitallet kan godt huske at den feitesten Ford Granadaen med 2.8-liters sekser bar navnet Ghia, men som barn hadde vi ingen anelse om hvor navnet kom fra, bare at det var det gjeveste på rangstigen.

Om du gjør et søk på Ghia i dag, finner du fort ut at ikoniske biler som Volvo P1800 og Volkswagen Karmann er Ghia-kreasjoner.

Volvoen ble det laget nesten 50 000 av, mens Volkswagen Karmann Ghia ble produsert i nesten en halv million eksemplarer.

(Selv er jeg spesielt svak for P1800 ES, en shooting break med bakluke i glass!)

Den som tar kaka er imidlertid Renault Dauphine, som gjerne også nevnes som en Ghia-kreasjon. Den ble produsert i over to millioner eksemplarer, men den var ikke fullt ut en Ghia-kreasjon som de to andre, slik jeg forstår det, men et slags *inhouse* Renault-produkt hvor Ghia bisto i designprosessen.

Dauphine var nemlig en nedskalert Renault Frégate, hvor designer Luigi Segre hos Ghia hjalp til med å få gjennomført nedskaleringen på en vellykket måte. Der Frégate målte 470 cm, målte Dauphine 394. Der Frégate veide 1230 kilo, veide Dauphine 650.

Men hva vil jeg så frem til med alle disse produksjonstallene?

Jo, jeg prøver å få frem kontrastene her. Alfa Romeo 1900C Sprint Supergioiello ble laget på gamlemåten – med platearbeidere som banket ut karosseriets skjønne former for hånd, som om det skulle være en skulptur – i en periode hvor nye produksjonsmetoder begynte å gjøre seg gjeldende.

Supergioiellos 6 biler versus Dauphines over 2 000 000 sier jo egentlig alt, selv om den ene riktignok ble konstruert for å bli en verdensbil, mens den andre var ment å være eksklusiv fra første stund.

For Ghia var ikke bare et designhus, men en karosseribygger. De fleste designhus i bilindustrien startet som karosseribyggere. Husk, folkens, dette var lenge før Computer Aided Design!

Mille Miglia 1929

La oss ta en titt på Ghias bakgrunn.

Carrozzeria Ghia SpA ble etablert i Torino i 1916, men het Carrozzeria Ghia & Gariglio til å begynne med, oppkalt etter grunnleggerne.

Ghia bygget lette biler med karosserier i lettmetall og leverte også karosserier til ulike racingteam. Da en Ghia-bygget Alfa Romeo 6C 1500 vant Mille Miglia i 1929, var suksessen et faktum og berømmelsen sikret.

Mellom de to verdenskrigene var Ghia stort sett opptatt med å bygge spesialmodeller for Alfa Romeo, Fiat og Lancia – og én av de mest kjente var sportscoupeen Fiat 508 Balilla.

Produksjonen lå hele tiden på et svært lavt antall, noe som ga Ghias produkter en økt eksklusivitet i forhold til andre, italienske karosserimakere.

Under andre verdenskrig opplever så selskapet to tragedier.

Først blir fabrikken i Torino ødelagt under et luftangrep i 1943 (for øvrig det samme som konkurrenten Zagato opplevde samme år).

Deretter dør Giacinto Ghia i 1944 i en alder av beskjedne 56 år.

Imidlertid blir fabrikken raskt bygget opp igjen, og etter Giacintos død blir fabrikken kjøpt opp av Felice Mario Boano og Giorgio Alberti.

Sammen med Luigi Segre tar de bedriften videre og gjør Ghias tjenester attraktive og tilgjengelige på det globale markedet, noe som resulterer i at både Volvo og Volkswagen «biter» på.

Sakte, men sikkert konverterer de Ghia fra å være en liten karosseribygger til å bli et renommert designhus, og salg av designtjenester gjør nedslagsfeltet desto større.

Hva så med Alfa Romeo anno tidlig 1950-tall?

1900-familien

Alfa Romeo 1900 ble utviklet i løpet av de første etterkrigsårene, mens et krigsskadet Italia – med sine desimerte industrier, fattige befolkning og nye republikanske grunnlover – slet med å komme seg på beina igjen.

Likevel maktet Alfa Romeo å gjøre 1900-modellen tilstrekkelig moderne, slik at grunnlaget var lagt for bedriftens fremtidige produksjonsfilosofi. Ja, faktisk var 1900-modellen Alfas første forsøk på en produksjonsbil etter krigen.



1.9-literen på 100 hk har støpejernsblokk og to overliggende kamaksler med doble Weber-forgassere. Girkassen er firetrinns. Bakhjulsdrift. 130 Nm. Toppfarten på 180 km/t var svært respektabel i 1954.

Ghia-designere

Giacinto Ghia
Giorgetto Giugiaro
Giovanni Michelotti
Giovanni Savonuzzi
Luigi Segre
Felice Mario Boano
Pelle Petterson
Pietro Frua
Sergio Sartorelli
Tom Tjaarda

Dermed ble Alfa Romeo 1900 både den første bilen som kom ut fra Portello-fabrikken uten et separat chassis, men også den første Alfa Romeo som ble bygget på en produksjonslinje i stedet for å bli satt sammen på individuell basis.

Supergioiello eksklusivitet var sikret uansett, men den ble *enda mer eksklusiv* da resten av bilindustrien begynte med nye produksjonsmetoder.

En standard Alfa Romeo 1900 ble promotert som en praktisk, romslig og attraktiv bil. Den hadde en 1.9-liters firer på 90 hk.

Short Wheel Base-varianten av Alfa Romeo 1900 var naturligvis langt mer sporty. 1900C



Sprint fikk oppgradert TI-motor med store ventiler, høyere kompresjon og doble Weber-forgassere.

Resultat? 10 hk ekstra. I kombinasjon med kortere akselavstand og muligens lavere vekt var forskjellen merkbar.

Et sprekere utseende måtte selvfølgelig til, og flere karosseribyggere i øverste divisjon kom med forslag til hvordan en 1900C Sprint burde se ut.

Både Pininfarina, Zagato og Touring lagde spennende designforslag, men også mer ukjente karosseribyggere som Colli, Boneschi og Worblaufen ville være med og lage sine tolkninger.



Hvem bygger vakrest bil? Konkurransen var tøff mellom Bertone, Zagato, Touring, Pininfarina, Vignale og Ghia.





Franco Scagliones BAT 5, 7 og 9 (se Alfanytt omslag) var også basert på et 1900-chassis. Det samme gjaldt C52 Disco Volante, som Touring hadde kreert.

At Supergioiello er den vakreste av dem alle, skal jeg ikke påstå – da jeg for eksempel synes at Tourings tolkning (1900 Superleggera, se side 27) er enda mer elegant, og at Zagatos tolkning (1900 SSZ) er skarpere – men Supergioiello er *muligens* en av de mest overdådige og luksuriøse av dem.

Vakker er den ihvertfall, og lakkfargen Rame Metallizzato («metallisk kobber») passer den perfekt.

«Bilen som vinner løp»

En standard Alfa Romeo 1900 ble som sagt promotert som en praktisk, romslig og attraktiv bil, men da den gjorde det bra i høyprofilerte løp som Targa Florio og Stella Alpina, begynte Alfa Romeo med rette å promotere den som «bilen som vinner løp».

Akkurat dette aspektet kan ha appellert til den første eieren av denne Supergioielloen, som ble den spanske entusiastens Gumersindo Garcia Fernandez.

Han kjøper den tidlig i 1954 (bilen er laget i oktober 1953) og begynner umiddelbart å bruke den i en rekke billøp i regi av Real Automóvil Club de España, inkludert det aller første Rally de los Pirineos og Subida a la Dehesa de la Villa, der han tar sin første seier.

Oppmuntret av seieren øker Fernandez satsningen betraktelig ved å stille til start i Rallye Monte-Carlo. Selv om han kommer til mål, er kanskje ikke snøkjøringsferdighetene hans de beste, for han krysser mållinjen på 211. plass.

Ytterligere fire løp i det mer tempererte klimaet i Sør-Europa følger, samt en start i San Sebastians Concurso de Elegancia.

Utvalgte Ghia-modeller

- 1929 Alfa Romeo 6C 1500
- 1933 Fiat 508 Balilla
- 1947 Alfa Romeo 6C 2500
- 1950 Ferrari 195 Inter coupe
- 1951 Ferrari 212 Inter coupe
- 1950 Alfa Romeo 6C 2500 SS Supergioiello
- 1953 Alfa Romeo 1900 Supersonic «Conrero»
- 1953 Abarth 1100 Sport Ghia Coupé
- 1953 Alfa Romeo 1900C Sprint Supergioiello
- 1954 Jaguar XK120 Supersonic
- 1954 Fiat 8V Coupé
- 1955 Volkswagen Karmann Ghia
- 1956 Renault Dauphine
- 1958 Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce (prototype)
- 1961 Volvo P1800



Lakkfargen Rame Metallizzato passer bilen perfekt. Legg merke til hvordan Ghia-emblemet er forsenket i forskjermen – se bildet øverst til høyre.



Etter å ha eid sin Supergioiello i rundt tre år, selger han den til en annen spansk entusiast, Salvador Ros. Han er president i Club 600s Barcelona-avdeling og kanskje en vel så kompetent sjåfør?

Også Ros tar den raskt til startstreken og debuterer i 1958 Rallye des Pyrénées hvor han blir nummer 10. Ytterligere tre sesonger med billøp følger før Salvador Ros ulykksalig krasjer den vakre bilen på slutten av 1961-sesongen.

Dessverre blir den karakteristiske Ghia-designede fronten skadet, og den blir erstattet med en Touring-front, sannsynligvis fordi Touring-fronten er langt enklere å få tak i. Husk, det ble bare ferdigstilt seks Supergioielloer.

En portugisisk redningsmann

Hva som skjer med denne bilen i løpet av de neste 29 årene, vites ikke, men i 1990 faller denne Supergioielloen i hendene på en klassisk bilhistoriker, Pablo Gemino, en mann som også er redaktør av Antique Car Club magazine.

Etter å ha fordypet seg i bilens fortid, graver han frem bilens løpshistorikk før han sender bilen videre til en ny eier i Portugal, som igjen finner ut av dens originale karosserikonfigurasjon etter å ha lyktes i å finne bilder av bilen i løp med Gumersindo Garcia Fernandez – bilens første eier – bak rattet.

Slik han tolker det er bilen så spesiell at den fortjener en omfattende restaurering, og med tid og stunder får Supergioielloen sitt opprinnelige utseende tilbake.

Ringene er sluttet, og den store scudettoen får igjen pryde fronten på denne supersjeldne superjuvelen. ❀





Test deg selv!



Hvor italoofil er du?
Hvor mye kan du om Alfa Romeo?
Her får du litt å bryne deg på.

ALESSI

I hvilken region og hvilket år stiftet Giovanni Alessi sitt selskap?

- A Lombardia 1953
- B Piemonte 1921
- C Veneto 1947
- D Sicilia 1919

BURSDAG

Alfa fylte 113 år i sommer, men i hvilket år fikk bilene emblem hvor Romeo-navnet var inkludert?

- A 1913
- B 1920
- C 1933
- D 1915

MARKEDSFØRING

Hvilket kjent ansikt var med i TV-reklamen for Giulietta i 2010?

- A Julie Andrews
- B Rosanna Arquette
- C Uma Thurman
- D Keira Knightley

MOTEHUS

I 2003 ga Lauren Weisberger ut en roman om en ung kvinne. Boken het...

- A The Devil wears Versace
- B The Devil wears Armani
- C The Devil wears Dolce & Gabbana
- D The Devil wears Prada

WALTER DE SILVA

Lenge før de Silva (se side 76) skapte legenden Alfa 156, bilen som fikk fart på Alfa Romeo før årtusenskiftet, hvilket bilmerke jobbet han for i 1972-77?

- A Fiat
- B Matra
- C Citroën
- D Seat



BOLTSIRKEL

Hvilken av disse bilene kan ikke bruke hjul med boltsirkel 5x98?

- A Alfa 156
- B Alfa 166
- C Alfa GT
- D 916 Spider

HØYDE

Hvor høyt over havet rager Stelvio-passet?

- A 3154 meter
- B 15 233 fot
- C 2981 meter
- D 2757 meter

33 STRADALE

Forbindelsen mellom Carlo Chiti og den originale 33 Stradale fra 1967 er kjent, men hvorfor ble betegnelsen 33 benyttet?

- A Bilen var 3.3 fot høy
- B Chiti var sterkt troende og inspirert av Kristi oppstandelse i år 33
- C 33 symboliserer hjem, barn, kjærlighet og harmoni
- D 33 er en modellbetegnelse i 105-serien



PIZZA

Den italienske pizzaen ble introdusert i Norge av Gino Valente. Året var 1963. Hva er koblingen mellom ham og klubben vår?

- A Pizzæne hans førte til at mange nordmenn fikk øynene opp for Alfa Romeo
- B En Se&Hør-reportasje hjemme hos Valente avslørte at medlemskortet hans hang på kjøleskapsdøren
- C Klubben og Valente satt begge i et ekspertpanel da nye varianter av Grandiosa skulle utvikles
- D Klubben ble planlagt stiftet på hans restaurant Valentos Osteria i Oslo

BUSSO

Hvilke andre bilprodusenter benyttet seg også av Busso-motorene?

- A Lancia, Fiat og Maserati
- B Kun Lancia og Fiat
- C Lancia, Fiat, Matra og Renault
- D Lancia, Fiat, Rayton og Gillet

KUBIKKVARIANTER

Hvor mange kubikkvarianter finnes av Busso-motoren originalt?

- A 3 varianter
- B 4 varianter
- C 5 varianter
- D 6 varianter

FLÅKLYPA GRAND PRIX

Hva heter føreren av Alfa Romeo Bertone Carabo i filmen?

- A Ruffino Gassolini
- B Rudolf Blodstrupmoen
- C Heinrich von Schnellfahrer
- D Carlos Fandangio

THE GRADUATE

I begynnelsen av filmen blir Dustin Hoffman spurt av Mrs Robinson om han vil kjøre henne hjem i hans Spider Duetto. Han gir henne bilnøklene mens han sier:

- A «Drive yourself home if you are not too drunk»
- B «You know how to work a foreign shift?»
- C «Go on, Mrs Robinson!»
- D «Take a ride, I'll see you tomorrow»

FOTBALL

Hvilken klubb er eldst?

- A Inter Milan
- B AS Roma
- C Juventus FC
- D AC Milan

Riktige svar finner du på side 39. 🍀

Piazza di Mattei og skilpaddene

Skilpaddefontenen – Fontana Tartarughe



Romas piazzaer er selve essensen av byen, dens varemerke om man vil. Her utfolder livet seg, her er det godt å være. En romersk piazza er full av historie, farger, lyder og lukter; det er den autentiske stemningen fra den Evige Stad. Denne gang ser vi nærmere på Piazza Mattei, en av mine favoritter blant Romas piazzaer.

Tekst og foto: HUGO FLATEN
Hovedfoto: GABRIELLA CLARE MARINO

Denne plassen ligger litt bortgjemt. Den letteste adkomsten er fra Largo Argentina, sydover Via Paganica. Det som gjør denne plassen så idyllisk, er naturligvis fontenen. Den regnes som selve perlen blant Romas mange fontener, med sin enestående, harmoniske komposisjon, dynamikk og spill i farger.

Fontenen består av fire små, lave basseng i rød og hvit Porta Santa-marmor og et øvre basseng i grå afrikansk marmor. De lave kummene er formet som skjell. På dem hviler det fire delfiner. Oppå hver delfin sitter en naken ung gutt. De lener seg mot fontenens stamme og holder delfinene i halen mens de støtter den ene foten på delfinenes hode.

Med den andre hånden løfter de hver sin skilpadde opp til det øvre bassenget, som for å hjelpe dem over kanten. De har et uutgrunnelig smil om munnen, som om de bærer på en hemmelighet. Guttene er meget grasiøse og sensuelle. Både skilpaddene og guttene er i bronse. Det skaper en dynamikk og spill i farger som også er med på å gjøre denne komposisjonen enestående.

Opprinnelig skulle det hele ha vært i sten, men det ble besluttet å gjøre figurene i bronse, noe som jo var en dyrere løsning. For å betale for dette ble det lagt en ekstra avgift på kjøtt.

Opprinnelig var det ikke skilpadder med i bildet. Det ble laget åtte delfiner, og det er mulig de fire siste av disse var tiltenkt en plass på toppen. Det ville nok ha virket mindre harmonisk, og disse ble ikke satt opp.

Fontenen ble stående slik i 80 år før skilpaddene kom på plass. Hvem som hadde ideen vet man ikke sikkert, men Berninis navn nevnes i denne sammenhengen. De bringer litt humor inn i bildet, og det er jo kanskje først og fremst disse som har gjort fontenen så populær, og ikke minst gitt den sitt navn. Skilpaddene har i seg selv vært meget ettertraktet og er blitt stjålet flere ganger.

Nå er det kopier vi ser. Originalene finnes i Kapitolumseet. Men selv kopiene er ettertraktede samlerobjekter.



Skribenten sitter her på Le Cave di S Ignazio da Sabatino, en av Romas mest berømte restauranter.

Bar Taruga

Under den andre verdenskrig ble fontenen demontert og oppbevart på et sikkert sted. Man ville ikke ta noen sjanser med et slikt klenodium. De fire delfinene som ble til overs har hatt en turbulent tilværelse. De var i en periode assosiert med fontenen «Suppeterrinen», men er nå rett og slett forsvunnet.

Fontenen ble laget i 1584. Arbeidet ble gjort av Taddeo Landini, sannsynligvis etter en opprinnelig skisse av Giacomo della Porta. Den ble bekostet av familien Mattei, som også har gitt sitt navn til plassen. De hadde flere palasser i dette området.

Da man i 1580 laget en plan for hvordan en nyrestaurant akvedukt skulle utnyttes, fikk Giacomo Mattei overtalt myndighetene til å føre vannledningen hit mot at han skulle bekoste brolegging av plassen og en fontene.

Det ble en vann-vinn-situasjon. Mattei fikk nærmest innlagt vann, og Roma fikk en av sine mest betagende og populære fontener for all ettertid.

Plassen er omgitt av bygninger som ikke gjør så mye av seg. Som så mange andre steder, skjemmes plassen ofte av parkerte biler som forstyrrer idyllen. Det finnes likevel en sjarmerende bar, Bar Taruga, og et lite, men interessant osteria, Pane e Vino Daniele.

Familien Costaguti har også sitt palass på plassen. De fikk ikke navnet sitt på hele plassen, men har det skrevet over porten, slik det vel var mer vanlig å gjøre det.



En sjarmerende legende

Det fortelles at en av Mattei-slektens unge menn ble forelsket i en pike fra en annen fornem adelsfamilie. Den unge damen gjengjeldte følelsene, men hennes far var ikke like fornøyd. Han sa nei. Beileren hadde et noe tvilsomt rykte som kort-spiller, for glad i det søte liv, lat og udugelig.

I håp om å kunne blidgjøre den strenge faren arrangerte den unge Mattei et middagselskap i huset på plassen. Det må ha vært et hyggelig selskap, for det varte til langt ut på morgenvaksten. Da trakk den håpefulle unge mannen sin svigerfar bort til vinduet og viste ham den vakre fontenen som hadde dukket opp der i løpet av natten. «Se hva en døgenikt kan få i stand på én eneste natt.»

Dermed var lykken gjort. Svigerfar ga etter, og de to unge elskende fikk hverandre. Det faren ikke visste, var at alt grunnarbeidet allerede var gjort.

Historien forteller så at vinduet, hvor de første gang hadde sett fontenen, ble murt igjen. Ingen skulle senere få anledning til å nyte det samme synet.

I en annen versjon av historien var den unge damen slett ikke så glad over ekteskapet. Hun forlangte at vinduet hvor man først hadde sett det som ble hennes ulykke, skulle mures igjen. Uansett hvilken versjon man tror på; slik ble det. 🍀

Vernasca Silver Flag & Passion Meeting

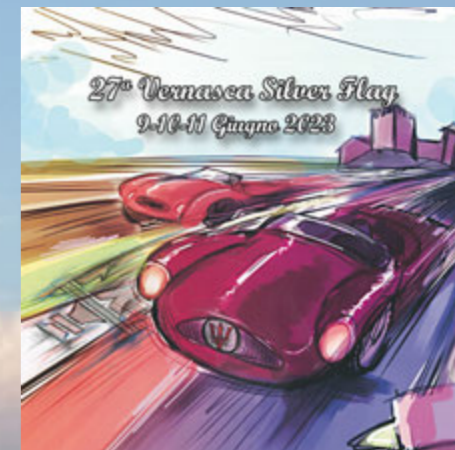
Vernasca Silver Flag er verdens vakreste og mest autentiske bakkeløp, mens Passion Meeting foregår i Sveits hvor alfister fra mange land samles for å vise frem sine vakre Alfa Romeoer. Bli med på begge treffene i dette reisebrevet fra vår danske venn Dennis.

Tekst og foto: DENNIS EFFERT JONASSEN

Etter å ha drømt i flere år om å få oppleve et av verdens skjønneste og mest autentiske billøp, tok vi i fjor turen nedover for å overvære løpet kombinert med vår sommerferie. Både løpet og området omkring Val d'Arda tok helt pusten fra oss og mer enn levde opp til alt vi hadde lest og sett på nettet. Derfor valgte vi å gjenta suksessen også i år, og denne gang var Maserati valgt som hovedtema.

Løpet avvikles i de liguriske Appenninene sør for Piacenza og mellom Milano og Parma i regionen Emilio-Romagna. Starten går i den lille byen Castell'Arquato, der også paddocken ligger. Første del av ruten er et stykke oversiktlig landevei på cirka fem kilometer der bilene kan nå meget høye hastigheter, selv om løpet i dag kjøres mer som en oppvisning enn et egentlig race som i gamle dager.

Etter at de har kjørt gjennom byen Lugagnano, begynner siste del av ruten. Stigningen opp til Vernasca består av 34 svinger, og de fleste av dem kan betegnes som hårnålssvinger.



Den lokale kunstskolen Cassinari har en konkurranse hvor 40 elever lager forslag til signaturbilde, som skal brukes på blant annet plakater. Vinnerbildet i år ble laget av Fatimazahra Lakrik. Hennes verk imponerte juryen.

Over 200 biler

Løpet kjøres over en helg tidlig i juni, og den 8.9 km lange strekningen fra Castell'Arquato til Vernasca kjøres tre ganger. Lørdag kjøres første heat på formiddagen og det andre på ettermiddagen. Siste heat kjøres søndag formiddag og avsluttes med lunsj for sjåførene på toppen i Vernasca ved den gamle kirken Antica Pieve di Vernasca.

Derfra er panoramautsikten over Val d'Arda med elven Arda av aller vakreste sort. De sjeldne og flotte bilene parkeres på den lokale byplassen i Vernasca sentrum etter oppstigningen. De bilene

det ikke er plass til må fortsette til et parkeringsområde litt lenger opp i den lille fjellbyen.

Løpet er blitt mer og mer populært de siste årene, og i dag deltar over 200 biler fordelt på kategoriene Turismo, Granturismo, Monoposto, Prototipo, Rallyssime, Sport, Anteguerra (førkrigsbiler) og årets tema, som altså var Maserati. Valget av Maserati som hovedtema i det 27. Vernasca Silver Flag er gjort for å hylle de fire brødrene Maserati, som først skapte bilmerket som bar deres navn i 1914 og deretter OSCA etter andre verdenskrig.

Bilverkstedet Società Anonima Officine Alfieri Maserati åpnet dørene i Bologna i 1914

med storebror Alfieri Maserati som sjef. Etter at første verdenskrig var over, gikk verkstedet gradvis over til å starte bilproduksjon. Dette var den spede starten på det vi i dag kjenner som «Motor valley», en fellesbetegnelse for det motormekka som er sentrert rundt byene Modena, Maranello og Bologna i regionen Emilio-Romagna.

Bilene fra Maserati har flere seire i det opprinnelige løpet Castell'Arquato – Vernasca, som ble kjørt 17 ganger fra 1953 til 1972 og arrangert av Piacenza Automobile Club (CPAE). I 1996 ble løpet gjenopptatt som en hyllest til det opprinnelige løpet, nå under navnet Vernasca Silver Flag, men fremdeles arrangert av CPAE.

Nærmest kamera ser vi biler i kategoriene Monoposto (énseter) og Anteguerra (førkrigs).



100 år med Quadrifoglio Verde

Utover Maserati som hovedtema var det også en rekke jubileer som skulle feires i det 27. Vernasca Silver Flag. Dette bidro til at mange typer biler stilte opp i løpet, og dermed ble det i stand til å tilfredsstillt nærmest enhver automobil smak. Blant jubileene kan nevnes 100 år for Alfa Romeos grønne firkløver og 60 år for etableringen av Autodelta. Dette ble feiret med deltakelse av biler som Tipo 33, 2000 Spider, Giulia GTA og Alfetta GTV Turbodelta Gr.4 Rally.

Neste jubileum gjaldt feiringen av det 50. året for World Rally Championship, vunnet av Alpine A110. Derfor hadde Scuderia Piacenza Corse medbrakt fire fine Alpine 110. Et annet femtiårsjubileum kunne feires av Lancia for modellen Lancia Stratros, med fire eksemplarer av bilen til stede og dessuten førti år for Lancia 037s seier i World Rally Group B i 1983.

Når det gjelder Porsche, feires det 75-årsjubileum i år. Det ble naturligvis markert i Vernasca Silver Flag, som hadde deltakelse av mange fine, ikoniske Porsche-modeller. Her kan nevnes 956, 904, 910, 911, 2800 RSR og noen eksemplarer av 356 Coupe og Speedster.

I tillegg til tema og jubileer var en rekke prominente gjester invitert. Jürgen Barth, kjent fra Le Mans som han vant med en Porsche 936 i 1977, var tilstede.

Det var også Mario Casoni, racerfører som har kjørt for nesten alle merker som var representert på racerbanene på 1960- og 70-tallet: Ferrari, Alfa Romeo, Porsche, Abarth, Bizzarrini, Lola og De Tomaso. Casoni startet karrieren i



Tre unike «sigar-racere» fra Maserati er ankommet den lokale plassen i Vernasca.



Ferrari 857 S fra 1955 i en klassisk Ferrari-farge.



Siden Maserati er årets tema i løpet, får Maseratiene de beste plassene etter hvert som de ankommer.



Et par italienerne i paddocken lørdag morgen før start.



Visste du om denne? Ferrari 308 GT Rainbow finnes bare i dette ene eksemplaret.



Lancia 037 var siste bakhjulsdrevne bil som vant WRC.



Engelskmennene Jaguar og Lotus tar plass under dekket.



Her er *noen* av bilene som er blitt henvist til parkeringsplassen litt lenger opp i gata.



Masse godlyd! Abarth 1000SP (fremst), Alfa Romeo Tipo 33/2 Spider og McLaren MC1 Can Am.



Alpine A110 ble laget mellom 1963 og 1977.

sin mors Giulia TI og skiftet raskt til en Cooper Formula Junior. Hans mange triumfer omfatter blant annet én i Giro d'Italia bak rattet i en De Tomaso Pantera, som vi også ser ham kjøre i Vernasca Silver Flag 2023.

Clemens Schickentanz er en av de beste som har sittet bak rattet i en Porsche 911 gjennom tidene. Han startet sin racerkarriere helt tilbake i 1967 og oppnådde sin første store suksess året etter i et 24-timers langdistanseløp i Spa-Francorchamps med Hans-Dieter Dutsi og Josef von Kerckerinck i en Alfa Romeo 1300 GT Junior. I 1970 vant han sammen med Hans-Joachim Stuck det første 24-timers racet på Nürburgring i en BMW 2002 TI. I årets Silver Flag deltar han i en 6.8-liters Mercedes Benz 300 SEL fra 1970.

Sist, men ikke minst, Mikki Biasion som nærmest er synonymt med Lancias gode periode i rallyløp. På toppen av en lang rekke seire rundt om i verden tok han også verdensmestertittelen to år på rad i 1988 og 1989 i en Lancia Delta Integrale. Da Biasion var på sitt aller beste i karrieren, seiret han i nesten 3/4-deler av alle løp han deltok i!

I årets Silver Flag hadde han en helt spesiell oppgave. Han hadde nemlig blitt tiltrodd den unike Ferrari Rainbow «one» fra 1976, basert på Ferrari 308 GT4, og som i dag inngår i og eies av ASI (Automotoclub Storico Italiano) Bertone Collection. Ferrari Rainbow drives av en treliters V8-motor med 255 hestekrefter og har et svært spesielt design som den visjonære designer Marcello Gandini sto bak da han jobbet hos Bertone.



Maserati 200S fra 1956 forfølges av Abarth 2000 Sport med fantastisk lyd.



Du ser kanskje at Fiat Abarth 1000 er en Zagato-kreasjon?



En unik Abarth OT 1300 Periscopio. Eksosrøret må sies å være stort i forhold til motorvolumet, som bare er på 1.3 liter.



En nyere utgave av Maserati 6CM fra 1938.



Et par Lancia Fulvia måler krefter på vei opp svingene.



Pen Maserati Sebring 3500 fra 1963 etterfulgt av Maserati Mexico, designet av Vignale.



En meget sjelden Ford RS200, som bare ble produsert i 200 eksemplarer.

Kunstskolen Cassinari

Når løpets hovedtema er bestemt i januar hvert år, trekkes lokalmiljøet inn på forskjellige måter. Den lokale kunstskolen Cassinari setter i gang en konkurranse hvor 40 elever får det travelt med å lage sine forslag til det symbolske bildet til årets løp.

Vinnerbildet i år ble laget av Fatimazahra Lakrik. Hennes verk imponerte konkurransejuryen med det nye fargespråket og den moderne grafikken. Signaturbildet brukes på alt fra plakater, programmer og i sosiale medier.

Det er en stor glede å vinne denne kunstkonkurransen, som i år ble arrangert for 70. gang. Elevene fikk gleden av å besøke det historiske Panini-museet, den viktigste italienske samlingen av Maserati-biler, og deretter Maserati-fabrikken i Modena hvor de fikk se den nye MC20 med egne øyne. Besøkene hadde til hensikt å skape inspirasjon til den kunstneriske oppgaven.

Hva er det så som får en danske til å sette seg i Alfaen og kjøre over 150 mil for å se tre etapper av et italiensk bakkeløp?

Jo, det har seg sånn at jeg har sett Mille Miglia gjennom mange år og synes fremdeles at dette er verdens vakreste racerløp med biler i en helt spesielt høy klasse. Samtidig er løpet blitt mer og mer kommersielt og etter hvert en pengemaskin, mens Vernasca Silver Flag er den diametrale motsetningen som fremdeles er full av vaskeekte italiensk sjarm.

Racet utvikles svært uformelt og i et enkelt format, og det er mulig å få oppleve noen helt spesielle biler fra alle verdenshjørner. Racet er tilrettelagt slik at du kan rekke å skifte posisjon mellom de tre heatene.

Du kan for eksempel få med deg at bilene gjøres klar til første heat i paddocken og sendes avgårde fra startlinjen i byen Castell'Arquato. Til andre heat kan du avansere opp til en av svingene på veien mot Vernasca. Ta gjerne med deg stol, et teppe og forsyninger til et par timers race!

Tredje og siste heat på søndag kan det anbefales å tilbringe oppe på torget i Vernasca der bilene parkeres mens førerne spiser lunsj. Da har

En av verdens vakreste biler, Maserati A6GCS Berlinetta Pininfarina.



Solen er kommet frem og vi har plassert oss i én av de 34 svingene opp mot toppen av bakken.



du god tid til å nyte synet av bilene, fordype deg i de fineste detaljer og kanskje ta noen bilder? Her møter du italienerne i alle aldre, for eksempel den eldre damen eller den lille gutten som i følge med sin far får lære om, høre og beundre disse helt spesielle doningene.

Mini-Goodwood

Det er en stor folkefest der den lokale baren er proppfull med folk som nyter begivenheten med bilene og ikke minst lyden av en Lancia Stratos, Abarth 2000, Alfa Romeo Tipo 33 eller Ferrari-er av ulike slag, Maseratier fra de gamle racerbilene til 1980-tallets Biturbo og mange flere helt særegne og vakre biler. Noen av dem ser du her på bildene!

Det er fort gjort å bli fascinert både av de unike bilene og av landskapet, som er uvanlig vakkert i denne delen av Italia. Jeg er ikke den eneste som er blitt grepet av den stemningen som hvert år mer enn 15 000 mennesker kommer for å oppleve, det som i visse kretser kalles «mini-Goodwood».

Når bilene forlater byen for siste gang og returnerer til paddocken i Castell'Arquato, blir det stille. Samtidig blir det god tid til å nyte den flotte utsikten til bakkelandskapet, ta en drink i baren og gå på oppdagelsesferd i for eksempel Castell'Arquato. Det er en meget malerisk og godt bevart by fra middelalderen. Den gamle bydelen ligger på en høy klippe som tidligere var strategisk viktig for å dominere dalen og ser i stor grad ut i dag som den gjorde for over 1000 år siden, i begynnelsen av det tiende århundret. Her finnes både fine spisesteder og hyggelige små parker.

Etter en god natts søvn setter vi kursen mot Gardasjøen, hvor vi fikk oppleve Ferrari Tribute og Mille Miglia-bilene kjøre gjennom byen Desenzano, men det er en annen historie. Her og nå skal vi spole noen få dager bakover, for før Vernasca var vi også en tur innom Sveits.



Abarth 1000SP, fulgt av Superformance Ford GT 40 og Porsche 910 fra 1967.



Alpine A110 veier bare rundt 700 kilo.



En siciliansk Lancia Stratos ligger godt an rundt svingen.



Fiat 128 Coupe i farger som matcher omgivelsene.



Abarth 2000 Sport er en pen racer med fantastisk lyd!



En fantastisk flott Alfa Romeo Tipo 33/2 Spider fra 1968 kjørt av Alessandro Carrara.



Enda en unik Maserati 320S konseptbil fra 2003. Linjene er kjent fra Maserati 3200GT.



Føreren av denne 037'en var dessverre uheldig – og gaffatape måtte tas i bruk.



Den elegante Iso Grifo kommer buldrende opp gjennom svingene.



Fin McLaren MC1 CanAM fra 1967.



Rallytrimmet Lancia Fulvia på full fart fremover.



Passion Meeting i Sveits

Om sommeren foregår det mange treff som er verdt å besøke, både hjemme i Danmark, men også utenlands. Derfor er det en god idé å sjekke kalenderen når bilen pakkes til sommerferien. Kanskje kan du legge veien innom et spennende Alfa-treff?

I år sammenfalt min ferie med det sveitsiske Alfa Romeo-treffet Passion Meeting. Det viste seg å være et motstykke til det mye omtalte Spettacolo Sportivo i Nederland, som jeg har hatt gleden av å besøke flere ganger tidligere.

Passion Meeting hadde sin begynnelse i 2017 som et eksklusivt treff for eiere av Alfa Romeo 4C og arrangeres av den sveitsiske 4C-klubben. I 2018 ble treffet utvidet til å omfatte modellene Giulia og Stelvio og året etter ble det åpnet for alle Alfa-modeller. Så kom pandemien og dermed to år uten treff før Passion Meeting var tilbake igjen i fjor med den nye Tonale som den store publikumsmagneten.

Sveits er et utrolig vakkert land med sine fjell og innsjøer og gir et vell av muligheter for en aktiv ferie eller bare for å nyte den vakre naturen. Passion Meeting avholdes ved to av disse innsjøene, Thunersee og Brienzensee ved byen Interlaken. Litt utenfor bysentrum ligger forlystelsesparken Jungfrau Park, designet av Erich von Däniken.

Den består av sju paviljonger i en ganske oppsiktsvekkende arkitektur og åpnet første gang under navnet Mystery Park i 2003. I 2009 ble parken gjenåpnet etter noen år med økonomiske problemer, og siden da har den holdt åpent, men bare sommerstid.

Treffet avholdes ikke i selve forlystelsesparken, men på et av de tilhørende parkeringsarealene. I motsetning til treffet i Nederland skjer Passion Meeting på bare én dag, som regel en av de første lørdagene i juni.

Den sveitsiske 4C-klubben arrangerer Passion Meeting. Første året var det kun 4C som deltok, men allerede andre året ble også Giulia og Stelvio ønsket velkommen. Fra 2019 ble det åpnet for alle Alfa-modeller.



Giulia GTAm i gammel og ny tapning.



Rå Stelvio med store gullfelger.



Bilen matcher skiltet på Jungfrau Park-bygningen.



Vakre Alfaer så langt øyet rekker.



En lang rekke med Giulia. Den nærmeste er forsiktig pimpet.



Arturo Merzario var naturlig nok æresgjest, og alltid med cowboy-hatt. Han har mange løp, og seiere for Alfa.

Arturo Merzario

Siden vi hadde bestemt oss for å starte ferien i Sveits, var det naturlig å booke et hotell ved Thunersee og dermed få med oss det femte Passion Meeting lørdag 3. juni.

Dagen starter med et fantastisk vær, og vi setter kursen mot Jungfrau Park fra vårt hyggelige hotell i den lille byen Leissigen. På veien møter vi mange andre alfister i både nye og gamle biler, og det danner seg raskt en liten Alfakortesje.

På programmet står blant annet presentasjon av Tonale Q4 plug-in hybrid og feiring av 60-årsjubileanten Autodelta. Dagens æresgjest er den italienske racerføreren Arturo Merzario, som blant annet vant Targa Florio i 1975 i en Alfa Romeo T33.

Klokken 13 går «Look and feel» av stabelen, et event der noen særskilt utvalgte klassiske Alfa Romeo kjører en tur rundt på området slik at det er mulig å både se, høre og lukte dem.

Sist, men ikke minst er en helt spesiell bokpresentasjon lagt til denne dagen, nemlig av den aller første boken dedikert til Alfa Romeo 4C. Den heter «The 4C book, a tribute to the pure DNA of Alfa Romeo» og er skrevet av forfatteren Marco Kehl, alfist og president for den eneste 4C-klubben i verden, 4C Club Schweiz.

De første 250 bøkene utgjør et begrenset førsteopplag som leveres i en boks med karbonlook og med en nummerert og signert 4C-tegning av sjefdesigner Alessandro Maccolini fra Centro Stile. En slik må jeg naturligvis ha med meg hjem til bokhylla!



Mange Stelvio og Bertonecoupeer, men også en enslig rød Alfasud Sprint.



690 Alfaer

Treffet må sies å ha vært svært vellykket med 1700 besøkende. Det kom over 690 Alfaer, derav en stor del var 4C og Giulia. For sistnevnte var mange av type Quadrifoglio og enda flere av spesial-utgaven GTAm.

Mange andre godbiter var også representert, som 8C Competizione, Arna Ti, Giulia GTC, Trofeo Alfasud, 2600 Spider, 2600 Berlina og Montreal. I tillegg var den lokale Alfa-forhandleren på banen med de siste nye modellene og mulighet for prøvekjøring av nye Tonale.

For de som hadde penger til overs kunne de brukes i små butikker med alt fra biltilbehør, racerbekledning, modellbiler og annet. Alt i alt et flott treff med mange vakre biler i flotte omgivelser, der treffet kan kombineres med mange andre fete opplevelser som «Top of Europe» på Jungfrauoch.

Om du oppholder deg i Sveits i starten av juni, sjekk inn på dette fantastiske treffet. Informasjon finner du på Facebook og nettsiden www.4cpassionmeeting.com.



Alfa Romeo 2000/2600 Sprint var Giorgetto Giugiaros første produksjonsbil. Da jobbet han hos Bertone. Den ble bygget av OSI med et karosseri som var delvis håndlaget. Et visst antall 2600 Sprint ble kjøpt av den italienske regjeringen og brukt som politibiler og Carabinieri utrykningsbiler, henholdsvis kalt «Pantera» og «Gazzella».



Sedanen 2600 var Alfa Romeos flaggskip mellom 1962 og 1968. Todørsvarianten Sprint ble det solgt 6999 av, men Berlina-utgaven er faktisk enda sjeldnere: Det ble kun laget 2038 stykk!



Alfa Romeo Montreal i en sjelden lakkfarge og med uoriginale felger.



En Alfetta GT som ser veldig original ut. Her er slektskapet til Alfasud Sprint veldig tydelig. Begge ble designet av Giorgetto Giugiaro.



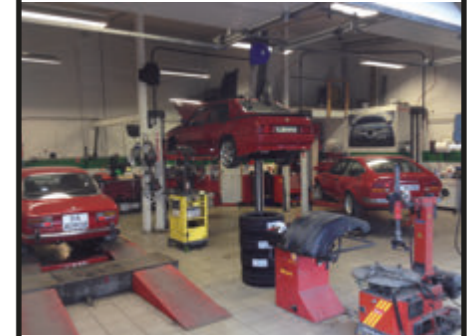
Over og under: En flott og sjelden 1900 C Sprint Touring, også omtalt som «1900 Superleggera». C'en står for corto, altså italiensk for kort, noe som indikerer at den har kortere akselavstand enn en standard 1900.



Klar for å se 700 stykk Alfa Romeo på én gang? Sveip innom Passion Meeting neste gang du er i Sveits i juni.



ALFA-SPECIALISTEN I TRONDHEIM



Vi er et bilverksted som spesialiserer oss på bilentusiastenes bilmerker. Om du har en Alfa Romeo, Autobianchi, Fiat, Ferrari, Lancia, Lotus, Maserati, MG, Porsche, Lamborghini eller Triumph, er dette stedet for deg. Følg oss gjerne på Facebook.

- EU-kontroll
- Service
- Klimaservice
- Reparasjoner
- Reservedeler
- Delesalg

Medlemmer får 10 % rabatt på deler og arbeid mot fremvisning av medlemskort.

Ny og bedre avtale!



Tempevegen 35, 7031 Trondheim
Tlf 977 44 020
knut@autosportiva.no
autosportiva.no

Kokker og foto: BRUNO BARDELLOTTI, medlem 1071,
PERAN KULBRAATEN, medlem 1001 og TRINE EIDSVOLD LARSEN
Tekst: PERAN KULBRAATEN, medlem 1001



Denne gangen kommer det tre retter som kan være et stort måltid eller stå som enkeltretter. Den første er en enkel pastarett. Mange italienske barn får denne når padre [far] skal lage middag, det vil si at den er veldig enkel!



Cacio e Pepe

Pasta med ost og pepper

Til 4 personer:

- 400 gr spaghetti
- 300 gr revet pecorino romano-ost (eller parmesan)
- Salt
- Sort pepper

Legg 250 gram revet pecorino i midten av en stor panne. Kvern godt med svart pepper over. Kok spaghetti i en kjele med saltet vann. Når pastaen er nesten ferdig (al dente), hell 4-5 spiseskjeer av kokevannet over i panna med pecorino i.

Skru på middels varme og rør til en kremaktig konsistens. Sil spaghattien og spar litt av kokevannet. Hell pastaen opp i panna, rør godt sammen og tilsett mer av kokevannet slik at pecorinokremem blander seg godt med spaghattien. Server på tallerken med resten av pecorino-osten ved siden av.

Til en hverdagsmiddag før annen aktivitet kan man drikke vann til dette. Men til denne retten passer det også med en enkel rødvin. En Lupi Reali fra Montepulciano d'Abruzzo vil passe, denne fås på Vinmonopolet til en god pris.

Som hovedrett denne gangen kommer en ordentlig delikatesse:



Tagliata con Capperi e Olive

Trangert entrecote med kapers og oliven

Til 4 personer:

- En hel entrecote på cirka 1 kg
- 4 hvitløkfedd delt i to
- 2 middels store løk skåret i tynne halvmåner
- 2 ss kapers
- 4 bifftomater flådd, i terninger uten frø
- 25-30 sort oliven
- 1 ss grovhakket rosmarin
- 4 laubærblad
- Olivenoilje
- ½ glass rødvin
- Salt og pepper

Surr kjøttet med hyssing og stek på høy varme i pannen slik at det blir en fin og brun skorpe rundt hele. Ha det i forvarmet ovn på 200 grader til kjernetemperaturen er på rundt 60-65 grader.

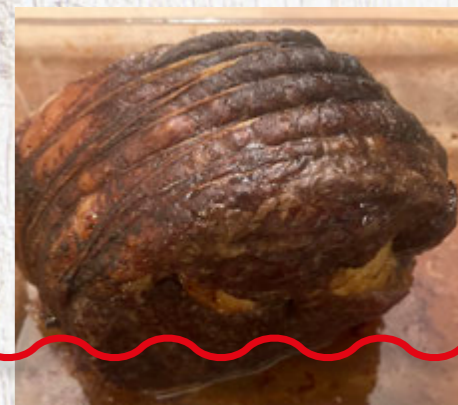
Mens kjøttet er i ovnen: Varm olivenoilje i en stor stekepanne. Tilsett hvitløksfeddene og stek på svak varme til det er gjennomstekt og gylden, ikke brun. Ta ut og kast hvitløken. Legg løken i

stekepannen og stek til den er gylden. Skru opp varmen til middels, tilsett tomatene, oliven, kapers, laubærblad og rosmarin. Stek videre i cirka 2 minutter under omrøring. Tilsett hvitvinen og la den koke ut. Smak til med salt og pepper og ta ut laubærbladene.

Når kjøttet er ferdig, fjern hyssingen og krydre med med salt og pepper. Skjær tynne skiver på cirka 0.5 cm og posjoner med litt av sausen både under og over. Husk å bruke varme tallerkener. Server med stekte poteter eller en god hjemmelaget potetpuré ved siden av.

Til denne kraftige kjøttretten vil det passe godt med en fruktig, litt tung rødvin fra det sørlige, solrike Italia. En Montepulciano d'Abruzzo fra midt i Italia eller en Primitivo fra enda lengre sør vil passe perfekt. Spesielt godt blir dette i kalde norske vinterkvelder.

Til slutt kommer det en spesiell italiensk kake. Denne kan brukes som dessert eller som en kake til kaffen. Den er overraskende søt til å ha såpass lite sukker:





Torta di Zucca, Ricotta e Uva passita

Gresskarkake med ricotta og rosiner

Til 12 personer:

- 400 gr rent gresskar i terninger
- 4 egg
- 200 gr sukker
- 150 gr ricottaost
- 1 dl olivenolje extra virgin
- 300 gr hvetemel tipo 00
- 1 liten pose gjær til kaken
- Rosiner etter ønske

Kok gresskaret til det er mykt, tørk godt og la det bli kaldt. Mos det deretter med en stavmixer til konsistensen er kremaktig. Tilsett ricotta og rør godt sammen med en sleiv eller slikkepott.

Visp sammen eggene og sukkeret i mixeren i høy hastighet til det har vokst tre ganger. Tilsett da olivenoljen forsiktig. Rør inn blandingen av gresskar og ricotta. Rør inn med en sil hvetemel og gjær. Tilsett deretter ønsket mengde med rosiner og rør sammen. Bruk en rund kakeform med bakepapir i bunnen og tilsmurte sider med smør og drysset mel.

Stek i forvarmet ovn på 180 grader i 45 minutter. Skru av ovnen og la formen ligge inne i cirka 5-10 minutter til. Dryss på litt melis på toppen før servering.

Til kake passer det selvfølgelig med kaffe. Men i Italia brukes det ofte vin til kaker. Til denne gresskarkaken anbefales en hvitvin: Bianco di Sicilia.



Buon appetito
fra Bruno

100 % ELEKTRISK
100 % JEEP



AVENGER

Book prøvekjøring på
jeep.no

Trentatré Stradale

i ny tagning

Tekst: LARS THORSEN, medlem 3276
Foto: STELLANTIS og RAPHAËL BELLY

Tallet 33 kan bli en besettelse for noen og enhver, også for Alfanytts skribent. Derfor starter brøtteksten om 33 Stradale på side 33, hva ellers?

33 Stradale. Et navn som vekker følelser hos nærmest alle bilentusiaster. Og med rette. Den var den ultimate sportsbilen. Bygget opprinnelig som racerbil, ble understellet og V-åtterer på to liter forsiktig modifisert for gatebruk og kledd i et av de vakreste karosserier som noen gang er laget.

Et teknisk og estetisk kunstverk, men en økonomisk katastrofe, hvert fall sett med datidens øyne. Antakelig solgt i bare åtte eksemplarer (det med 18 biler er bare tull) til prisen av 65 vanlige årslønner – eller omlag 25 prosent dyrere enn Lamborghini Miura med fireliters V12-motor.

I ettertid kan man imidlertid spekulere i hvilken verdi 33 Stradale har hatt for Alfas omdømme og interesse blant bilentusiaster verden rundt. Den kan antakeligvis ikke måles i penger, men skulle man det, ville det nok være en svært solid sum.

Ryktene om en ny superbil fra Alfa har gått lenge, men med diverse oppkjøp og sammenstillinger, og ikke minst med Sergio Marchionnes bortgang i 2018, har den virket mer som en drøm enn et virkelig prosjekt.

De første substansielle bevisene kom etter Monza Grand Prix i fjor. Det var snakk om en superbil som ennå ikke hadde fått grønt lys, men som allerede var utsolgt.

30. august ble prosjektet vist fram. Med en masse historiske referanser til den originale 33 Stradale fra 1967, var det liten tvil om hvilken bil de hadde hatt som inspirasjon, og fram fra et blendene lys-show ruller det ut en helt ny superbil av karbonfiber og aluminium.

Det er modig gjort å bruke, ikke bare designinspirasjon (som er gjort før i både Diva og 4C), men også navnet fra originalen.





LED-diodene som omkranser frontlyktene lyser opp når eieren nærmer seg bilen ... og ja, det er 33 på hver side.



Teknisk

Det vi altså snakker om er en midtmotorbil med en treliters V6 twin-turbo motor med over 620 hk. Motoren er en videreutvikling av 2.9-literen fra Alfas Quadrifoglio-modeller og er nok ganske lik Maseratis Nettuno-motor, som allerede står i MC20 og nye Gran Turismo Trofeo. 33 Stradale kommer med en 8-trinns DCT girkasse, bakhjulstrekk og elektronisk «limited-slip» differensial. Den kan imidlertid også velges som batterielektrisk med tre motorer, firehjulstrekk, 750 hk og estimert rekkevidde på 450 km (WLTP).

Toppfart angis til 333 km/t (hva ellers?) og 0–100 km/t går unna på under tre sekunder med V6'eren, og 2,5 sekunder med elektrisk drift.

I bunnen ligger det de kaller en aluminium H-ramme (nok et hint til 1967-modellen?) og en karbonfiber-monocoque. Så langt er det ikke publisert bilder av understellet, så hvordan dette ser ut, vites ikke.

Det oppgis også at hjulopphengingen er av dobbel-arm-typen og at det er utsyrt med aktive støtdempere og semi-virtuell styring på både front- og bakaksel. Oppsettene av bilen er gjort ved hjelp av F1-fører Valtteri Bottas og skal være tilpasset både banekjøring i «Pista»-setting og

hverdagstransport i «Strada»-setting. Frontakselen er også utstyrt med «lift» på opptil 50 mm.

Bremserne er av et elektronisk (Brake-by-Wire) system fra Brembo, med karbonkeramiske, ventilerte skiver. Det er 6-stemplede monoblokk kalippere av aluminium i front, og 4-stemplede bak. De kan fås i standardfargene rød, gul og sort, samt hvilken som helst annen farge, hvis man betaler for det.

Spesialbygget

Dette er nemlig den første bilen i Alfas nye *Fuoriserie*, som betyr småskala, spesialdesignede biler. Den neste bilen i Fuoriserien skal visstnok allerede startes på i november i år. Spennende!

Den nye 33 Stradale skal bare lages i 33 eksemplarer (naturligvis!). De er for lengst bortbestilte. Biler på denne hylleren er alltid åpne for kundens ønsker og hver kunde kan spesialtilpasse sin bil med et utall muligheter. Hos Alfa Romeos nye *Bottega*-program har de tatt det enda litt lengre.

Det vil i utgangspunktet være tre eksklusive eksteriørfarger å velge blant; *Rosso Alfa*, *Royal Blue* og *Rosso Villa d'Este*, men det kan utvides etter ønske. Interiørfarger og -materialer kan

også velges utover de to standardvalgene *Tributo* og *Alfa Corse*. Det er også flere tilvalg av karbonfiber-detalljer, logoskilt, Scudettoen i front, farge på Alfa-skriften, felgene, kalipperne og eksosrørene. Her er det mye som skal velges, altså.

Man får til og med bestemme sin bils åtte siste sifre på understellsnummeret (VIN), siden Alfa Romeo har registrert en helt ny nummerserie som starter med ZAR33STR. Dette var nok tenkt å være 10533, siden det er starten på nummeret i bilen som ble vist. 10533 var nemlig starten på VIN-nummeret på de to første prototypene fra 1967. Produksjonsbilene i 1968 fikk derimot 75033-nummer siden prosjektet ble flyttet til Autodelta og Marazzi. Uansett, nummeret man ønsker seg vil graves på senterkonsollen i bilens interiør, og en full registreringsplate med blant annet understellsnummer, motor- og girkasnummer monteres bak i bilen, som på bilene fra 60-tallet.

Hver av de 33 bilene vil derfor være helt unike. Av respekt for bilens og navnets historie, er det imidlertid opprettet en egen «33-komité» som må godkjenne ønskene for bilene bygges.

Det er forøvrig Carrozzeria Touring Superleggera som skal bygge bilene for Alfa Romeo.





Interiøret er veldig førerfokusert og har ingen synlige skjermer utenom instrumentpanelet bak rattet. Det er imidlertid en ekstra skjerm som sklir ut under dashbordet, ned mot midtkonsollen, som man kan styre klimaanlegg, oppsett av bilen etc.



Helt personlig synes jeg nemlig ikke originalens essens og design er særlig godt ivaretatt. Det er ikke de store lyktebrønnene, sommerfugldørenen eller luftsusen på bakskjermen som gir 1967-modellen dens ikoniske skjønnhet. Faktisk hadde den første prototypen ikke lufting av hjulhusene i det hele tatt, og produksjonsmodellen hadde mye mindre, enkle frontlykter. De er minst like elegante, og like mye 33 Stradale.

Nei, det er Franco Scagliones enkle, elegante linjer som er essensen. Det er noe med proporsjonene. Racerbil-fronten, det nesten usynlige luftinntaket bak dørene, de svulmende skjermene

og den nydelige, korte hekken som gjør originalen til et mesterverk. I tillegg var den for sin tid faktisk svært aerodynamisk.

Når de i tillegg våger å bruke originalens navn, må de derfor også tåle å bli kritisert. De, (uten særlig respekt, synes jeg) sammenligner seg jo med et velkjent kunstverk, et ikon (intet mindre) og forventer å bli hyllet for det. Det blir som om noen skulle komponere Vivaldis *De fire Årstider* på nytt, med moderne vri. Eller å male *Skrik* eller *Mona Lisa* i ny, moderne drakt, og forvente å bli genierklært. Bilen i seg selv er full av flotte designdetaljer, men på dette feiler de stygt.

Ikke er det en *Stradale* heller, faktisk. Tilnavnet *Stradale* ble brukt om gateversjonen av en racerbil, og det er dette ikke, selv om de nok kan lage en Alfa-versjon av Maseratis MCXtrema.

Hadde de tonet ned detaljene fra originalen, kalt den 6C Sportiva, og hyllet Scagliones design som den ultimate inspirasjonen, ikke som kopi-original, så hadde jeg nok sett bilen med andre briller. Aller helst hadde jeg håpet å se en mer fremtidsrettet design, ikke nok en retro-skulptur.

Bilen får imidlertid strålende kritikk for sitt design, så kanskje er det bare jeg som er sær? Vi får håpe det, for vårt kjære merkes skyld.

Interiøret

På innsiden blir du møtt av det beste skinn og utfreste aluminiumspaneler og detaljer, i denne interiørstilen kalt *Tributo*. Det tofargede læret har også sømmer og detaljer fra 1967-modellen. Rattet er fritt for knapper. Her er det kjøring i fokus. Girskiftet håndteres med de store hendene bak rattet. Lys og vindusviskere styres med vanlig spaker, også bak rattet. Ellers er det solide vippebrytere og vridere i midtkonsollen og i taket, som styrer resten. Interiøret er fritt for skjermer, utenom instrumentene bak rattet. Pent omfavnet av sylindriske former, sitter et svært avansert instrumenspanel som kan endres etter kjøremodus og kommandoer fra føreren. Interiøret kan også bestilles i stilen *Alfa Corse*, der skinn og aluminium byttes ut med alcantara og karbonfiber.

Noen tanker

Det er moro at det skjer noe med vårt kjære merke, og det er sikkert nøye vurdert at en «halo-car» som dette gir mest for pengene. Det er utvilsomt en heftig bil på alle måter. Det er helt klart lagt ned mye arbeid her, og entusiasmen skinner gjennom overalt. Det er også fint at det finnes en 33-komite som ser over kundenes ønsker.

Jeg skulle imidlertid ønsket at komiteen hadde vært på plass før, sånn at respekten for originalen hadde vært utvist enda tidligere i utviklingen.



Ulikt de fleste moderne biler, er rattet helt fritt for knapper.





1967-modellen fra Alfa Romeo-museet er egentlig den andre prototypen (VIN #10533*012). Denne ble også bygget av Scaglione og noen få medhjelpere, men jobben ble utført hos Marazzi, som skulle sette sammen produksjonsbilene, siden Scaglione ikke lenger ville jobbe med Carlo Chiti i verkstedet hos Autodelta. Bilen ble bygget som en «Stradale Corsa», dvs. en gatebil bygget for gate-/bakkeløp, og ble egentlig ikke ferdigstilt før i 1968, etter den første produksjonsbilen. Den var lettet på flere måter og hadde aluminiumskarosseri. Produksjonsbilene fikk stålkarosserier. Alfa Romeo 33 Stradale var muligens den aller første gatebilen med de ikoniske «sommerfugl-dørene».



Autodeltas første Tipo 33 (VIN #75033*001), altså racerbilen fra 1967. Den er det tekniske grunnlaget for alle Tipo 33-racerbilene fra 1967 og 1968, og også for 33 Stradale.



Originalen! #10533*01. Den aller første 33 Stradalen, presentert på Monza 31. august 1967. Franco Scagliones opprinnelige design er smekker og elegant. De rene formene hadde ingen utlufninger av hjulhusene, og luftinntaket på siden var diskret løftet ut fra sideprofilen.



Produksjonsmodellen som kom i 1968 (her representert ved #75033*110) hadde enkle frontlykter pga. av reglement for gatebiler, og blinklysene var flyttet ut av lyktebrønnene. De fikk også utlufning av hjulhusene i én del, både foran og bak, samt speiler, blinklys og en kromlist under dørene. Noen ytterst få, antakelig bare to, hadde også en buet kromlist tvers over fronten, under lyktene, som denne. Ofte referert til som "mustasjen".



De delte utlufningene av hjulhusene på Stradale Corsa prototypen fra museet er godt synlige bakfra.

Riktige svar på Test deg selv!



Alessi

B Piemonte 1921

Bursdag

B 1920

Markedsføring

C Uma Thurman

Motehus

D The Devil wears Prada

Walter de Silva

A Fiat

Boltsirkel

B Alfa 166

Høyde

D 2757 meter

33 Stradale

D 33 er en modellbetegnelse i 105-serien

Pizza

D Klubben ble planlagt stiftet på hans restaurant Valentines Osteria i Oslo

Busso

D Lancia, Fiat, Rayton og Gillet

Kubikkvarianter

B 4 varianter (2.0, 2.5, 3.0 og 3.2)

Flåklypa Grand Prix

A Ruffino Gassolini

The Graduate

B «You know how to work a foreign shift?»

Fotball

C Juventus FC (1897)

Da Montreal kom til Lærdal

Foto: JOHANNE KAARDAL (@ijohannekaa)
Tekst: CHRISTIAN JARRE, medlem 3505 og
STEIN INGE STØLEN

Kan man eie en vaskeekte Montreal – kanskje Norges fineste – men likevel ikke ta den med til årets landstreiff i klubben? Agnar i Rogaland syntes ikke det, selv om han selv ikke hadde anledning til å delta på landstreiffet.

Løsningen ble at Paul-Magnar hos Auto Center Rogaland satte seg i bilen sammen med sin Linda og kjørte den usedvanlig vakkert, helt fra Rogaland til Vinstra, for å vise den frem for oss på Fefor Høifjellshotell.

På veien hjem besøkte de Lærdalsøren Motor Hotel, hvor Johanne Kaardal jobber som resepsjonist. Hun er også fotograf og grep anledningen til å knipse noen bilder av denne sjeldne V8-bilen.

På bildene her er Montrealen foreviget foran hotellet i Lærdal. Og slik gikk det til at selveste Montreal kom til lille Lærdal.

De distinkte «persiennene» foran frontlyktene kan vippes opp og avdekke lampene helt.



Montreal



Årsmodell
1972

Motor
2.6-liters V8

Effekt
200 hk v/6500 omdr.

Ytelse
0-100 km/t på 7.4 sek.

Lengde
422 cm

Vekt
1270 kilo

Designer
Marcello Gandini hos Bertone

Bileier
Agnar Rugtveit

Bosted:
Spanne i Rogaland



Marcello Gandini begynte sitt virke hos Bertone i 1966, der han løftet hatten til rivalen Giorgetto Giugiaro, som forlot huset på samme tid. Mange nydelige biler fulgte i de 14 årene han jobbet der. En av de mindre kjente er Alfa Romeo Montreal.



Det skal ikke mye velvilje til for å se at Gandini lot seg inspirere av Miura-designet da han førte pennen her. Mange lar seg også lure av luftinntak-rillene bak sidevinduene, noe som antyder at bilen er midtmotorisert. Dette er bare en fiffig design-detalj, som ved siden av å lede luft ut av kupeen og ikke inn, ikke tjener annet formål enn å se tøft ut.





Landstreffet + Spiraltreffet 2023

I år var landstreffet lagt til Vinstra, samme helg som Alfa Romeo fylte 123 år, mens Spiraltreffet naturlig nok er knyttet til Spiralen i Drammen.

Foto: LARS RUDEL, medlem 6369, JON SOLVE STRAND, medlem 5377, ANDERS MAGNUS ANDERSEN, medlem 4399, ARVE WIK, medlem 4203, ALEXANDER I. KARLSEN, medlem 5300, BRAGE ASPLEM, medlem 6186 og OLE HENRIK SØNSTEBY GILBO, medlem 6061
Tekst: CHRISTIAN JARRE, medlem 3505



Bak rattet i denne Spider 3.2 JTS sitter Hans Petter Ytterbo.



Denne vant prisen for fineste eldre Alfa på treffet.



GTV 2.0 V6 TB fra 1999 og en lang rekke fine Alfaer.



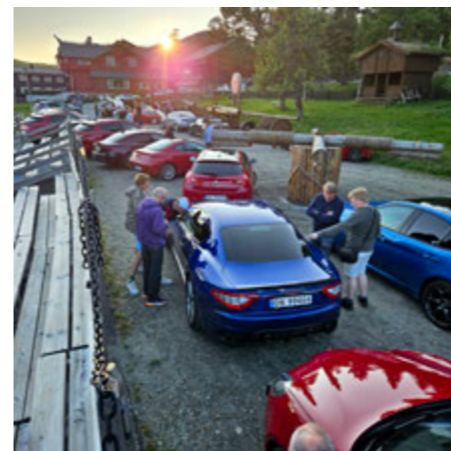
Ulik høyde og alder, men gode venner likevel.



Fra dagsutflukten på lørdagen.



Festen kan starte!



Alexander I. Karlens Maserati GranTurismo MC Stradale fikk mye oppmerksomhet. Åtte sylindre og 450 illsinte hester legges merke til.



Familien Bergers GTV 3.0 V6 har tidligere tilhørt Leslie Gayes.



Godt stemning, fint vær og flotte mennesker; hva mer kan man ønske seg? Jo, en flaggstang med italiensk flagg!



Ingen tvil om at det ble laget mye gromt for rundt 50 år siden.



Astrid og Paul Lundquists 4C Launch Edition vant prisen for fineste nyere Alfa på treffet.



Landstreffet strakk seg over tre dager og foregikk på Fefor Høifjellshotell. På lørdagskvelden ble det festmiddag, taler og Alfa-quiz! Skrøner også? Jo da, vi mener å ha hørt en og annen skrone i løpet av kvelden.





Paul Lundquist i fint driv i sin 4C Launch Edition.



Vinstra Motorsportarena lå bare 9 km fra hotellet.



Å kjøre cab på bane er heeelt naturlig.



En 156 Sportwagon GTA ved siden av bilen som vant den ene av to «best in show»-priser.



Vi har hørt om det grønne skiftet, men ante ikke at det både inkluderer firehjulstrekk og 510 hk. Per Jostein R. Ørslien hos Alfa-importør Bertel O. Steen viste hvordan svingene skal angripes.

Mye lavere enn den grønne, men uten firehjulstrekk. Vi tipper Giulia Q oppleves veldig forskjellig på bane sammenlignet med Stelvio Q.



Spiraltreffet: Lørdag i halv to-tiden var det oppmøte ved Ciao Pizza og Skur 4 Pub i Havnegata 13 i Drammen. Her ble det pizzalunsj, sosialt samvær, dekksparking og mulighet til å handle i Haandbryggeriets fabrikkutsalg.

Under: Alfa Romeo Gran Sport Quattroroute (Zagato) ble det bare produsert 92 stykk av. Denne blir det reportasje om i Alfanytt neste år.



En nydelig Giulietta Sprint fra 1961.





I halv fire-tiden startet kjøreturen, som endte på Spiralen, hvor det ble mer sosialt samvær. Deretter ble det en kjøretur ned til Holmen Motorbåtforening midt i Drammen by.



Hvor gammel tror du Gran Sport Quattroroute'n er? Du vil kanskje bli overrasket når du får høre svaret.



Drammen er en by med hjerte for kultur! Det viser de gang på gang når de tillater at vi fyller Bragernes torg med italiensk brukskunst.



En Spider nytes best uten tak.

Stor takk til Drammen for lån av Bragernes torg. Vi ble møtt med stor velvilje fra kommunen, både i år og i fjor, og når en klubb som vår arrangerer en bilutstilling i byens sentrum, definerer de det helt korrekt som et kulturarrangement.



På våre treff er man hjertelig velkommen selv om man «bare» kommer i en Maserati...



Hvis man ønsker å gå under radaren, bør man nok *ikke* dukke opp i akkurat denne Giulia Q'en.



Hekkmontert motor er noe for seg selv! Denne sjarbomben gleder både fører og tilskuere.

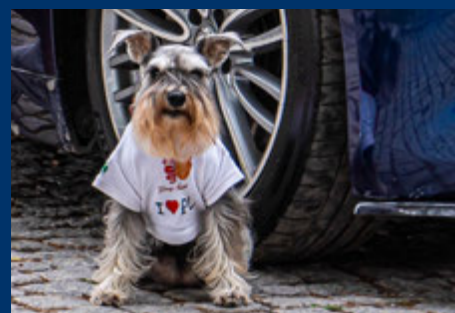
Drammens innbyggere håper garantert på flere Spiraltreff, de bidrar til å skape en levende by. Vi setter vår lit til at Roar, Kristoffer og Vemund i klubbens Buskerud-avdeling har det på blokka. Og rett før Alfanytt gikk i trykken, fikk vi vite datoene for neste Spiraltreff: 7.-8. september!





Si hei til den nye generasjonen alfister! For også de unge med utsøkt god bilsmak digger Alfa Romeo. Vi tok en prat med 12 av dem, og denne gangen hilser vi på Ole Kristian, Amalie, Kristoffer og Betina.

Foto: OLE HENRIK SØNSTEBY GILBO, medlem 6061
 Idé og organisator: ROAR ORVEDAL, medlem 4912
 Tekst: CHRISTIAN JARRE, medlem 3505



Betina Metzner
 36 år
 Bor i Skien
 Oppvokst i Zabrze, en by i Silesia i Polen
 Kjører Giulia 2.2 JTDM



Hva driver du på med til daglig?
 I usually work on a daily basis, but unfortunately not in the sector with which I associate my future, which is why I plan to go on a car detailing training during my holidays, because it is my passion.

In my free time, together with my boyfriend, we train our skills in the field of film installation on car windows, installation of PPF protective films on car lamps, and chrome delete. I would like to set up a company someday that will deal with these services.

Hva slags biler vokste du opp i?
 To be honest, when I was a child, I wasn't interested in motorization, even though I always preferred to play with cars rather than dolls. My parents drove different brands of cars, but we never had an Italian car.

Hvorfor falt valget på Alfa og hva liker du best med den?

I bought my first Alfa Romeo basically by accident. Most of my friends drove BMW cars and they persuaded me to buy this brand, but I never liked what everyone else did and I told everyone that I wanted to buy an Alfa Romeo.

They advised me against it, but I had my way and a few months later I found the car that stole my heart and I didn't mind that I would have to wait two weeks for the car to see it, because it had to be imported from Germany. After that time, I became the happy owner of the Alfa 147 FL Black Line model.

Hva var din første bil, da?
 My first car was a Renault Mégane in a beautiful yellow color, the second Alfa 147 FL and the third Alfa Romeo Giulia.

But due to the fact that I love motorization, I love driving different cars and it's impossible to list all the models I've driven here, but the interesting thing is that the most powerful car I've ever driven had almost 800 HP.



Har du venner som også kjører italiensk?
 I am the president of the regional club Alfa Romeo Gornj Slask in Poland, therefore, yes, I have a large group of friends who drive Alfa Romeo and other cars as well.

Er du eller noen i familien din medlem av klubben vår?
 Yes, I am already a member of the Klubb Alfa Romeo Norge, I got information about it from my friend Morten Garmo who lives in my area.

Hvis bilen din var et dyr, hva slags dyr ville den ha vært?
 My current car, which is Giulia, I would probably compare to a chameleon because of the paint, which changes depending on the weather, it looks like navy blue in the evening, black at night and when the sun is shining, my Giulia shimmers like a million dollars.

Hva blir din neste bil, tror du?
 At the moment I have no plans to change the car, but my dream is to own an Giulia Quadrifoglio in the limited edition NRING.

Nevn tre drømmebiler hvis du hadde mye penger!
 As I wrote earlier, my automotive dream is Giulia Quadrifoglio NRing or Giulia GTAm. I would be lying if I didn't mention Mercedes-Benz G63 AMG on this list, and last – my slightly more realistic dream is Renault Mégane RS Trophy, I have a fondness for this model.



Skal du oppgradere Giuliaen din?
 In fact, my Alfa has already undergone a lot of modifications. All windows have been tinted with Llumar 5% and 35% foil, I have chameleon foil on the windshield, which protects against UV rays – the car does not heat up so much inside. All silver elements were covered with black foil (dechroming). I installed a splitter on the front bumper of the Maxton brand and a spoiler on the trunk lid of the same brand.

The RACE system was installed, including the replacement of the DNA system knob. The roof and exterior side mirrors were wrapped in black 3M foil. The only modifications I have planned are the purchase of a larger rim (20") and possible lowering of the car. I would also like to refresh the paint and apply a ceramic coating.





Kristoffer Egestad Diesen
19 år
Bor i Kongsberg
Oppvokst samme sted
Kjører Giulietta 1.4 TB MA 170

Går du på skole eller jobber du?
 For øyeblikket er jeg banemontørlærling i Aarsleff Rail.

Hva slags biler vokste du opp i?
 Her har det gått mye i tyske biler fra Audi. Tror vi hadde Audi A6 tre-fire ganger på rad før vi i fjor gikk over til Volvo V90. Selv spurte jeg om vi kunne kjøpe en Stelvio eller Giulia istede, hehe.

Hvilken av dem likte du best?
 Vanskelig spørsmål, står mellom Volvoen og siste Audien. De er gode på hver sin måte, men tror det må bli Volvoen.

Hvorfor falt valget på Alfa?
 Det var nok en kombinasjon av at jeg ville ha noe litt utenom det vanlige med sportslige kjøreegenskaper og at broren min kjøpte seg Alfa noen år i forveien. Er rett og slett utrolig vakre, kule biler.

Hva liker du best med bilen?
 Det beste er nok de beige skinnsetene og eksosanlegget fra Ragazzon. Ligger også utrolig godt i svingene, synes jeg!



Har du eid flere biler?
 Giuliettaen er min første bil. Kunne nok ikke valgt noe spesielt bedre bil, spør du meg!

Fikk du høre av venner om hva slags bil du burde kjøpe?
 Nei.

Har du venner som også kjører italiensk?
 Ja, bestekompisen min Ole Kristian har jeg klart å smitte med Alfa-viruset! (se høyre side)

Er du eller noen i familien din medlem av klubben vår?
 Jeg er medlem, og nylig ble jeg til og med i Buskerud-avdelingens ledelse sammen med Roar og Aleksander.

Hva blir din neste bil, tror du?
 Det er ikke godt å si, er jo så mye å velge mellom. Er jo lov å drømme om en Giulia Quadrifoglio til daglig bruk og en Spider til sommerbruk kanskje? Italiensk blir det iallefall!

Hva er drømmebilene dine hvis du hadde mye penger?
 Giulia Quadrifoglio GTA, Alphalics GTA-R 290 og Pagani Zonda R.

Jeg ser at du har pimpet Giuliettaen din med den nye typen scudetto. Har du flere oppgraderingsplaner?
 Ikke for øyeblikket, nei, jeg er fornøyd akkurat slik den er nå.

Ole Kristian Dahl Skretteberg
18 år
Bor i Passebekk i Kongsberg
Oppvokst i Passebekk og Svelvik
Kjører 159 Sportwagon 1.9 JTD 8V

Går du på skole eller jobber du?
 Jeg er lærling innen industrimekanikk. Jeg skrur på godstog på jobb og på min prosjektbil på fritiden.

Hva slags biler vokste du opp i?
 Mercedes-Benz Geländewagen og små japanske sportsbiler, blant annet Honda CRX del Sol.

Hvilken av dem likte du best, og hvilken av dem likte foreldrene dine best?
 Jeg likte begge veldig godt, Geländewagen til offroad-kjøring og CRX del Sol var penest å se på. Pappa hadde to stykker CRX. Den ene brukte han selv, mens den andre sto parkert siden den hadde skader. Jeg lekte med den da jeg var liten.

Hvorfor falt valget på Alfa?
 Kompisen min skaffet seg en Alfa Romeo og snakket om det hele tiden. Vi hadde våre uenigheter om biler. Så måtte jeg selv kjøpe bil. Jeg endte opp med å kikke på en Alfa Romeo GT 1.9 JTD fra 2005. Før jeg kjøpte bil tok han med meg på et Alfa Romeo-julebord, sånn at jeg kunne snakke med andre Alfa-eiere.

Jeg endte opp med å kjøpe en Alfa GT i Haugesund, men den gikk ikke gjennom EU-kontrollen og jeg hadde dessverre ikke tid til å



skru på den, så måtte selge den. Da ble det en Giulietta i stedet.

Deretter skaffet jeg meg denne Sportwagonen som prosjektbil. Kjøpte den i Bergen og kjørte den hjem med prøveskiltet på, med dårlig hjullager og uten musikk. Det ble en lang tur!

Hva liker du best med bilen?
 Jeg liker hvor aggressiv den ser ut og hvor bra den sitter på veien.

Har du eid flere biler?
 Jeg har hatt tre Alfaer. To av dem har jeg ennå, mens den siste måtte jeg selge med tungt hjerte.

Har blitt glad i alle bilene jeg, men Alfa GT var noe helt spesielt. Men begynner å bli glad i 159'en også, selv om jeg ikke har hatt den så lenge.

Fikk du høre av venner om hva slags bil du burde kjøpe?

Har hørt om masse forskjellige merker, og de fleste sa at jeg må holde meg langt unna Alfa Romeo siden de er kjent for å gå i stykker. Men jeg er ganske sta, så jeg hørte ikke etter. Jeg angret ikke på mine valg.

Har du venner som også kjører italiensk?
 Ja. Kompisen min Kristoffer (se venstre side) har en Giulietta 1.4 TB MA med 170 hester. Det var





han som gjorde at jeg kjøpte meg en Giulietta som dagligbil.

Er du eller noen i familien din medlem av klubben vår?

Jeg er med i klubben, men ennå ikke som betalende medlem. Det skal jeg snart få gjort noe med.

I dag har vi besøkt en bondegård i Lier. Hvis bilen din var et dyr; hva slags dyr?

Katt kanskje? Bilen ser sint og slu ut og sitter bra på veien. Men den er kanskje ikke direkte farlig eller skummel siden den bare har en 120-hesters dieselmotor?

Hva blir din neste bil, tror du?
Har lyst på en Giulia.

Hva er drømmebilene dine hvis du hadde hatt mye penger?

Alfa 159. Giulia Quadrifoglio. Ferrari Testarossa.

Har du planer for å oppgradere Alfaen din?

Jeg skal bygge wide body kit til 159'en eller ihvertfall prøve. Jeg ønsker også å bytte til bensinmotor for å få en fin motorlyd.

Ses vi på neste klubbtreff her i Drammen?
Ja, det gjør vi garantert!

En stor takk til Drammen kommune for at vi fikk låne Strømsø torg til fotografering i pinsen – og en like stor takk til Birger Meland i Lier for lån av tunet hans på Store Valle gård.



Amalie Vedlog Simensen
19 år
Bor i Flateby i Enebakk
Oppvokst samme sted
Kjører MiTo 1.4 TB MA 135

Fortell oss hva du bedriver dagene med.

Jeg er lærling som innholdsprodusent og jobber hovedsakelig med foto. Jeg er mye ute sosialt med bil og venner, og er glad i å fotografere bil på fritiden også.

Hva slags biler vokste du opp i?

Jeg har vokst opp i MiToen, men det er flere Alfaer og Fiater i nær familie. Min bestefar hadde en blå Fiat 124 Spider med brunt skinninteriør som sin siste bil, den husker jeg godt.

Hvorfor falt valget på Alfa?

Jeg synes det er gøy å kjøre noe litt annet enn hva andre kjører, og valget var ikke så vanskelig da jeg er oppvokst med det.

Hva liker du best med bilen?

Jeg liker veldig godt interiøret med sort helskinn, karbondetaljer og panorama.

Har du eid flere biler?

Foreløpig leter jeg etter min første bil. I mellomtiden kjører jeg min fars MiTo.

Er du eller noen i familien din medlem av Klubb Alfa Romeo Norge?

Både jeg og min far er medlemmer.

Hva blir din neste bil, tror du?

Min første og neste bil blir nok en Giulietta, kanskje en med QV-line interiør.



Hva er drømmebilene hvis du hadde mye penger?

Det hadde nok blitt Giulia GTAm eller GTA, og én eller flere modeller av Ferrari.

Ses vi på neste klubbtreff her i Drammen?

Det kan hende.



NYE
ALFA ROMEO
TONALE



Bilen er klar for
prøvekjøring!

Scan QR-koden eller ta
kontakt med forhandler!



ALFA ROMEO
forhandler og
servicepunkt i Oslo

 Kverneland Bil

Alfanytt's Historie

Del 1: 1982-1992

Del 2: 1992-2002

Del 3: 2002-2012

Del 4: 2012-2022

I fjor fylte Klubb Alfa Romeo Norge 40! Det feirer vi ved å se tilbake på medlemsbladets utvikling, som har fulgt klubben siden oppstarten i 1982.

Gjennom Alfanytt's 40-årige historie får vi innblikk i klubbens liv og virke, alfisters hverdag og Alf's modellvalg gjennom fire årtier.

Historien kan fungere som en oppsummering av hva det vil si å være alfist i Norge, og vi har nå kommet frem til siste del i artikkelserien.

Tekst: CHRISTIAN JARRE, medlem 3505
Foto: MARIO SØFFERUD, medlem 4089, AMALIE VEDLOG SIMENSEN, medlem 6370, KAROLINE NORDLI WIK, medlem 6588, PÅL BROVOLD, medlem 3949, TERJE ØDEGÅRD, medlem 5343, PAUL LUNDQUIST, medlem 2015, CHRISTIAN JARRE, medlem 3505, LASSE SVENSON og DANIEL WIDNES

Redaktører

Ole Petter Friberg (-2015)
Christian Jarre (2015-)

Alfanytt #1/2013 var på 36 sider og presenterte den splitter nye 4C, den første nye Alfa på tre år og den første nye Alfa-coupeen på åtte. Av større artikler nevner vi Hans Einans fotoopptak av en 156 Sportwagon og Lars Tore Norbergs reisebrev fra en 170 mil lange tur på en Vespa!

Reisen gikk fra Tromsø til Alta, Nordkapp, Karasjok, Kautokeino, Vittangi, Kiruna før hjemkomst til Tromsø, og her er et utdrag:

«Vepsen hylte og skreik og jeg tryglet om mer fart. I Honningsvåg fylte jeg drivstoff. Det blir ikke mye når du har et forbruk på 0.3 l/mil. Da jeg stod der og blandet totaktsolje i bensinen, fikk jeg noen hånlige blikk fra tre 50-årige feitingere på hver sin Harley-Davidson. Sikkert nyrike papirflyttere av fransk opprinnelse etter skiltene å dømme!

Kun den kvinnelige passasjereren på den ene løftet forsiktig en anerkjennende tommel; hun forstod hvilken verdensbragd jeg var i ferd med å gjennomføre. Gubbene så vidt ensomt meg. Noen brunstbrøl ... og vips var de og motorsyklene vekk.

Jeg listet meg videre mot Nordkapp-platået. Jeg gidder ikke nevne vinden – den var infernalsk. Den reiv og sleit, men fanden om jeg ville gi tapt. Jeg skulle om så ete Vespa'n og vandre til fots opp på platået om vinden ble for sterk.

Hva er den ultimate glede; når gleder du deg som mest? Well, well, my friend – i enden av en av de laaange vindfylte slettene tok jeg igjen Harley-følget. Hurra – alle hadde stoppet – og den ene bukserte seg i retur-retning: De hadde bestemt seg for å snu, vinden var for sterk.»

Jeg skulle egentlig ha klappet i hendene, vinket som en viking vinker og kanskje endog løftet god-fingeren, men redselen for å velte i vindkastene gjorde at de aldri fikk se min arrogante glede over deres tap. Le cap Nord ble for tøft for dem – aber nicht für mich!»

Samba Romeo

Alfanytt #2/2013 var også på 36 sider og tok for seg pinseturen i Hardanger, Corsa Italianas sesongstart på Karlskoga, og Alfa Romeos bilsamling i Arese. Sistnevnte lå brakk, men gjenåpnet som et helt nytt Museo Storico to år senere.

Det var også viet plass til en Morten M-utstilling hos RSA Skøyen. I klassikerspalten fikk 750 Competizione fra 1955 omtale. Redaktøren skrev litt om Alf's salgsplaner:

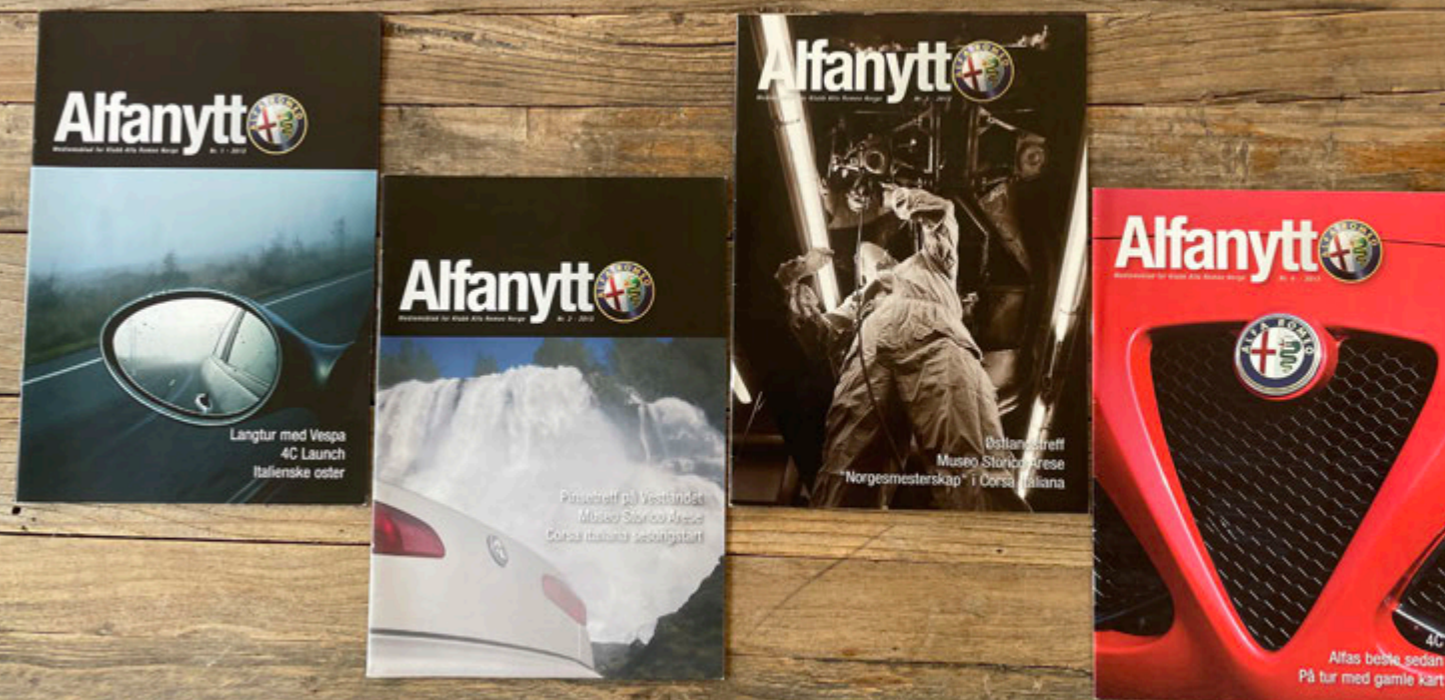
«Det er ofte lettere å legge planer enn å gjennomføre dem, og vi sitter med en følelse av at disse planene tenderer mot ren ønsketenkning. Det er nok av konkurrenter der ute som slåss om de samme kundene, og økonomien i de viktigste markedene er ikke akkurat i ferd med å vokse inn i himmelen om dagen, heller. Så kanskje Signore Marchionne hadde sett seg tjent med å legge litt mer realistiske planer for fremtiden?»

Alfanytt #3/2013 beholdt samme sideantall. Nå kunne leserne fordype seg i Olav Barhaugens detaljerte Corsa Italiana-rapport, faktisk med bilder av en kollisjon mellom Bjørn Ivar Iversens GTV og Jørgen Stokkans Alfa 155.

Utrolig nok sto artikkelen om bilsamlingen i Arese fra #2 om igjen, denne gangen med de riktige bildene, noe som tyder på at det hadde gått vel fort i redaksjonssvingene.

Copenhagen Historic Grand Prix og Alfa 156 2.0 Novitec Turbo fikk også spalteplass, og i klassikerspalten var det en grønn 2000 Coupé Vignale fra 1958 som ble vist frem.

Alfanytt #4/2013 var også på 36 sider og tok for seg Alfisti' Bergensis årlige høsttur under tittelen «Gjest Baardsen kjørte aldri Alfa». Nye 4C ble viet åtte sider. Artikkelen var skrevet av selveste Stein Pettersen, som nærmest euforisk avsluttet med følgende:



Alfanytt 2013

«4C er en bil som gir meg nyvunnet tro på det gode i menneskene, og på Alfa Romeo. Det kan være delte meninger om de hypermoderne instrumentene, om toclutchkassa, og om all elektronikken som denne bilen er fylt med. Likevel tror jeg vi kan enes om at beslutningen om å bygge en supersportsbil som er oppnåelig, fortjener stående applaus. Med en bane å leke på, ville jeg valgt Alfa Romeo 4C fremfor andre supersportsbiler jeg har hatt gleden av å legge labbene på. For alle oss som har håpet at Alfa Romeo igjen skal levere en bil som kan forsvare merkets fantastiske historie, er 4C svaret vi vi har ønsket oss, ingen kompromisser, bare uendelige mengder med kjøreglede og rendyrket entusiasme. 4C er en bil å elske.»

Hvilken Alfa-sedan mellom 1972 og 2013 liker du best? Dette var tema for Ståle Dahls artikkel i bladet. Tilsammen var det 10 sedaner som ble presentert, og medlemmene ble invitert til å stemme på sin favoritt. Klassikerspalten tok for seg brasilianske Alfaer produsert av Fábrica Nacional de Motores (FNM), gøyalt nok under tittelen «Samba Romeo».



I klassikerspalten i Alfanytt #3/2013 ble Alfa Romeo 2000 Coupé Vignale fra 1958 vist frem. Vignale var et italiensk selskap som designet og bygget karosserier for Cisitalia, Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Maserati og Lancia. 2000 Coupé Vignale er en vakker kreasjon med et lavt og smektert karosseri, tynne vindusstolper og store vindusflater.

Possible ice on road

Alfanytt #1/2014 var som vanlig på 36 sider og tok for seg Norges første 4C som sto utstilt hos Bilmax i Trondheim, Autodeltas historie del 1 og Roberto Negril lille verksted i Clusone hvor spesielt Iso Grifoer ble strukket opp.

Erik Rydström hadde skrevet et essay om det å ha en gammel Alfa, mens Ståle Dahl fulgte opp artikkelen i forrige blad med å spørre om hvilken Zagato-modell medlemmene likte best.

I klassikerspalten skrev redaktøren om Alfa Romeo Carabo:

«Selv om bilen aldri kom i produksjon, ser vi tydelig hvordan de skarpe linjene har inspirert andre modeller, rene designstudier som for eksempel Lamborghini Marzal, men også produksjonsmodeller som Lotus Esprit og mer folkelige modeller som Citroën BX og XM.»

Alfanytt #2/2014 besto også av 36 sider og viet plass til Ståle Dahls gjennomgang av de ulike Bertonecoupeene. Del 3 av Peran Kulbraatens artikkelserie om en svensk Giulia TZ kom endelig på trykk, nå med testkjøring av doningen!

Av andre artikler må vi nevne Autodeltas

historie del 2, Corsa Italianas sesongstart i Karlskoga og klassikerspaltens omtale av modellen A.L.F.A. 40/60. I matspalten var det tre ulike salater som sto på menyen.

Alfanytt #3/2014 telte 36 sider og omtalte Mille Miglia og Alfisti' Bergensis sommertur. Erik Rydström hadde testkjørt en rød 4C utlånt fra Alfa-forhandler Oddvar Bjelde, mens Bård Farstad skrev om restaureringen av hans 1966-modell Spider Duetto.

I dette Alfanytt ble det søkt etter ny redaktør for første gang på 13 år.

Rolf Myrens sjeldne Alfa Romeo 1900 Superleggera fra 1952 fikk igjen omtale, mens klassikerspalten tok for seg en enda eldre bil, nemlig en Alfa Romeo G1 produsert i 1923.

I lederspalten skrev redaktøren både humoristisk og alvorlig om sitt møte med moderne biler:

«Min daglige farkost har en sånn hyperaktiv liten assistent som hele tiden har noe fryktelig viktig å fortelle meg, omtrent hver eneste gang jeg setter nøkkelen i tenningslåsen. Denne assistenten, som har tatt bolig ett eller annet sted



dypt inne i dashbordet, mellom ledningsveiler og kabelsko, er utrettelig i sin iver etter å fortelle meg hva som skjer, og eventuelt ikke skjer, i min bil. Det går nesten ikke en dag uten at denne påståelige fyren bringer nye og interessante opplysninger til togs, stort sett eskortert av en illsint pipelyd som ikke er til å ta feil av. Og hvilke livsviktige opplysninger er det så den overvige lille tassen har å komme med? Jo da, han har et imponerende repertoar av interessante meldinger, som for eksempel;

«piip piip, possible ice on road»: Ja, det er vinter, vi er i Norge, og da er det ofte sånn.

«piip piip, number plate light failure»: Sier du det? Så vidt jeg kan se, lyser de utmerket, begge to.

«piip piip, limited fuel range»: Jada, jeg vet det, jeg har bensinmåler'n midt i synsfeltet. Men vi er langt ute på landsbygda, så hold nå fred til vi kommer oss til tettbebygd strøk!

«piip piip – front light malfunction»: Nei, ikke parklyspæra nå igjen! Du må jo være hjernekirurg for å skifte den pæra uten å demontere hele fronten.»

Etter mye om og men fant Friberg én dag ut hva som var årsaken:

«Det hverken alarmsystemet eller verkstedet kunne fortelle meg, det var hva som var årsaken til det hele. Men en dag jeg drev og romsterte litt nede i motorrommet, fant jeg et lite hull i røret mellom luftfilteret og luftmengdemåleren. Hullet ble fagmessig forsegle, med strips og racingtape, og plutselig var det slutt på pipekonserten.»

Landstreff i Hardanger

Alfanytt #4/2014 holdt seg til 36 sider og presenterte Pia Skog Hagerup og Ståle Dahls reisebrev «Skjeggete mann og snobbete dame på Italiatur i tidløs Bertone-coupé». Bildet på forsiden var hentet herfra.

Klubbens første landstreff på tre år ble selvfølgelig omtalt, og denne gang var det Sunndal i Hardanger som fikk alfistebesøk i pinsehjelgen. Ståle Dahl fulgte opp med en artikkel om ulike GTV, mens den årlige høstturen til Alfisti' Bergensi igjen fikk spalteplass.

Fra reisebrevet:

«Jeg tror ikke det finnes bilglade mennesker som ikke kan tenke seg å eie en Bertone-coupé en eller gang i livet. Heller ikke den skjeggete mannen som deler hus og garasje med den snob-



bete damen. Våren 2011 gjorde mannen alvor av det hele og adopterte en knall rød Alfa Romeo GT Veloce 2000, 105-serie, årgang 1972. Den snobbete damen var noe skeptisk til å begynne med (Brera Q4 er jo den foretrukne långmilare), men skepsisen ble snudd etter første ekspedisjon tur-retur Trondheim-Vestlandet. Og allerede da begynte kanskje ideen og ta form. Burde ikke en klassiker fra Arese få vende tilbake til fødelandet?»

Alfanytt #1/2015 ble ikke bare siste utgave på 36 sider, men også siste blad ledet av redaktør Friberg. Etter hele 13 år i redaktørstolen tok han farvel slik:

«Og med de ordene avslutter undertegnede sitt virke som redaktør i Norges desidert hyggeligste bilklubb. Det har vært en morsom og lærerik reise sammen med mange dyktige medarbeidere, og med en entusiastisk og inspirerende leserskare. Nå er det på høy tid å overlate redaktørstolen til Christian Jarre som kommer sekken full av nye spennende ideer til bladet, så det er bare å begynne å glede seg til neste utgave av Alfanytt, per Alfisti, di Alfisti. Takk for meg.»

I samme blad skrev Olav Barhaugen om den ukjente Alfa Romeo Sprint 6C:

«Da FIA i 1982 lanserte Gruppe B, ble det starten på et rotterace blant bilprodusentene, hvor målet var å lage de råeste bilene. Resultatet ble ekstreme modeller som Lancia 037 og Delta S4, Ford RS 2000, Peugeot 205 T16, og ikke minst Audi Sport Quattro. Men vi kunne også fått med en Alfa Romeo i dette selskapet.»

Lurte du på eikefelgenes historie, kunne du lese en artikkel også om det:

«Det hele startet i 1922 da Carlo Borrani oppdaget potensialet i eikehjulene. Oppfinnelsen var allerede patentert av firmaet Rudge Whitworth i Coventry, men Borrani utviklet det videre. Eikehjulene fikk felgbaner i aluminium og ble populære hvor eikene var byttet ut med plater.» skrev Peran



Formgiver Jon-Even Johansen (til venstre) og redaktør Ole Petter Friberg laget Alfanytt fra 2002 til 2015, men var også drivkraftene bak etableringen av løpserien Corsa Italiana.



Kulbraaten, som hadde vært på besøk hos Ruote Borrani utenfor Milano.

Pål Brovold hadde laget en stor artikkel om fjorårets Minnesundtreff, mens Alfa 6 fikk omtale i klassikerspalten. Erik Rydströms «Brennevins-hjørna», hvor diverse Martini-baserte drinker ble presentert, er også verdt å nevne.

Nye koster koster for livet

Alfanytt #2/2015 økte til 60 sider og hadde Christian Jarre (denne skribenten) som redaktør. Ny formgiver var Petter Nyquist, og hele Alfanytt hadde fått ny design.

Jarre og Nyquist hadde også valgt nytt trykkeri og nytt papir. Nå skulle Alfanytt trykkes i Trondheim og ikke Moss, noe som både bidro til lavere produksjonspris og dermed muliggjorde flere sider, men også kortere produksjonstid fordi produksjon, pakking og distribusjon ble gjort i samme by. Sistnevnte ble som tidligere håndtert av Roger Isdahl, hedersmedlem i klubben vår.

Opprinnelig skulle bladet ha kommet ut på sommeren, men det ble kraftig forsinket da ny formgiver måtte skaffes i en fei. Petter Nyquist var én av fire formgivere som klubben tok kontakt med. Han hadde bakgrunn fra Kreativt Forum, som han hadde formgitt i 15 år, samt Ultrasport Magasin. En mer erfaren magasindesigner var med andre ord vanskelig å oppdrive. For første gang i Alfanytts historie utkom #2 i oktober, og det ble bare tid til tre utgivelser det året.

Landstreff

2014 Sunndal
2021 Røros
2022 Røldal

Christian Jarre hadde på sin side 18 års erfaring fra reklamebyrå, og i sin første leder pekte han ut en ny kurs:

«Magasinet du nå holder i hendene fortjener også en liten avduking. Det er første Alfanytt hvor jeg er redaktør, og du vil se en rekke forandringer fra tidligere:

- Mer innhold
- Større detaljfokus på Alfas ulike modeller
- Helt ny layout
- Større bildeflater
- Bedre lesbarhet»

Hovedsaker i bladet var Giulietta Quadrifoglio med TCT-kasse, Alfasud-arvtakeren Alfa 33, og Ståle Dahls gjennomgang av 105-serien under tittelen «Hele veien fra Giulia til Montreal – på bare 8 sider!».

Den lenge etterlengtede Giulia-avdukingen i Arese var det også viet plass til, samt avdukingen av en gul 4C Spider i New York. Nå var Alfa Romeo tilbake på det amerikanske markedet.

Alfanytt #3/2015 økte til 64 sider og ble et mer fullendt produkt. Nå var baksiden blitt redaksjonell og ikke lenger kommersiell, og for å markere dette ble en 2000 Sportiva brettet rundt bladets rygg.

En kuriositet allerede fra #2 var at alle bidragsytere sto oppført med sine private kjøretøy i kolofonen på side 2.

Petter Nyquist fortsatte som formgiver, men lot Lars Thorsen formgi alle nye annonser.

Papirtykkelsen ble det også eksperimentert med, noe som dessverre førte til at #3 føltes for tynn og lett, selv om bladet var på 64 sider.

Christian Jarre skrev om nye Giulias design, mens Stein Inge Stølen skrev om GTV6. Harald Morten Utne presenterte seg for første gang, og hans første italofile skråblikk bar tittelen «Frøken Torino går til legen».

Hele åtte sider ble viet Timeline-avdelingen i

det nyåpnede Museo Storico i Arese, skrevet av Trond Bergene som da var formann i klubben. Av andre saker kan vi nevne Italiensk Dag, Greenwich Concours i Connecticut og hele to reisebrev. Det ene het «Harrytur til Finland med sommersandalene på» og det andre het «Familietur til Split med kulinariske innslag».

Vi saker fra GTV6-artikkelen:

«En nydelig fastback-coupé med penneføring signert en ung stjerne hos Italdesign ble lansert i 1974. Med små og elegante grep var en firedørs luksussedan transformert til en rålekker todørs GT-vogn.»



Mange reisebrev har stått på trykk i Alfanytt opp gjennom årene, og de har blitt stadig lengre og med flere bilder i takt med at bladet har fått flere sider. Her fra Roma i Mario Søfferuds reisebrev i Alfanytt #2/2015.

Pannekaker

Alfanytt #1/2016 økte til 72 sider og brakte artikler om Alfasud, 916-serien og den nye Alfa Romeo-logoen, med et naturlig tilbakeblikk på alle Alfas logoer siden etableringen i 1910.

Bellezza-avdelingen i det nyåpnede Museo Storico fikk 10 sider, mens første del av Astrid og Paul Lundquists reisebrev «Tre på tur til Sicilia» også ble viet mye plass. Paul skrev også om fjor-årets pinsetreff i Eidfjord, og video fra sistnevnte – filmet av sønnen Eivind – kan du fortsatt se her: vimeo.com/150937304

Trond Andersen skrev en oppsummering av Corsa Italianas 2015-sesong, mens Mario Søfferud skrev om skruer og bolter i Teknisk hjørne.

Vi sakser fra pinsetreffet:

«På lørdagskvelden var det som vanlig grilling – og vinlotteri. Hvis noen prøver å påstå at vinnerlykke er jevnt fordelt, så er det uhyre vanskelig å fatte. Men med så mange muligheter, så var det faktisk mange som vant både én og flere flasker. Vi som bodde på gjestgiveriet hadde for øvrig oppdaget at deres spesialitet var pannekaker. Menyen besto av mer enn 20 sorter. Det måtte ligge an til dessert etter all grillmaten!»

At redaktøren nå var blitt mer enn bare redaktør kom frem i lederen:

«Savner du lokale biltreff der du bor? Da vil jeg gjerne at du kontakter meg, så hjelper jeg deg med å få i gang slike hyggelige klubbtreff. Alt du trenger er en dato eller to, og litt gratis annonsering her i magasinet. For klubben er deg like mye som du er klubben. Skal klubben vokse og bli enda bedre, er det nettopp lokale initiativ som trengs. Så jeg ser frem til å høre fra deg!»

Alfanytt #2/2016 telte også 72 sider og tok for seg lanseringen av Giulietta MY2016 og kuriositeten Disco Volante Spyder. Knut Skårdalsmo skrev utfyllende om «Ny bensin og gammel motor – kan det gå bra?», mens Harald Morten Utness og redaktøren skrev «Giulia for Hvermannen» om de kommende Giulia-versjonene med fire sylindere. De første Giuliaene kom til Norge samme sommer.



Det nye Museo Storico åpnet dørene i juni 2015, og det ble laget tre store artikler om museets tre avdelinger. De sto i Alfanytt #2/2015 (Timeline), #1/2016 (Bellezza) og #4/2016 (Velocità).

Øvrige hovedsaker var 156 GTA, del 2 av reisebrevet «Tre på tur til Sicilia», samt Stein Inge Stølen's reisebrev hvor han tester sin 170-hesters Giulietta på både Nürburgring, Spa og Zandvoort:

«Ville den tåle de drøye 20 kilometerne rundt Nordsjøya? Det var bare én måte å finne ut av det på. Det skulle ikke mange meterne ut på Ringen før det ble tydelig at dette ikke var en vanlig konebil. En Alfa Romeo 159 er en tung, plantet og beregnelig vogn som ligger støpt uansett hva du gjør. Giulietta er stikk motsatt. Chassiset danser, hopper og spretter rundt svingene. Ikke på en dårlig måte, du kan faktisk bruke denne egenskapen til å hente grep og fart. Mye av moroa ligger i den avanserte multilink-bakstillingen, som gir en helt spesiell fjæringdynamikk. Resultatet er den mest kurveglade Alfaen jeg noensinne har kjørt. Og igjen – forhjulstrekk med diffbrems skulle vise seg å være en fordel på det vekslende underlaget. Før jeg ante ordet av det, hadde de tre timene og et tosifret antall runder passert. Bilen besto med glans!»

Om Giulia:

«Endelig vises Giulia for verdenspressen i de versjonene som du og jeg kan tenkes å ha råd til, med 2.0-liters TBI-motor og 2.2-liters JTDm. Bilen var utstilt på bilmessen i Essen, og to av

klubbens ivrigste medlemmer på Østlandet, Per Christian Nielsen og Bjørn Foynes, tok turen. De så den for første gang, de prøvesatt den, de følte på den – og falt umiddelbart i dyp, dyp forelskelse.»

Lars Thorsen

Alfanytt #3/2016 beholdt sideantallet på 72, men ikke formgiver. Nå hadde Lars Thorsen tatt over, da Petter Nyquist etter fire utgaver signaliserte at han ønsket å trekke seg.

Og kanskje må man være alfist for å holde ut i en slik krevende stilling? Thorsen kom ihvertfall fra klubbens egne rekker, mens Nyquist hadde mer sansen for gamle Saaber. At Nyquist i ettertid kjøpte seg en Giulietta, tar vi som et sunnhetstegn på yrkesskade.

Forsiden med den røde 8C 2900 B Speciale Tipo Le Mans sett ovenfra ble smått ikonisk. På innsiden kunne man lese om Bjørnar Gjeins Montreal og nyte del 1 av Eivind Lundquists reisebrev under tittelen «Gran Tour 2016». Ali Kowkabis GTAm replica fikk også mange sider, og for første gang skred Kuba Szafarz frem i manesjen som Alfanytts faste «krembilfotograf».

I «Arven etter 4C» skrev Mario Søfferud om utradisjonell bilproduksjon, mens redaktøren endelig hadde vært og prøvd den splitter nye Giulia, både på landevei og bane. Hans-Jørgen

Svartvasmo skrev varmt om Mille Miglia, redaktøren om Quadrifoglio historie, mens Anders Gjersøe rapporterte fra pinsetreffet i Valdres.

I lederen kom redaktørens reklamebakgrunn til syne:

«FCA har rett og slett bestemt seg for at merkevaren skal flyttes oppover i retning Maserati. Dersom de skal klare denne klassereisen, må de både ha teft, utholdenhet og en stor dose klokskap. På åttitallet foretok Audi en lignende klassereise. Hva de gjorde? Jo, de lot sitt mantra «Vorsprung durch Technik» gjennomskyre all markedsføring. På den måten skaffet de seg en tydelig posisjon som premiummerke. Det kan derfor ikke være noen tvil om at Alfa Romeo må ta sin markedsføring på dypeste alvor. En litt upresis og ullen markedsføring vil ikke utnytte Alfas salgspotensial. Og den vil heller ikke bidra til å reposisjonere merket i folks bevissthet.»

Alfanytt #4/2016 økte til 76 sider, hvorav 16 av dem ble brukt til en grundig gjennomgang av Alfa 159. Artikkelen var i tre akter og skrevet av Arve Vassbotn, Øyvind Iversen og redaktøren. Vassbotn hadde også skrevet om den nye Fiat 124 Spider, selvfølgelig med et historisk tilbakeblikk på opphavet.

Velocità-avdelingen i det nyåpnede Museo Storico ble også viet plass, og deretter kunne leserne nyte del 2 av reisebrevet «Gran Tour 2016». Lars Magne Nerheim hadde skrevet utfyllende om de nye Formel 1-motorene med fokus på energisparing.

Forsiden med en rød Alfa Romeo Brabham BT45B på sort bakgrunn vekket begeistring hos mange, og den erfarne biljournalisten Arnstein Landsem uttalte at det var den feteste bilbladforsiden han hadde sett på mange år.

Harald Morten Utness stilte et betimelig spørsmål i bladet: «Polygyni er når én mann er gift med flere kvinner. Polyandri er når én kvinne er gift med flere menn. Hva heter det når du er «gift» med flere biler?»

Dame på 79 kappkjører ut av krysset

Alfanytt #1/2017 gikk tilbake til 72 sider og hadde nye Giulia på forsiden for første gang. Det skulle ikke bli siste.

Hovedsaker var Tin Nguyens erfaringer med sin nye Giulia 2.0 TB, Sverre Pedersens Fiat Dino, del 1 av en teknisk gjennomgang av Alfetta GP Tipo 158/159, Gjensyn med Autodelta og del 3 av «Gran Tour 2016».

Italiensk Dag

2012 Vålerbanen
2013 Vålerbanen
2014 Vålerbanen
2015 Vålerbanen
2016 Vålerbanen
2017 Vålerbanen
2018 Vålerbanen
2019 Vålerbanen
2021 Vålerbanen
2022 Vålerbanen



Alfanytt 2017

I tillegg hadde redaktøren skrevet om Stelvio First Edition, mens Peer Bell hadde prøvekjørt Giulia 2.0 Veloce:

«De kalde fakta bringer frem varme følelser, men kan Giulia Rask forsvare de høye forventningene?»

Det korte svaret: Ja, så absolutt! Dette er sannsynligvis den beste helårs bruksbilen jeg noensinne har kjørt. Det faktum at jeg ikke eide bilen selv, samt at det var meget glatt da jeg prøvde den, dempet naturligvis iveren etter å leke finsk rallysjåfør.»

Og konklusjonen?

«Motorlyden er friskere enn på Alfa Romeo 159 TBI, men selvfølgelig ingen match for en Busso. Beinplassen bak er ikke all verden. That's it. Bella macchina. I'm in love. Konklusjon: Løp & kjøp!»

Alfanytt #2/2017 var en jubileumsutgave på 100 sider, det største Alfanytt noensinne. Her var første del av klubbens 35-årige historie hovedsak, noe som også gjenspeilet seg i redaktørens leder:

«I dette nummeret av Alfanytt forteller vi ikke hele, men halve historien. Vi tar for oss klubbens utvikling fra oppstarten i april 1982 frem til høsten 1999. Det er en historie som inneholder mye spennende, og vi får bl.a. høre om de første landstreffene, Rundskrevet, Alfaslålåm, Coppa del Corse, Concorza d'Eleganza, nye formenn, nye redaktører og en tidvis vaklende klubbøkonomi, endog mistanke om underslag. Vi får også høre om medlemmenes skepsis til at en mann med – hold deg fast! – Alfasud skulle innta lederstolen.»

På merksnødig vis hadde redaktøren fått direktekontakt med Claudio Marchesani – tidligere produktutviklingsjef hos Alfa Romeo – noe som førte til en 18-siders artikkel om 8C Competizione skrevet av Marchesani selv og med

bilder tatt av blant andre Anders Bull, som hadde forevige to ulike 8C på norsk jord.

På denne tiden var DAB-radio mer omdiskutert enn i dag, noe som inspirerte Arve Vassbotn til å skrive en lang artikkel under tittelen «DAB: Djevelens verk eller good stuff?», men med 100 tilgjengelige sider var det plass til enda mer. Dermed ble det også plass til Spider Duetto, Rune Weies mørkeblå 1969-modell Giulia 1300 TI, samt del 2 av den tekniske gjennomgangen av Alfetta GP Tipo 158/159.

Alfanytt #3/2017 landet på 84 sider, som uten unntak har vært fast sideantall siden. Derfor nevnes ikke dette i resten av denne teksten. Bladet inneholdt et intervju med det eldre ekteparet Wikant på Kolbotn, skrevet av Emil Skartveit og fotografert av Gaute Gjøll Dahle.

«Lisen og Trond Wikant har solgt knapper og maskiner, ridd galopphester på Ørevoll og ikke minst kjørt Alfa. Lisen har sin 147 GTA og Trond sin 166 3.2 Collezione. Bli med på en fartsfylt og lidenskapelig reise hvor det forhåpentlig er langt igjen til målstreken.» Deretter var det duket for del 1 av Lars Thorsens artikkelserie om Tipo 33, skrevet sammen med Ulrich Zensen og Vladimir Pajevic, sistnevnte en venn av Carlo Chiti.

På midtsidene var det fotooptak av to Christer Lundem-byggede Bertonecoupeer. Av annet stoff nevner vi pinsetreffet i Geiranger, en Stelvio-test og Claudio Marchesanis artikkel om bilen han selv hadde hatt utviklingsansvar for, nemlig Alfa 159.

Vi sakser litt mer fra intervjuet med Lisen Wikant, en dame på 79 år:

«Vi driver jo ikke med råkjøring. Men for min egen del; står jeg på rødt lys og det står en i feltet ved siden av, klarer jeg ikke å la være å kappkjøre ut av krysset. Skal jeg inn på motorvei, er det fullt drag.»



Alfanytt 2016

Søsterutgaver

Alfanytt #4/2017 presenterte tospannet Alfa Romeo SZ og 4C under tittelen «Skjønnheten og udyret». Stein Inge Stølen hadde skrevet et langt reisebrev fra sin Europareise i en Alfa Romeo GT med 150 dieselhester, hvor han også tok for seg Gran Turismo-begrepet i et historisk perspektiv, mens Kenneth Eriksen hadde skrevet det italofile skråblikket hvor følgende samtale utspilte seg:

Jeg: – Jeg stikker og vasker bilen.

Kona: – Hvorfor skal du vaske bilen nå? Vi får ny bil i morgen.

Jeg: – Ja, men den har ikke blitt vasket på noen dager.

Kona: – Det spiller vel ingen rolle? Jeg sa jo at vi får ny bil i morgen.

Jeg: – Men det er jo flaut å gi fra seg en møkkete bil.

Kona: – Møkkete bil? Er du gal? Du vet ikke hva en møkkete bil er!

Trond B. Myklebusts røde 1977-modell Alfetta fikk brette seg ut over åtte sider, mens Lars Thorsen presenterte del 2 i serien om Tipo 33. Artikkelen inneholdt også samtlige løpsresultater for Tipo 33/2 i 1968-sesongen, fra Daytona i februar til Kyalami i november.

Fra klubblivet var det bilder fra Eksingedalen, Hadeland Glassverk, Randsfjorden Rundt, Italiensk Dag, Høsttreffet på Ringerike og Minnesundtreffet.

I redaksjonen kunne man feire et lite jubileum, noe som kom frem i lederen:

«Du holder den 10. utgaven av nye Alfanytt i hånden – og det er tid for refleksjon. Hva har vi utrettet? Hvor går veien fra her?»

Og: «Jeg har villet skape et magasin med mer særpreget og funksjonell design. God lesbarhet, altså kunsten å gjøre det lett og lystbetont å lese, er et fagområde jeg brenner for – og det har ført til nye valg når det gjelder typografi, papir og hyppigere bruk av avsnitt, mellomtitler, ingresser og faktabokser. Samtidig har jeg ønsket meg et magasin som ikke finnes i butikkhyllene, nemlig et italofilet, innbydende blad som skriver om Alfa Romeos biler og historie hovedsakelig på norsk.»

Alfanytt #1/2018 og det påfølgende #2 var søsterutgaver. I #1 sto det om Karl Andreas Aandahls røde 2600 Sprint, mens det var faren Knuts 2000 Spider i sølv som ble vist frem på forsiden. I #2 byttet bilene plass.

Det første av disse bladene brakte del 2 av klubbens 35-årige historie til leserne, men også et 16 sider langt reisebrev signert Eivind Lundquist, som ble avsluttet slik:

«Men, én ting er sikkert, at jeg skal kjøre 4C i Italia igjen. Det ble 3372 km på 7-8 dager, cirka 40 mil om dagen, 1,1 liter på mila, 360 liter bensin. Er 938 smil rikere og er nå 100 % sikker på at jeg bor i feil land!»

Bladet inneholdt også en 14 sider lang artikkel om Alfa 164 skrevet av flere. Hovedteksten var skrevet av Mikael Eriksson, men én av tilleggstekstene var signert Claudio Marchesani, som fortalte om da ha i forbindelse med USA-



Alfanytt 2018

lanseringen kjørte en Alfa 164 på Great Salt Lake og satt seg fast i saltsørpa. Årsak? Han hadde stoppet for å ta et bilde av den vakre bilen, men da han skulle gå tilbake til bilen igjen, hadde forhjulene sunket ned i sølen og brutt gjennom den hvite saltskorpen. Det ble en større redningsaksjon av det.

Brødrene Hanssens Auto

Alfanytt #2/2018 hadde igjen Alfa 159 på agendaen. Denne gang skrev Claudio Marchesani om MY2008-utgaven av bilen. Andre temaer i bladet var Alfa Romeo Arna, et besøk i brukbutikken Mobili Bottanelli i den lille italienske landsbyen Capo di Ponte, Gjensyn med Autodelta, Corsa

Italiana, vårslipp hos Autovia og Knut Aandahls 2000 Spider.

Klubbens gedigne stand på bilmessen Classic Car Show på Hellerudsletta ble også viet mange sider. Standen var klekket ut av Stian Tsigakis, og den besto av åtte røde Alfa Romeo og én gul. Stian Tsigakis' innsats var formidabel og det var flere sjeldenheter blant de ni bilene, blant annet en Giulietta Sprint Speciale fra 1961 og en RZ.

Alfanytt #3/2018 tok for seg Sergio Marchionne og FCAs planer frem mot 2022, en stor artikkel på 12 sider skrevet av Arve Vassbotn, men med denne overraskende infoboksen helt til slutt:



I Alfanytt #2/2019 ble Sergio Fonseca, mannen til Argentinas ambassadør til Norge, intervjuet av Emil Skartveit. Foncesas norske bilpark besto da av Alfetta GTV og Fiat 1500 Vignale, men det hører med til historien at han også eide seks biler i Nederland. Alle var Bertone-modeller eksportert fra El Salvador.

Lanseringer

2013: 4C
2014: 4C Spider
2015: Giulia Quadrifoglio
2016: Giulia
2017: Stelvio
2022: Tonale

«Etter at denne artikkelen ble skrevet har dessverre Sergio Marchionne gått bort. Det som skulle være en relativt grei operasjon i hans venstre skulder førte til komplikasjoner, trolig en blodpropp, som igjen førte til at Sergio måtte gi tapt 25. juli i en alder av 66 år. Én av de største industrilederne i moderne tid etterlater seg et tomrom som er vanskelig å fylle.»

Den lille stasjonsvognen Alfasad Giardinetta ble tildelt åtte sider, mens Italiensk Dag stakk avgårde med tolv. Det sto også om de kommende NRING-versjonene av Giulia og Stelvio, mens Truls Mølmann i Troms fortalte om sine vakre biler: Alfasad, GT 1600 Junior og Alfa 145 Quadrifoglio. Han kunne også fortelle om da han og kona med kløkt og listighet klarte å komme seg inn på Museo Storico i den perioden da museet var fullstendig stengt og ifølge Truls fremsto «mer som et nedlagt nordnorsk fiskebruk enn et anlegg for en velrenommert italiensk bilmodell».

Her er et mildt sagt forbausende utdrag:

«Å vandre rundt fullstendig alene i museumshallene var en bisarr opplevelse. Ikke en sjel var å se noe sted (bortsett fra hun med moppen). Og hun ga oss tillatelse til å ta på bilene, åpne dører, kikke i motorrom, prøvesitte. Og vi fikk komme inn og kikke på fullskalamodeler og konseptter. Heller ikke her var det spørsmål. Vi var jo venner av portvakta og vaskehjelpe.»

Også i Giardinetta-artikkelen sto det en artig, liten historie:

«Bakrutevisker var utrolig nok ekstrautstyr, og mange eiere måtte få ettermontert viskere for å forbedre sikten bakover da første eier ikke alltid hadde tenkt på dette.»



Scott Krugger (til venstre) og Klaus Busse (i midten) ble vi kjent med i «En tysker og en amerikaner med tyske aner kjører italiensk» i Alfanytt #4/2019.

Alfanytt #4/2018 hadde en leder – tittelen var «Kan du høre en lettbeint fiolinsonate i enden av tunnelen?» – skrevet av Harald Morten Utne, som ikke en gang var medlem av klubben, men som hadde skrevet en tekst om å glede seg til sesongstart. Den passet perfekt som velkomstekst i bladet, det handler jo om å se fremover mot neste års sesong når snøen laver ned og juleklokkene kimer.

Hovedsaker var del 1 av en artikkelserie om Giorgetto Giugiaro, Spettacolo Nordico, MiTo QV, Brera TI, del 1 av «Erfaringer med Giulia» og ikke minst Kari Tatjana Joukoffs artikkel «Fiat-eventyret på Nøtterøy» om Brødrene Hanssens Auto. Sistnevnte vekket stor begeistring hos biljournalist Jon Winding-Sørensen, som til og med nevnte artikkelen i bladet Bil.

Historien hadde stått på trykk både i Tønsbergs Blad og Norsk Fiat Registers medlemsblad, men nå var historien redigert av Alfanytts redaktør slik at den fokuserte mer på de ulike bilmodellene som ble forhandlet fra Nøtterøy, blant annet gjennom nye bilder. Hanssens solgte for øvrig ikke bare Fiat, men også Moskvitch, Borgward, Rapid, Matador og Subaru. Firmaet opphørte i 1982.

Ny design

Alfanytt #1/2019 presenterte en ny design som ble omtalt slik i redaktørens leder:

«Også her i Alfanytt har vi denne gang tatt i bruk bilindustriens eldste triks i boken: Løft litt på ansiktet, men behold det meste av innmaten. Etter fire år syntes vi det var på sin plass å fornye seg litt.»

Hovedsaker var GT 1300 Junior Z, Steinar Berntsens modifiserte 916 GTV V6 TB, og del 2 av artikkelserien om Giorgetto Giugiaro. Snorre Aasen hadde skrevet om sin opplevelser i Italia bak rattet i en 2000 Berlina. Del 3 i artikkelserien om Tipo 33 sto også på trykk, og i Teknisk hjørne handlet det om oppgraderinger av bilens programvare.

Alfanytt #2/2019 hadde et gammelt banebilde av Autodelta-skrivent Robert Little på forsiden. Nå hadde Emil Skartveit igjen gjennomført et intervju, denne gang med mannen til Argentinas ambassadør til Norge, bosatt i Bygdøy allé, med flere gamle raceriggede italiener i garasjen. Bilhobbyen var deres måte å møte vanlige folk på:

«Å kjøre på Rudskogen og andre steder gir oss muligheten til å møte mennesker utenfor diplomatiet. De lokale.»



Alfanytt 2019



Alfanytt 2020

I samme blad sto del 1 av «Minnesund i miniatyr» på trykk, hvor Pål Brovold hadde gjen-skapt Minnesundtreffet i liten skala, samt del 2 av «Erfaringer med Giulia». Lancia Delta Integrale Evoluzione var Midtsidebil, mens Stian Forthun sto frem med sin røde Alfa 159 TI i Alfisti-spalten. Av andre hovedsaker nevner vi besøk hos Museo Fratelli Cozzi og rapport fra Coppa Milano-Sanremo.

Vi sakser fra minneteksten om Sergio Marchionne:

«Det er slett ikke mange som kan vise til de resultatene Sergio kunne vise til. Han hadde master i økonomi og jus, var utdannet revisor, praktiserende forretningsadvokat og snakket tre språk flytende. Han har fått to bilkonsern fra å være millimeter fra konkursens rand til å befeste posisjonen som det syvende største bilkonsernet i verden. Slett ikke dårlig for sønnen av en carabinieri fra landsbygda i Italia.»

Alfanytt #3/2019 handlet om Mille Miglia, Gjensyn med Autodelta og Peer Bells okergule GT 1300 Junior som var blitt ombygget til en GTA-R Stradale av Alfaholics. Fra klubblivet var det bilder fra Lærdalstreffet, Hønefoss, Noresund og Pinsetreffet i Sauda, Suldal og Etne.

Bladets største nyhet var Arve Vassbotns intervju med FCA-designtoppene Scott Krugger og Klaus Busse på norsk jord, og det ble det en 12-siders artikkel av. Det sto også om GTV 2.0 fra 1985:

«Ivrig, vellystig snerrende og med en millimeterpresis gassrespons snurrer den opp mot 5400 omdreininger hvor alle de 130 hestene er ute av stallen.»

Alfanytt #4/2019 ble bladets foreløpig siste #4, da tre årlige utgivelser har vært gjengs siden. Bladet tok for seg Vernasca Silver Flag, et besøk hos Verona Legend Cars og en teknisk gjennomgang av Giulia for å finne forklaringen på de fantastiske kjøreegenkapene.

Matspalten var på hele seks sider. Vi fikk også del 1 av «Zagato 100 år», mens «Erfaringer med Stelvio» var nyttig lesning for potensielle Stelvio-kjøpere.

I artikkelen om Arctic 5000, med undertittelen «En tysker og en amerikaner med tyske aner kjører italiensk», fulgte vi Scott Krugger og Klaus Busses reise gjennom Norden i en Stelvio Q sammen med medlemmer i klubben vår.

I lederen så redaktøren både bakover og fremover i tid:

«Når vi nå vinker farvel til 2010-årene, kan vi se tilbake på en særs innholdsrik æra. Det var tiåret da Giulietta, 4C, Giulia og Stelvio kom til verden. Det var tiåret da Disco Volante ble gjenfødt. Det var tiåret da Alfa Romeo igjen fikk bakhjulstrekk og vendte tilbake til Formel 1. Det var tiåret da FCA-gruppen ble etablert, men også tiåret da arkitekten bak sammenslåingen, Sergio Marchionne gikk bort.

Nå kan også FCA snart være historie. Agnellifamilien har snakket med Peugeot-folket i sitt naboland og funnet ut at prosecco og froskelår kan kombineres.»



Minnesundtreffet ble gjenskapt i liten skala av Pål Brovold, og bildene sto på trykk i Alfanytt #2/2019 og #1/2020. Samtidig skrev han om bakgrunnen for at treffet ble til. Visste du at Minnesund opprinnelig het Minne etter Minne gård, altså der hvor biltreffene fant sted?

Usikker fremtid

Alfanytt #1/2020 hadde bilkunst av Vladimir Pajevic på forsiden. Emil Skartveit hadde intervjuet Gerhard Stark, Alfanytts formgiver fra rundt 1986 til 2002, som hadde mange artige historier å komme med fra sitt lange Alfa-liv. Hans vakre, gule Spider S2 (Coda Tronca) ble foreviget av fotograf Audun Braastad. Stark drev også med racing:

«Vi kalte oss Grisehuset Racing Team, men fikk det oversatt til italiensk. Scuderia del porcareggia låt utvilsomt bedre.»

Andre saker var Historic Minardi Day på Imola-banen, hvor det å høre det hysteriske brølet fra de historiske og kraftige Formel 1-bilene var en opplevelse i seg selv, Padova-messen, 916 GTV, 2000 Berlina og del 2 av Pål Brovolds «Minnesund i miniatyr».

Også denne gang var matspalten på seks sider. Del 1 av intervjuet med Giovanna Scaglione om hennes far Franco sto også på trykk.

Alfanytt #2/2020 var det 20. bladet med Christian Jarre som redaktør. Samtidig gikk bladet en usikker fremtid i møte, da noen i det

Formgivere

Jon-Even Johansen (-2015)
Petter Nyquist (2015-16)
Lars Thorsen (2016-)

sittende styret hadde planer om å flytte det over på Internett. Derfor ble alle de 20 forsidene presentert på nest siste side som et mulig farvel til leserne. Rot med regnskapene og økonomisk utroskap i styret ble også avdekket, og med ett var det kaotiske tilstander frem til et interimstyre ble valgt på høsten. I 2020 ble det bare tre Alfanytt som følge av dette.

Hovedsaker i bladet var del 2 av «Zagato 100 år», Morten Bohrs 916 Spider 3.0 V6, Franco Scaglione, to reisebrev («Italia road trip» og «Da Giulia møtte Stelvio») og to Pininfarina-designede prototyper (Alfetta Spider og Eagle) som Museo Storico hadde hentet frem i dagslyset fra kjelleren for felles fotografering.

Men mest interessant for noen var å lese om Alfa Romeos maritime historie på 1930-, 40- og 50-tallet.

Alfanytt #3/2020 presenterte hele 34 sider med klubbivstoff, bl.a. en 110-årsfest hos Autovia, Lærdalstreffet, Giornata Italiana, høsttreffet på Ringerike og Minnesundtreffet.

Ellers var det funnet plass til Vegard Torkelsens 916 GTV 2.0 TS («Fra spiker til gledesstrofer»), Giulia Sprint Speciale og del 3 av «Zagato 100 år».

Redaktøren kommenterte året slik:

«2020 ble et spesielt år for klubben vår. Både pandemi og økonomisk rot gjorde sitt til at 2020 blir et turbulent år å se tilbake på med klubbhistoriske øyne.»



Landstreffet på Røros i 2021 var det første landstreffet på syv år.

Tempo Libero

Alfanytt #1/2021 hadde bilkunst av Alfredo De la Maria på forsiden. Nå var angivelse av årstiden fjernet fra forsiden, siden tre utgivelser i året ikke rimer med fire årstider.

Hovedsaker var Bjørn Steinar Bekkelunds garasje, som blant annet besto av GTV6 og Alfa 164 QV, del 1 av Dennis Effert Jonassens reisebrev «Milano, Monza, Modena, Maranello», Ole Petter Ødegaards afistliv med en GTV 2.0 i Spania, Giulia TZ og Cavalli Marini-utstillingen.

Fra sistnevnte:

«Visste du at Alfa Romeo har vunnet nesten like mye til vanns som til lands? Bli med på Cavalli Marini-utstillingen hvor milanesernes stolte historie innen båtsport vises frem.»

Alfanytt #2/2021 fulgte opp med forsidebil-kunst av Arthur Schening. Innhold var Alexander I. Karlsens Giulia Q, Gjensyn med Autodelta, Franco Scaglione, Giulia TZ, Paul-Magnar Wollstadmos Stelvio NRRING 22/108 og del 2 av «Milano, Monza, Modena, Maranello».

Produktsjef for smøremidler hos NDI, Henning Hofstad, hadde skrevet utfyllende



Alfanytt 2021



Alfanytt 2022

Sannheten om firkløveren

Alfanytt #1/2022 startet ballet med å fortelle den *virkelige* historien om Alfa Romeos firkløver. Lars Thorsen hadde nemlig forsket på historien som Alfa Romeo selv har prediket om Quadrifoglio i alle år og funnet avvik fra sannheten, dokumentert med bilder og fakta.

Deretter klinket Nina og Torbjørn Havn til med et reisebrev. Bilen var en nyinnkjøpt rød Spider 2.0, nesten identisk med bilen de kjørte på en lignende reise i 1997. Og her kommer et lite tips fra passasjer Nina:

«Det skal *ikke* mye søvnunderskudd til for passasjereren blir noe sigen og trøtt i bil. Også i en åpen italiener. En rød Spider får mye oppmerksomhet, og det er ingen god følelse å vite at man

har sovet seg gjennom tettbefolkede områder, sannsynligvis med åpen munn og hodet på snei.»

Minnesundtreffet – det tiende og siste – fikk mange sider. Det samme gjorde nye Tonale, Alfanytts historie (del 1) og Peer Bells garasje.

Artikkelserien om Roma, kalt «Den Evige Stad», kom endelig på trykk, skrevet av Hugo Flaten, som har gitt ut minst tre tykke bøker om Roma.

Alfanytt #2/2022 brakte artikler om Alfanytts historie (del 2), vårslipp hos Autovia, Gjensyn med Autodelta, Busso-V6 (del 2) og Corrado Loprestos bilsamling – én av de mest kjente, originale og viktige i verden – bestående av mer enn 150 italienske biler, som alle er unike.

Av andre artikler nevner vi 33/2 Coupé Speciale og en ombygget 3.6-liters 159 V6 Q4 i Uppsala.

Har du planer om å vinne i kjeglekjøring? Da fikk du et tips i dette bladet:

«Et godt tips er i hvert fall å ikke gjøre som jeg. Handle brød og andre tørrvarer før arrangementet. Det lå ganske godt strødd ut i bagasjerommet da jeg kom hjem.»

Alfanytt #3/2022 handlet om landstreffet i Røldal, Rune Weies garasje og en grønnlakkert Junior Zagato-R bygget av Alfaholics. Den brakte også Lars Magne Nerheims artikkel «Gratulerer med 60 år, Giulia!».

Bladet rundet av med seks sider om Spiraltreffet i Drammen, Roar Orvedals oppfølger til Arve Wiks faste høsttreff på Ringerikes Museum. Aner vi en ny klassiker? 🍷



Spiraltreffet i Drammen gjester her Bragernes torg.



Over og under: Landstreffene i klubben vår «våknet» etter syv års dvale, takket være styret som ble valgt i 2021. Her fra treffet på Røros. I ettertid har vi fått både Røldal og Vinstra.



Klaus Busse (til venstre), Roar Orvedal og Scott Krugger.



Når startskuddet i Corsaaen går, er det racing for alle penga!



Da Alfa fylte 110 år, ble det bursdagsfest hos Autovia.



Behovet for reisebrev fra Italia synes umettelig, her fra Bellagio.

Alfanytt retter – igjen!

Etter tips fra én av klubbens gründere skrev vi i forrige del en rettelse hvor det fremgikk at Ola Sæter hadde laget klubbens første logo. Nå viser det seg at dette ikke stemmer. Redaktøren har snakket med Ola Sæter, som i dag er bosatt i USA, og han har ikke utarbeidet noen logo. Dermed må vi bare fastslå at vi ikke vet hvem som lagde den.



Se og prøv!

Endelig er Alfa Romeo Tonale PHEV 4x4 med 280 hk på plass i våre lokaler. Kom, se, ta på og ikke minst prøv den!



15% rabatt

Vi har drevet lengst med Alfa Romeo i Norge og har tatt med all vår kunnskap til vårt splitter nye verksted midt på Rud.

På vårt autoriserte verksted utføres service og reparasjoner av kompetente fagfolk.

Som medlem av klubben får du 15% rabatt på originale Alfa-deler mot fremvisning av medlemskort, gjerne ved levering av bil.

Hos oss finner du et stort utvalg av både nye og brukte Alfa Romeo, Fiat og Abarth.

Stikk innom oss på Rudsletta 52 eller kontakt oss på 47 910 910 og post@autovia.no.

Velkommen til oss!



Verksted – bilsalg – nytt og brukt



Se autovia.no for mer informasjon

FOR ENTHUSIASTER AV ENTHUSIASTER

AUTOVIA



ALFA ROMEO TONALE PLUG-IN HYBRID

Tonale

Book enkelt prøvekjøring av den mest
avanserte Alfa Romeo noensinne på
alfaromeo.no



EKTE ITALIENSK KJØREGLEDE



JOIN THE TRIBE

Stelvio med det viktige i fokus

Tekst og foto: ØYVIND IVERSEN, medlem 1010

SUV står for Sport Utility Vehicle. Da dette konseptet kom på 2000-tallet med høyreiste, vaggende biler med dårligere kjøreegenskaper og høyere drivstofforbruk enn tilsvarende stasjonsvogner, var det ikke noe jeg mindre kunne tenke å kjøre rundt i.

Nå har det gått 20 år og jeg kjører rundt i SUV. Riktignok en Alfa Romeo Stelvio, men likevel en SUV.

Hvordan endte vi/jeg der?

Vel, bilprodusentene lager stort sett det som folk «vil ha». Jeg skriver «vil ha» med anførselstegn, da hovedpoenget til en produsent er å tjene mest mulig penger for aksjonærene på en eller annen måte.

Ved salg av SUV i stedet for tradisjonell stasjonsvogn kunne man ta en høyere pris da kjøperne var villige til å betale mer, fordi det ble sett på som status med BMW X5, Porsche Cayenne og lignende.

Så tidlig som i 2003 presenterte Alfa Romeo en SUV ved navn Kamal. Den var konstruert på samme GM/Fiat Premium-plattform som Alfa 159 og Brera/Spider og var tiltenkt å være en viktig brikke i Alfa Romeos gjeninntreden på USA-markedet i 2007.

Dette skjedde ikke, og det ble heller ikke noe mer av Kamal enn prototyper.

Så gikk årene og ved planleggingen av etterfølgeren til Alfa 159, planla man for SUV, sedan (Berlina) og *kanskje* stasjonsvogn.

Harald J. Wester, daværende sjef for Alfa Romeo, uttalte i 2015 at med 400 000 solgte biler i 2018, fordelt over hele åtte bilmodeller, skulle det bli veldig bra.



Så tidlig som i 2003 presenterte Alfa Romeo en SUV ved navn Kamal.

Marchionnes bortgang

Men som så ofte med Alfa Romeo blir planene *litt* forsinket – og dessverre har det gått noe senere.

Mye av entusiasmen for Alfa Romeos retur fra «nesten i graven» i 2016 må tilskrives Sergio Marchionne, som dessverre gikk bort 25. juli 2018 som følge av komplikasjoner etter en skulderoperasjon.

Marchionne beordret som kjent stopp i ferdigstillingen av etterfølgeren til Alfa 159, da løsningen var ansett som for dårlig – og det ble stopp i nesten fem år før Alfa 159 fikk noen etterfølger.

Vi fikk derfor Giorgio-plattformen, som er basis for Giulia og Stelvio, samt noen modeller fra Maserati.

Ved introduksjonen var det stort sett mye positive kommentarer, med unntak av infotainment-systemene. Salget var ok, men tok derimot ikke av. Sergio døde og luften gikk litt ut av ballongen.

Vi har senere lært at det *var* tegnet en Giulia Sportvogn, men at man mente at salgsvolumet ikke ville bli stort nok og at Stelvio ville kunne dekke dette segmentet.

Jeg er ikke enig.

Litt slemt sagt er Alfa Romeo Stelvio en bil som er litt «på styrt», men likevel har jeg Stelvio. Hvorfor?



Fem års Stelvio-erfaring

Vel, la meg forklare. Første gang jeg prøvde Giulia var på ferie i Danmark i 2017. På det stadiet hadde jeg en Alfa 159 Sportwagon 2.0 JTDM fra 2010 i Ti-utgaven, en bil som var originalt senket cirka 20 mm fra fabrikk, med nye dempere og nye originalfjærer. Den var i god stand.

Giuliaen jeg fikk prøve i Danmark var den kjøpte utgaven med 150 hk diesel, 16-toms hjul og enkleste stoffinteriør, men i første sving var det helt klart for meg at *endelig* hadde Alfa Romeo et chassis med nydelig balanse, soleklart foran Alfa 159!

Det samme chassiset har Stelvio, og på tross av den lange fjæringsveien, merker man balansen i chassiset samt styrefølelsen.

Vi har en 32 kilo tung golden retriever og følgelig utgår Giulia. Så da vår Alfa 159 fikk en smell i siden, ble det etter et par prøvekjøringer anskaffelse av Stelvio.

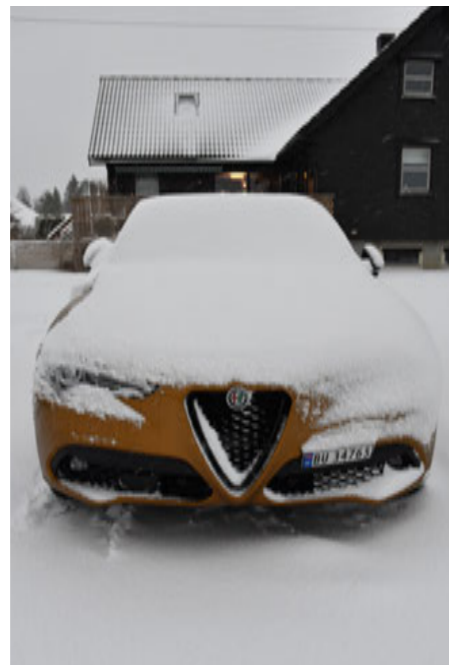
Nå er bilen snart fem år og har gått snau 88 000 km. Totalt sett er dette den beste Alfa Romeo jeg har eid i løpet av 27 år bak rattet på veldig mange modeller. «Beste» er selvfølgelig et vanskelig begrep som må forklares.

Hvorfor?

Svaret er en herlig 2.0-liters bensinmotor på 280 hk, nydelig og rask åttetrinns automatkasse fra ZF (første Alfa med bra automat!), flott chassis med meget bra balanse, supert firehjulsdreiftsystem til vinterbruk og meget komfortabelt i baksetet.

Legg til at kvaliteten synes bra, samt syv års garanti.

Sommerferien i fjor gikk til Italia med totalt 5000 km på tre uker, tung høyrefot (også opp Stelviopasset) og med et bensinforbruk på 1.0 l/mil med mye motorvei i tillegg til alpepass og bykjøring med full bil.



Men, det vagger jo litt da.

Min bil er ikke utstyrt med bryter for demperjustering i midten av DNA-velgeren, fordi min bil ikke har tilvalget Active suspension. Likevel er det stor forskjell på demperinnstilling avhengig av i hvilken posisjon DNA-velgeren står. I modus «A» er bilen særdeles myk og grei på veldig dårlig vei, mens den i «D» er vesentlig stivere.

På perfekt vei eller Rudskogen fungerer dempere og fjærer bra, men hvis man får kompresjon eller må endre på sporvalg i sving, virker fjærene eller demperne for myke – og hvis jeg skal overdrive så *kollapser* de litt.

Det samme merkes på normal norsk vei, ved at bilen blir litt urolig og det er nesten som man spretter litt. Også dette tyder på at fjærene er for myke eller at de ikke er helt avstemt med støtdemperne.



Lipari Ocher er én av to spesialfarger som ble introdusert med MY20. Vi synes den kler bilen godt.



Røde kalippere og felger med typisk Alfa Romeo-design øker helhetsinntrykket.

Lipari Ocher

Høsten 2019 ble MY20-utgavene (Model Year 2020) av Giulia og Stelvio introdusert. En facelift – eller midtlivsoppdatering om du vil.

Følgende punkter om MY20 ble dratt frem i presseinformasjonen:

Lakkerte hjulbuer, oppdatert infotainment-system med berøringsskjerm, samt mulighet for selvkjøring.

I grunn ikke veldig mye å skrive hjem om, men i forbindelse med service av vår Stelvio hos Autovia nylig, fikk jeg avtalt med Svend Dahle om lån av en lekker gullfarget 2022-modell Stelvio med 2.2-liters dieselmotor.

La meg slå fast med én gang: Her har det skjedd mye under skallet!

Men la oss først begynne på utsiden: Gull metallic, eller mer korrekt Lipari Ocher, er sammen med grønn Verde Montreal én av to spesialfarger som ble introdusert i forbindelse med faceliften.

Hvis du tør skille deg ut fra massen med grå og sorte biler, er begge disse knalltøffe, og nyanser i farge og brytninger i karosseriet kommer tydelig frem i solskinet.



Sikre tegn på MY20 er tricoloren (over) og oppdatert infotainmentsystem med berøringsskjerm (under).



Lakkerte hjulbuer var én av nyhetene da MY20-utgaven kom.

På innsiden

Her begynner endringene som betyr noe.

Setene ser helt like ut som før, men skinnen er mykere og stoppingen har et lag som er ørlite grann mykere slik at man sitter mer i setet enn på. Helt klart bedre.

Mulighet for vipping av føreriset kom for øvrig som tilvalg høsten 2018, men har dessverre blitt borte igjen.

Knapper for volumkontroll til radioen, endring av display og lignende er alle justert slik at følelse/regulering er bedre enn før.

Girvelger ser ikke som om den er lånt fra BMW lenger, men er nå med sydd skinn samt diskret italiensk flagg i forkant. Og nå er det også laget plass til et fornuftig sted å legge nøkkelen.

Infotainment-system med bedre regulering av informasjonen på hovedskjermen er helt klart bedre, men også skjermen mellom turtdeler og speedometer har mer info enn før, inkludert visning av hva som er fartsgrensen, som er jo er kjekt.

En annen praktisk detalj som en del sikkert setter pris på er elektrisk inn- og utfelling av tilhengerfestet.

Stereoanlegget i denne bilen er fra Harman Kardon, som er en oppgradering fra standardanlegget i vår egen Stelvio. Det er ikke magisk, men det hjalp en del å fjerne innstillingen med maks på diskant og maks bass som var helt katastrofalt. Hadde jeg bestilt ny Stelvio, hadde jeg inkludert det. Når man først er i gang og skal lage seg en flott bil.

Noe de ikke har rettet opp i er ryggkameraet, som fremdeles har sørgelig oppløsning og håpløs plassering av linsen slik at den fort blir skitten, men det siste hadde nok blitt kostbart å rette.



Stelvio har alltid vært en meget pen SUV, men MY20-utgaven og nyere er en enda mer *engasjerende* bil å kjøre.

På veien

Det er her det viktige skjer.

Vi er strålende fornøyd med vår egen Stelvio 2.0. Den yter 280 hk ved 5280 o/min og har 400 Nm dreiemoment ved 2250 o/min.

Morsom motor som virkelig har en engasjerende motorkarakteristikk på høyere turtall, og i kombi med girkassen som girer relativt hardt/fort hvis man har hard gassbruk med DNA-bryteren i D, men ellers girer den ganske mykt.

Det vil si at det er mange programmer på girkassen, og selve giringens mykhet eller raskhet er et resultat av hvordan du kjører, samt posisjon på DNA-velgeren.

I Alfa 159 har de firesylindrede dieselmotorene vært mer effektive enn artige, men nå har utviklingen gått fremover.

Ved kaldstart av den nye 2.2-liters dieselmotoren er det en helt annen verden med tanke på «dieselkakling» – og når motoren er driftsvarm på tomgang, er det ikke til sjenanse en sommerdag med vinduene nede.

Enda bedre er det at turboforsinkelsen nå omtrent er fraværende, og ved litt lavere hastighet på svingete veier er Stelvio med diesel faktisk *vel så artig* som bensinutgaven, da det er kraftigere moment på lavere turtall.

Med litt tung høyrefot kan man faktisk få ørlite tendens til slipp bak før elektronikken kobler inn forhjulene, uten at motoreffekten kuttes.

Ganske moro! Og det er jo det det hele handler om når man gjør Alfa Romeo, er det ikke? Det skal gjerne være moro og mer engasjert enn mye annet.

Nøkkeltallene for dieselmotoren er 210 hk ved 3500 o/min med 470 Nm dreiemoment ved 1750 o/min. Dieselmotoren har også større vekt å slepe på med 1745 kilo, mot bensinutgavens 1680.

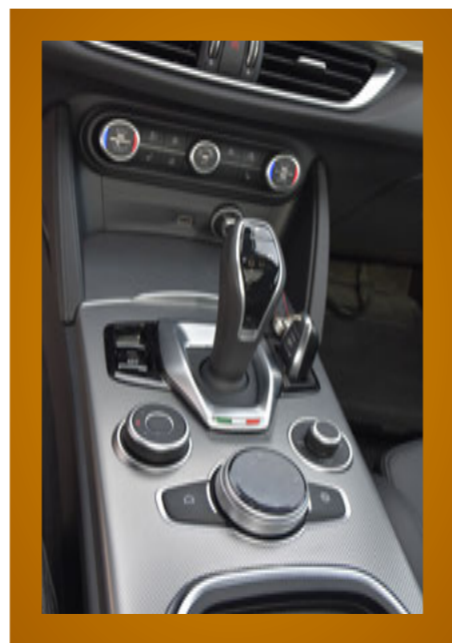
Denne vekten er verdt å merke seg i forhold til tilsvarende biler fra andre merker, som fort veier opp mot 100 kilo ekstra. Velger man el-SUV derimot, må man regne med en vektøkning på 500-700 kilo.

Verdt å merke seg er også at Stelvio både har topp resultater på sikkerhet i kombinasjon med å være lettest i klassen.

Både når man kjører aktivt, men også når man er i transportmodus, er oppdateringene tydelige: Girskift er noe mykere (jeg har ikke kjørt diesel med automat i Stelvio før), men siden det er diesel, er det slutt på moroa rett før cirka 4000 o/min.

Bremsene på Stelvio fikk med rette litt kritikk for litt manglende følelse da den kom. Også dette er blitt klart bedre.

Støynivå er også et punkt som førsteutgaven fikk litt kritikk på. Det er rettet her ved blant annet å bruke annet glass i vinduene. Det høres, om man kan si det slik. Det er også mindre dekkstøy.



Dieselmotoren i Stelvio gir deg 0.2 til 0.25 liter lavere forbruk pr. mil, men krever bytte av registerreim etter fire år eller 60 000 km.



Under: Djevelen ligger i detaljene, som det heter.

Over: Usedvanlig mye bagasjeroms plass for å være en Alfa.



Fjærer og dempere

Jeg har spart det beste til slutt. Det viktigste. Ankepunktene mot Stelvio som *stasjonsvogn på styler* er nå vesentlig svekket. Det krenger og spretter mye mindre, og når man får komprimerende dump eller annet som gir ekstra trykk på fjærene, så *kollapser* ikke fjæringen.

På førsteutgaven av Stelvio merkes det tydelig med DNA-velgeren i forskjellig posisjon at demperne blir stivere. Skal jeg overdrive litt, så er det slik at i modus A så vagger det skikkelig (men er praktisk på dårlig vei), mens i modus D er det nesten litt som om man merker den kjører på for stive støtdempere i forhold til fjærene. Likevel synes jeg den er best i D uansett.

Uavhengig av valg på DNA-velgeren, måtte man «sette bilen litt opp» eller tenke nøye på sporvalg før aktiv svingkjøring.

I tillegg oppførte den seg *litt* spretten/vaggete på normale dårlige norske veier. Dette er nå borte!

Mikrokanter og ujevnheter i veien absorberes nå, samtidig som den er veldig mye bedre ved aktiv kjøring. I begge grener leverer den nå mye bedre.

En artig observasjon er at dette er nøyaktig samme endring som skjedde med Ti-utgaven av Alfa 159 ved faceliften i 2008, men at det er enda tydeligere på Stelvio som følge av den lange fjæringsveien.

Forskjellene mellom de ulike posisjonene på DNA-velgeren er nå mindre. Men hva har de egentlig endret?

Nyere Stelvio har ikke justerbare dempere og det virker rett og slett som man har hatt tid til å finne en kombinasjon som virker bedre.

Oppsummert

Stelvio MY20 og nyere er en mye bedre bil på alle måter enn min 2018-modell. Da tenker jeg på komfort, men enda viktigere: Det er en mer *engasjerende* bil å kjøre.

Bør du velge diesel eller bensin? Veldig grovt regnet kan du regne med 0.2 til 0.25 liter mindre forbruk pr. mil med diesel kontra bensin. Men siden dieselmotorene har registerreim som må byttes hvert fjerde år, går kostnadene opp i opp ved rundt 15 000 kjørte km pr. år. Motorkarakteristikken er forskjellig, så jeg kan forstå begge valg.





Høsten 1986 kommer Walter De Silva til et Alfa Romeo i krise og som er svekket på alle fronter av de slag som 1970-tallet har gitt. Med ett unntak: Design og teknisk ekspertise.

Tekst: BOUDEWIJN SOETENS med bidrag fra THEO MEINSTER, HUIB SEEGER, ZBIGNIEW MAURER og MAX VAN DUIJNE
Oversettelse: TORGEIR MJØEN, medlem 2162 og LARS NARVSELIUS



Tipo, Tempra, Delta, Dedra og Alfa 155 I 1972 begynner de Silva å arbeide som junioransatt i Fiats designavdeling. I den store organisasjonen er designavdelingen på slutten av 1960-tallet svært byråkratisk, formell og hierarkisk. Han får slett ikke frihet til å utfolde sin kreativitet, og Boano får ham etter hvert flyttet til verkstedet, som ledes av Giuseppe Civaradi.

Civaradi ser noe i den utålmodige, unge designeren og plasserer ham i den avdelingen som tar seg av interiørdesign. Her arbeider han med interiøret til Fiat Ritmo og møter Rodolfo Bonetto, en av Fiats konsulenter for interiørdesign.

I 1975 får Umberto Agnelli konsulenten Bonetto til å etablere et nytt designsenter for interiør i Milano, og de Silva blir med tilbake til den byen han elsker. Her jobber han under ledelse av Bonetto med å utforme interiøret til Fiat Ritmo Super, Fiat Uno, Ducato og Fiat 131 Super Mirafiori.

Etter en periode hvor han fordypet seg i den milanesiske kunstverdenen, blir han i 1979 rekruttert av Franco Mantegazza for det nystartede designsenteret I.DE.A. Selskapet ledes av Mantegazza og arkitekten Renzo Piano, og dette blir starten på en ny fase i de Silvas karriere som etter hvert leder ham til Alfa Romeo.

I.DE.A. inngår kontrakt med Fiat på et stort utviklingsprosjekt under betegnelsen VSS (Vettura Sotto Sistemi), der bruk av nye materialer og nye teknikker resulterer i en bil som er mye lettere enn det som har vært vanlig.

De Silva og Renzo Piano lærer gjennom prosjektet å arbeide metodisk og systemfokustert når utgangspunktet er teknisk.

Til å ivareta produksjonsmodning av VSS ansetter Franco Mantegazza en viss Rudolf Hruska, geniet bak Alfasad. Dermed får de Silva også lære denne mesteren å kjenne og kan dra nytte av hans enorme kunnskap og erfaring.

Som resultat av VSS forvandles I.DE.A. fra et lite utviklingsstudio til en fullskala-utvikler av bilmodeller og produksjonslinjer.

Etter å ha vunnet seg denne erfaringen går direktør Mantegazza ut på markedet for å inngå nye kontrakter, og de Silva får lov til å bli med. På den måten lærer de Silva salg og kontraktsinngåelse, noe han vil få stor nytte av senere i karrieren som leder av Centro Stile.

VSS-prosjektet fanger oppmerksomheten til Fiat-bossen Ghidella, og han gir I.DE.A. i oppgave å utvikle det ambisiøse prosjektet Tipo 2/3, hvis mål er å bygge fem forskjellige bilmodeller på samme plattform: Fiat Tipo og Tempra, Lancia Delta og Dedra samt Alfa Romeo 155.

De Silva får ingen viktig rolle i det prosjektet, men han får sjansen til å se hvordan utvikle en plattform som kan brukes av forskjellige bilmerker, noe som kommer til å bli svært vanlig utover 1990-tallet.

Eksteriøret til Alfa 155 blir forøvrig designet av Ercole Spada, et annet stort navn I.DE.A. har knyttet til seg. Interessant nok har Alfa 155 aldri vært høyt aktet blant alfister, men for Fiat og Ghidella er det en stor suksess med Tipo 2/3. Den markerer starten på en massiv vekst i Europa for den italienske storprodusenten.

Kommer til et Alfa Romeo i krise

Etter sju år ved I.DE.A. får Alfa Romeo tak i de Silva høsten 1986 for å lede Alfas designavdeling. På det tidspunktet er de Silva blitt 35 år gammel. Han har samlet seg mye erfaring i Fiat og I.DE.A. etter å ha jobbet sammen med mange av de store navnene innen teknikk og design.

Ikke bare har han utviklet seg som designer. Han har også skaffet seg mange viktige kontakter, lært seg salg og det å drive politisk påvirkning, samt hvordan man kommuniserer en visjon.

Det er nettopp de egenskapene som gjør ham til kanskje den mest suksessrike lederen av Centro Stile noen gang. Dette blir en periode hvor Centro Stile lykkes med å skape en perfekt balanse mellom tradisjon, innovasjon, inspirasjon og design av høy kvalitet.

DESIGNSJEFENE hos Alfa Romeo

- Del 1: Innledning
- Del 2: Ermanno Cressoni
- Del 3: Walter de Silva
- Del 4: Wolfgang Egger

Design, eller formgivning, er unektelig en av grunnpilarene til alle italienske bilmerker. Hva kommer det av at den spesielle blandingen av eleganse, øye for detaljer, det progressive og tradisjonen liksom bare «sitter» hver gang?

Denne artikkelserien tar for seg tre designsjefer som hver for seg har hatt stor betydning for Alfa Romeos utvikling. Forrige gang presenterte vi Ermanno Cressoni, men her skal vi fortelle deg om hans arvtaker, Walter de Silva.

Walter Maria de Silva ble født i 1951 i byen Lecco, som ligger drøye fem mil nord for Milano i den sørøstlige enden av innsjøen Lago di Como. Hans mor kom fra en skomakerfamilie, faren var grafisk designer og Walter og hans tre brødre vokste opp i alt det kaoset og virvaret som kjennetegnet Milano på den tiden.

Når Walter er ti år gammel, blir faren ansatt som kunstnerisk leder i Fiat og familien flytter til Torino. Walter er ikke spesielt glad for å flytte, men han finner trøst i bilutstillingen Salone dell'Auto som ligger like ved familiens nye hjem. Fra det øyeblikket kommer hans lidenskap for tegning til å dreie seg om de eksotiske og nye bilene han får se hvert år. Han fyller utallige notatblokker og dagbøker med kjappe skisser.

Etter fullført videregående skole begynner han på en landmålerskole for å få mulighet til å jobbe i onkelens firma og samtidig vende tilbake til Milano. Faren forstår at sønnens virkelige lidenskap er å tegne biler, og han introduserer ham via en av sine forbindelser for Paolo Boano, som er leder for Centro Stile Fiat.



De Silva kommer til et Alfa Romeo i krise og som er svekket på alle fronter av de slag som 1970-tallet har gitt. Med ett unntak: Design og teknisk ekspertise.

En liten gruppe menn utdannet av store navn som Orazio Satta Puglia og Rudolf Hruska jobber der fortsatt.

Straks etter at han har tiltrådt som leder ved Centro Stile tas Alfa Romeo helt over av Fiat. Dette skjer nærmest som et kupp foran nesen til Ford og GM.

Selv om Alfa Romeo reddes, tegner det ikke så bra for skjebnen til Centro Stile. Designet av de nye modellene Alfa 155 samt 916 GTV og 916 Spider blir nemlig satt bort til henholdsvis I.DE.A. og Pininfarina.

Fra Portello til Arese

De Silva bruker denne perioden til å lære sine ansatte å kjenne og knytte kontakter med den nye ledelsen i Fiat. Hans første suksess er et resultat av dette når han overbeviser ledelsen om å flytte Centro Stile fra Portello til nye og større lokaler ved fabrikken i Arese. Symbolverdien av at designavdelingen opprettholdes er åpenbar:

Fiat har ikke tenkt å la Alfa Romeo lide en stille død, men investerer i stedet i varemerkets historie og egenart.

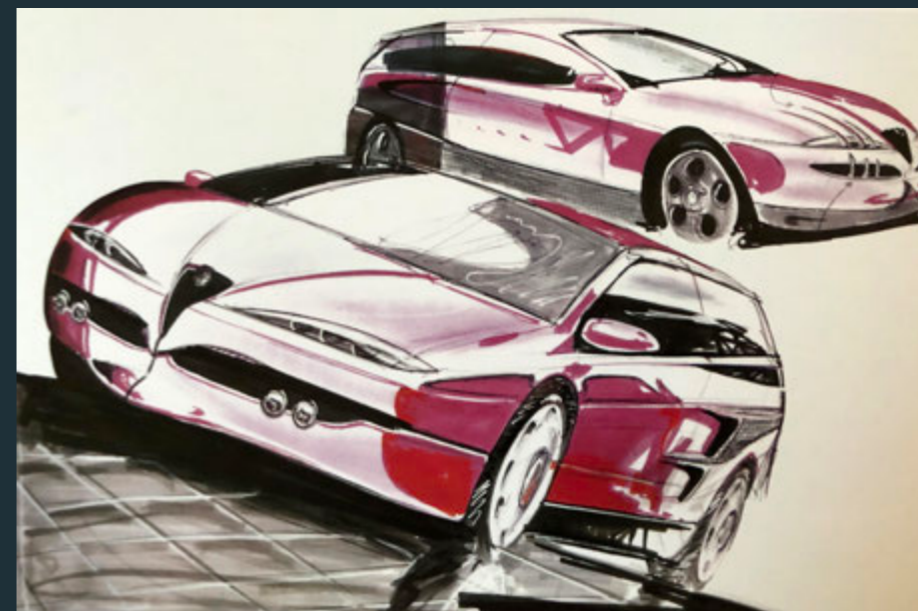
I tillegg til å få flyttet Centro Stile, oppnår han tillatelse til å utvikle en konseptbil slik at merkets egen designavdeling får mulighet til å synliggjøre sine visjoner for den fremtidige utviklingen av Alfa Romeo, både teknisk og estetisk.

Konseptbilen ser dagens lys i 1991 som Proteo, eller Alfa Romeo 164 Proteo, ettersom den er utviklet fra plattformen til Alfa 164. Proteo er full av tekniske innovasjoner som glasstaket og løsningen for firehjulsdrift, alt i en ganske kompakt og produksjonsklar innpakning.

De Silvas overbeviser ledelsen om å flytte Centro Stile fra Portello til nye og større lokaler ved fabrikken i Arese. Symbolverdien av at designavdelingen opprettholdes er åpenbar: Fiat investerer i Alfa Romeos historie og egenart.



Alfa Romeo Proteo har mange lett kjennelige elementer som den skarpe kanten langs siden, kileformen og det korte overhendet bak. Lyktene er en blanding av de små runde lysene som Pininfarina introduserte med 916 GTV og 916 Spider og det sammenhengende refleksbåndet bak som ligner både Alfa 164 og 916-modellene.



Disse Centro Stile-skissene viser hvordan Alfa 145 kunne sett ut hvis Walter de Silva fikk bestemme og ikke Chris Bangle.

Over: Alfa 146 (til venstre) og Alfa 145.



Alfa 145s distinkte design retter seg mot det unge, aktive paret som ønsker å leve tett på naturen og oppleve verden gjennom de store vindusflatene hele veien rundt.



Her viser de Silva at han ikke oppmuntrer sitt team til å forfølge ville og urealistiske drømmer, men i stedet til å utvikle designen i nært samarbeid med den tekniske utviklingsavdelingen.

Dermed fortsetter han det som alltid har vært tradisjonen for Centro Stile: Metodisk arbeid, en realistisk tilnærming og nøktern estetikk, alt i tett samarbeid med ledelsen og den tekniske utviklingsavdelingen.

Sett i ettertid er designen svært vellykket, men ikke revolusjonerende. Det er ingen overraskelse at det er Alberto Bertelli, en lang og tro tjener i teamet, som har gjort linjeføringen til coupéen og kabrioleten.

Proteo har mange lett kjennelige elementer som den skarpe kanten langs siden, kileformen og det korte overhendet bak. Lyktene er en blanding av de små runde lysene som Pininfarina introduserte med 916 GTV og 916 Spider og det sammenhengende refleksbåndet bak som ligner både Alfa 164 og 916-modellene, også det signerte Pininfarina.

De Silvas eget bidrag var å jevne ut de skarpe kantene og hjørnene som kjennetegner den opprinnelige designen.

Alfa 145

I 1994 ser Alfa 145 dagens lys, en iøynefallende tredørs kombi med den loddrette bakdelen som introduserer en helt ny designstil for Alfa Romeo, og noe helt annet enn forgjengeren Alfa 33. Er dette den første helt nye produksjonsmodellen fra Centro Stile, som noen kilder hevder?

Det viser seg snart at det ikke er tilfellet. Utviklingen av Alfa 145 starter rundt 1990, omtrent samtidig med at Proteo ligger på tegnebrettet. Stasjonsvognen Alfa 33 Giardinetta har vist seg å bli en så stor suksess at Alfas ledelse poengterer viktigheten av en stasjonsvognutgave også for den nye modellen.

I den påfølgende designkonkurransen deltar Centro Stile Alfa Romeo og Centro Stile Fiat samt muligens ett eller to eksterne designfirmaer. Centro Stile Fiat vinner, og det er en viss Chris Bangle som streker opp det vinnerforslaget til den bemerkelsesverdige tredørs kombien som allerede da bryter konvensjoner.

Bilen med den distinkte designen retter seg mot det unge, aktive paret som ønsker å leve tett på naturen og oppleve verden gjennom de store vindusflatene hele veien rundt.

Dette er altså samme mann som noen år senere overrasker alle med sin radikale innovasjon av BMWs designspråk. Mange husker nok 7-serien fra 2001 i så måte.

Sagt på en annen måte ligner ikke Alfa 145 på en historie fra Alfa Romeos egen designavdeling, der hensynet til funksjonalitet har pleid å være fremtredende. Andreas Zapatinas, som vi har mer om senere, bidrar også til designen. Den karakteristiske V-formen i bakruten var hans idé.

Interiøret er rent og har noen slående funksjonelle elementer som den dype fotbrønnen på passasjersiden, som gir større bevegelsesfrihet.

Her skinner arbeidet til Alfas egne designere tydelig gjennom.

Gjennom å presentere den nye bilen bare som en tredørsmodell, virker det som at Alfa Romeos ledelse sikter seg inn på en målgruppe som ikke tidligere har kjørt Alfa Romeo, nemlig yngre par uten barn.

Forhandlerne er derimot lunke og protesterer heftig på mangelen av en femdørsutgave beregnet på de nåværende eierne av Alfa 33.

Gjenfødselen av Alfa Romeo

Heldigvis er det en femdørsmodell på vei i form av Alfa 146. Utviklingen av denne hadde startet to år etter Alfa 145, og planlagt lansering er i 1995.

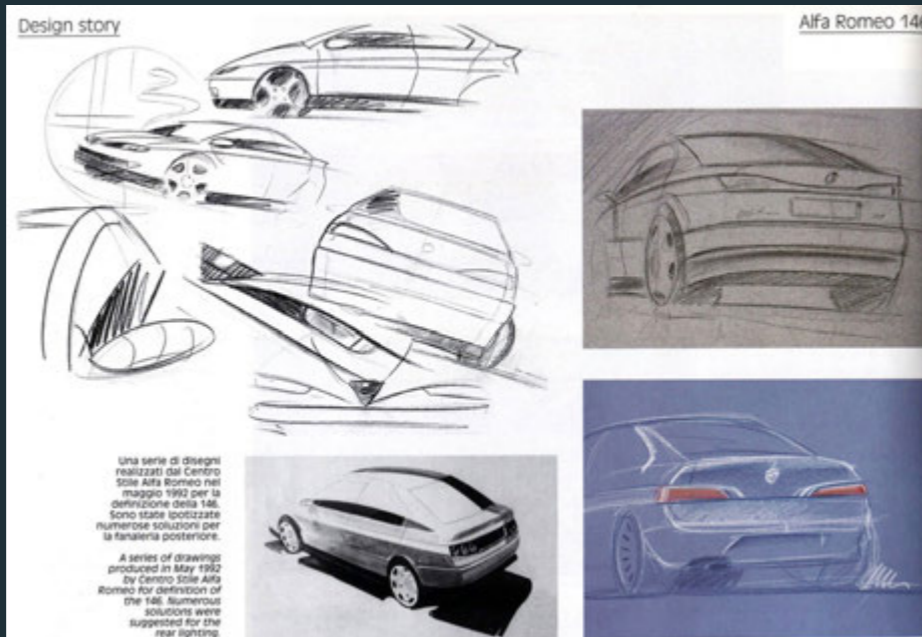
Dette er den første produksjonsmodellen som Walter de Silva og hans gruppe har det fulle ansvaret for, men løsningen Alfa-teknikerne kommer med er ikke særlig økonomisk. Selv om fronten er identisk med 145, er de to bilene helt forskjellige fra A-stolpen og bakover, og det er flere forskjeller enn det som strengt tatt er nødvendig.

Alfa 146 følger designspråket fra Alfa 145, men kombinerer det med en strømlinjeformet profil som ender i en høy, avkortet bakende. En tradisjonell Alfa Romeo med andre ord, en Alfa 33 for 1990-tallet.

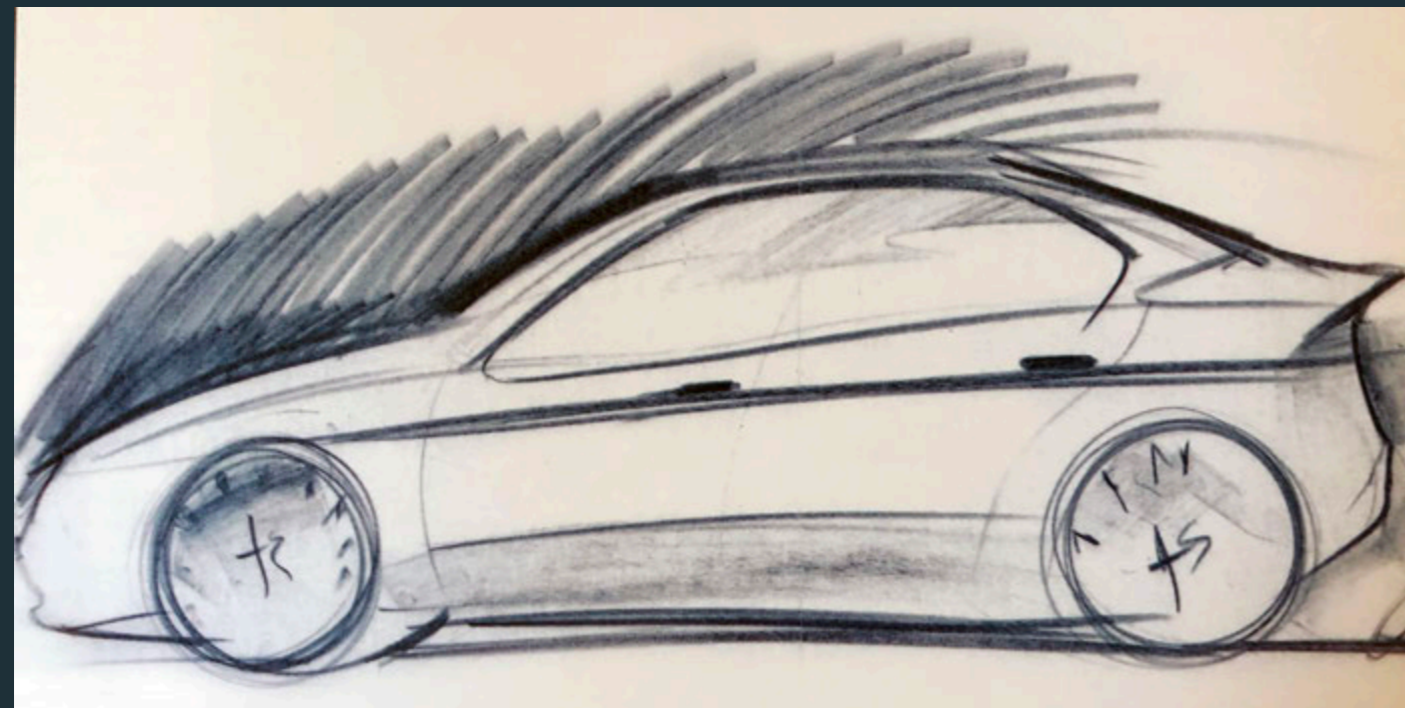
Det er kort tid etter at Alfa 146 er utviklet at det skjer en revolusjon hos Centro Stile, når designen tar en helt ny retning som går tilbake til Alfa Romeos glansdager før og etter andre verdenskrig.

Hovedfokus ligger på temaer fra 1950-tallet, fra Disco Volante og Alfa 1900 med et anstrøk av Alfa Romeo 8C 2900 fra 1930-tallet.

Det nye designspråket blir vist for verden med konseptbilen Nuvola, men kommer i virkeligheten først til uttrykk under utviklingen av type 932, sedanen som senere blir kjent som Alfa 156.



Alfa 146 følger design-språket fra Alfa 145, men kombinerer det med en strømlinjeformet profil som ender i en høy, avkortet bakende. En tradisjonell Alfa Romeo med andre ord, en Alfa 33 for 1990-tallet.



Nuvola-skissene viser ulike takløsninger og endog én variant uten tak.



Alfa Romeos nye designspråk blir vist for verden med konseptbilen Nuvola, men kommer i virkeligheten først til uttrykk under utviklingen av type 932, sedanen som senere blir kjent som Alfa 156. – Dette viser hvordan Alfaenes frontparti skal se ut i tiden fremover, uttaler de Silva til pressen.



Selv om Alfa 166 ble lansert året etter Alfa 156, ble den utviklet før. Man slet med å enes om utformingen. I tillegg måtte Alfa 156 prioriteres da det var den som skulle brødfø fabrikkene. Det var den unge Wolfgang Egger som arbeidet med 166-designen, og han kan du lese om i neste Alfanytt.



Utviklingen av flaggskipet 166, etterfølgeren til Alfa 164, er da allerede i gang, og det kommer til å bli en lang og utmattende prosess. Den unge Wolfgang Egger arbeider med designen som gang etter gang blir avvist av Fiats ledelse.

De første stadiene av utviklingen av Alfa 156 finner trolig sted rundt 1993 og er innhyllet i mystikk. Kilder både i Centro Stile og Italdesign har avslørt at Giorgetto Giugiaro var involvert i startfasen. Kom den første «gnisten» til det nye formspråket likevel ikke fra Centro Stile?

Det som er sikkert er at det var Walter de Silva som fikk ansatt Zbigniew Maurer. De to hadde møttes på I.DE.A. og det ble Maurer som gjorde brorparten av jobben med å designe eksteriøret på Alfa 156.

Noen av de ikoniske kjennetegnene ved Alfa 156, som utformingen av scudettoen og de klassiske dørhåndtakene, er tilskrevet ham. Og de Silva med all sin erfaring vet at den nye designen kan bli nøkkelen til suksess.

I det Alfa 156 settes i produksjon i 1997 arbeider Centro Stile allerede med en ny konseptbil som har til hensikt å skape den ønskede oppmerksomheten rundt designrevolusjonen hos Alfa Romeo.

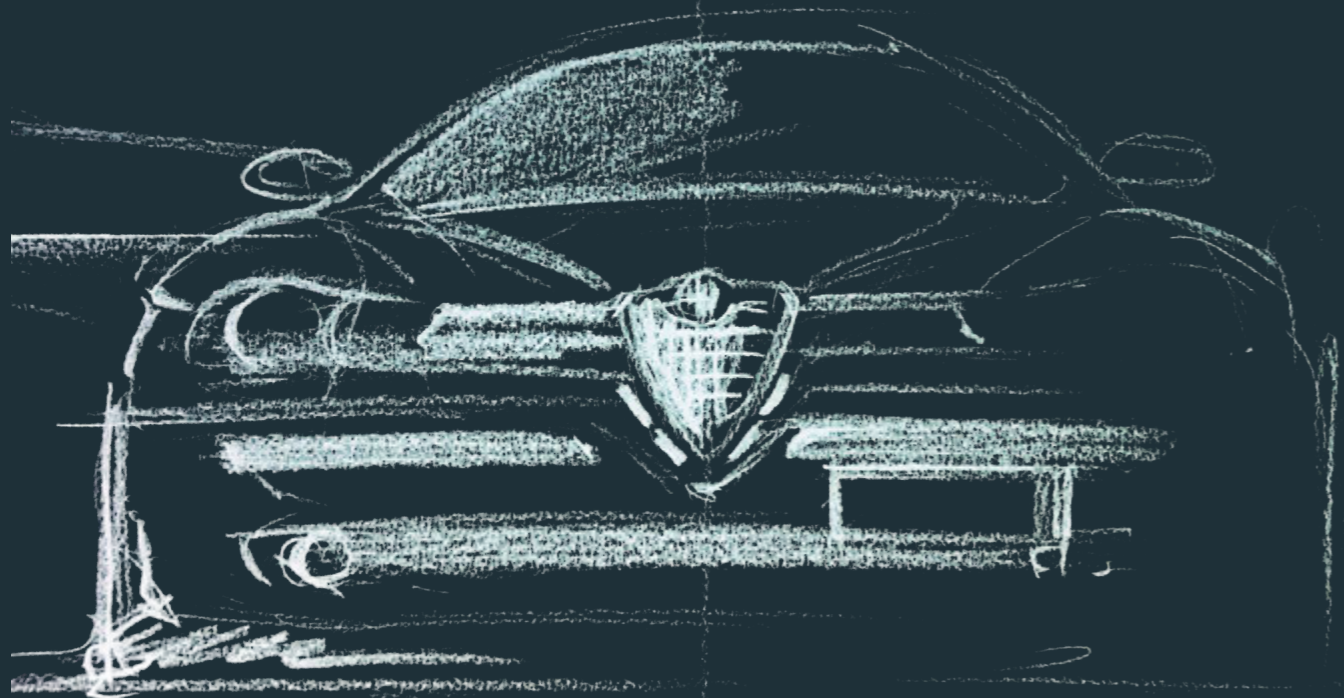
De Silva passer på å pleie forbindelsen med Fiat-sjefen Paolo Cantarella og vet hvordan han skal involvere ham i sin visjon om gjenfødselen av Alfa Romeo.



Tidlig i karrieren lærer Walter de Silva å arbeide metodisk og system-fokusert når utgangspunktet er teknisk. Han lærer også salg og kontraktsinngåelse, noe han vil få stor nytte av senere i karrieren som leder av Centro Stile.



Sedanen Alfa 156 omtales i lyriske vendinger både av presse og publikum når den lanseres og trekker mange nye tilhengere til merket som ikke har kjøpt Alfa Romeo før.



Alfa 156

Under Walter de Silvas ledelse arbeider den gamle mester Filippo Perini og den kommende stjernen Wolfgang Egger med en toseters bil som fremhever det elegante, det raffinerte og det forlokkende som kjennetegnet gamle dagers *grand tourer*'e.

Den azurblå Nuvola ser dagens lys på Paris Auto Show.

– Vi sender sterke signaler om fremtidens Alfa Romeo-modeller, uttaler de Silva til engelske Autocar.

– Dette viser hvordan Alfaenes frontparti skal se ut i tiden fremover.

Her er de forlokkende rene linjene, snuten med «værhårene» og detaljene i krom som vi skal dra kjensel på ett år senere når Alfa 156 presenteres, sedanen som skal gi Alfa Romeo et oppsving merket ikke har opplevd før.

Modellen omtales i lyriske vendinger både av presse og publikum når den lanseres og trekker mange nye tilhengere til merket som ikke har kjøpt Alfa Romeo før.

Totalpakken er perfekt sammensatt: En blendende flott sedan med gjenkjennbare elementer fra Alfars ærerike historie, men uten for mye retropreg, men med overraskende detaljer, slik som de senere ofte kopierte skjulte bakre dørhåndtakene, samt de strittende sidespeilene som likevel ikke forstyrrer den elegante linjeføringen.

Alfa 156 får et bredt utvalg av attraktive motorer, som den helt nye JTD dieselmotoren og de velprøvde og raffinerte Twin Spark- og Busso-bensinmotorene.



Et livlig chassis får deg nesten til å glemme at den er forhjulsdriven, og til og med plassforholdene innvendig er akseptable for klassen. De Silva viser at mange år med erfaring fra Centro Stile i nært samarbeid med ingeniører kan resultere i en design som går i produksjon praktisk talt uten kompromisser.

Allerede før lanseringen innses Alfa Romeos ledelse at denne modellen bør prioriteres foran den større Alfa 166. Den ble utviklet tidligere, men blir først introdusert året etter Alfa 156 og blir i så måte en liten skuffelse.

Hvis Alfa 156 ikke hadde eksistert da Alfa 166 kom på markedet, ville storebror 166 ha blitt tatt imot som en vakker, klassisk Alfa-sedan med mange spennende detaljer. Selv om bilen er blitt temmelig god etter mange års utvikling, mener mange at den mangler de flotte proporsjonene, den tidløse elegansen og de spesielle detaljene fra Alfa 156.

Leder, promotor og kommunikator

Etter Alfa 156 arbeider Centro Stile, med Wolfgang Egger på laget, med designen av den mindre 147-modellen. Bilen blir presentert for publikum i 2000.

Akkurat som på 1960- og 70-tallet får et eksternt designfirma lov til å frembringe en eksklusiv coupé, Alfa GT, tegnet av Bertone. Det er modellen som kompletterer serien som bringer Alfa Romeo tilbake i manesjen som et merke med en selvstendig identitet, en klar distanse til moderselskapet Fiat – kanskje viktigst – med en appell som representerer et fullgodt alternativ til de tyske premiummerkene.

Alfa 156 er en blendende flott sedan med gjenkjennbare elementer fra Alfars ærerike historie, men uten for mye retropreg, men med overraskende detaljer som skjulte bakre dørhåndtak og strittende sidespeil som ikke forstyrrer den elegante linjeføringen. Her en 156 GTA.



Walter de Silva kommer ikke til å få oppleve markedslanseringene av Alfa 147, GT og 156 Sportwagon. Hans stjerne har steget så raskt både innen Fiat-konsernet og utenfor at det ikke bare skaffer ham berømmelse, men også misunnelse. Han forlater andedammen i 1998 til fordel for Volkswagen Group, der hans stjerne vil stige ytterligere gjennom arbeidet med Seat, Audi og til slutt Volkswagen.

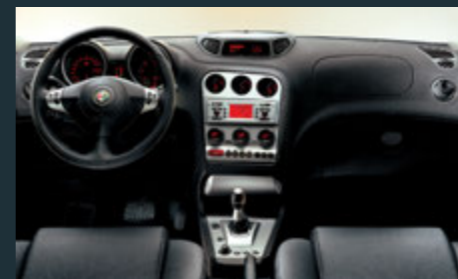
Når de Silva forlater Centro Stile, er det trolig som designcenterets mest suksessrike leder. Etter hvert kommer hans favorittmedarbeider Wolfgang Egger til å gå samme vei.

Ved hjelp av sine talenter som leder, promotor og kommunikator har de Silva brukt sin innflytelse til å gjenoppbygge merkevaren Alfa Romeo med en ny identitet. Dette skjedd nok i grevens tid, siden Alfa Romeo etter manges mening langt på vei var blitt forvandlet til en Fiat med annen logo etter sistnevntes overtakelse i 1986, som for eksempel Alfa 155.

Hans siste designserie er alle store suksesser som trekker mange nye kunder til Alfa Romeo og drar varemerket ut av glemselen.

Med Alfa 156 vinner Centro Stile igjen konkurransen med de eksterne designerne og når et nivå som er fullt på høyde med det som forventes av et eksternt designfirma.

Dessverre kommer det igjen til å sprekke som en boble i årene som kommer. I neste og siste del av denne artikkelserien tar vi for oss de Silvas arvtaker Wolfgang Egger. 🌱



De fire siste

Alfanytt #2/2023

- Fortellingen om to Spiderer, del 1
- Designsjefene hos Alfa Romeo
- La Nuova Generazione, del 1
- Fiat 500 ifølge Andrea Bocelli
- Hva skjer inni en bensinmotor?
- Stelvio Q
- Carlo Chiti



Alfanytt #1/2023

- Den siste coupéen med Busso-V6
- Giulia ifølge Zagato
- Italiensk Dag
- En Alfa 75s liv og levnet
- Alfanytts historie del 3
- Bilen jeg savner: Alfa SZ
- Scarabeo



Alfanytt #3/2022

- Landstreffet i Røldal
- I garasjen hos Rune Weie
- Franco Scaglione del 5
- Junior Zagato by Alfaholics
- Gratulerer med 60 år, Giulia!
- Spiraltreffet i Drammen



Alfanytt #2/2022

- La collezione Lopresto
- Busso-V6 del 2
- Vårmonstring hos Autovia
- Alfanytts historie del 2
- I garasjen hos Roman Chvedov
- 33/2 Coupé Speciale



1955 Alfa Romeo BAT 9
Designet av Franco Scaglione



Kjør vakkert!

Alfanytt 3 ganger i året • Lokale treff og fellesturer • Rabatt på verkstedbesøk, bildeler og restauranter
Landstreffet • Italiensk Dag • Spiraltreffet • Corsa Italiana • Banekjøring • Bevar det italofile bilmiljøet
Få italofile venner for livet • Se alle fordeler på klubbalfaromeo.no