

LA BELLA MACCHINA!



Alfa Romeo





Innhold

SOMMEREN 2019



- 4 Terminlisten
- 6 I en garasje i Bygdøy allé
- 18 Minnesund i miniatyr
- 26 Erfaringer med Giulia
- 38 Minneord om Sergio Marchionne
- 40 Midtsidebilen
- 46 Alfisti: Stian Forthun
- 54 Stilstudiet
- 58 Matspalten
- 62 Coppa Milano-Sanremo
- 70 Skattekammeret i Legnano: Museo Fratelli Cozzi
- 80 Rabatter
- 82 Viktig å vite
- 82 De fire siste
- 83 Gled deg



Mannen til

For ett år siden fikk styret og jeg en hyggelig e-post fra Stian Henriksen, med tips om en fremtidig Alfanytt-artikkel.

Stian: Må bare dele dette! Som tidligere teknisk capo for Corsaen har jeg kommet i snakk med mange hyggelige mennesker, men fredagens årskontroll hos Sergio, mannen til den argentinske ambassadørfruen, må nok sies å være blant de mer spesielle besøkene.

Stians videre historie om Sergio var interessant, men jeg måtte bringe klarhet i hvem denne Sergio var. Bedre at jeg finner ut av det, tenkte jeg, enn at skribenten stiller «dumme» spørsmål.

Utdrag fra den videre dialogen følger her:

Jeg: Betyr det at *han* er ambassadør for Argentina i Norge? Eller er han ambassadør for Italia, men gift med en argentinsk kvinne?

Stian: Sergio er ikke ambassadøren for Argentina, han er mannen til ambassadørfruen.

Rolf: Gjør vinklingen for en flott story ikke mindre!

Arve: Bare for å dra den litt lengre: Siden Sergio er mannen til ambassadørfruen, hvem er da ambassadørfruen gift med? Er ikke det ambassadøren? Eller er dette en avansert form for bigami? Eller kanskje hun er *fru* ambassadør?

Nina: Jeg venter i spenning på fortsettelsen her!

Etter mye om og men falt brikkene på plass: Ambassadørfruen viste seg å være ambassadøren selv, bare en kvinnelig sådan. Og den dagen USA får en kvinnelig president, vil nok også hun nekte for at det er *hun* som er presidentfruen.

Vel, vel. Skribenten ble sendt ut på sommeren, mens fotografen tok turen på høsten. Begge ble ønsket varmt velkommen av ambassadøren og hennes mann.

I en garasje i Bygdøy allé.

jarre
Christian Jarre
Redaktør

ÅNDSVERKLOVEN

Magasinet utgis av Klubb Alfa Romeo Norge. Gjenbruk av innholdet er kun tillatt med redaktørens skriftlige samtykke.

OPPLAG OG FREKVENNS

Alfanytt trykkes i 1500 eksemplarer. Magasinet utgis fire ganger i året og deles ut på flere bilmesser.

PROFILERING

Treff 3000 lesere ved å profilere deg i Norges største klubbmagasin for Italofile bensinhoder. Kontakt Christian Jarre på tlf 47302800 eller jarre@jarre.co for nærmere info.

VIL DU BIDRA?

Bidrag fra klubbens medlemmer gjør Alfanytt bedre! Enten det er et reisebrev eller bilder fra det siste klubbtreffet, vil vi gjerne høre fra deg.

Send et bilde eller to med noen forklarende ord til alfanytt@klubbalfaromeo.no, så tar vi dialogen derfra. Tunge eller mange bildefiler overføres via WeTransfer.com. Du vil normalt få svar i løpet av 1-2 dager.

KONTAKT OSS

Henvendelser til redaktøren gjøres på alfanytt@klubbalfaromeo.no. Om du ønsker å kontakte klubbens administrasjon, se side 82.

Alfanytt

MAGASIN FOR
KLUBB ALFA ROMEO NORGE

REDAKTØR

Christian Jarre

FORMGIVER

Lars Thorsen

OMSLAGSFOTO

Robert Little

SKRIBENTER

Arve Vassbotn
Dennis Effert Jonassen
Emil Skartveit
Peran Kulbraaten
Pål Brovold
Renzo Carbonaro
Stian Forthun
Christian Jarre

FOTOGRAFER

Alex Wallem
Audun Braastad
Dennis Effert Jonassen
Espen Narum
Kaja Kulbraaten
Krisztián Konzsky
Kuba Szafarz
Jon Vivang
Pål Brovold
Renzo Carbonara
Stian Hoel Fossen
Tin Nguyen

KOKK

Bruno Bardello

OVERSETTER

Torgeir Mjøen

PRODUKSJON

Trykkpartner: trykkpartner.no

PAKKING OG ADRESSERING

Roger Isdahl: post@postrek.no





Lørdag 22.6
Corsa Italiana på Rudskogen
Stradale på Rudskogen

Mandag 24.6
Alfa Romeo fyller 109 år

Onsdag 26.6
Pizza al norma på Fanatorget
Ukedagstreff på Karljohansvern i Horten

Lørdag 6.7
Minnesundtreffet 2019

Onsdag 31.7
Pizza al norma på Fanatorget

Lørdag 17.8
Italiensk Dag 2019 på Vålerbanen
Corsa Italiana på Vålerbanen
Stradale på Vålerbanen

Onsdag 28.8
Ukedagstreff hos Squadra Italiana
Pizza al norma på Fanatorget

Lørdag 31.8
Høsttreff på Ringerikes Museum
Corsa Italiana på Vålerbanen
Stradale på Vålerbanen

Søndag 1.9
Høsttur på Vestlandet

Lørdag 14.9
Spettacolo Nordico 2019 på Knutstorp
Corsa Italiana på Knutstorp
Stradale på Knutstorp

Onsdag 25.9
Kjøretur i Telemark
Pizza al norma på Fanatorget

Lørdag 5.10
Corsa Italiana på Rudskogen
Stradale på Rudskogen

Mandag 21.10
Alfanytts høstutgave

Onsdag 30.10
Ukedagstreff hos Tønsberg Auto
Pizza al norma på Fanatorget

Lørdag 2.11
Novemberlunsj på Jeløya

Fredag 15.11
Hjulebord på Il Forno Haugesund

Onsdag 27.11
Pizza al norma på Fanatorget

Fredag 20.12
Alfanytts vinterutgave

Onsdag 11.3
Årsmøte

Tirsdag 7.4
Alfanytts vårutgave

Mandag 20.4
Klubben fyller 38 år

Lørdag 9.5
Italiensk vårslipp hos Autovia

Følg med på Facebook for nærmere info et par uker i forveien. Flere av treffene får egne Facebook-sider. Om du ikke finner det, kontakt din lokalavdeling.

KONTAKT DIN AVDELING

Buskerud

Arve Wik: arvevik@online.no
Kristian Lyngås: lyngaas@live.no

Follo og Østfold

Glenn Mørch Grimsrød: glenngrimsrod@hotmail.com
Hilde M. Bjørklund: hilde.bjorklund@gmail.com

Haugesund

Martin Bruvoll: martin.bruvoll@gmail.com

Hordaland

Thomas Skjerping: s.thomas.no@gmail.com
Erik Rydström: alfaerik1@yahoo.no

Innlandet

Bjørn Raymond Bråthen: ray-bra@hotmail.com

Rogaland

Per G. Hegre: hegrepg@gmail.com

Sunnmøre

Kim Henriksen: danmark@mimer.no
Dagfinn Olsen: dagfinn.olsen@kis.no

Sørlandet

Vegard T. Torkelsen: vegard.t.t@gmail.com
Øyvind Østvedt

Trøndelag

Eivind Lundquist: eivindlundquist@gmail.com

Vestfold og Telemark

Stian Tsigakis: tsigakis@hotmail.com
Magnus Skjølsvik Svendsen: magnus.svendsen@live.no

Stradale

Egil Johannesen: stradale@klubbalfaromeo.no

Corsa Italiana

Ole Petter Friberg: ole.petter.friberg@online.no

Italiensk Dag

Har du spørsmål om Italiensk Dag og de andre store treffene?
Kontakt Hilde M. Bjørklund på terminliste@klubbalfaromeo.no

*Kom igjen,
vi må komme sammen!
Italienerne kan kunsten
å sosialisere, nå er det
din tur til å reagere.*



I en garasje i

Bygdøy allé

Bli med på møtet med en Alfetta
1977-modell og en Fiat Vignale
fra 1968. Og ikke minst den
lykkelige eieren,
Sergio Fonseca.

Tekst: EMIL SKARTVEIT
Foto: KUBA SZAFARZ (KUBA STUDIO)





Å reparere selv

Sergio kommer meg i møte. Jeg er litt tidlig ute og «forstyrrer» hans faste daglige lunsj med sin kone. Han tar det med et smil. Jeg får en kopp kaffe og ekteparet avslutter sin lunsj i enden av et langbord som ofte er åstedet for diplomatiske middager.

Sergio er lidenskapelig opptatt av racing. Det er her bilene fra Alfa Romeo kommer inn. Til vanlig liker han britiske biler best, men når det gjelder racing, er det ingen tvil. Da foretrekker han Alfa Romeo.

– De er raskere og lettere å reparere.

For nettopp dette å kunne reparere sine egne biler, er viktig for Sergio.

– Jeg liker å reparere så mye som mulig selv. Når du får et problem og kan løse det med dine egne hender, da føles det veldig tilfredsstillende.

Sergio beskriver gleden av å havare midt i ingenmannsland, selv rette opp feilen og være i stand til kjøre videre etterpå.

«Vi kunne snakket mye om Alfa Romeo, den stolte historien bilen har i Argentina, og om Juan Manuel Fangos.»



Stedet er Bygdøy allé 77. Den praktfulle boligen fra 1920 er i nordisk nybarokk og ble tegnet av arkitekt Arnstein Rynning Arneberg. I dag er den derimot bolig for den argentinske ambassadøren Betina Alejandra Pasquali de Fonseca med ektefelle Sergio Fonseca.

Til tross for at boligen slett ikke ble oppført med tanke på å huse den argentinske ambassadøren, får du likevel en tydelig fornemmelse av å ankomme en sør-amerikansk hacienda. I hvert fall er det mitt inntrykk.

Men vi er ikke her for å betrakte et vakkert diplomatisk hjem eller trekke mulig slektskap mellom argentinsk og norsk byggeskikk. Vi er her for noe ganske annet.

I Sergios garasje står det nemlig to smykker av biler. Jeg får øye på dem med én gang. Den ene er en toliters Alfa Romeo Alfetta GTV 1977-modell. Den andre er en Fiat 1500 Vignale fra 1968. Vi kommer tilbake til bilene. Mannen er også spennende.

Sergio sammen med sin kone Betina Alejandra Pasquali de Fonseca. Hun er ambassadør, mens han er «fruen». Forvirret? Les lederen på side 3. Takk til Stian Henriksen for å ha tipset Alfanytt om Fonsecas!



Da Fiat 1500 skulle lages, ble det bestilt prototyper fra ulike selskaper som Pininfarina, Ghia og Vignale. Fiat valgte designet fra Pininfarina. Vignale derimot, likte sitt eget design så godt at de selv produserte 27 biler av sin versjon. Og Fiat i Argentina fulgte opp med å produsere 5000 stykk. Sergio antar at hans versjon av Fiat 1500 er én av få, om ikke den eneste i Europa i dag.

Vakre kurver

Interessen for racing ble vekket i ung alder. Men familie og eget firma gjorde det umulig å bruke tid på racing. Det var først for åtte år siden anledningen ble gitt. Siden da har tempoet på alle måter vært høyt.

Når vi møtes, kommer han akkurat fra Circuit de SPA-Francorchamps. I tillegg har han kjørt løp blant annet på Hockenheim og er klar for Zandvoort i Holland. Sergio er klar over risikoen.

– Forrige helg ble to vakre Alfa Romeo fullstendig ødelagt. Men det er «part of life», understreker han og forteller med varme i stemmen om kravene en bane som SPA stiller til sjåføren.

– Det er så utfordrende kurver, du må virkelig tørre å stole på bilen. Men kurvene er de vakreste som finnes.

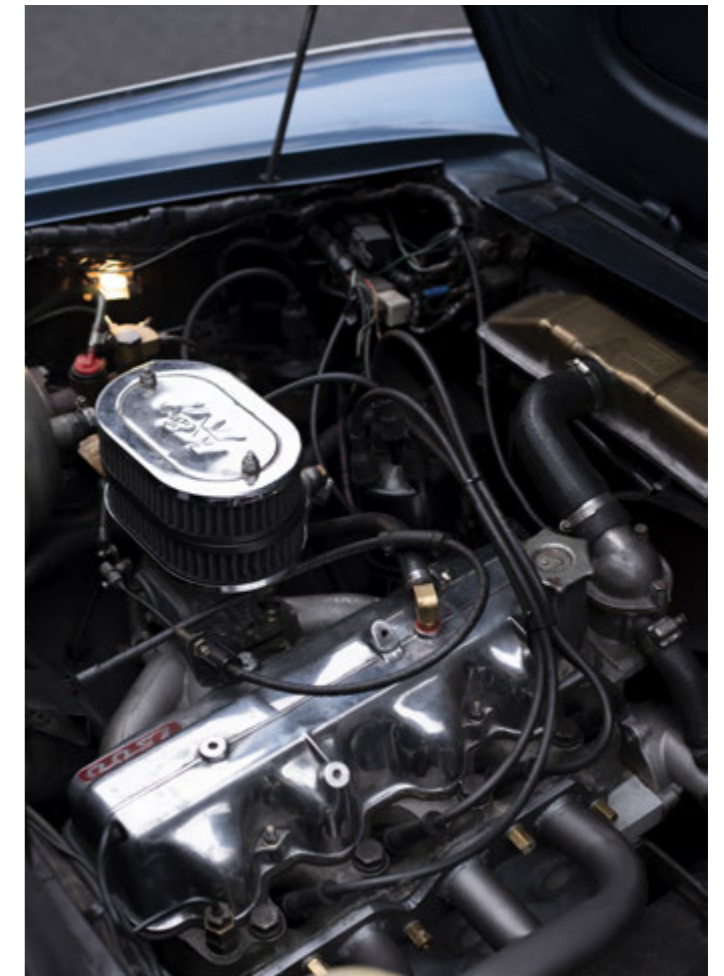
De to bilene i garasjen er langt ifra hans eneste. I Nederland står seks biler, tre racing cars og tre gatebiler. Alle er Bertone-modeller fra 1968 til 1974. Disse ble med fra El Salvador da ekteparet flyttet til Norge. I Argentina står det også flere biler hvor én av dem er en 4C.

– Jeg bestilte bilen i oktober og fikk den levert i april året etter. Bilen var nummer 7 fra fabrikken. Til jul det året fikk jeg som gave en modellversjon, nøyaktig maken til den jeg hadde bestilt. Lysene, speilene, læret jeg hadde valgt, ja til og med den røde tråden.

Med barnlig glede legger han vekt på den nesten setningen.

– Det var en herlig presang!

Jeg mistenker ham også for å ha flere biler. Men det er som om han synes det holder å fortelle om disse bilene. Han vil liksom ikke skryte for mye.



En av favorittene

Vi kunne snakket mye om Alfa Romeo, den stolte historien bilen har i Argentina, om Juan Manuel Fangio som vant Formel 1 fem ganger i perioden 1951 til 1957. Første gang han vant var med Alfa Romeo, som det året for øvrig avsluttet sitt engasjement i Formel 1.

Men det er tid for å vende blikket mot garasjen til de to bilene han har tatt med seg til Oslo. Vi starter med Alfettaen.

– Dette er en bil som ble gjort om til racing car da den var nesten ny. Det er en helt spesiell bil. Den første eieren var en gentleman som arbeidet nært med Formel 1 da det ble kjørt i Sør-Amerika. Han var technical advisor for Alfa Romeo og gjorde denne om til en racing car med deler han fikk fra mange av bilene han hadde hatt med å gjøre.

Sergio tar fram et ark og viser meg.

– Her kan du se en liste over alle modifikasjonene hans. Hjul, bremses og styring. Alt er fra Autodelta, race department hos Alfa Romeo.

Han blir varm i stemmen.

– Bilen fungerer veldig godt, kjører nydelig og er en av mine favoritter.

– Er det én av grunnene til at du har den med deg til Norge?

– Ja, jeg har kjørt den mye, og bilen er veldig pålitelig.

For et par år siden tok Sergio og Betina toget til Mysen og taxi videre til Rudskogen, kun for å se det siste løpet i Corsa Italiana-serien, dette i friskt norsk høstvær. Det er hva man kan kalle ekte entusiaster!





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

Alfettaen er modifisert kun med deler fra Autodelta. Sergio blir varm i stemmen når han snakker om den. – Bilen fungerer veldig godt, kjører nydelig og er en av mine favoritter.

Norske skilte og Biltilsynet

Vi flytter fokus. For ved siden av Alfettaen står en annen liten perle. Og ganske sikker enda sjeldnere. En Fiat 1500 Vignale fra 1968. Egentlig skulle den stått med norske skilte registrert for å kjøre på offentlige veier. For når vi snakker sammen, har Sergio nettopp vært på Biltilsynet for å få den godkjent. Noe den for så vidt ble. Men det elektroniske betalingssystemet hadde brutt sammen, og dermed var det umulig å få med seg skiltene.

Bilen vakte imidlertid begeistring og nysgjerrighet hos Biltilsynet.

– De sjekket alt grundig og var overrasket over bilen. Helt på slutten av testen fortalte han som utførte den, at han ville prøvekjøre bilen utenfor anlegget fordi utstyret de hadde var ganske krevende for gamle biler.

Sergio var glad for det, men ble etter hvert litt urolig. Det tok tid før sjåføren kom tilbake. Lengre enn de ti minuttene de hadde avtalt.

Hadde det skjedd noe? Kunne han nok om bilen til å kjøre den skikkelig? Bileieren undret seg.

Men alt gikk bra. Testkjøreren kom fornøyd tilbake med et smil om munnen. Sergio sukker.

– Det var sørgelig med de skiltene. At jeg ikke kunne fått dem med meg med én gang.

Det er lett å se at han virkelig gleder seg til å få bilen ut på norske veier. Oppleve kjøreglede i en bil som betyr så mye for ham.




carspa
 AUTO DETAILING



De beste bruker kun det beste.

Koch-Chemie har gjennom 50 år utviklet kvalitetsprodukter innen bilpleie. Koch-Chemie er godkjent av blant andre Ferrari S.p.A.

Klubbmedlemmer får 15 % rabatt på Koch-Chemie og andre bilpleieprodukter i vår nettbutikk **car-spa.no**. Oppgi kodeord **Stelvio17**. Om du befinner deg i Oslo, kan du handle over disk hos oss i Konows gate 67b og få samme rabatt.



KochChemie®
ExcellenceForExperts.

car-spa.no
 Konows gate 67b, 0196 Oslo
 Tlf 22 22 13 11

ALFA ROMEO – ENDELIG I BERGEN!



En sjeldenhet

Hva gjør denne bilen så sjelden? Da Fiat 1500 skulle lages, ble det bestilt prototyper fra ulike selskaper som Pininfarina, Ghia, og Vignale. Fiat valgte designet fra Pininfarina. Vignale derimot, likte sitt eget design så godt at de selv produserte 27 biler av sin versjon.

Fiat i Argentina derimot var ikke enige i valget som Fiat i Europa hadde gjort. De likte Vignales versjon og i en noe modifisert utgave ble den de tre neste årene produsert i et antall av 5000.

Sergio antar derfor at hans versjon av Fiat 1500 er én av få, om ikke den eneste i Europa i dag.

Den personlige historien bak akkurat denne bilen er også viktig for Sergio. Det er hans første racing car.

– Det var i 2008. Sammen med en venn så jeg etter en gammel Fiat 1500. Vi ville modifisere den slik at vi kunne kjøre racing. Så fant han denne helt ferdig. Vi kjøpte den og begynte å kjøre. Etter en stund ble han redd og solgte meg sin del.

Sergio er fortsatt begeistret for kjøpet.

– Det er en veldig fin bil som bare har hatt én eier før meg. Den første eieren hadde fått bilen av sin far i 1968 som gave etter fullført videregående skole. Siden den gang har han tatt vare på den, og det var han som modifiserte bilen. Den er i en god original tilstand, har ikke vært innblandet i ulykker, og er en veldig ærlig bil.

Neste år starter Rally Monte Carlo i Oslo.

– Det er et løp jeg har lyst til å kjøre. Jeg har en bror i Frankrike som liker å kjøre. Det er flere løp der nede. Så kanskje jeg lar bilen bli stående der etterpå.

Det er på tide å avslutte intervjuet. Noe av det siste vi snakker om er gleden over å møte mennesker i rallymiljøet. Jeg skjønner at det er viktig for ham

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

– Og blant dem er altså vi.

Alfettaen og Vignalen er langt ifra hans eneste. I Nederland står seks biler, tre racing cars og tre gatebiler. Alle er Bertone-modeller fra 1968 til 1974. Disse ble med fra El Salvador da ekteparet flyttet til Norge. I Argentina står det også flere biler hvor én av dem er en 4C.



«Sergio beskriver gleden av å havarere midt i ingenmannsland, selv rette opp feilen og være i stand til kjøre videre etterpå.»



mobile

Mobile Åsane AS

Liavegen 12, 5132 Nyborg · Telefon: 55 19 90 00
aasane@mobile.no · www.mobile.no

Minnesund i miniatyr

Del 1

Tekst og foto: PÅL BROVOLD



Pål Brovold har gjenskapt Minnesundtreffet i liten skala og forteller her om hvordan treffet ble til. Lørdag 6. juli 2019 er det duket for det åttende treffet i rekken.

uli og fellesferie har for oss alfister etter hvert blitt synonymt med Minnesundtreffet, men hvordan kom treffet til?

Vel, ideen om et Alfatreff på Minne gård utkrystalliserte seg etter en tur til Milano der Amund Sandholt (storbonde på Minne gård) og Jon Wenger (husvert på nabogården Bjertnes B&B) deltok i feiringen av Alfa Romeos 100-årsjubileum.

I kjent italiensk stil var organiseringen av denne feiringen en heller kaotisk opplevelse, noe som inspirerte til at «kreves det ikke mer enn dette, så kan vi klare det også».

Som innflyttere til Minnesund var den felles interessen for Alfa Romeo et samlingspunkt for Amund og Jon, og med lav østlands-aktivitet i Klubb Alfa Romeo Norge og den heller begredelige organiseringen av nevnte 100-års jubileum, så var spiren sådd for et Alfatreff ved Mjøsas bredd.

At datoen ble juli har sammenheng med at gårdskafeen trengte en aktivitet til «Sommer på Mjøsgårdene», som er en slags Mjøsgård-uke, og dermed var Minnesundtreffet en realitet.

Litt overrasket var nok både Amund og Jon da det dukket opp rundt 25 ekvipasjer midt i fellesferien lørdag 14. juli 2012. Med kjørerunde i distriktet, grilling, båttur på Vorma og overnatting for de som ønsket det, ble det såpass stor suksess at det nå er blitt en veldig hyggelig tradisjon med rundt 75 ekvipasjer og dermed kanskje det største rene Alfatreffet på Østlandet.

Få vet kanskje at Minnesund faktisk er oppkalt etter Minne gård (Minne, av norrønt Minni, som betyr munning, fordi gården ligger ved Mjøsas utløp i Vorma) og at Minnesund tidligere kun het Minne før Norges Statsbaner i 1919 dømte stoppestedet til Minnesund for å unngå navneforvirring med Minde stasjon utenfor Bergen.



En grå Brera Skyview er på vei inn på tunet! Er det Roar Orvedals?

«Dermed var spiren sådd for et Alfatreff ved Mjøsas bredd.»



Love is in the air!



Noen av medlemmene vil kanskje dra kjensel på sin egen bil her?

Minnesundtreffet har blitt en årlig tradisjon, også for entusiaster av våre italienske søstermerker.



Ivrige fotografer må påregnes!

BOTTEGA

Klubb Alfa Romeo Norge har sin egen nettbutikk med mange flotte produkter, utsmykket med din favorittklubbs logo.

Her finner du blant annet:
t-skjorter, gensere, jakker og capser
vesker og bager, kopper, paraply,
skiltplater, førstehjelpsskrin,
refleksvest og klistremerker

... og flere produkter kommer stadig til etter som sesongene skifter.



CLIFTON WEEKENDER
Tøff duffelveske i stenvasket bomullslerret med mange flotte detaljer i kunstlær. Praktisk håndtak, justerbare skulderremmer og en romslig skolomme. Brodert logo. Str: 54x30x21 cm

SORTINO KJØLESKE
Romslig kjøleske laget av et melert materiale som går i beige ton-i-ton. Brodert logo på lomme. Str: 35x36x26 cm



CLIFTON DATAMAPPE
Stenvasket canvas med detaljer av skinnimitasjon. To rom, et polstret til PC, samt et rom til andre ting. Passer opp til 15 tommers bærbar pc. Trykket logo i front. Str: 40x29x2,5 cm



Se mer på: klubbalfaromeo.no

Amund og Jon ble inspirert til å starte Minnesund-treffet etter å ha deltatt på Alfa Romeos 100-års-jubileum. Treffet på Minne gård samler rundt 75 ekvipasjer midt i felleferien! Det er nesten alltid godt vær på treffene (fire av fem ganger!), og i del 2 i et senere Alfanytt lover vi at solen kommer til å skinne.



ERFARINGER MED GIULIA

Del 2

Tekst: CHRISTIAN JARRE

Foto: ESPEN NARUM, JON VIVANG, KRISZTIÁN KONSZKY, AUDUN BRAASTAD OG TIN NGUYEN

Snart tre år har gått siden de første demobilene kom hit til landet. Super og basisutgaven kom først, mens Veloce lot vente på seg til våren 2017.

Quadrifoglio har vært tilgjengelig hele tiden, og helt i starten fikk du den med manuelt gir. I dag er det åttetrinns automatgir som gjelder over hele linja, uansett motor.

De billigste versjonene har i år blitt fjernet fra prislistene, nå får du bare kjøpt 190/210-hesters diesel og 200/280-hesters bensin i tillegg til Quadrifoglio.

To nye farger har kommet til siden oppstarten, og det er misanoblå og competizione-rød. Foruten dette har det skjedd få endringer disse tre årene.

Det viktigste er uten tvil 7 års garanti, Apple Carplay (standard), sort taktrekk (tillegg) og at kjøpere av Super 2.0 kan bestille doble eksosrør.

Ellers tilbys en større grad av fleksibilitet: Super-kjøperne kan bestille Veloce-interiøret (pakken heter nå Sportspakke Interiør Plus), og Luxuspakken kan bestilles både på Veloce og Super. Det har også skjedd en opprydding i utstyrsprogrammene, noe som forenkler bestillingsprosessen kraftig.

Denne gangen lar vi fire Giulia-eiere snakke om sine erfaringer med bilen, akkurat som vi gjorde i del 1. Men la oss først høre litt om førsteinntrykket. For da bilmodellen var ny, prøvde Ivar Olafsen fra Sandefjord en 200-hesters Super.

Lynkjapp girkasse

Olafsen er godt kjent fra racingmiljøet rundt Corsa Italiana og bør derfor vite litt om biler og bilkjøring. Dette skrev han etter prøveturen:

– Alfa har med denne bilen skapt en meget kjøreglad bil. Den er morsom å kjøre sakte og den er morsom å kjøre fort. Bilen er veldig glad i svinger, det er helt sikkert. Overraskende godt grep i fronten selv på piggfrie vinterdekk, og dermed opplevde jeg ikke understyring i det hele tatt.

– Overstyring er det også lite av, da stabilitets-systemet dreper den før den oppstår. Trygt, men litt kjedelig. Stabilitetssystemet tillater heldigvis firehjulsskrens, slik at man kan nyte den fine tilnærmete 50/50-vektfordelingen. Mye info gjennom rattet om tilgjengelig grep i fronten når man skrenser på alle fire. Meget bra!

– I utgang av sving (med firehjulsskrens) når man ønsker å mate på med motoren griper stabilitetssystemet inn igjen ved å redusere motor-kraft og skaper en følelse av turbo-lag. Igjen kjedelig, men trygt. I «normal» hurtig kjøring merker man selvsagt lite til dette.

– Stylingen er som nevnt tidligere helt

suveren. Den er tung rundt senter, men så blir den lett, for så å bli tung igjen når du får vekt på ytterhullet. Litt merkelig følelse i starten, men den blir bedre og bedre dess mer man kjører.

– Motoren virker sterk og leverer prestan-da som helt sikkert holder for de aller fleste. Motoren har en karakteristikk som minner om en turbodiesel, den trekker godt fra alle turtall, men på litt over 5 000 rpm er det på tide å legge inn neste gir. Bare tull å dra motoren lengre.

– Girkassen er lynkjapp til å legge inn gir. Spesielt nedgiringene er deilige å utføre selv ved aktiv kjøring. Kassen fungerer også fint når man lar den velge gir selv. Oppgiringene syns jeg av og til blir litt harde hvis man girer «manuelt» med fullt gasspådrag, men alt i alt er det en veldig morsom girkasse. Personlig tror jeg likevel at jeg ville valgt en manuell kasse, men jeg er litt i tvil.

– Ellers virker bilen veldig godt sammen-skrudd. Her har Alfa gjort store fremskritt. God lyd i Harman Kardon-anlegget er det også. Interiøret er fint utformet, og de fleste finner sikkert en fargekombinasjon som passer egen smak. Alt i alt en meget bra bil!

«Den er morsom
å kjøre sakte og den er
morsom å kjøre fort.»





Alfarød Veloce med sort sportsinteriør

FAKTA

Variant: 2.0 T automat
Effekt: 280 hk
Hjuldrift: Firehjulsdrift

CO2-utslipp: 148 g/km
Forbruk: 0.64 l/mil

Toppfart: 240 km/t
Vekt: 1530 kg

På veien: Juni 2018
Km-stand: 13 000 km

Kjøpte hos: RSA Kristiansand
Skilt: PR48321

Eier: Krisztián Konzsky
Bosted: Kristiansand

Hva slags tilleggsutstyr har bilen?

Det meste, men skal jeg nevne noe så blir det 19-toms Performance-felger, sotede bakruter, 900-watts Harman Kardon lydanlegg og panoramatak.

Hva slags sommerhjul har den?

19-toms Performance-felger med 225/40 runflat Pirelli P Zero.

Hva slags vinterhjul har den?

17-toms alufelger med 225/50 piggfrie Pirelli.

Er det noe ekstrautstyr som du angrer på at du bestilte?

Nei. Bilen er komplett som den er. Den har en vidunderlig personlighet og har fått navnet Alfinho.

Har du fått byttet noe på garantien?

Tankklokk og åpne mekanismen for panseret.

Er det noe ved bilen som irriterer deg?

Nå som jeg har funnet ut av Android Auto, er alt fryd og gammen.

Er det noe ved bilen som du savner?

Litt bedre armstøtte/armlene på føreriset. Trådløs mobilblader. Høyderor.

Hvordan fungerer den på vinterføre, synes du?

Bilen er konge på vinterføre. Litt understyring i lave hastigheter, men slik som fronthjulene nesten legger seg på tvers ved full rattutslag er det naturlig. Det er nok jeg som må venne meg til at bilen svinger noe skarpere på mindre rattutslag enn de fleste andre biler. ASR og 4WD gir meg litt friheter til å leke og lar meg tro at jeg har full kontroll, men det er bilen som har kontroll, vet du!

Har du eid mange biler?

Jeg har eid et sammensurium av biler. Alt fra Peugeot 205, Saab 900 via Chevrolet Tahoe V8, Mercedes E-Klasse til Citroën C4. Sistnevnte var faktisk bilen som virkelig vekket min kjærlighet for uvanlige biler. Ikke Saaben. Saaben var bare herlig den.

C4'en fra 2010 hadde personlighet og flere uvanlige trekk som Citroën en gang var så kjent for. Forskjellen var at nå har teknologien tatt

igjen franskmennas løpske fantasi med dét resultat at ting faktisk holdt sammen og virka greit. God allrounder som tok oss på kryss og tvers i Europa med et forbruk som fikk oss til å lure på om den produserte diesel til tider.

Fortell om kjøpsprosessen!

Da min samboer Tita og jeg begynte å tenke på bilbytte, var ett av mine krav at den neste bilen ikke bare skulle være et transportmiddel, den skulle også gi meg glede. Jeg skulle være stolt av å eie den, glad i å kjøre den, glede meg til å se den igjen om morgenen. Jeg skulle altså få et forhold til bilen slik at Tita ble sjalu.

Alle mine tidligere bilkjøp var unnagjort på noen timer. Når jeg nå skulle bestemme meg for min neste bil, skulle jeg snu alle steiner, vurdere alle alternativer og finne bilen for meg. Jeg ville ha en atletisk, komfortabel, smart og ikke minst pen bil. Tita skulle selvfølgelig ha noe å si på valget, hun også, men siden hun nesten aldri kjører, var det naturlig at mine ønsker skulle veie tyngst.

Så gikk vi fra den ene bilforhandleren til den andre. Vi prøvde Impreza, T-Roc, V90, E-Klasse, Octavia, XC60 – you name it. Ett sted inni der prøvde vi en hvit 200-hesters Giulia Q2 også, på slapseføre faktisk. Følg med:

Tita liker ikke å kjøre bil. Hun var ikke komfortabel bak rattet på det tekniske vidunderet som en E-Klasse er. Hun likte ikke Imprezaens sittstilling. Hun ville ikke engang prøve å kjøre T-Roc, kanskje verdens kjedeligste bil. Men hun hylte av skrekklunda fryd da hun satt bak rattet på Giuliaen og lunka av gårde i 50 på bakveiene mellom Kristiansand og Lillesand! – Jeg kjører biiii!, hylte hun og gliste fra øre til øre (jeg har video). Vi spøkte, vi lo og vi koste oss i den bilen. Da jeg tok over, ga jeg litt på og var umiddelbart «blown away» på godt norsk. Bilen var hinsides. Interiøret, motorlyden, akselerasjonen, stabiliteten, utseendet, komforten.

Vi kjørte ut på en grusvei der slapsen lå som

en 20 cm slimlag på veibanen. Dette har vi ikke gjort med noen av de andre bilene. Jeg var veldig bevisst på at vi bor i et vinterland og måtte ikke gjøre den feilen å kjøpe en kul bil som er ubrukelig på vinterstid! Denne bilen er for god til å være sann, og nå skulle den jekkes ned ett hakk eller fem. Fornuftens skulle «ta over» litt. En bakhjulsdreven italiener er ubrukelig på norske vinterveier og dermed basta! Giuliaen takla slapsen... som... et... tog! Det var ikke antydning til Bambi på isen. Bilen holdt kursen, stoppa når den skulle og klatra opp de bratteste bakkene uten å kny. Som å kjøre på skinner. Helt utrolig.

Tilbake hos RSA Kristiansand leverte vi nøkelen til Glenn med hvert vår salige glis. Så gikk vi gjennom de vanlige prosedyrene med pris, utstyrsmuligheter, personlige data og en avtale om pristilbud innenfor våre rammer.

Og da var det i boks?

To dager senere diskuterte Tita og jeg bil. – Bla, bla, bla, den var bra, vil ikke ha den, kanskje den, hva synes du om den, bla, bla, bla...

Så sier hun ut av det blå: – Men hvis vi kjøper Alfinho...

Mer husker jeg ikke fra den dagen. Hun har gitt vidunderet et navn! Hun vil ha en Alfa Romeo! Bilbudsjettet har akkurat doblet seg! Jeg har funnet bilen min! Hun har funnet bilen min!

De neste par dagene brukte jeg på å sluke alt av tester og vurderinger av Giulia på nettet. Reklamevideoer, tekniske spesifikasjoner, filmer fra fabrikkens historien til Alfa Romeo osv. Plutselig kommer jeg over en nyhet om endringer i bilavgifter fra 2019. Giulia blir sannsynligvis dyrere! Ut på Finn. Sjekk priser, farger og muligheter.

RSA hiver seg rundt og begynner å jakte på en bil til meg. Dagen etter ringer dem og sier: – Vi har funnet bilen din. Den er på vei til Drammen på båt. Den er fullt utstyrt og litt til.

De neste fem dagene virker som et år, men plutselig ringer RSA og spør om jeg vil ha et bilde

av bilen min. Seff! Gjett om jeg svelger hardt ved synet. Alfinho er visstnok den første Alfa Rosso i Norge med de ræste felgene og «alt» av utstyr!

Når han (Alfinho er en gutt, deal with it) endelig er i mine hender, er det som å sveve på skyer. Den neste måneden går jeg rundt med et salig glis om munnen. Konstant.

Fremdeles stikker vi på kjøreturer uten mål og mening, annet enn for å kjøre en tur. Sørlandet er velsignet med et nettverk av nydelige, nyasfalterte småveier, som skapt for å ratte rundt med en hissig italiener. 80-soner med skarpe svinger og magesug-bakketopper uten mulighet for å kjøre i 80. Alfinho får strukket på beina, vi får nytte alt han har å by på, og førerkortet er trygt. Bedre kan det ikke bli.

Giulia Veloce er sannsynligvis verdens beste og mest komplette bil akkurat nå. Jeg kan ikke se for meg at jeg noensinne vil trenge mer hestetekrefter, komfort, tekniske løsninger eller bedre utseende på en bil. Og jeg er kravstor.

På grunn av Alfinho har alkoholforbruket mitt gått betraktelig ned. Jeg velger heller å ta en liten kjøretur etter middag enn å drikke et glass rødvin til middag. Jeg har ikke noe imot å være sjåfør når vi skal ut og være sosiale. Jeg drikker gjerne brus til kampen. Jeg kjører mye heller Alfinho en ekstra runde istedet for å ta en tynn en på kvelden.

Er du mer fornøyd eller misfornøyd med bilen i dag enn du var de første par ukene?

Bilen har tonnevis av personlighet og den gir en følelse av å være «organisk», altså mer enn bare en maskin. Jeg føler at bilen leser mine tanker på veien, og vi har en form for telepatisk kontakt. Vi blir mer og mer kjent etterhvert som vi tilbringer tid sammen – og den voldsomme forelskelsen har gått over til en mer solid og vedvarende kjærlighet.





Vesuviogrå Super med sort sportsinteriør

FAKTA

Variant: 2.2 D manuell
Effekt: 180 hk
Hjuldrift: Bakhjulsdrift

CO2-utslipp: 109 g/km
Forbruk: 0.42 l/mil

Toppfart: 230 km/t
Vekt: 1374 kg

På veien: August 2017
Km-stand: 16 000 km

Kjøpte hos: Autovia
Skilt: BT68136

Eier: Espen Narum
Bosted: Lena

Hva slags tilleggsutstyr har bilen?

18-toms sommerhjul, 17-toms vinterhjul, røde bremskalipere, Veloce-seter, delt baksete 60/40, Harman Kardon med 14 høyttalere, aludeksler midtkonsoll og terskler, sportsratt i skinn, alupedaler og fothviler, 35W bi-xenon hovedlykter med AFS, parkeringssensorer foran og bak, blindsoner varsler, dimbare utvendig speil, ryggekamera, automatisk fjernlysassistent, oppvarmet ratt, varmeseter, oppvarmete spyledyser, kjøling hanskerom, kjøleboks, USB-porter foran og bak, luftdyser bak, atermisk frontrute, elektrisk innfellbare speil, sorte pianolakk-lister rundt sidevindue.

Hva slags sommerhjul har den?

18-toms sportsfelger med runflat Goodyear, 225/45 foran og 255/40 bak.

Hva slags vinterhjul har den?

17-toms alufelger med 225/50 Sailun piggdekk.

Er det noe ekstrautstyr som du angrep på at du bestilte?

Nei! Setene er spesielt bra!

Er det noe ekstrautstyr som du angrep på at du ikke bestilte?

Nei.

Er det noe ekstrautstyr som du knapt bruker?

Kjøleboks og kjøling hanskerom.

Har du fått byttet noe på garantien?

Nei, har ikke hatt behov.

Er det noe ved bilen som irriterer deg?

Det vanlige, start/stopp-funksjonen og førersetet som kjøres automatisk bakover når man stopper bilen. Kunne vært bedre isolert mot motor, dieselmotoren høres litt for godt på tomgang.



Forstillingen som liker seg veldig dårlig ved maks rattutslag.

Er det noe ved bilen som du savner?

Bryter som kobler ut antiskrens.

Hvordan fungerer den på vinterføre, synes du?

Betydelig dårligere framkommelighet enn en framhjulsdrevet bil uten at jeg bryr meg veldig mye om det.

Hva liker du best med bilen?

Dette er min femte Alfa og uten tvil den beste jeg har hatt. Tidligere har jeg eid en Alfa Romeo 166, 159 Sportwagon TI, GT og Brera.

Før jeg bestemte meg for dieselutgaven, prøvokjorte jeg både Veloce og den vanlige bensinutgaven. Veloce ble for dyr og bensinutgaven ser jo helt merkelig ut bakfra med bare ett eksosrør. Ved å sammenligne hva jeg fikk for pengene var jeg aldri i tvil om hva jeg ville ha. Jeg sitter lavt og godt i Veloce-setene. En herlig motor med ordentlig drag, særlig når den legges i Dynamic (D). I tillegg går den svært billig.

Jeg tar meg ofte i å smile litt av alle «benznanerdene» i klubben. De fleste jeg har snakket med har aldri kjørt hverken dieselen i Giulia eller Alfas herlige 2.4-liters dieselmotor.

Man føler seg litt spesiell når man kjører Alfa og jeg gleder meg til hver eneste tur. Det er deilig å ha en bakhjulsdrevet bil igjen selv om

vinteregenskapene ikke er all verden.

Er du mer fornøyd eller misfornøyd med bilen i dag enn du var de første par ukene?
Superfornøyd fra dag 1 og har vært det siden.

Hvilke andre biler har du i husstanden?

Jeep Commander og et par veteranbiler som ikke er Alfa, samt en Moto Guzzi 1100 Sport.

Hvilken bil hadde du sist som Giulia erstatter?

Alfa Romeo Brera.

Hvilken bil tror du blir din neste?

Noe som går på strøm, forhåpentligvis en Alfa.





FAKTA

Variant: 2.0 T automat
Effekt: 200 hk
Hjuldrift: Bakhjulsdrift

CO2-utslipp: 138 g/km
Forbruk: 0.60 l/mil

Toppfart: 235 km/t
Vekt: 1429 kg

På veien: Juni 2017
Km-stand: 22 000 km

Kjøpte hos: Tønsberg Auto
Skilt: LJ66585

Eier: Jon Vivang
Bosted: Skarnes

Montecarloblå Super med brunt skinninteriør

Hva slags tilleggsutstyr har bilen?

Denne gikk som demobil for Tønsberg Auto i fire måneder før jeg kjøpte den, så det er ikke jeg som har spekket den. Bilen har det meste av utstyr, unntatt den store 8.8-toms skjermen og Alfa Active Suspension. Min Giulia har de vanlige setene. Med min rygg er det godt å kunne bevege seg litt i stolen underveis.

Hva slags sommerhjul har den?

18-toms turbinfelger med runflat Continental.

Hva slags vinterhjul har den?

17-toms alufelger med piggfrie Pirelli.

Er det noe ekstrautstyr som du gjerne skulle hatt?

Hadde jeg bestilt helt ny Giulia, kunne jeg ha tenkt meg det aktive hjulopphenget, Alfa Active Suspension. Jeg ville ihvertfall ha prøvd det ut.

Er det noe ekstrautstyr som du knapt bruker?

Hengerfestet, men det kan jo være kjekt å ha!

Har du fått byttet noe på garantien?

Nei, men Tønsberg Auto skaffet meg nye vinterhjul etter ett år fordi tre av felgene hadde fått korrosjonsflekker under coatingen. Bra av Tønsberg Auto!

Er det noe ved bilen som irriterer deg?

Ja. At framsetet ikke kan sperres fra å gå tilbake automatisk når jeg har passasjerer i baksetet! Og at bryteren for automatisk motorstopp ikke kan reverseres, det vil si at en skulle måtte aktivisere for å slå det på eller at bryteren i hvertfall funket ved ny start slik den sto da en slo av motoren.

Er det noe ved bilen som du savner?

510 hestekrefter! Nei da, for å være litt seriøs så skulle det selvfølgelig ikke være registrerings-

skilte foran på Giulia, egentlig ikke på noen biler. Ved kontroll kan de jo ta bilde bakfra. Eller det må gå an å få godkjent standard småskilt foran. Skiltet står jo ikke på plant underlag, men må bøyes.

Hvordan fungerer den på vinterføre, synes du?

Har kjørt forhjulstrekk i alle år fra og med 1971 og har aldri stått fast. Jeg ble veldig positivt overrasket over Giulia, men det er jo så mye automatikk.

Hva liker du best med bilen?

- Lyden av en bensinbil kontra dieselpurke.
- Fantastiske kjøreegenskaper.
- Vakker og tøff. Min er mest vakker – eller stilig om du vil – på grunn av blanke vinduslister og blanke felger.

Er du mer fornøyd eller misfornøyd med bilen i dag enn du var de første par ukene?

For å si det sånn – jeg er ikke mindre fornøyd! Bortsett fra irritasjonsmomentene nevnt over.

Hvilke andre biler har du i husstanden?

Jeg har en 1975 Lancia Beta 1800 Berlina, den er så å si rustfri og med originallakk. I tillegg har jeg en 1991 Mitsubishi Pajero GLX i kortversjon, den er nærmest en terrengbil som tåler 37 graders helning på alle fire kanter. Og så har jeg en 1996 Fiat Punto GT med diverse oppgraderinger. Brrrrrr!

Har du hatt mange italienere?

Ja, det vil jeg påstå. Av tidligere biler kan jeg nevne Fiat 128, Fiat 127, Ritmo 130 TC Abarth og Cromo.

Du er glad i litt ekstra tilbehør?

Ja, jeg er veldig tilhenger av særpreg på bilene mine. Derfor ble min forrige bil, en Alfa GT, utstyrt med en bakvindu-takspoiler og ikke minst hele fire eksosutblås. Jeg gikk og irriterte meg faktisk, når jeg så utformingen på slepekrokfestet bak. Utformingen var jo dønn lik eksosutblås-utformingen på den andre siden, i mine øyne skrek bilen etter to utblås til, og det fikk den.

Hvilken bil hadde du sist som Giulia erstatter?

Alfa Romeo GT og en Bürstner mobil.

Hvilken bil tror du blir din neste?

Er 70 år nå og kjører såpass lite. Ikke minst fordeler kosekjøringen seg siden jeg har tre fantastiske italienere. Så derfor har jeg ingen kjøpsplaner ennå!





Vesuviogrå Super med brunt skinninteriør

FAKTA

Variante: 2.0 T automat
Effekt: 200 hk
Hjuldrift: Bakhjulsdrift

CO2-utslipp: 138 g/km
Forbruk: 0.60 l/mil

Toppfart: 235 km/t
Vekt: 1429 kg

På veien: Desember 2016
Km-stand: 24 000 km

Kjøpte hos: Autovia
Skilt: BT55689

Eier: Tin Nguyen
Bosted: Asker

Hva slags tilleggsutstyr har bilen?

18-toms sommerhjul, 18-toms vinterhjul, gule bremskalipere, shift paddles, helskinn interiør, avtagbart tilhengerfeste, Defa motorvarmer, Defa batterilader, delt baksete og adaptive cruisecontrol. Og så har den fem ulike pakker, nemlig vinterpakke (oppvarmet ratt, varmeseter foran og oppvarmede spyledyser), sportspakke AFS (adaptive 35W bi-xenon med lyktespylere, sportsratt, alupedaler, aludeksler m.m.), businesspakke (navi, parkeringssensorer bak og elektrisk innfellbare sidespeil) samt et par andre pakker som inkluderer Air Quality System, kjøleboks, flere USB-porter, luftdyser bak og atermisk frontrute, samt elektrisk justering av forsetene med minne på førersiden.

Hva slags sommerhjul har den?

18-toms sportsfelger med runflat Pirelli, 225/45 foran og 255/40 bak.

Hva slags vinterhjul har den?

18-toms turbinfelger med piggfrie Conti VikingContact 225/45 rundt baut.

Er det noe ekstrautstyr som du angrer på at du ikke bestilte?

Nei, jeg synes jeg truffet mitt behov veldig godt, men så brukte jeg også mye tid på å sette meg inn utstyrslistene før jeg gjorde min bestilling.

Er det noe ekstrautstyr som du angrer på at du ikke bestilte?

Limited Slip Differential. Jeg endte opp med å prioritere dette bort til fordel for annet utstyr siden Giulia i utgangspunktet har så gode kjøreegenskaper at jeg ikke trodde jeg kom til å trenge det. Men på de verste vinterdagene hittil har jeg erfart at jeg sikkert kunne hatt nytte av Limited Slip Differential på grunn av bakhjulsdriften, uten at dette har vært et stort problem egentlig.



Har du fått byttet noe på garantien?

Gummistoppere på bagasjelokket. Ramme for bensinpåfyllingslokk. Gassdempere på bagasjelokket.

Er det noe ved bilen som irriterer deg?

Sidespeil som er svære og noe i veien for sikten på skrå framover. Noe vindstøy i visse situasjoner, kanskje på grunn av spillene? Bagasjelokket faller lett ned ved parkering i slakk oppoverbakke. Skifte av gassdempere (sitter ved på venstre hengsel) har ikke hjulpet. Bakkeklaring under kanalene. Skraper lett ned på ujevnt underlag og med full bil.

Er det noe ved bilen som du savner?

Jeg savner muligheten til å koble ut antispinn og antiskrens, noe som kan være nyttig i visse situasjoner vinterstid. I dag kan man kjøpe dette av ettermarkedsløseleverandører, men en fabrikklevert løsning hadde vært best. Bagasjerommet kunne også ha vært noe større slik at feriebagasjen fikk bedre plass. Spesielt høyden i bagasjerommet mangler litt, men dette hadde sikkert gått utover bilens flotte design. Tøffere eksoslyd utenfor bilen kunne ha vært moro. Giulia har ganske anonym eksoslyd sammenlignet med for eksempel Giulietta med litt større motorvarianter.

Hvordan fungerer den på vinterføre, synes du?

Bilen er stabil og god å kjøre på vinterføre. På grunn av brake-by-wire bremsene er det noe uvant å ikke kjenne ABS-bremsene jobbe, og det finnes ingen lampe som lyser når antispinn aktiveres. Det man hører er klikking fra et relé under dashboardet når antispinn jobber. Framkommeligheten i dyp snø er ikke like god som Alfa 159 med framhjulstrekk og Q2-diff, men dette er ikke noe typisk for Giulia, men gjelder alle biler med bakhjulsdrift.

Hva liker du best med bilen?

Absolutt beste bilen jeg har hatt totalt sett. Er kjempepositivt overrasket over byggekvaliteten, selv om dette er en tidlig produsert bil (den første Giulia med bensinmotor solgt ny i Norge) av en fersk førsteårsmodell. Jeg har hatt mange bilmerker og kjørt Mercedes i over 10 år, og jeg mener at Alfa Romeos driftsikkerhet ikke står tilbake for andre sammenlignbare biler. Det har ikke vært noen feil på bilen i to og et halv år, bortsett fra det jeg nevnte. Jeg er også heldig å ha en lokal merkeforhandler som er seriøs og dyktig – og som drives av ekte bilentusiaster. Dette bidrar sterkt til gleden av å eie en Alfa Romeo.

Hva synes du om motoren?

Toliteren med turbo og 200 hk passer Giulia som hånd i hanske. Den leverer kreftene jevnt og uten turboforsinkelse, og den lave vekten gjør sitt til at bilen føles lettbeint og mer enn nok sprek i norsk trafikk. Innvendig er opplevelsen annerledes. Under jevn kjøring er det deilig stille i kupeen i norsk motorveihastighet, men så fort du gir ekstra gass kan det høres en distansert, røff-i-kantene, baryton-grynting fra rekkefireren under panseret.

Er du mer fornøyd eller misfornøyd med bilen i dag enn du var de første par ukene?

Blir stadig mer fornøyd med bilen.

Hvilke andre biler har du i husstanden?

2019 Hyundai Kona Electric. Alfa Romeo tilbyr dessverre ikke elbil ennå.

Hvilken bil hadde du sist som Giulia erstatter?

2009-modell Alfa Romeo 159 Sportwagon TI JTDM 16V.

Hvilken bil tror du blir din neste?

Alfa Romeo Stelvio eller kanskje en Tonale ladbar hybrid?



BLACK OUT. TECH IN



7ÅRS
GARANTI
/200.000 KM

ALFA ROMEO STELVIO B-TECH
TIL KUN 5.995,-/MND*
MØRKERE OG ENDA MER IMPONERENDE DESIGN.

*Gjelder Stelvio B-Tech 2.2 Turbo Diesel 210HK Auto AWD inkl. frakt og leveringsomkostninger til forhandler i Oslo. Startleie kr 80.000 og etabl.gebyr kr 5.994,- inkl. mva. Totalpris kr 373.754,- vil variere med rentenivået. Avtaletid: 4 års bindingstid. Total kjørelengde: 60 000 km. Årsavgift kommer i tillegg. Begrenset antall biler. Drivstofforbruk ved blandet kjøring 0,57-0,80 l/100 km. CO₂-utslipp (NEDC-2) 149-186g/km. Det tas forbehold om evt. endringer i spesifikasjoner fra fabrikk, endringer i bilavgifter, samt skrive og trykkfeil. Bildene kan avvike fra tilbudte modell. Alfa Romeo® is a registered trademark of Fiat Chrysler Automobiles.

alfaromeo.no

La meccanica delle emozioni



Sergio Marchionne

Tekst: ARVE VASSBOTN

Sergio kom inn som et ubeskrevet blad, i alle fall innen bilindustrien, i det daværende Fiat Auto i 2003. Og han gikk ikke akkurat stille i dørene da han gjorde sin entré.

Med sin heller uvanlige stil, i denne bransjen, ble han sett på som en noksakt og halvtulling med helt umulige standpunkter og meninger. Han stilte alltid i sitt sedvanlige antrekk – dongeribukse, skjorte og genser – enten det var interne møter, store internasjonale presentasjoner, billanseringer – eller Paven, president Barrack Obama eller menigmann han skulle møte. Ingen av «de store» tok denne rare halvtomsingen særlig seriøst, men de skulle få merke noe helt annet.

Han var den første topplederen i Fiats historie som ikke hadde noen form for tilknytning til Agnelli-dynastiet, ei heller hadde han erfaring eller nettverk innenfor bilindustrien. Han var rett og slett et totalt ubeskrevet blad i den bransjen han nå skulle inn i. Fiat fikk øynene opp for ham etter ryddejobben han gjorde i SGS, et sveitsisk test- og kontrollorgan à la vårt hjemlige DNV. På to år var den skuta snudd fra dundrende under-skudd til hallelujastemming, og Fiat fant det nyttig å få en slik kapasitet inn i styret. Så fra 2003 ble han fast, uavhengig styremedlem i Fiat Auto. Året etter tok han over hele skuta.

Sergio var utdannet jurist og økonom, og store deler av sitt yrkesaktive liv ble brukt til å snu steiner i store, internasjonale konsern som alle hadde én fellesnevner; det gikk tungt. Så også i Fiat. Og i Fiat snudde han ikke bare steiner, i begynnelsen lignet det veldig på et steinras.

Fiat var preget av gjennomtrekk i toppledelsen. Toppledere med rimelig høy sigarføring kom og gikk på løpende bånd, og på veien fikk de med seg fallskjermer og kompensasjoner for «vel utført» gjerning. Felles for alle var at de hadde en eller annen tilknytning til Agnelli-dynastiet, og det var vel stygt sagt den kompetansen de satt på.

Andre ledere – som manglet fokus eller rett innstilling, og som hadde fått jobben som belønning for lang og tro tjeneste – falt for Sergios jerngrep de første årene. Bortimot hele ledelsen i alle selskapene ble endevendt og nye strategier ble tilpasset og lagt på ny.

Sergio tok umiddelbart grep og kastet seg på retrobølgen. Prosjektet «Trepino» (betr 3 i 1) var nettopp vist på Bilutstillingen i Genève, og Sergio fant ut at fabrikkene i Polen hvor de leide produksjonskapasitet til Fiat Panda hadde ledig kapasitet. Tilfeldigvis produserte denne fabrikkene også for Ford, nemlig den nye Ka. Da trengs det jo kun litt samtaler med Ford om hva de kunne få til sammen. Og vips så Fiat 500 dagens lys, på samme plattform som Ford Ka, og i tillegg fikk han «lurt» Ford til å sette en tilpasset 1242 Fiat FIRE-motor inn i Ka. (Bare sjekk delenummeret på f.eks. tannreimsett til Fiat 500 og Ford Ka fra 2008 og du skal få en liten overraskelse.)

Dette gjorde Sergio samtidig som han satt fast i baklomma på konkurrenten til Ford rett over gata i Detroit, nemlig GM. Den første genistreken til Sergio var å komme seg ut av GMs åk. Hvem ellers kunne være eid 20 prosent av GM og fort-satt diktere hva som skulle skje? GM fikk valget:

«Enten løser dere inn opsjonen på å kjøpe de resterende 80 prosent av Fiat-konsernet og dermed kjøpe sekken med råtne epler til en pris vi dikterer. Eller så går vi ut uten å betale én krone til dere, pluss at dere kjøper dieselt teknologi av oss – og kun oss – og bruker dette i fem år fremover.»

Denne avtalen ga Fiat Auto såpass alburom at de kunne trekke pusten og få tenkt litt. Dessuten holdt det kreditorene på en armlengdes avstand i fem år. Denne avtalen har i ettertid også resultert i at GM bygde sin egen fabrikk, GM Powertrain, i Torino hvor 650 personer nå konstruerer og utvikler dieselmotorer for hele GM-systemet basert på teknologi utviklet av Fiat, teknologi som FCA fortsatt mottar lisenspengen for.

Det neste stuntet, jeg vil ikke kalle det en genistrek ennå, kom som et sjokk på bilindustrien. Fiat med følge kjøper Chrysler med følge! De to nærmest døden har funnet hverandre? Hva f.. er det som skjer? Chrysler er jo så langt unna moderskipet som en kan komme! Har gubben fått slag? Død og pine! Mitt hjertes merke ender opp som en amcar. Det blir ikke «ricambi originali» på dele-eskene lenger, det blir Mopar! Hva er det du har gjort, Sergio!?

Men så må en se litt bak kulissene og prøve å følge Sergios tankegang. Med på lasset kom det også sterke varemerker i USA og til dels i resten av verden. I tillegg til Chrysler kom Dodge, Jeep, Ram, SRT, Viper og Mopar, og ikke minst tilgang til det amerikanske markedet og det som var genistreken:

Siden Chrysler-konsernet på dette tidspunktet var satt under administrasjon under «Chapter 11», fikk Sergio og Fiat et sugerør rett ned i den amerikanske statskassa. Jeep og Ram ble utpekt til satsningsområder, Fiat og Chrysler ble fusjonert til FCA, deretter ble FCA registrert på NYSE, US of A øste penger ned i hølet – og sakte, men sikkert ble den nedadgående trenden til Jeep og Ram snudd. Dette var forholdsvis enkle biler som kunne selges med høye marginer uten å gjøre de alt for store endringene. Jeep og Ram er nå de to merkene som, til tross for beskjedent salg i verdensmålestokk, har reddet FCA ut av myra og gitt FCA økonomiske muskler til å tenke i mer offensive baner.

En hendelse som beskriver Sergio som leder og menneske er det aller første møtet med arbeidsstokken i det nylig kjøpte Chrysler LLC, i hovedkvarteret i Auburn Hills, Michigan. De hadde vært gjennom en «plyndring» av butikken fra europeiske eiere over flere år, ledet av et fryktregime der ingen visste om de hadde jobb neste dag. En tidligere ansatt har beskrevet det slik: «We were in hell, guarded by the three headed dog of hell, Cerberus». Cerberus var navnet på investeringsfondet som eide Chrysler rett før Fiat tok over.

På sitt første møte fikk Sergio laget et lite podium midt i atriet i kontorfløya. På balkongene i fire etasjer oppover sto arbeiderne og så ned på Sergio. Han slentret inn på podiet, iført dongeribukse og en poloskjorte med logoene til Jeep, Dogde og Chrysler på brystet. Han starta med følgende ord: «We are all in this together, and we need all of you to do it!» til øredøvende jubel. Scenen var satt og jobben kunne starte.

På spørsmål om hvorfor han ikke hadde kontor i toppetasjen der resten av ledelsen satt, svarte han alltid at han ikke var viktigere enn de som faktisk produserte varene de skulle selge. Derfor følte han at hans plass var blant arbeiderne.

Det stundet jeg liker best de siste 14 årene kom i 2013, året før Alfa Romeo skulle gjenreises. Når alle verdens bilprodusenter står og klør seg både foran og bak og lurer på hvordan de i all verden skal kunne greie å «svare» jypingen fra USA. Jypingen som er svær i kjeften og som har tilsynelatende utømmelig lommebok. Han som tar verden på senga med en elektrisk bil, en elektrisk bil som ikke er en lekebil, en elektrisk bil som faktisk ser ut som en bil, en elektrisk bil med prestanda som en Ferrari, til halve prisen av en Ferrari og som kan kjøre lengre på batteri enn en Ferrari kan på en tank bensin. Noen sticker hodet i sanden, andre jukser litt mer med dieselmotorene så de tilsynelatende er like «rene» som en jomfru på bryllupsnatten, andre igjen sier bare «psssj, dette går nok over».

Hva gjør så Sergio?

Jo, Alfa Romeo står med ene beinet i grava, det andre beinet har bankenes grådige klør tatt et godt grep rundt. Da viser han verden finger'n og sier: Se hva vi kan! Vi kan lage en lettvekts motorbil med monocoque carbon chassis,

prestanda som kan sammenlignes med biler til fire ganger prisen, med en bensingjerrig kraftpakke til en overkommelig pris som vanlige folk kan kjøpe! Alfa Romeo 4C, totalt unyttig på alle måter, der og da, men en ser at noe er i emning. FCA har gjenvunnet selvtilliten og galskapen er på vei tilbake. Hurra! Resten er historie.

Et av hans siste hoderystende stunt kom under Capital Markets Day 29. april 2015 der han overraskende holdt en presentasjon han kalte «Confessions of a capital junkie». En presentasjon som har gått inn i historiebøkene som noe av det mest radikale en toppleder, spesielt innen bilindustrien, har presentert. Helt ut av det blå raljerer han med hele bilindustrien, FCA inkludert, og dens avhengighet av stadig tilførsel



Marchionne startet som styremedlem, men tok raskt over hele skuta. Klubben vår lyser fred over hans minne.

av kapital for å holde hodet over vannet. Han startet brutalt med å si at ingen, ingen overhodet har tjent penger de siste 20 årene. De har alle vært opptatt med sitt, produsert nye modeller, nye motorer, nye tekniske «innovasjoner» bak lukkede dører, og alle har endt opp med bortimot det samme resultatet. Pengene har rent ut på alle bauger og kanter fra alle som én, og ikke én eneste en har klart å komme opp med noe som de andre ikke kan. Alle har sittet på hver sin tue og funnet opp kruttet på nytt, krutt som i tillegg ikke kan brukes om hverandre.

Hans mest oppsiktsvekkende påstand var at 90 prosent av FCAs produktportefølje, inklusive plattform, motorer, drivverk og andre tekniske løsninger, dekker de samme modellene som alle andre produsenter kan tilby. Poenget hans var at tiden for sammenslåinger og samarbeid var overmoden og at verdens bilprodusenter kunne spare opptil 50 prosent av utviklingskostnadene ved å samarbeide om plattformløsninger og standardisering av deler, samtidig som de kunne holde på sitt eget særpreg.

Det er den samme kursen han har staket ut for «våre» merker. Færre plattformer, færre motorer, de samme tekniske løsningene på tvers av varemerker, samtidig som ingeniørene har fått gjøre sine merkespesifikke «tweaks» for å beholde identiteten. Ledere som har gått i utakt – eller ikke har villet innordne seg til «the world according to Sergio» – har måttet pakke snippsekken og forlate sin post.

Nå i etterkant kan en se at Sergio kanskje ikke var på feil jorde likevel. Rett etter nyttår annonserte Ford og VW at de innleder et tett samarbeid på lette varebiler, inkludert plattform- og motor/drivverk-delning. Ford ser også på modellutvalget og rykter sier at alt under Mondeo skal strykes av programmet. Begrunnelse for tiltakene er kostnadsreduksjoner i FoU, felles plattformer og tilpasning av mer strømlinjeformet produksjon.

Sergios gamle «flamme» Mary Barra, toppsjefen for GM som så bryskt avviste alle Sergios inviter til samarbeid, kutter nå over en lav sko og stenger tre fabrikker i USA og Canada, igjen reduksjon av modeller, fremme bruken av felles komponenter og mer strømlinjeformet produksjon.

Mange påstår at det ikke har kommet informasjon om hva som skjer med våre merker og i hvilken retning de skal. Til det vil jeg si at det er ingen andre toppledere innen bilindustrien som har hatt en så åpen og gjennomsiktig lederstil som Sergio har hatt i sin periode på toppen. Sergio har jobbet konsekvent ut fra femårsplaner hvor mål og retninger er nøye presentert, det er forklart hvordan målene skal nås og de er kvantifisert. Dette er gjort gjennom årlige seanser, Capital Markets Day hvor hele verdenspressen er invitert til å bli med. Han har selv forklart hva og hvordan ting skal nås, og han har selv forklart hvorfor mål ikke er nådd, hva som gjøres for å nå dem, og hvilke endringer de ser seg nødt til å gjøre for å nå de reviderte målene.

Han sto selv skolerett og tok imot kritikken fra all verdens skeptikere når mål ikke ble nådd innen tidsfristene. Hvilke andre toppledere innen bilindustrien har ført et lignende regime? Er det rart at all verdens bilpublikasjoner elsket å fråse i Sergios ville påfunn og påstander? Han stilte jo seg selv lagelig til for hogg.

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.

En stor strateg og industrileder har gått bort så alt for tidlig. Klubb Alfa Romeo Norge lyser fred over hans minne og avslutter med hans eget svar på spørsmålet om hvilket marked han skulle inn i etter april 2019, da han etter planen skulle forlate FCA: «I'm too old for this, let some of these young punks do it!»





Lancia Delta Integrale Evoluzione

Bileier
Øystein Romsås Olsen

Årsmodell
1992

Motor
2.0 8V Turbo

Ytelse
Rundt 250 hk (177 hk originalt)

Vekt
1343 kilo

Lengde
390 cm

Bredde
177 cm



Historikk

Hva vet du om bilens historikk?

– Bilen ble produsert i 1992 og solgt ny i Sveits. Alle Evo-utgaver av Delta har egentlig 16V-motor, men de få som ble levert til Sveits fikk både 8V-motor og katalysator på grunn av utslippskrav. For 16 år siden ble den importert til Norge av forrige eier, og jeg tror den har vært i Tyskland i mellomtiden.

Jeg kjøpte den i 2009, da jeg var på perm under førstegangstjeneste. Jeg var på tur ned fra ACR etter banekjøring med daværende arbeidsgiver og hadde samtidig sett på Corsa Italiana, som ble kjørt der samme helg. Mener dette er eneste gang de har kjørt en løpsrunde der?

Bilen hadde vært for salg en stund, men ble ikke solgt så fort da den hadde en del rust som måtte utbedres. Jeg hadde tidligere sett på bilen og fulgt med på markedet en stund. Tenkte en del på bilen mens vi kjørte fra ACR og bestemte meg for å ta turen direkte til selger. Fort gjort å bli ivrig, så det ble handel.

Det eneste jeg angrer på er at jeg ikke kjøpte en Integrale 16V i tillegg, selgeren hadde nemlig også en slik til salgs til spottpreis. Men, jeg var naturligvis godt fornøyd med å ha kjøpt Evo'n, da!

Modifikasjoner

– Det er jo ingen vits i å koste på en bil som har dårlig karosseri. Denne bilen var meget godt holdt rent teknisk, kjempefin å kjøre, og strøket interiør. For meg var dette viktige punkter, da komplettering av manglende deler til disse bilene er både vanskelig og kostbart. Denne bilen var svært bra, bortsett fra rust.

Jeg er biloppretter av yrke, så karosseriarbeidet på bilen har jeg stått for selv. Bilen er plukket helt ned, karosseriet er rustsveiset i form av nye indre og ytre kanaler. Støtdempertårn bak er kappet ut av bilen og bygd opp på nytt.

Bakre del av taket er skiftet, og her finnes det naturligvis ikke deler å få kjøpt, så det har vært mange timer med platebearbeiding for å lage egne deler. Naturligvis har det også vært en hel del grunnarbeid og monteringsarbeid.

Hele bilen er lakkert, innvendig, utvendig og under. Også her har jeg utført alt arbeid selv.

Understellet er sandblåst og pulvertakkert, jeg har montert justerbart understell og Powerflex-føring. Oppgraderte bremses med bedre klosser og stålomspunnede slanger, slik at bremsepedalen gir god tilbakemelding!

Girkasse og differensialer har fått en mild gjennomgang med nye simmeringer.

Motor er lett modifisert av tidligere eier, jeg har kun skiftet toppakning og rådelager ved sjekk av motor. Ellers er den normalt vedlikeholdt med oljeskift og reimer etter behov.

Jeg har montert ny girstang og overføringer i bilen, en oppgradering som virkelig er nødvendig.

Disse bilene er som mye annet, dårlig og slarkete i føringene til girvelger. Jeg har montert en Gr.A-type overføring som gir en mye mer presis giropplevelse. Semsket Nardi-ratt som bygger 10 cm nærmere fører er også en stor forbedring av kjørefølelsen!

Planer

– Motoren er oppgradert med større rustfritt eksosanlegg, kulelagerturbo, portet topp, større dyser om omprogrammert styreenhet og høyere ladetrykk. Bilen går bra i dag, men etter 10 år vil jeg ha litt mer.

Nå har jeg planer om å bytte ut med en 16V med tanke på potensiell effekt, og ikke minst få et ryddigere mottorrom. Den solide 8V-motoren er bra, men det ser jo veldig rotete ut, spør du meg. Jeg ønsker også mer effekt i bilen, så gleder meg til å sette i gang med dette i min egen, nybygde garasje som endelig er ferdig nå.

Jeg har eid bilen i 10 år nå og fått brukt den en god del. Det første året jeg eide bilen, før restaurering, brukte jeg den også på noen vintertreff og kjørte på isbane. Veldig moro, men når man er litt redd for å dra av og ødelegge bil, så tar det bort litt av moroa. Det har blitt litt reparasjon av plast og støtfanger etter dette.

Ellers har Italiensk Dag på Våler vært fast tradisjon, veldig verdsatt! Mye banetid, god stemning og lite press på banen!

Det har vært få langture, så jeg håper å få til noen gode minner på tur. Jeg har veldig lyst til å kjøre på Europatur for å oppleve historisk hillclimb og kanskje også Rally San Remo Storico. Det må være målet foreløpig!



Øysteins Integrale Evoluzione ble solgt ny i Sveits. I dag holder den til i Melhus, og Øystein har forvaltet denne Lancia-arven med stor omhu i 10 år.



25 år

AlfaSti på sin hals

Foto: ALEX WALLEM (WALLEM FOTO) Tekst: STIAN FORTHUN

Avære 25 år og legge interessen og mye tid i bilmerket Alfa Romeo, er ikke vanlig i mine trakter. Det kan vi jo åpne med.

Her går det mest i tyskere og et par svensker, både nytt og gammelt, og kanskje er det nettopp derfor at de bilmerkene ikke fanger min oppmerksomhet. De er jo overalt!

Jeg skal ikke være for ensporet, og jeg kan gjerne innrømme at noen av de bilprodusentene har utmerket seg positivt når det gjelder design på – om ikke alle – så ihvertfall *noen* av sine modeller.

Men problemet ligger mye i at en ser dem overalt. Jeg er nemlig i den tro om at hvis vi hadde sett Ferrarier like ofte som vi ser noen av disse tyskerne, så ville ikke det vært alt for spesielt dét heller. Selv om designet er griselekkert, så blir ikke gleden like stor for å se en.

Slik er det vel med alt.

Når man får et så vakkert design som med Alfa Romeo – og at det i tillegg ikke er dagligdags – så blir det for min del veldig spennende. Jeg mener ikke at jeg ville valgt vekk merket om det plutselig ble mange flere, men at det er ett av de mange interessante aspektene ved Alfa Romeo.

Kamerater om merket

Når Alfa Romeo nevnes i vennekreter, så rynkes det ofte på nesen: –Er Alfa noe bra da?

– Dette er et spørsmål jeg får ofte nok. Da svarer jeg at det rent kjøremessig er den beste bilen jeg har kjørt, og ikke minst den peneste. De er smittet av en tvil mot merkets kvalitet som har spredt seg som ild i tørt gress.

Etter hva jeg har hørt om Alfa Romeos modeller fra de siste tiårene, så kan jeg godt skjønne litt hvor denne tvilen kommer ifra. Er man ikke bilkyndig, så kan det være skummelt å gå for et merke som den siste tiden har vært kjent for å ha diverse feil. Som sagt, dette sprer seg fort om en har hørt at en annen som kjenner noen har hatt et problem med bilen.

Når Alfa Romeo nå har fått syv års garanti her til lands, så burde skepsisen forsvinne fortløpende. Med nye spennende modeller og en garanti få kan måle seg med. Spennende nye

modeller, for Giulia har jo nå bakhjulstrekk og ikke forhjulstrekk. Da var det plutselig en liten endring i tysker-eiernes holdning mot merket. Dette er jo hovedargumentet deres når vi diskuterer bilene vi eier. Min Alfa 159 har forhjulstrekk!

Om jeg kunne valgt, så ville jeg nok valgt bakhjulstrekk eller firehjulstrekk. Dette nettopp fordi du får et helt annet skyv i bilen. Men også her trumfet utseendet igjennom, og også motorversjon. For 1750 Turbo Benzina får man ikke med trekk på alle fire.

Hvor det startet

Ja, hvor startet egentlig fasinasjonen for Alfa Romeo? Jeg vet faktisk ikke! Italienske biler har jeg falt for så lenge jeg kan huske. Fra jeg var liten av og kunne leke med lekebiler, så har jeg hatt noen Ferrari og Lamborghini. En Ferrari Enzo prydet blant annet veggen på gutterommet.

Tidligste minnet om Alfa Romeo er fra jeg gikk på barneskolen etter å ha sett en rød 8C – den som var i Bergen, vet dere – på en vårmønstring i nettopp Bergen. Den tok jeg et bilde av med et godt, gammelt analogt kamera, uten helt å vite hva jeg tok bilde av.

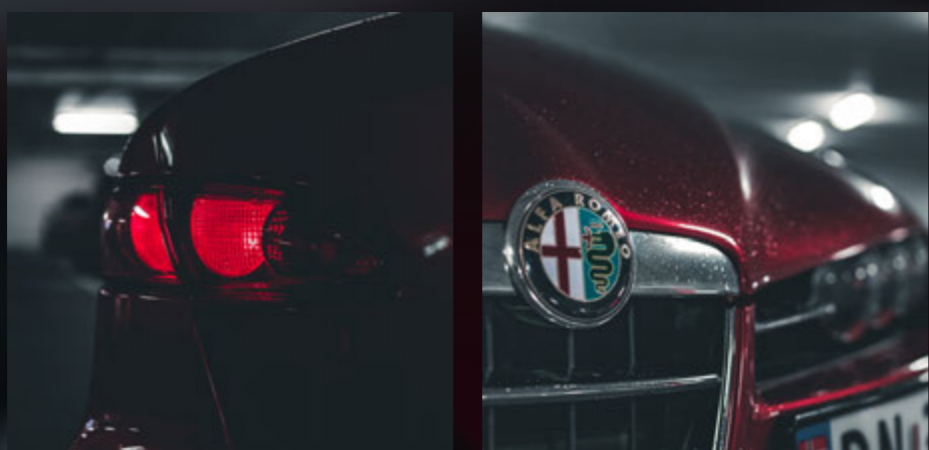
– Dette bildet har jeg hatt liggende, blant de andre som ble tatt den dagen, og de har regelmessig blitt sett igjennom.

Rundt disse tider spilte jeg mye Gran Turismo og andre bilspill, og her ble jeg introdusert for et par andre modeller, som Alfa 156, GTV og 155 DTM. Disse var jo tøffe! Flere spill kom, og etter hvert ankom «Test Drive: Unlimited». Her var det flere utrolig lekke italienerne, og her dukket 8C opp igjen.

Også Brera dukker opp her. Det hissige frontpartiet og resten av de vakre linjene falt jeg for med en gang.

Senere finner jeg ut at denne kom i både sedan (Berlina) og stasjonsvogn (Sportwagon). Jeg har alltid likt formen på en sedan bedre enn hatchback og stasjonsvogn. Men de var jo så dyre! Jeg kom jo aldri til å få råd til en slik.

Det ble enda mer kjøring på spillkonsoll, men frøet var sådd.



Førstebil og det store valget

Fra konfirmasjonen av og sikkert før det, så har jeg mast på mine foreldre om bil. Jeg kunne jo bare ha den stående til jeg fikk lappen, for det var jo ikke så lenge til.

Dette var jo biler til litt over vrakpantpris, så ikke var de veldig dyre heller. På denne tiden var kunnskapen rundt bil rent teknisk lik null. Mange «vrak» ble presentert for min far, men det var som regel det samme svaret: – Nei!

Det var sikkert gode grunner til det, men på den tiden var de jo bare kjipe. Årene gikk, så begynte jeg å øvelseskjøre. Jeg fant nok en gang en bil, en knall grønn liten hatchback med sorte racingstriper. Tydelig rulle malt og en prislapp på fire tusen. Her hadde jeg vel spart opp noen kroner selv, så den ble hentet.

For å gjøre en kort historie enda kortere, den ble ikke gjort noe med. Heldigvis fikk vi vrakpant og solgt unna noe stereo som sto i den.

Jeg fikk etterhvert lappen og min første ordentlige bil skulle kjøpes inn. Min far var grei nok til å låne meg penger ettersom jeg akkurat hadde begynt i arbeid som 18-åring. Det ble trålet gjennom Finn etter en stilig førstebil. Fant mye, men én som stakk seg ut var en Alfa Romeo 156.

Den hadde treratt, sorte sportsstoler i skinn og så ut som en ekte italiensk sportsbil på innsiden. Jeg presenterte den for min far, men som med flere av forslagene jeg presenterte, så var svaret at det måtte være en skikkelig bil, en bil av kvalitet.

Godkjent av fatter'n

Fordi jeg fikk låne penger av han, så ville han ha en finger med i spillet. Da jeg etter å ha prøv kjørt noen tyskere som ikke var verdt prisen, så fant vi en Audi A4 hos en forhandler. Den var godkjent av fatter'n, for «det var jo en Audi».

Jeg klagde ikke, det var jo min første bil og Audi var jo et merke jeg hadde sett mye på veien.

Etter dette ble det flere år med Audier. Deretter var det så en BMW, min første dieselmotorkin. Grei den også, en 5-serie, så den var jo stor og komfortabel. Audiene hadde vært med turbobensinmotorer, så de var jo noe mer sportslige enn BMW'en.

Da jeg skulle få meg firmabil etterhvert og dieselbilen ikke ble kjørt mer enn én kilometer eller to om dagen, så skulle vi se etter en bensindrevet bil. Av gammel vane ble det søkt opp noen nyere Audi og BMW, men så kom jeg igjen på dette merket: Alfa Romeo.

Jeg fant mange Alfa 159 på nettet, men ikke like mange som hadde bensinmotor. Men noen gode kandidater dukket opp, blant annet en 2006-modell med V6 bensin, og deretter en 2009-modell 1750 TBi.

Prisforskjellen mellom disse var betydelig, og etter å ha lest meg litt opp på temaet, så ble V6'eren valgt bort fordi 2006-modellen var fra før faceliffen kom.



Lokalavdelingen i Hordaland

Før jeg skulle hele veien til andre siden av landet og prøvekjøre TBi'en, så forhørte jeg meg på klubbens Hordaland-sider på Facebook. Var det noen der som ville la meg prøvekjøre deres 159?

Allerede før jeg hadde anskaffet meg min første Alfa, bet jeg meg merke i et utrolig godt samholdet i Alfa-miljøet. Flere meldte seg, og til slutt fikk jeg hilst på en hyggelig kar, Feta, som hadde en rød Berlina. Riktignok med 1.9-liters dieselmotor, men ettersom den jeg muligens skulle hente østpå også var rød, så ble det denne.

Da kunne jeg også se hvordan den så ut i rød.

Den var lekker!

Allerede før jeg prøvekjørte den, så visste jeg at den som sto på østlandet, den var nødt til å være med meg tilbake. Prøvekjørte bilen til Feta, fikk en feeling på hvordan den styrte, og selv denne dieselmotoren sparket greit fra seg. Jeg kunne nesten ikke vente med å komme meg østpå!

Jeg avtalte med selger at jeg skulle se på den, vi skulle i et bryllup i Drøbak en helg kort tid etter prøvekjøringen i Bergen, så det kunne jo ikke vært bedre timet!

Synet av bilen første gang

Etter bryllupet og før vi kjørte tilbake mot vest, så skulle vi endelig ta en titt på denne Alfa Romeo'en. En bil jeg har siklet på omtrent siden dem kom i salg, endelig kunne drømmen bli virkelig!

Vi følger GPS'en, av hovedveien, inn på en gruslagt sidevei, så videre på en slynget grusvei litt ut på et jorde. Vi nærmer oss en port, denne åpnes, og foran oss venter en meget pen villa. Det var en herskkelig stemning over det hele. En sort Lamborghini Gallardo sto utenfor – og det gjorde også *Alfa-gliset*. Enda penere i virkeligheten,

og med en lakk som var enda mer glitter i enn bildene tilsa.

Helt sort interiør med sportsseter, skinntrukket dashboard og herlig aluminium på ratt og midtkonsoll. Det var en luksuriøs opplevelse, og etter litt snakk med selger, så får vi nøklene og kjører avgårde på en liten prøvetur.

Vi rullet rolig ut av grusveiene og tilbake på hovedveien. Da vi traff asfalten, kunne vi trække til litt, og dette var det friskeste jeg hadde kjørt. Om ikke baren var veldig høy, så var dette veldig gøy. Den lå klistret på veien, og jeg begynte å

forberede min bedre halvdel som satt i passasjeretsetet om at det skulle bli denne bilen.

Tilbake med et glis om munnen som var vanskelig å skjule for selger, så begynte vi å diskutere pris. Jeg har aldri vært helt på dette med pruting, og internt i vennegjengen sier dem at jeg heller betaler mer for bilene enn hva annonsen sier, men nå skulle jeg prøve meg. Hele 10 tusen gikk han ned, uten å blunke, og jeg fikk til og med en gratis understellsbehandling.

Jaja, tenkte jeg, bilen har jo ligget ute et par måneder, han er vel glad for å få solgt den.

Jeg fikk med meg ene nøkkelen da papirene var signert, men skulle hente bilen den påfølgende helgen.

Helgen kom, guttetur med kameratene, først innom Sverige for å slippe å kjøre to biler igjennom, og så – endelig – skulle jeg hente den!

Bilen var parkert foran villaen, akkurat slik som på salgsbildene, enda vakrere enn jeg husket. Jeg satte meg inn, en kamerat hoppet over til min bil, og vi var på vei hjemover.

Jeg fikk nå testet den på mer svingete veier, og makan til grep og flyt gjennom hver sving!

Her har alle andre biler jeg hadde kjørt opp igjennom noe å lære.

Det skal sies at jeg kom fra en båt av en BMW, og at jeg hadde hørt varme ord om å kjøre aktivt med Alfa Romeo, men dette var enda bedre enn forventet. Turen gikk knirkefritt og det er vel et ord som også beskriver bilholdet hittil.

Konklusjon

Gliset og følelsen av å kjøre min 159 Berlina er fremdeles det samme, og jeg blir like glad hver gang jeg går mot den, eller snur meg tilbake når jeg har parkert den. Bli nyforelsket hver gang solen skinner på den dype, røde fargen – Rosso Competizione.

Folk kan si hva de vil, men Alfa Romeo 159 appellerer til de grader til min smak, og jeg er 110 prosent overbevist om at jeg har gjort det rette valget da jeg valgte bort tyskerne til fordel for den vakre, røde italieneren.

Så for til slutt å besvare tvilerne: Alfa Romeo er ikke bare bra, men fantastisk på flere måter!

Hva gjør italofile mens de ligger på sofaen?

De leser Alfanytt og drømmer litt. Om neste Italiatur, om italiensk mat og kultur, om nye dekk og felger, og om all den kjærligheten og pleien alle bilene i den italofile husstanden skal få.

Drømmer fødes i **Alfanytt**.



Treff 3000 italofile direkte ved å profilere din bedrift i **Norges største klubbmagasin** for italofile bensinhoder.

For mer info kontakt Christian Jarre på jarre@jarre.co og tlf 47302800

Giulietta **SZ**







Denne gangen kommer tre retter som kan serveres som forrett eller lunsj. Eller også som tilbehør til en hovedrett. Alle rettene er vegtarbasert. Vinene som passer til, er alle røde og fra forskjellige regioner i Italia.

Kokk: BRUNO BARDELLOTTO
Tekst: PERAN KULBRAATEN
Foto: KAJA KULBRAATEN



Pomodori ripieni alla Sarda

Fylte tomater som på Sardinia

Til 8 personer

8 store faste tomater, helst biffomat
4 egg
150 gr revet pecorino-ost eller lagret parmesan
200 gr kavring
8 ss forvellet og gravhakkert spinat
Salt og pepper
Litt revet muskat
Olivenolje extra virgin
Finhakkert fersk bladpersille



Vask tomatene, skjær av et lokk og fjern innmaten. Visp eggene i en bolle og tilsett pecorino-osten, kavring, spinat og en klype revet muskat. Smak til med salt og pepper. Bland godt sammen. Tomatene fylles massen og lokket legges på. Stekes i ovnen i en smurt form med olje. Steketid cirka 30 minutter ved 160 grader.

Serveres på tallerken, hell olivenolje over og dryss på med hakkert persille. Servert som dette passer tomaten godt som tilbehør til for eksempel

grillmat eller bistecca (biff). Som lunsjrett kan man i tillegg servere et stykke ristet brød og eventuelt noen skiver med parmaskinke.

Vinene som passer godt vil være enten en Nebbiolo eller en Barbera d'Alba. Dette er viner fra Piemonte med høyt innhold av garvesyre (tannin). Dette er kvalitetsvin som holder lenge på flaske. Disse er tilgjengelige på Vinmonopolet for en grei penge.



Crema di Melazane

Aubergin mousse/krem

- 4 auberginer
- 4 spiseskjeer valnøttkjerner
- 3 hvitløksbåter
- 8 ss olivenolje extra virgin
- 4 ss balsamico-eddik
- Salt og pepper

Vask auberginene og lag hull i dem med en gaffel, stek dem hele i forvarmet ovn i 200 grader i 30-40 minutter. La dem kjøle seg og fjern innmaten. Legg dem i en sil og legg på noe tungt slik at vannet presses ut. Legg aubergin, valnøttkjerner, hvitløk, balsamico, salt og pepper i en food-prosessor og bland til en jevn konsistens. Tilsett til slutt olivenoljen og bland ferdig.

Denne kremen er utmerket til bruschette eller crostini. Smør kremen på brødet, dekorér eventuelt med ferske oliven eller valnøttkjerne.

Som forrett kan kremen serveres sammen med cherrytomater i balsamico, olje og basilikum, sort oliven og kokte egg i båter.

Til kremen passer det godt med en vin fra Toscana, en Chianti Classico. Chianti er distriktet i Toscana, Classico i vin-sammenheng betyr den eldste, mest sentrale delen av distriktet. Området ligger mellom Siena og Firenze.

På flaskene står det DOCG, Denominazione di Origine Controllata e Garantita, dette er kvalitetsmerket og garantert. Se etter merket med den sorte hanen. Disse vinene er tilgjengelige på Vinmonopolet til en god pris.



Involtini di Zucchine al Gorgonzola

Squashruller med Gorgonzola-ost

- Til 4 personer:
- 3-4 squash
- 2 fedd hakket hvitløksbåter
- 5 ss olivenolje extra virgin
- 4 ss soltørkede tomater i strimler
- 200 gr Gorgonzola Dolce
- 2 ss finhakket fersk basilikum
- Salt og pepper

Fjern endene på squashene og skjær på langs i skiver rundt 0.5 centimeter. Legg skivene flate ved siden av hverandre og dryss salt på. La dem hvile i én time og tørk av med kjøkkenpapir. Skivene grilles i en grillpanne eller vanlig grill til de er myke. La dem avkjøles.

Bland hvitløk og olivenolje sammen i en skål. Blandingen pensles på skivene, fordel så gorgonzola på skivene. Gjenta dette med soltørkede tomater og basilikum. Tilsett nykvernet pepper og rull sammen. Legg rullene i en ildfast form smurt med olivenolje. Settes i en forvarmet ovn på 160 grader i cirka 5 minutter.



Blåmuggosten Gorgonzola Dolce kan gi en sterk smak selv om det er den søte typen. I stedet kan man da bruke en annen italiensk ost. Tallegio passer godt, denne kan man finne i enkelte delikatesseforretninger.

Til denne retten anbefales en rødvin fra det sydlige Italia. En Primitivo di Salento passer godt. Primitivodruen er en meget gammel drue, den fantes i fylket Puglia allerede i før-romersk tid. Langt syd vil de blå druene gi en kraftig vin med høyt alkoholinnhold. Den er også kraftig og rød med et nesten fiolett skjær. Primitivoviner finnes i godt utvalg på Vinmonopolet.



Buon appetito
fra Bruno

Coppa Milano- Sanremo

Tekst og foto: RENZO CARBONARO

Årets utgave av Coppa Milano-Sanremo foregikk i slutten av mars, og vår mann Renzo Carbonara var på plass for å forevige det hele for Alfanytts lesere. Visste du at denne klassikeren er ett av de eldste billøpene i Italia?



Første gang løpet ble kjørt var i 1906. Den gangen, i motsetning til nå, handlet det ikke først og fremst om å kjøre raskest. Nei, i bilhistoriens vugge handlet det i vel så stor grad om utholdenhet og driftssikkerhet. Veiene var støvete og gjorde dette til en tøff utfordring for «hest og rytter».

Vi må heller ikke glemme at teknologien var ny. Fiat var blitt etablert syv år tidligere, mens Lancia ble født samme år som Coppa Milano-Sanremo. Alfa (1910) og Maserati (1914) var ennå ikke påtenkt.

Lamborghini og Ferrari er av langt nyere dato. Så hvordan startet det hele?



«Veiene var støvete og gjorde dette til en tøff utfordring for hest og rytter»



15 % rabatt til klubbens medlemmer



FOR ENTUSIASTER AV ENTUSIASTER

AUTOVIA

Autovia ble etablert i 2007 av fem bilentusiaster med lang bransjeerfaring.

Hos oss finner du et stort utvalg av både nye og brukte Alfa Romeo, Fiat og Abarth. På vårt autoriserte verksted utføres service og reparasjoner av kompetente fagfolk.

Du finner oss i store og moderne lokaler i Jongsåsveien 4 sentralt i Sandvika.

Medlemmer får 15 % rabatt på originale Alfa-deler mot fremvisning av medlemskort, gjerne ved levering av bil.

Kontakt oss på 47 910 910 og post@autovia.no.

Velkommen til oss!



Verksted – bilsalg – nytt og brukt



Se autovia.no for mer informasjon

Inspirert av syklistene

Jo da, i 1906 bestemte Gazzetta dello Sport – en milanesisk sportsavis – og Automobile Club Di Milano seg for å organisere et billop fra Milano til Sanremo. Året før hadde sykkelrittet med samme navn tatt til.

Vi er nå i den såkalte «La Belle Époque»-perioden, en gullalder dominert av skjønnhet, optimisme og nye oppfinnelser. Aristokratene og de velbeslattede fra Milano pleier å reise til den italienske rivieraen om våren og sommeren for å nyte livet der, og hva er vel mer naturlig enn å arrangere et billop fra Milano til rivieraen?

Giovanni Gagliardi kjører inn til seier det første året. Hans bil er en Diatto-Clément 10/12 hp.

En kuriositet er at et annet kjent og ikonisk billop arrangeres for første gang det samme året, nemlig Targa Florio, unnfanget av Vincenzo Florio fra Palermo.

I årene som følger blir det ikke avholdt nye utgaver av Coppa Milano-Sanremo, og i lang tid ser det ut til at 1906-løpet skal forbli det første og eneste.



«En gullalder dominert av skjønnhet, optimisme og nye oppfinnelser.»





«Økonomisk oppgang i etterkrigstiden gjør at flere og flere italienske familier ser seg råd til å kjøpe bil og andre kapitalvarer, og igjen blir billøpene en populær sportsgren å følge.»

Før og etter andre verdenskrig

Men i 1929, i kjølvannet av det meget berømte Coppa delle 1000Miglia (1927), bestemmer Automobile Club Di Milan seg for å arrangere den andre utgaven av Coppa Milano-Sanremo.

Og med unntak av en pause under andre verdenskrig blir løpet arrangert hvert eneste år frem til 1970-tallet.

Etter andre verdenskrig – hvor Italias bilindustri har vært satt til å produsere militært utstyr – vender Alfa Romeo og Fiat tilbake til sine røtter, nemlig til å utvikle nye bilmodeller ment for sivile.

Økonomisk oppgang i etterkrigstiden gjør at flere og flere italienske familier ser seg råd til å kjøpe bil og andre kapitalvarer, og igjen blir billøpene en populær sportsgren å følge.

I 1948 blir Coppa Milano-Sanremo gjenopptatt, og nå øker interessen for det klassiske løpet også blant folk fra andre land – og kvinner. Når flere og flere kvinner med tiden deltar i løpet bak rattet, blir det etterhvert arrangert et spesialløp som kalles «La Perla di Sanremo – Coppa delle Dame».

To etapper

Etter 1973-løpet stopper det igjen opp, og Coppa Milano-Sanremo ser ut til å være historie. Men så, i 2003 – nøyaktig 30 år senere, blir en ny versjon av billøpet arrangert, og slik har det vært siden.

Dagens utgave er todelt: Dag 1 kjøres fra Milano til Rapallo på den italienske rivieraen i nærheten av Portofino. Dag 2 kjøres fra Rapallo til Sanremo.

Dag 1 forseres på lokale veier gjennom Lombardia (L'en i «Alfa») og Piemonte for så å ankomme og beundre de fantastisk vakre omgivelsene langs den liguriske kysten, med utsikt over middelhavsbukta innenfor Korsika.

På dag 2 følger løpet «Via dei Monti Liguri»-ruten, som består av smale veier og pass langs med kyststripen: Capanne di Marcarolo, Passo del Turchino, Passo del Faiallo, Passo del Ginestro Colle d'Oggio, Montenotte og Colle del Melogno før bilene kjører over målstreken i Sanremos flotte Viale delle Palme.



RUPES®

CAR CARE LINE

PROFESJONELLE
PRODUKTER
FOR
ENTUSIASTISKE
BILEIERE



Rupes Car Care Line er for deg som ikke kjøper det nest beste produktet til din bil. Enten det gjelder dekk, felg, olje eller bilshampo. Med Rupes bilpleieprodukter er du sikret helt rene felger, stripefrie vinduer, perfekt rensede og impregnerte skinnseter, gnistrende blank lakk og ikke minst ligger det et herlig blankt lag carnauba voks igjen på bilen etter håndvasken. Produktene er svært enkle i bruk og passer alle biler og lakktyper.

Rupes Car Care Line kjøper du hos velassorterte bilpleieforhandlere over hele landet. Lokalt i din rekvisitabutikk eller hos nettbutikkene.

Endelig i Norge!

Jay Leno's
Garage

Advanced Vehicle Care

www.lenosgarage.no

Rabattkode ALFA19 gir 20% rabatt frem t.o.m. 1.8.2019

+47 33 43 02 00

@post@holgers.no

www.holgers.no

f @holgers.as

 **Holgers**
Holgersgruppen

Skattekammeret i Legnano

Tekst og foto: DENNIS EFFERT JONASSEN
Oversettelse: TORGEIR MJØEN

Det hele begynte i fjor vår, da jeg kom over en lenke på en utenlandsk Alfa Romeo-side til et museum som jeg aldri tidligere hadde hørt om: Museo Fratelli Cozzi.

Etter å ha surfet litt rundt på deres hjemmesider, tenkte jeg at dette var et sted helt utenom det vanlige, og som jeg måtte utforske nærmere. Pasjonen for Alfa Romeo var tydeligvis meget høy, akkurat som hos meg.

Og ikke bare for bilene, men for hele historien til det hederskronte og mer enn hundre år gamle bilmerket.

Da passet det bra at det allerede var lagt inn en ferie i kalenderen i uke 40 ved de italienske innsjøene Maggiore, Orta og Como. Dermed tok det ikke mange sekundene å finne ut hvor byen Legnano lå i forhold til vårt feriemål. Byen Legnano ligger 25 til 30 kilometer nord for Milano – og bare 16 kilometer fra Museo Storico Alfa Romeo i Arese.

Alt var i skjønneste orden, helt til jeg fant ut at Museo Fratelli Cozzi ikke holdt åpent for publikum den uken jeg var i Italia. Museet har ikke faste åpningstider, men via deres hjemmesider kan du bestille et besøk når de holder åpent for publikum cirka én gang i måneden.

Alternativt kan du avtale et besøk på vegne av for eksempel en klubb, et firma eller annen gruppe som utgjør et antall på tjue personer eller flere.

Mine bønner ble hørt, og museumsdirektør Elisabetta Cozzi forbarmet seg over meg og inviterte meg til å se og høre om museets historie. Min hensikt var jo ikke bare å besøke museet, men også spre budskapet om dette spennende stedet i Italia til andre alfister.





Spidere i flere generasjoner gjør øyet mitt vått! Roadsteren fremst i bildet er en 1963-modell Giulietta 1600 Spider.

Arkitektene fikk boltre seg

Museo Fratelli Cozzi er ikke bare et museum, men også en av de eldste forhandlerne av Alfa Romeo i Italia. Selskapet ble stiftet av Pietro Cozzi tilbake i 1955 og er fremdeles en stor forhandler av Alfa Romeo, Fiat, Jeep, Mini og BMW.

I 1955 var det med biler noe spesielt og ikke som i dag, hvor mer eller mindre alle har en bil til rådighet. Den gang var det noe helt spesielt å oppnå å kunne eie en bil og dermed kunne dra på opplevelsesrike kjøreturer rundt i landet.

Helt fra starten var Pietro Cozzi rammet av lidenskapen for Alfa Romeo og ønsket om å arbeide med og fremme utbredelsen av dette merket. Derfor har han og familien bygd opp en helt spesiell virksomhet som stadig utvikler seg mer enn 60 år etter grunnleggelsen.

I 2015 feiret firmaet 60-årsjubileum, og Pietro Cozzi rundet 80 år. Det kunne vi på ingen måte se eller merke da vi hilste på ham under besøket. Han er still going strong!

Men 2015 var ikke bare året det ble feiret jubileum og rund fødselsdag i bilhuset på Via Pietro Toselli 46 i Legnano. Det var også det året firmaet tok det neste skrittet for sine forretningsmuligheter, i det en privat bilsamling ble til et museum.

Pietro Cozzi har fra starten i 1955 og frem til i dag hatt som lidenskap å samle på spesielle utgaver av de bilene som gjennom tidene har forlatt samlebandet i Alfa Romeos fabrikker.

De fleste bilene i samlingen er spesial- eller topputgaver av biler vi kjenner fra hverdagen. Derfor har Museo Fratelli Cozzi i dag en flott samling på 54 biler.

Av dem benevner de selv fire som svært spesielle og to som helt unike. Mer om det kommer senere. Derfor satte de i 2015 i gang en oppdatering av lokalene sine gjennom å hyre inn to arkitekter, Gabriele og Oscar Buratti. De fikk i oppdrag å skape et helt unikt showroom til museumsbilene i kjelleren, men også å gi selve bilforretningen et unikt og annerledes utseende.



«Helt fra starten var Pietro Cozzi rammet av lidenskapen for Alfa Romeo og ønsket om å arbeide med og fremme utbredelsen av dette merket.»

Kabrioletter i utstillingen

- 2500 SS Spider Farina – 1950
- Giulia 1600 Spider – 1963
- 2600 Spider – 1962
- 1600 Spider «Duetto» – 1967
- RZ 3000 – 1995
- Spider 2.0 – 2002
- Spider 1.6 – 1990



Her ses museets første bil, en Giulietta TI fra 1960, sammen med en blå 1900.

Pasjonen til Alfa Romeo

La det være sagt med det samme, den oppgaven ble løst til toppkarakter! Innvendig er bygningen delt opp med tre forskjellige farger, der hver av dem fremhever hvert sitt område.

Den hvite fargen fremhever utstillingslokalets sterke arkitektoniske former og lyse rom.

Den røde fargen blir brukt i overgangen fra bilforhandler til museum og skal fremkalle en følelsesladet stemning hos den besøkende.

Til sist kommer den svarte fargen i den underjordiske kjelleren, hvor museet ligger. Den skal sikre at det er bilene som skiller seg ut og blir hovedpersonene i rommet.

Ovennevnte ser man allerede når man kommer kjørende på Via Pietro Toselli, hvor man blir møtt av den hvite bygningen med den svært tiltalende arkitekturen. Den skiller seg fra alle andre bilforretninger jeg har sett, og det vakre og spesielle fortsetter inne i bygningen og videre ned i kjelleren hvor Museo Fratelli Cozzi holder til.

Med denne forvandlingen av bygget var det skapt en ny måte å viderebringe kjærligheten og pasjonen til Alfa Romeo på og ikke minst dokumentere merkets historie. Frattelli Cozzi innviet dermed et helt nytt forretningsområde, hvor de kombinerer de vakre bilene og de flotte lokalene

med muligheten for å avholde forskjellige events i det unike museumslokalet. På den måten fikk de formidlet merkets historie også til mennesker som ikke er direkte interessert i Alfa Romeo.

Her avvikles alt fra private selskaper, konferanser for store internasjonale firmaer, bokutgivelser, ballettforestillinger, studieturer for unge mennesker og til matarrangementer. hvor én av de beste kokkene i Italia deltok.

Det gjør at det i dag kommer mennesker fra hele verden til Legnano, enten det er for å se de unike bygningene, de flotte bilene eller delta på et event.



En gul RZ og en svart 916 Spider 2.0. Sistnevnte er signert Enrico Fumia hos Pininfarina, førstnevnte er delvis fra Zagatos tegnebrett.

MUSEO FRATELLI COZZI

Coupéer i utstillingen

Giulia 1600 Sprint – 1963
2600 Sprint – 1966
1300 Zagato – 1971
1750 GT Veloce – 1969
1300 Sprint – 1962
Giulia 1600 SS – 1967
Alfasud Sprint – 1977
GTV6 – 1983
Montreal – 1971
Alfetta 1600 – 1977
SZ 3.0 – 1990
GT Junior 1.3 «Scalino» – 1970
GTV 2.0 V6 Turbo – 1998
6C 2500 Sport «Freccia D'oro» – 1950



Alfa Romeo



En samling i samlingen

På dagen for vårt besøk, en dag jeg har sett mye frem til, blir vi tatt imot av Elisabetta Cozzi. Hun er datter av Pietro Cozzi og står nå for den daglige driften. Vi starter med en liten prat på hennes «røde» kontor som lyser opp inne i bilforretningen. Der får vi en introduksjon til museet og hele Fratelli Cozzis virksomhet.

Deretter viser hun oss mottaksområdet for gjester til de forskjellige arrangementene som avholdes her, hvorefter hun åpner en stor, rød dør som fører oss ut i en trappeoppgang.

Her er det ikke tale om en grå og kjedelig oppgang, men en oppgang lyst opp av rødt lys og et neonskilt med teksten «Museo Fratelli Cozzi». Dette setter oss i den rette stemningen til å fortsette ned til skattekammeret, besøkets antatte høydepunkt.

Nede i kjelleren møtes vi av de flotte bilene, som fremstår meget tydelig selv om vi er i en kjeller uten dagslys. Her er det jobbet med lys og farger på en måte som gir en unik atmosfære.

Alle vegger er malt svarte for å få bilene til å fremstå tydeligere, og det virker etter hensikten. Jeg har besøkt museer med mange flere biler, men ikke ett hvor det er gjort så mye ut av rommet og stemningen som her hos Cozzi.

Deres pasjon for bilmerket er helt utrolig stor, det fornemmer man med én gang. Blant de 54 bilene, som alle er i topp stand, finnes alle mulige Alfa Romeo-effekter, som bilder og plakater fra ulike tider, verkstedsveiledninger, logoer, trofeer designet av viktige motemerker som Gio Pomodoro, Lucio Fontana, Luciano Minguzzi, Agenore Fabbri blant mye annet.

I det ene hjørnet av kjelleren er det innredet et såkalt «Cozzi Lab» med alle de opplysningene de har samlet om Alfa Romeo. Det er ikke så rent få, da Pietro Cozzi har gjemt alle brev, bilder, veiledninger, verkstedsbøker og plakater med mer.

Dette er effekter han har fått fra Alfa Romeo-fabrikken siden han startet sitt firma i 1955. Og dette er nærmest en samling i samlingen!

Mye informasjon av denne typen er ikke blitt tatt vare på gjennom årene og er derfor sjelden å finne i dag, hvor alt er elektronisk.



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 mot fremvisning av medlemskort.



Maskinistgata 1, 7042 Trondheim
Tlf 977 44 020
knut@autosportiva.no
autosportiva.no

2019-09-14/15
RING KNUTSTORP
www.spettacolonordico.com

Alfa 155 Q4 Speed Record

Elisabetta Cozzi forteller at de er i gang med prosjekt hvor de digitaliserer denne informasjonen for senere å gjøre den tilgjengelig på deres hjemmeside, slik at så mange som mulig får innsikt i materialet.

Det er meget underholdende å se dette materialet, som blant annet rommer gamle bilder i svart-hvitt av kjente personer sammen med forskjellige Alfa Romeo-modeller. Disse bildene ble sendt ut til de enkelte forhandlere, slik at de kunne bruke dette til salgsfremstøt, reklame og annet.

Den første bilen som ble kjøpt inn til museet er en fin Giulietta Berlina, selvfølgelig en TI-utgave fra 1960. Etter det har det bare gått slag i slag med å få tilføyd biler til museet. De eldste er to av etterkrigsmodellene 6C 2500 SS Spider Farina og 6C 2500 «Freccia D'oro».

Så fortsetter det ellers bare oppover i årgang med modellene 1900, 2000 Berlina, Giulia 1600 Super QV, 1750 Berlina, 2600 Berlina, Alfetta 1800 og så videre.

Som jeg skrev tidligere er det et par helt unike biler på museet.

Den ene er en Alfa 155 Q4 Speed Record, som har verdensrekord oppnådd på Bonneville-banen i Salt Lake City, USA. Den vant trofeet med 300 km/t. En rekord som ingen har slått siden! 155'en er utstyrt med fallskjerm for å få den bremsset ned etter å ha nådd de 300 km/t. Det må sies å være en pen hastighet for en egentlig helt alminnelig gatebil, bare med litt aerodynamiske oppdateringer.

Den andre er en godt bevart Giulia 1600 TI Super Quadrifoglio Verde. 25 hvite eksemplarer har overlevd, og kun én rød og én grå bil. Den grå er nå en del av Museo Fratelli Cozzi.

I tillegg kommer blant annet en fin Alfa Romeo AR 51 «Matta», en Formula Boxer 1.7 fra 1987 og en GT Junior Replica GTA fra 1970.

Sett med våre øyne er de fleste bilene på museet sjeldne og unike, da de for lengst er borte fra veiene på de nordiske breddegrader. Så det er et gledelig gjensyn med de modellene som har vært en del av hverdagen opp gjennom tidene, kombinert med de mer sjeldne og dyre bilene som man også finner her.



En svart 6C 2500 Sport «Freccia D'oro» fra 1950 er blant de eldste bilene i utstillingen. Denne kalles også for «Gobbone» og er et mektig syn.



Sedaner i utstillingen

- 1900 Super – 1958
- Giulietta TI – 1960
- 2000 Berlina – 1961
- 2600 Berlina – 1963
- Giulia 1600 Super QV – 1964
- 1750 Berlina – 1970
- Alfasud TI – 1974
- Alfetta 1800 – 1975
- Giulia 1300 – 1976
- Alfasud Giardinetta – 1978
- 6 2500 – 1981
- Alfetta 2.0 – 1983
- Alfetta 2.0 QO – 1984
- Giulietta Turbo Delta – 1985
- Arna 1300 T.I. – 1986
- Alfa 90 2.5 QO – 1986
- Alfa 75 Evoluzione – 1987
- Alfa 75 2.0 «num.» – 1991
- 33 1.5 4x4 – 1991
- 155 Q4 – 1992
- 164 3.0 QV – 1993
- 33 Imola – 1993
- 145 1.6 Boxer – 1995
- 146 1.4 Twin Spark – 1997
- 156 2.5 Q-System – 1999
- 166 2.0 Turbo – 1999



«Blant de 54 bilene, som alle er i topp stand, finnes alle mulige Alfa Romeo-effekter, som bilder og plakater fra ulike tider, verksteds-veiledninger, logoer og trofeer.»



Spesialutgaver i utstillingen



- AR 51 «Matta» – 1951
- GT Junior Replica GTA – 1970
- Formula Boxer 1.7 – 1987
- 155 Q4 Record Ora – 1992

Formidlingsevne til tusen!

Besøket på Museo Fratelli Cozzi var en stor opplevelse. De evner virkelig å formidle gleden, kjærligheten og pasjonen til Alfa Romeo, og ikke minst dokumentere merkets historie slik at det vil bli husket i kommende tider. Kort sagt er Museo Fratelli Cozzi mer enn bare et museum, det er en Alfa Romeo-institusjon.

Jeg kan bare anbefale at man legger veien forbi Legnano og ser dette spennende stedet.

Man kan som sagt sjekke når de har åpnet på deres hjemmeside – se museofratellicozzi.com – og bestille et besøk.

En stor takk til Elisabetta Cozzi for at hun tok oss imot og gav oss en uforglemmelig opplevelse og innblikk i Fratelli Cozzis virksomhet.

Vi håper å kunne vende tilbake for å besøke museet igjen, samt hilse på de flotte mennesker som formidler vår felles pasjon.

Museumsdirektør Elisabetta Cozzi (til h.) forbarmet seg over meg og inviterte meg til å se og høre om museets historie. Sammen med Laura Defendi viste hun meg Fratelli Cozzi, som ikke bare er et museum, men også en av de eldste Alfa-forhandlerne i Italia.



Antirustbehandling

Antirustsenteret Kjell Hall på Rud i Bærum utfører tradisjonell antirustbehandling med Tectyl. Vi gir 10% rabatt på komplette behandlinger. Se antirustsenteret.no

Drammen Antirust og Bilglass gir 15% rabatt på alle komplette behandlinger med Mercasol. Gratis lånebil og gratis 60-punkts rustsjekk. Prisene varierer avhengig av størrelsen på bilen. Behandling innebærer bl.a. at kanaler, rammevanger og hulrom under bilen blir sprøytet med 360-graders spyd. Vi driver også med sandblåsing og lyktesliping. Ring oss på 32802400. Se antirustogbilglass.no

Oslo, Buskerud, Vestfold og Grenland Antirust utfører antirustbehandling med lanolinolje (Fluid Film). Vi gir 10% rabatt på plusspakker (komplette behandlinger) og 300 kr i rabatt på alle andre behandlinger. Se osloantirust.no, vestfoldantirust.no, buskerudantirust.no og grenlandantirust.no

Skogsvåg Auto i Bergen gir 15% rabatt på Fluid Film understellsbehandling. Rabatten gjelder kun Alfa Romeo biler som er registrert på medlemmer. Kontakt oss på 56339200/99695978 eller post@skogsvagauto.no. Se skogsvagauto.no

Bildeler og rekvisita

Autodeler i Midtun, Åsane, Arna, Landås, Sotra, Fyllingsdalen og Stord gir 15% rabatt på deler. Vi leverer mange «godis-biter» og slidedeler til bl.a. Alfa Romeo. Oppgi kode 100115 ved bestilling. Se autodeler.no

Bema i Oslo gir 30% rabatt på det meste av slidedeler/start/dynamo/batterier. Gjelder ikke bilstereo/multimedia og enkelte andre varegrupper. Se bema.no

BilXtra Jessheim (Røn-Rek AS) gir 31% rabatt på slidedeler, 50% på batterier, 35% på olje, mens rabatt på rekvisita varierer (0-30%). Kontakt oss på 63971003. Se facebook.com/BilXtraJessheim

BilXtra Råholt og Strømmen gir medlemmer "verkstedrabatt". Rabatten vil variere avhengig av varegruppe (inntil 30% på f.eks. filter og slidedeler). Kontakt oss på 40006690 (Råholt) / 67912710 (Strømmen). Se facebook.com/RaholtBilXtra og facebook.com/BilXtraStrommen

BilXtra Tunejordet i Sarpsborg gir 15% rabatt på kjøp. Kontakt oss på 69115959. Se facebook.com/BilXtraSarpsborg

Exide (Sønnak) i Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim og Bodø gir 50% rabatt på startbatterier (utifra gjeldende veil. prislister), og nettoppris på tilbehør. Betaling og utlevering må gjøres direkte ved ovennevnte avdelinger. Se sonnak.no

GR-Parts gir 20% rabatt på Petronas/Selenia/Arexons produkter. Ta kontakt på 47200658 eller geir@gr-parts.no. Se grparts.no eller facebook.com/AlfaRomeoItaliano2

Gytis Autek i Stjørdal gir 15% rabatt på gulvmatter, bagasjeromsmatter, bunnplater, skvettlapper og dørterskelbeskyttere til Alfa Romeo. Rabatten får du ved å sende en mail først med (skjerm)bilde av medlemskortet, du vil da motta en rabattkode. Se gytisautek.no

Huseby Autodeler gir 15% rabatt på deler. Nettbutikken lanseres i disse dager og fylles i første omgang opp med forstillingsdeler til Alfa Romeos 105- og 116-serie, 164 og noen av de nyere modellene. Ring oss på 91798018. Se husebyautodeler.no

Jacob's Auto-Supply på Bryn i Oslo gir 15% rabatt på deler og 25% rabatt på olje fra Agip og Eni. Rabatten på 15% er cirka og gjelder de fleste deler, men noen få unntak finnes. Rabatten gjelder både i nettbutikken og over disk på Bryn i Oslo. I nettbutikken må du først opprette en konto og deretter sende oss et bilde av et gyldig medlemskort til post@auto-supply.no. Se auto-supply.no

Meca gir 15% rabatt på bl.a. tennplugg, billamper, bremsedeler, eksosanlegg, bilradioer, radiatorer, hengerfester og motorvarmere. Ta evt. kontakt med rabatt@klubbalfaromeo.no for en komplett oversikt. Se meca.no

Mekk Eidsvoll gir 10% rabatt på bildeler. Rabatten gjelder ikke rabatterte varer, og gjelder kun i butikken på Råholt (Eidsvoll). Mekk selger «gjør det selv» produkter til bil, båt, hjem og fritid. Vi har et solid basissortiment innen jernvare og bil, i tillegg til partivarer. Se mekk.no

Mekonomen-butikkene gir ca 25% rabatt. Rabatten gjelder alt fra slidedeler til rekvisita og tilbehør, men ikke kampanjevare. Se mekonomen.no

Romnes i Trondheim gir 15% rabatt på kontantkjøp av slidedeler. Vi er distributør av slidedeler fra mange av verdens mest kjente deleprodusenter. Oppgi kode 102811 ved bestilling. Se romnes.no

Veng Norge i Oslo, Halden og Stavanger gir 25-40% rabatt på bremsedeler, forstillingsdeler, eksosanlegg, katalysatorer, tilhengerfester, karosserideler, lykter/speil, radiatorer, turboer og bladfjærer. Benytt kundenr. 157004. Se veng.no

Bilglass

Hurtigruta Carglass gir 500 kr i rabatt på glassruter på biler med forsikring. På biler uten forsikring gis 40% rabatt på frontruten. Vi gir 10% rabatt på solfilm der vi utfører arbeidet selv. I tillegg gir vi deg gratis hente- og bringetjeneste av bilen til og fra arbeidssted eller garasje. Se carglass.no

Bilpleie og utleie

Avis Bilutleie gir inntil 15% rabatt på korttidsleie i Norge, og inntil 10% rabatt på ferie- og fritidsreiser i Europa. Benytt rabattkode N556766. Meld deg gjerne inn i Avis Preferred for ytterligere fordeler. Se avis.no

Brynildsen Autospa mellom Ås og Drøbak tilbyr 10% rabatt på kvalitets bilpleieprodukter, Angelwax, Rupes, Nerta, Kränzle, Scangrip og Kamikaze. Dette gjelder ikke høytrykkspylere. Oppgi rabattkode KARN2017 i nettbutikken og medlemsnr. i kommentarfeltet. Se bas-shop.no

Car Spa gir 15% rabatt på varer i nettbutikken. Som agent for Koch Chemie kan vi tilby norske kunder et bredt sortiment av kvalitetsprodukter utviklet for profesjonelle brukere. Alle produkter som selges i nettbutikken er testet og godkjent av oss. Kontaktperson er Dan, mobil 92843228 (oppgi kodeord Stelvio17). Se car-spa.no

Hertz Bilutleie gir 10% rabatt på leie av bil i Norge, og 5% rabatt i utlandet. Rabatten gjelder alle bilgrupper. Oppgi «CDP 880088» for å få rabatten. Rabattlink: hertz.no/rentacar/handlers/SpecialOffersHandler?CDP=880088. Ring oss evt. på 22100000. Se hertz.no

OJTorheim på Stryn gir fri frakt ved kjøp over kr 300 kr. (vedlikeholdsprodukter til bil). Benytt rabattkode br19. Kontakt oss på 99026392. Se ojtorheim.no

Perma-Shine gir 15% rabatt på lakkforsegling. Vi har et stort antall forhandlere og gir 6 års garanti på arbeidet. Ring oss på 69233610. Se permashine.no

Scandic Shine i Verdal tilbyr 15% rabatt på alle produkter fra scandicshine.no og våre butikker. Rabatten gjelder ikke på kampanjevare. Vi tilbyr bilpleieprodukter av beste kvalitet med agenturet på flere kjente merker. Kunnskap og service er vår bedriftskultur. Kontakt oss på post@scandicshine.no for spørsmål/registrering (oppgi kodeord KARN18). Se scandicshine.no

Vårhus Bilpleie og Detailing i Trondheim gir 15% rabatt på produkter fra Swisswax, Rupes

og Carpro. Vi har også Angelwax og Kamikaze i sortimentet. Medlemspris på tostegs lakkorrigering og Kamikaze Enrei Glasscoating. Vi utfører også våtsliping og skinnreparasjoner. Fri frakt på ordre over kr 1000. Varer kan hentes ut i Buvika, Trondheim eller fra ett av lagerne til Nordisk Dekk Import. Vi gir ca 45% rabatt på olje fra Eni. Ring oss på 92258958. Se varhusbilleie på Facebook.

Bilverksteder

Auto Sportiva i Trondheim gir 10% rabatt på deler. Vi er et bilverksted som spesialiserer oss på bilentusiastens bilmerker. Om du har Alfa, Autobianchi, Fiat, Ferrari, Lancia, Lotus, Maserati, MG, Porsche, Lamborghini eller Triumph, er dette stedet for deg. Vi utfører EU-kontroll, service, klimaservice, reparasjoner og selger deler. Ring oss på 97744020. Se autosportiva.no

AutoCenter Rogaland i Sandnes gir div. rabatter: Inntil 10% rabatt på originale bildeler (gjelder også ved rep. av bil). 30% rabatt på dekk og felg. 25% rabatt på øvrig bilrekvisita. 25% rabatt på service og verkstedtimer. Gratis leiebil ved verkstedoppdrag over 1 time. Gjelder ikke kampanjer eller allerede nedsatte varer. Se auto-center.no

Autovia i Sandvika gir 15% rabatt på deler. Ring oss på 47910910. Se autovia.no

Carrozzeria Alfa i Drøbak gir 15% rabatt på deler. Vi er et bilverksted som drives av entusiaster med spesialkompetanse på Alfa Romeo. Vi utfører service, reparasjoner, EU-kontroll, firehjulskontroll, AC-fylling, motoroverhaling og girkasereparasjoner samt bilsalg, delesalg og restaurering av eldre biler. Ring oss på 64933211. Se carrozzeria-alfa.no

Flesland Auto i Bergen tilbyr 10% rabatt på deler via Automester systemet, f.eks. standard slidedeler/filtre osv. Vi bruker Hellanor som leverandør. Originaldeler omfattes ikke av dette tilbudet. Se fleslandauto.no

Ital Bilservice i Oslo gir 15% rabatt på deler. Vi har 2 mekanikere med hele 20 års erfaring med Alfa Romeo, Fiat og Lancia. Alt av service, reparasjoner og EU-kontroll. Delesalg. Kontakt oss på 22644440 eller ital@ital.no. Se italbilservice.no

Mekonomen Mjøsobil i Lillehammer, Gjøvik, Dokka og Otta gir 10% rabatt på timepris på arbeid og 20% rabatt på deler, rekvisita, dekk og felger. Velkommen til oss med din italienske perle. Ring oss på 61051560 (Lillehammer), 61138888 (Gjøvik), 61118950 (Dokka) eller 61235650 (Otta). Se mjosobil.no

Nextcar i Ålesund gir 10-15% rabatt på det meste av deler/produkter. Delerabatt gis både ved kjøp av deler over disk og ved bil på verk-

sted. Rabatten kan ikke kombineres med andre rabatter/kampanjer. Spør om pris på batteri/olje/dekk. Se nextcar.no

Squadra Italiana i Tønsberg gir 10% rabatt på arbeid og 15% på det meste av deler. Vi er spesialister på italienske biler. Vår tekniske leder har jobbet med italienske biler i snart 20 år. Vår lojale kundebase vet at vi leverer kvalitet, og vi har kunder fra hele landet som reiser helt til oss for å få bilen sett på av våre dedikerte mekanikere. Ring oss på 40161134. Se squadra.no

Tønsberg Auto på Sem er merkeforhandler av Suzuki, Fiat, Alfa Romeo og Isuzu. Våre 14 dyktige medarbeidere gjør alt for at kunden skal oppleve god service hos oss. Vi gir 15% rabatt på deler. Se tonsberg-auto.no

Würth Norge gir 5-50% rabatt på de fleste varer (bl.a. verktøy) ved kontanthandel i alle butikker. Se wuerth.no

Les og lær

Auto-Italia tilbyr spesialpris på abonnement. Som medlem får du 15 numre av bladet for prisen av 12. Kontakt oss på claire@gingerbeerpromotions.com. PayPal kan benyttes ved betaling. Se auto-italia.net.

Allora gir deg 500 kr i klubbabatt på alle italienske språkkurs. Vi holder kurs i 22 små og store norske byer. Hvis du ikke kan delta i klasseundervisningen, kan du få gratis nettkurs ved å kontakte oss. Påmelding: Ring 45065518. Mer info finner du på allora.no

Oppretting og lakkering

Bilkosmetikk i Oslo, Drammen og Hvalstad gir 20% rabatt på takseringspris eller veil. pris hos Bilkosmetikk for bilreparasjoner. Gratis taksering. Kontakt oss på taksering@bilkosmetikk.no. Se bilkosmetikk.no

Bulkspecialisten i Sandefjord gir 20% rabatt på retting av bulker. Reparasjonen er rask, og resultatet blir inntil 100% av en tradisjonell rep. for en billig penge. Kontakt oss på 45487750 eller hans.berge@yahoo.no. Se bulkspecialisten.no

Donis i Ålesund gir 15% rabatt på alle tjenester. Vi tilbyr autolakkering/raptorbehandling, bilrestaurering, smart repair og polering/lakkforsegling. Se donis.no

Oslo Felgretting gir 10% rabatt på felgoppretting, dekkmontering og oppussing av felger. Rabatten gis kun i september, desember, januar og februar. Ring oss på 48403513. Se oslofelgretting.no

Østfold Felgteknikk i Fredrikstad gir 10% rabatt på arbeid. Rabatten er tidsbestemt, det betyr at sommerhjul får rabatt i september-desember, mens vinterhjul får rabatt i april-juli. Vi er et spesialverksted – alt innen arbeid på felger. Reparasjon av skader, restaurering, pulverlakkering, maskinering, oppretting og høyglanspolering. Se felgteknikk.no

Restauranter

Fellini Restaurant & Pizzeria i Ålesund gir 10% rabatt på mat ved fremvisning av medlemskort før bestilling. Bord hos oss kan bestilles på tlf 70151510. Meny og åpningstider finner du på nettsiden. Se fellinirestaurant.no

Ristorante 24 i Son gir 10% rabatt på mat og alkoholfri drikke. Rabatten gjelder også hele familien. Vi har uteservering om sommeren. Bord hos oss kan bestilles på tlf 64956996. Meny og åpningstider finner du på nettsiden. Se ristorante24.no

Restaurant La Famiglia i Kristiansand gir 20% rabatt på mat og drikke fra menyen. Vår deilige italienske meny vil skifte etter sesong og tilgang på råvarer. Restauranten har flere rom med ulik stemning. Bord hos oss kan bestilles på tlf 22229050 eller på kristian@lafa.no. Se lafa.no

Tuning

Digituning gir 10% rabatt på tuning. Vi tilbyr remap/tuning til alle nyere Alfa Romeo modeller. Rabatten kan benyttes hos Digituning.as og avd. Digituning Stord. Se digituning.as

Vognskjulet Tuning og Autospa i Brumunddal gir 10% rabatt på tuning. Vi holder til ved Hamar, dekker store deler av Østlandet og er forhandler av Digituning. Ring oss på 45866576. Se vognskjulet.tuning.autospa på Facebook.

Husk å vise gyldig medlemskort eller oppgi medlemsnr. ved bestilling; ellers vil du ikke ha krav på rabattene.

////////////////////
Hvis du opplever at rabattene ikke gis, kontakt Torkel Lodberg. Tilbudet styres i stor grad av medlemmenes ønsker og interesser. Måsetningen er å ha relevante og gode avtaler over hele landet. Ta gjerne kontakt på rabatt@klubbalfaromeo.no om du har ønsker, tips eller jobber i et firma som vil tilby rabatt.



LA BELLA MACCHINA!



Alfanytt

Viktig å vite

Om klubben

Klubb Alfa Romeo Norge ble stiftet på et møte på Munchmuseet på Tøyen i Oslo 20. april 1982.

Foranledningen for stiftelsen var et planleggingsmøte på tampen av 1981. Her ble det bestemt at en norsk Alfaklubb skulle etableres. Planleggingsmøtet ble for øvrig holdt på Valenters Osteria i Oslo, som var Norges første italienske restaurant, men også et populært dansested. Stedet ble drevet av kokken Gino Valente.

På stiftelsesmøtet møtte rundt 40 alfister. Det ble valgt et styre som besto av formann Berge Bergesen, sekretær Gabor Kowacs, kasserer Pål Sorknes og styremedlemmene John Atle Rasmussen og Tore Prøven.

Alfanytt het Rundskriv i oppstartsåret, men på klubbens årsmøte i 1983 ble Rundskriv vedtatt omdøpt til Alfanytt etter Egon Silkeborgs idé. Det var Rundskriv #2 i 1983 som ble offisielt døpt til Alfanytt.

Medlemsmassen har vokst jevnt og trutt gjennom alle år, og per i dag har vi til enhver tid 1000-1500 medlemmer.

Klubben er åpen for alle italofile og favner bredt. På våre treff og fellesturer er alle de italienske merkene hjertelig velkomne, enten de kjører på to eller fire hjul.

Klubben har 10 lokale avdelinger, se kontaktinfo på side 5. Disse lokalavdelingene arrangerer omlag 50 lokaltreff i året. I tillegg kommer de større treffene i regi av styret, slik som Italiensk Dag og banedagene hvor Corsa Italiana og Stradale kjøres.

Uansett hvor du selv bor, står du selvsagt fritt til å delta på klubbtreff andre steder i landet. Klubbens logo er laget av Lars Thorsen.

Skal du flytte?

Alfanytt ettersendes ikke. Derfor er det viktig at du gir oss din nye adresse før du flytter. Du endrer adressen selv i mobilappen Gnist eller på nettet. Mer info om dette finner du under Gnist og Styreweb.

Om du ikke får det til på egenhånd, kontakt oss på medlemskontakt@klubbalfaromeo.no, så hjelper vi deg. Husk også å merke din nye postkasse med navn og adresse. Vi får stadig Alfanytt i retur på grunn av helt grunnleggende ting.

Kontakt oss

Om du har spørsmål eller innspill til klubben, kontakt oss på medlemskontakt@klubbalfaromeo.no. Du kan også sende brev til Klubb Alfa Romeo Norge, Postboks 261, 3471 Slemmestad.

Styret

Klubbens styre består av Morten Nesheim (leder), Tin Nguyen (nestleder), Jon Sigurd Smith Johnsen (kasserer), Nina Kristin Gramstad, Arve Vassbotn, Hilde Margrete Bjørklund og Kenneth Eriksen.

Henvendelser bes rettet til e-postadressen i forrige avsnitt, men i noen tilfeller kan Morten nås på styreleder@klubbalfaromeo.no, Tin nås på nestleder@klubbalfaromeo.no og Jon Sigurd på kasserer@klubbalfaromeo.no.

Valgkomiteen

Vi er alltid på utkikk etter flere ildsjeler som vil gjøre en innsats for klubben og det norske Alfa-miljøet. Snakk med oss! Arve Wik: arwewik@online.no Siri Bjoner: siri@titsniggiggles.org Rolf Forsdahl: forsdahlr@gmail.com

Hedersmedlemmer

Et hedersmedlem er ifølge vedtektene et klubbmedlem som over 10 år har vært aktivt engasjert i driften av klubben eller som på annen måte har vist fremragende innsats i arbeid for klubben.

Dette er klubbens hedersmedlemmer:

John Atle Rasmussen (1996), Gerhard Stark (1998), Peran Kulbraaten (1999), Fred Roger Johansen (2002), Øyvind Iversen (2009), Roger Isdahl (2009), Morten M. Kristiansen (2015), Ole Petter Friberg (2018) og Jon-Even Johansen (2018).

Klubben har også ett æresmedlem, og det er sportsikonet Eugen Bjørnstad. Et æresmedlem er en person som har gjort en spesiell innsats for å fremme Alfa Romeo som bilmerke i Norge.

Eugen Bjørnstad kjørte Grand Prix-race på 1930-tallet i en Alfa Romeo 8C 2300 Monza, en bil han i ung alder hadde kjøpt av Enzo Ferrari.

Historiske navn

Tidligere har klubben hatt disse lederne:

Berge Bergesen (1982-86), Trond S. Nilsen (1986-89), Kristian Braastad (1989-91), Ståle Skogen (1991-92), Rune Sollin (1992-93), Ben Cato «Benny» Udsigt (1993-96), Ulf Johannessen (1996-98), Fred Roger Johansen (1998-99), Øyvind Iversen (1999-2009), Øyvind Andersen (2009-12), Ida Labukt (2012-14), Trond Bergene (2014-16) og Ole Petter Friberg (2016).

Alfanytt har hatt disse redaktørene:

Torgeir Sørensen (1982-86), Jarle Haarseth (1986-88), Jon Barth Ofstad (1988-90), Gerhard Stark (1990-92), Peran Kulbraaten (1992-99), Jarl Erichsen (1999-2002) og Ole Petter Friberg (2002-15).

Rabatter

Har du spørsmål knyttet til rabattene eller forslag til leverandører som vi bør samarbeide med? Kontakt i så fall rabattsjef Torkel Lodberg på rabatt@klubbalfaromeo.no.

Bottega

Som medlem har du eksklusiv rett til å handle i Bottega, som du finner på klubbalfaromeo.no. Her får du kjøpt klær og klubbeflekter, samt et og annet til bilen din.

Ann Kristin Berg-Olsen og Kristine Berg-Olsen er Bottega-sjefer. De kan nås på bottega@klubbalfaromeo.no.

Klubbtreff og fellesturer

Terminlisten finner du på side 4. De fleste av treffene får egne arrangementssider på Facebook med utfyllende info og mulighet for påmelding. Disse sidene opprettes vanligvis minst 10 dager før arrangementet.

Mange av arrangementene blir også synlige i mobilappen Gnist og på styreweb.no.

Glem å betale kontigent?

Hvis du har mistet fakturaen, kan du likevel gjennomføre betalingen. Bruk konto 1607 39 85645. Merk betalingen med medlemsnummer. Alternativt kan du skrive navn og postnummer. Beløpet er 500 kroner.

Dersom du melder deg inn i klubben for andre gang og datoen er etter 31. juli, betaler du halv pris.

Hvor finner jeg medlemskortet mitt?

Medlemskortet i klubben er blitt digitalt. Du laster det ned på nettet eller via mobilappen Gnist. Les mer om dette under Gnist og Styreweb.

Når kommer neste Alfanytt?

Alfanytt utgis fire ganger i året, og datoene står på side 4. Vi har ikke kontroll på når Posten leverer på de ulike adressene, så dette er cirka-datoer. Medlemmer bosatt i utlandet vil normalt måtte vente lenger.

Klubbkalenderen

Klubbens kalender blir sendt ut sammen med Alfanytt i juni og løper fra datoen 24. juni, som er Alfa Romeos bursdag. Tidsregningen går fra stiftelsesåret 1910.

I kalenderen står mange av klubbtreffene angitt, samt bursdagene til viktige personer knyttet til Alfa Romeos historie.

Vil du kjøre Stradale?

Stradale er et tilbud fra klubben hvor du kan prøve din egen bil på en lukket bane sammen med andre entusiaster og venner. Du får testet dine egne og bilens grenser under trygge omgivelser. Stradale krever innløst personlig engangslisens fra Norges Bilsport Forbund (NBF).

Egil Johannesen er rette person å snakke med hvis du har spørsmål. Han treffes på stradale@klubbalfaromeo.no.

Vil du delta i Corsa Italiana?

Corsa Italiana er en egen racingserie hvor man kjører riggede løpsbiler med årslisenser fra NBF. Ole Petter Friberg er leder for serien og nås på ole.petter.friberg@online.no. Corsa Italiana har egne nettsider hvor du kan få mer informasjon, se corsaitaliana.no.

Gnist og Styreweb

Klubben har en digital tjeneste hvor du som medlem kan endre postadresse, e-postadresse, telefonnummer, angi hvilke Alfa-modeller du eier og laste ned ditt digitale medlemskort for inneværende år.

Du kan også få opp kontaktinfo til det enhver tid sittende styret, se hvilke andre medlemmer som er med i samme lokalavdeling som deg, laste ned møteprotokoller, og se en digital terminliste.

Tjenesten er tilgjengelig på to plattformer: En Internettside og mobilappen Gnist.

Internett siden finner du her: styreweb.no.

Mobilappen Gnist laster du ned på din smarttelefon ved å bruke App store, Google Play eller lignende steder for nedlasting.

Gjør du endringer på Internett siden, vil de komme til syne i mobilappen – og omvendt. Du kan selv velge om du bare vil bruke styreweb.no eller mobilappen – eller begge to.

Vi anbefaler uansett at du har medlemskortet lett tilgjengelig på din telefon i form av et bilde. Dermed slipper du å logge deg på hver gang du skal vise frem kortet.

Ved pålogging første gang må du opprette en brukerkonto med passord.

Medlemsfordeler

Her er noen av fordelene med å være medlem. Mange sparer inn kontigenten ene og alene på å benytte rabattene.

- Motta Alfanytt i posten fire ganger i året
- Motta klubbkalenderen
- Benytte rabattene – se side 80
- Shoppe eksklusivt i Bottega

- Gunstig veteranbilforsikring
- Delta på lokale klubbtreff og fellesturer
- Italiensk Dag
- Kjøre på bane (Stradale)
- Delta i racingserien Corsa Italiana
- Nyinnmeldte mottar velkomstpakke
- Nyhet! Nyinnmeldte får gratis kjørekurs på neste banetreff

Vil du bli medlem?

Gå til klubbalfaromeo.no og fyll ut skjemaet som du finner under fanen «Bli medlem». Deretter vil du motta en faktura på e-post. Det er først når du har betalt den, at du er innmeldt.

Et medlemskap koster kr 500 i året. Ved første gangs innmelding vil du motta en velkomstpakke i posten etter 1-2 måneder. Pakkene sendes ikke ut fortløpende, men i bolker.

Om du melder deg inn i august-november, betaler du halv pris ut året. Hvis du melder deg inn i desember, betaler du full pris, men får medlemskap neste år inkludert i prisen.

Støttemedlemskap

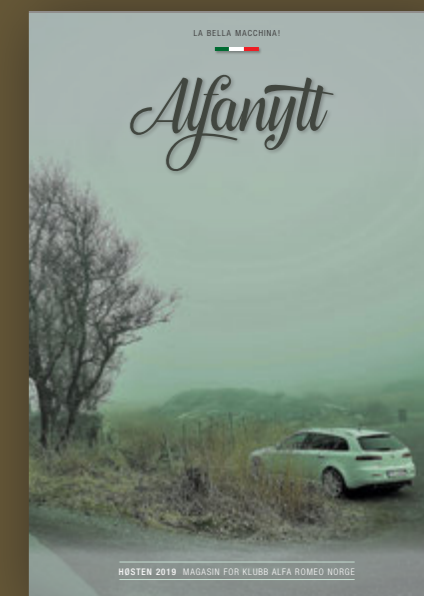
Vi har også et billigere støttemedlemskap når flere personer i samme husstand vil være medlem. Et støttemedlemskap forutsetter at det allerede er ett klubbmedlem i husstanden.

Hvis du er interessert i et slikt medlemskap, er det bare å kontakte oss for mer informasjon om hva det innebærer.

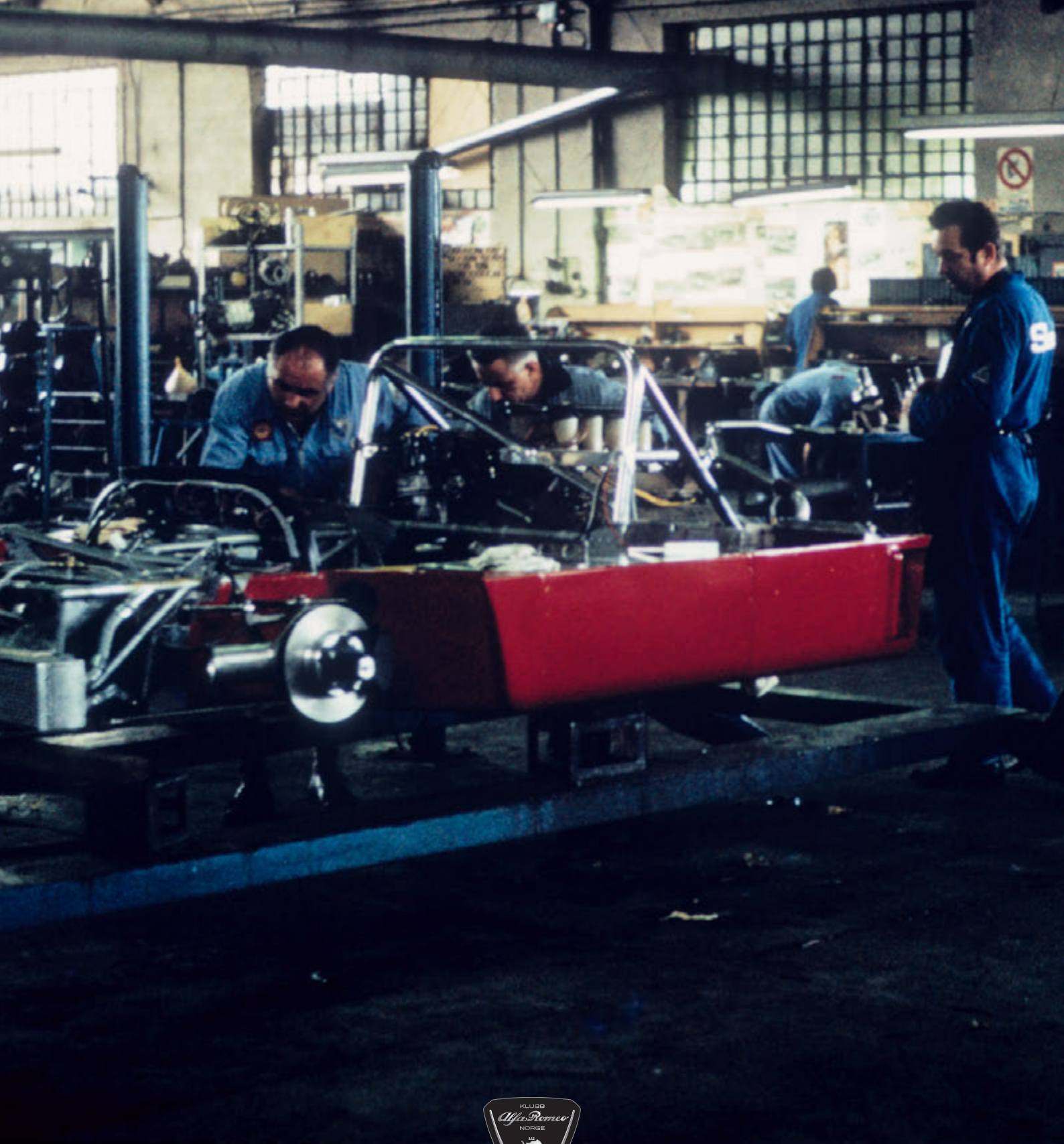
De fire siste



GLEDE DEG TIL HØSTEN!



1972 Alfa Romeo Tipo 33/TT/3
Designet og bygget av Autodelta



Livet er for kort til å kjøre kjedelige biler!

klubbalfaromeo.no