



Fontänen vid Piazza del Nettuno i Bologna

MASERATI

b u l l e t i n e n



Inverno

Anno 2011



Maserati-bulletinen

Nr2-2011

Bulletinen ges ut av den Svenska Maseratklubben och fungerar som en medlemstidning. Den utkommer med ett par nummer per år

Redaktionen:

Erik Barkman
Eje Blomberg

Ansvarig utgivare:

Per Bjerner

Grafisk form:
Margareta Ström
Eje Blomberg
Tryck & Rit AB

Tryck:

Printgraf Stockholm

Copyright:

Korta citat medgives med angivande av källan. Längre utdrag endast efter skriftligt medgivande från redaktionen.

SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna
www.maseraticlub.se

Fotografer i detta nummer:

Thomas Andersson
Andreas o. Erik Barkman
Mattias Björk
Staffan Enhörning
Bengt Stenvinkel
Björn Westrell
Thomas Wolf
Omslagsbild: Bandini-muséet
Foto: Staffan Enhörning

Ordföranden har ordet.

Hej i höstmörkret,



Efter en lång och skön sommar har de flesta av oss nu tagit in ögonstenen för puts och bättring inför nästa säsong. Precis som med den svenska sommaren har vi i Maseratklubben högtidsstunder och fina minnen. Det är något speciellt när solen skiner, vägen är fri och alla intryck är i harmoni. Att vi där emellan har regn eller krånglande missöden försvinner snabbt när minnena summeras. Jag håller som bäst på med att försöka komma till nästa steg i gammeldagsrenoveringen denna vinter. Då känns det särskilt bra att veta att alla vi medlemmar har förmånlig rabatt både hos AMK och Autoropa för både äldre och nyare bilar.

Ett annat tips är att delta i den resa till Bilmässan i Padua som sker varje höst (mer om det på annat ställe). Där finns det mesta att hitta i form av delar, tillbehör och bilar från alla epoker. Gänget som åkte ned i år hade dessutom glädjen att få övernatta på Bengt och Birgittas vackra gård. Att vara medlem i Svenska Maseratklubben innebär att få ta del av allt det roliga som arrangeras inom klubben, men också att vårda Maserati i Sverige. Det som vi inte kan utfästa på ett papper, men som jag ser som en lika stor del är just den gemenskap det också tillför.

Årets julmiddag-

kommer att äga rum fredagen den 16 december med start kl. 19 på Wijnjas Ost- och Vinkällare, Scheelegatan 3 i Stockholm

Anmälan görs till Roland Axelsson, senast den 10 december. Kontakta även Roland vid eventuella frågor och för att meddela eventuella allergier eller andra behov.

Priset för middagsmenyn är 525kr/person och vinpaketet 285kr/person.

Meny, serveras i fyra steg:

I. Prosciutto San Daniele; 24 månaders kurerad San Daniele skinka med inlagd kronärtskocka, rucicola, Reggiano-panmesan och tryffel vinaigrette.

II. Entrecôte di vitello; salvia & sardellöverbakad kalventrecôte, med persiljerotspure* och kalvsky med citron och vitlök.

III. Ostarkvällens urval, med tillbehör.

IV. Kaffe med choklad godis.

Dryck, vinpaket:

Soave 2011, Luigi Righetti, Veneto, Italien
Castello di Ama Chianti Classico 2006, Castello di Ama, Toscana, Italien

Brachetto 2010, Casina Galetto, Piemonte, Italien

Vid vårt senaste styrelsemöte summerade vi medlemsantalet som närmar sig 170 medlemmar. Vårt mål är att bredda intresset för klubben genom att förtydliga just vad medlemskapet tillför. Vi har redan idag en rabatt på olika försäkringar och kommer arbeta vidare för att ge ytterligare ekonomisk fördel för Maseratiägare i Sverige, oavsett vilken bil vi äger. Vi har traditionellt värnat våra äldsta bilar och där intresse och efterfrågan ständigt ökar. Det som nu också hänt de senaste åren är att många nyare Maserati hittat till Sverige då märket i dag har en mycket positiv utveckling.

Julmiddagen som är lika populär varje år, brukar samla 30-40 deltagande där vi firar Maseratis födelsedag den 14 december. I år träffas vi fredag den 16 december på Wijnjas på Kungsholmen där både mat och dryck håller hög klass. Anmälan på vår hemsida görs till Roland Axelsson i styrelsen.

Med de sista höstlöven singlades utanför önskar jag alla en God Jul och en skön vinter med både pyssel och ro. Väl mött vid vår julmiddag och om inte förr vid kommande årsmöte och träffar i vårt

Med vänliga hälsningar,

Per Bjerner

Ordförande Svenska Maseratklubben

Maserati Ghibli 4.7-69

Maserati Quattroporte 4.2 Automatic-07

Program för 2011-12

Måndag 5 dec 2011, kl. 18.00. Julmiddag Malmö (Thomas Andersson)

Fredag 16 dec, kl. 19.00. restaurang Wijnjas Scheelegatan 3, Stockholm. Förmöte kl. 18.00, Gambriusgärgen, Gambriusgatan 5, Kungsholmen (Roland Axelsson)

Februari. Garageträff Autoropa Stockholm

24 mars. Årsmöte

1 maj. Skokloster + Sektion Syd Skåne

26-27 maj el **2-3 juni**. Mantorp Racingdagar Autoropa tillika Vår rally

8 juli. Knutstorp Sportvagnsmeeting

5 aug. Falsterbo Classic

25 aug. Knutstorp Racingdagar Autoropa

19 aug. Rosersbergs Automotorträff

Sept. Internationellt rally Maserati

Prel 22-23 Sept. Höstrally med Ferrariklubben

Prel 25-28 okt. Padovamässan

Nov. Garageträff

14 dec 2012. Födelsedagsmiddag och Julmiddag

Kolla maseraticlub.se för mer detaljer och fler träffar som är på gång

Årets höstrally till Södertuna slott



Av Björn Westrell

...tillsammans med Ferrariklubben.

Den 10 september var det dags för årets höstrally. Som vanligt var vädret traditionsenligt, det vill säga sol och lite sensommarvärme. Målet för helgen var Södertuna slott i Sörmland.

Samling vid Shellmacken Lindhagensplan vid nio tiden. I år var 13 Ferrari bilar och 10 Maserati bilar anmälda. Efter utdelning av vägbeskrivning gick färden ut på E4 söderut, med som vanligt olika uppfattning av gällande hastighetsbegränsningar. Vi hade dock fått tips (varningar) om var de tre aktuella "kamerastolparna" stog. Så jag tror alla kom fram till första delmålet i Sparreholm med intakt plånbok.

Sparreholm bjuder på mycket sevärt. Nytt för i år är ett nostalgimuseum, Gråfors samlingar. Agaren Stefan Gråfors berättade medryckande om sina samlingar av gamla saker, som bjöd på en resa genom tiden. Stefan hade samlat i princip i hela sitt liv.

Ett antal olika miljöer bildade ram till alla tusentals "prylar" som många log igenkännande till. Att beskåda fanns bl.a. en färghandel, järnhandel, lanthandel, frisørsalong, ett kafé och en bensinstation.

Nu hade tiden dragit iväg så det var tid för lunch. Några kilometer och vi var framme vid dagens magnifika lunchställe Sparreholms slott. Efter en utsökt god lunch, en promenad till bilmuseet där vi välkomnades av slottsherren själv Helge Karinen. Helge gav oss en trevlig guidning genom bilmuseet. De blev många intressanta historier om de unika bilarna och stämningen blev hög. Tyvärr var det lite tunnsträtt med "våra" bilar. En fin 246 (Ferrari) DINO fanns dock att beskåda.



Nästa etapp var transport till målet, Södertuna slott. Det blev årets rallysträcka.

Som vanligt fick vi några mil på en underbart rolig väg. Vägen var nyasfalterad, kurvig, vacker, med sköna kurvor att greppa. Som gjord för våra Italienska skönheter. Väl framme på slottet bjöds på afternoon tea med välsmakande tillbehör, som de flesta valde att avvjuta i trädgården i den varma höstsolen.

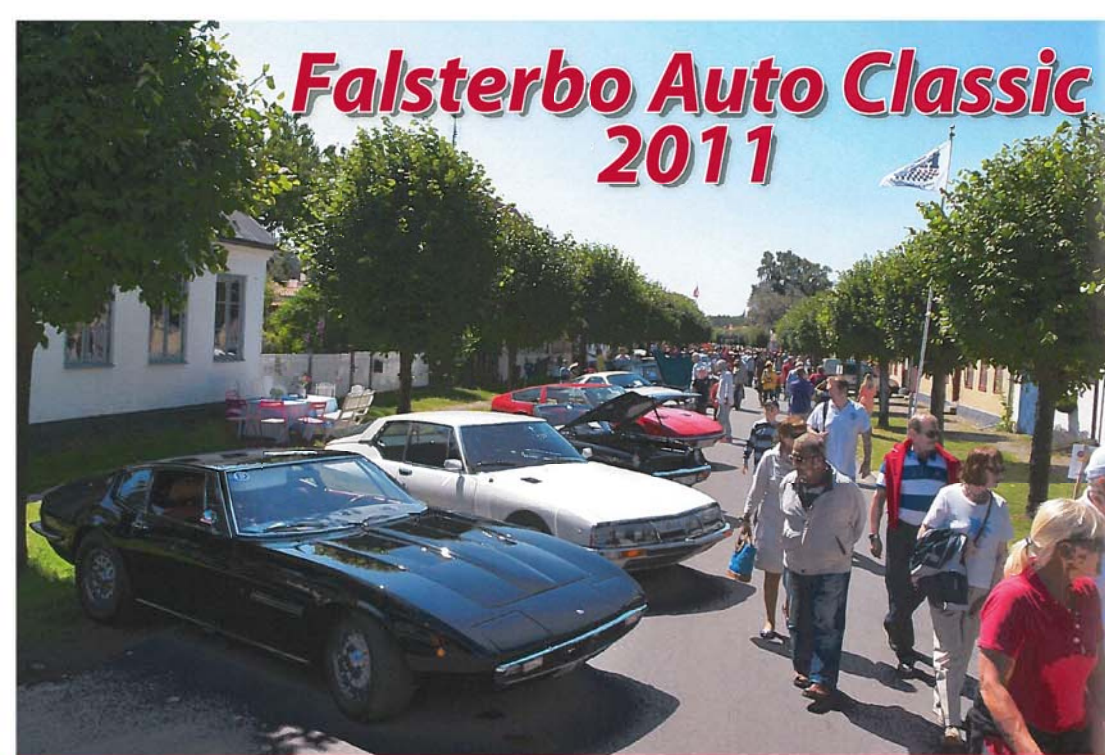
Därefter fanns tillfälle till avkoppling. Alternativt kunde gästerna delta i en historisk rundvandring på slottet. Även spa, inomhuspool och bastu med vedeldad tunna fanns för de som kände för det.

I år bjöds på en utsökt fyrarätters middag baserad på säsongens råvaror. Först kom en löjromsbaserad aperitif. Som nr två en hjort carpaccio med picklade kantareller. Huvudrätt en ugnsbakad Uer. Till efterrätt hemgjord glass. Med tillhörande vinpaket var det bäddat för en njutningsfull kväll i sällskap med likasinnade.

Efter en välbehövlig nattssömn var det dags för en härlig frukostbuffé och hemfärd i egen takt. Vi ses igen nästa år.



Falsterbo Auto Classic 2011



I år ägde den klassiska showen rum i Skanör med traditionell parad längs gator och hamnpir.

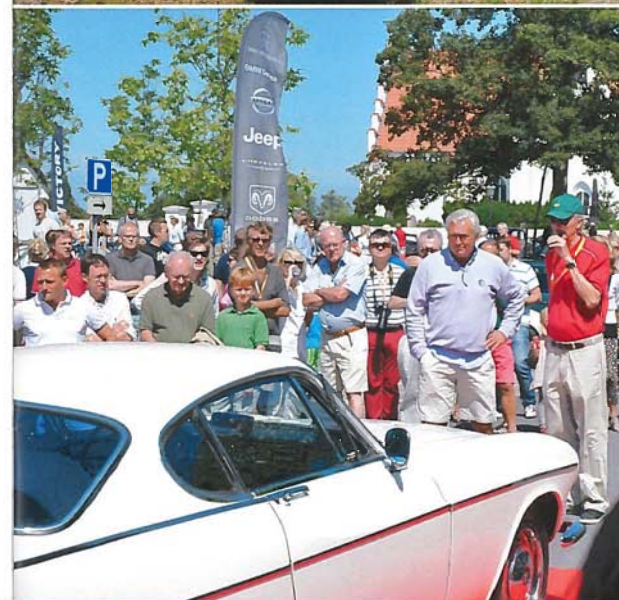


Tempot var inte bra för gamla bilar som blev alltför överhettade i "sommarvärmen" den 16 juli. En särskild hyllning gjordes för E-type som fyllde 50 år i år.

Som traditionen kräver fanns Jesper Aspengren och Bengt Dieden på plats och presenterade ett urval av de ca 200 bilarna. Ingen Maserati fick någon djupare presentation och det var tyvärr få Maseratis som ställde upp –bara en handfull. Vi var dessutom splittrade då alla utställda rariteter sorterades efter ålder i 10-års grupper. För klubbansamhället var inte det så lyckat. Det var egentligen bara jubilerande Jaguar som lyckades hålla samman. En kontakt med Danska maseratklubben knöts då dess ledare var på plats i en fin indy.

Det är alltid en fröjd att uppleva Falsterbo Classic med Bengt och Jesper som kunniga och inspirerande personer. Ett lyckat event i sin helhet där Maseratklubbens Sektion Syd var ansvarig. Men visst saknar man det öronbedövande Racet/rallyt som kördes på gatorna i Falsterbo men som fick läggas ner pga miljö och säkerhetsskäl. En dag om året borde man väl kunna sätta av för lite extra kul och smattrande/mullrande öron-godis.

Av Erik Barkman



STOCKHOLMSLOPPET 1949

på Skarpnäcks flygfält

Text: Niklas Hannah



I klubbtidningen på 70-talet hade vi ett omslag på den första Maseratin på svensk mark. Det var den i London boende amerikanen Whitney Straight som tagit sin 8 CM till sjön Råmen i Dalarna där Sveriges Vinter Grand Prix snart skulle hållas. Detta var 1934. Något år senare skulle Ungaren Laszlo Hartmann också köra Vinter Grand Prix:et men sedan dröjde det ett antal år innan en Maserati var i Sverige. 1948 och 1949 kom nämligen motorprinsen från Thailand (Prins Bira), hitbjuden av Svenska Motorklubben för att delta och bidra med lite glans till Stockholms GP som skulle hållas på Skarpnäcks flygfält. Prinsen, som hette prins Birabongse av Siam, hade även tagit med sig Maseratistallets stallchef Baron de Graffenried och två sprillans nya Maserati 4 CLT.

Man måste ju utgå ifrån att man betalt startpengar och transportkostnader för Bira och Graffenried på ett för oss normalt sätt men om detta talades det inte så högt.

Klass C, där de körde, gav inget motstånd alls utan de professionella förarna hos Maserati var alldeles för överlägsna. 4 CLT/48:an accelererade grymt och fick de andra bilarna att se stillastående

ut i utgångarna ur kurvorna men även i kurvorna var CLT:en överlägsen.

Loppet varade i 25 varv och Baronen och Prinsen bjöd på lysande underhållning och bytte ledning ideligen med bara ett par meter mellan bilarna. Under de sista varven lät Graffenried Bira dra ifrån till en säker seger vilket med all säkerhet var uppgjort i förväg eftersom Prins Bira stod för fiolerna.

Tre bilar kördes av svenskar och de bröt allesamma. Dessa var den f.d. Norska Alfa Romeo Monzan (Björnstads) som rattades av Magnus Persson. Monzans motor skar tyvärr under loppet, och den såldes som skrot efter loppet!! Herregud... Sedan var en Bugatti med som kördes av Bengt Jansson och slutligen Valdemar Stener i en Maserati 6CM från 1937.

Bäst av specialbilarna var Gunnar Olsson i sin beprövade "GO-ON II" som var en Nordisk specialare baserad på ett Kaiser chassi, motorn var antingen en Alfa Romeo 6C 2500 eller en Lancia Astura. Olsson använde bägge varianterna för övrigt. Som en parantes kan jag nämna att "Go-On II" står på Svedinos bilmuseum i Ugglarp, fortfarande helt orörd. Olssons medelhastighet var 79 km/h mot Biras som var 86 km/h trots att Massarna troligtvis tog det ganska lugnt. Efter loppet kunde Bira kvittera ut den stora summan 800:- i prispengar men säkerligen var startpengen betydligt större.

Helt utan dramatik blev inte loppet ändå utan efter målgång klampade de Graffenried in hos tävlingsledningen och krävde samma startpengar som Bira trots en tidigare ingången överenskommelse. Baronen fick dock ge sig eftersom ekonomin inte var så god. Man gjorde brakförslut och lade ner GP loppet 1949 efter 2 körda race. Det skulle dröja till 1955 tills vi skulle få se moderna Maserati race bilar igen i Sverige.

Jag tänkte följa upp denna lilla artikel med lite andra smakprov på Maseratis tidiga historia i Sverige bland annat; Råmen loppet med Whitney Straight och den ökande ungraren Laszlo Hartmann som kom i varsin 8CM.

Mysteriet med Jo Bonniers 150S, som först hade en Fiandri kaross för att sedan få en 200 SI kaross; Ulf Norinder körde ju också en 200SI, samma bil?! Ibland bytte dom motorer med varann tex för att lura myndigheterna. En tredje 200 SI motor fanns här också men vem körde vad?! Och när? Vilka chassinummer? Etc etc. Återkommer i ärendet.

MASERATIS CHUBASCO PROJEKT

Text & Bild: Mattias Björk

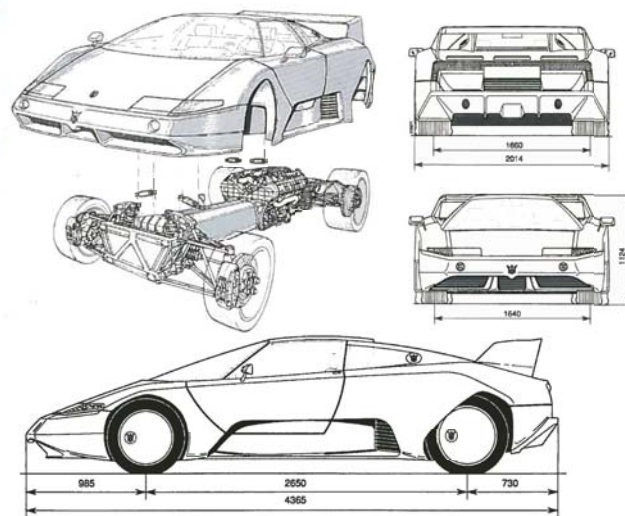
Den snabbaste och starkaste Biturbo-Maseratin och därtill företagets definitiva återinträde i supersportbilssegmentet. Ungefär så hade man kunnat beskriva Maserati Chubasco – förutsatt att projektet hade omsatt i verklighet.

I december varje år (valet av tidpunkt var ingen slump, utan sammanföll med grundandet av företaget) höll Maserati pressträff på fabriken i Modena. 1990 presenterade man vid detta tillfälle två nya produktionsfärdiga modeller, Shamal och Racing. Båda dessa var vidareutvecklingar av det framgångsrika Biturbo-konceptet, med frontmonterade motorer och fyrsitsiga kupéer. Vid sidan av dessa presenterades även ett supersportbilskoncept som byggde på en från grunden helt ny konstruktion, Chubasco.

Namnet Chubasco var, i linje med Maserati-traditionen, hämtat från en vind, i detta fall en stormvind med åska och blikar som då och då gör sig påmind i delar av Nord- och Sydamerika.

Bilen var, som det anstod en supersportbil, en tvåsitsig mittmotorkonstruktion. Den bärande konstruktionen utgjordes av en centrumörram (se skiss), i vilken motorn och transmissionen (en sexväxlad manuell låda) utgjorde bärande delar. Hjulupphängningen använde sig av av push- respektive pull-rod-fjädring (fram respektive bak) med dubbla triangellänkar runt om.

Karossens design stod den välkände Marcello Gandini för. Ett tydligt tecken på detta är de karikatyriskt snett skurna hjulhusen, ett designtrick som han har använt sig av på ett flertal av sina skapelser. Taket över sittbrunnen var gjort av glas och kunde elektriskt fällas bort, för att i ett slag förvandla bilen till en roadster. Dörrarna var fästa i karossen med ett gångjärn och öppnades snett uppåt och framåt. Designen innehöll även en spjutspetsteknik genom sin aerodynamiska konstruktion. Genom intagen i fronten, under stötfångaren, sögs luften in för att sedan ledas vidare längs karossens sidor och accelereras i hastighet utmed dörrarna och sedan ledas vidare in till motorn och slutligen ut genom kanaler som mynnar ur bilens bakdel. Man kan här ha i åtanke att konstruktionen alltså är över 20 år gammal, och att aerodynamiska lösningar som bygger på undertryck med diffusors etc. vid denna tid åtminstone inte förekom på några bilar avsedda för vägbruk. Utöver aerodynamiska syftade designen även till att optimera kylningen av kritiska komponenter såsom bromsar, insugsluft och diverse vätskor.



Som kraftkälla presenterades en V8 med 3217cm³ cylindervolym och biturboöverladdning, effekten uppgavs till 430HK vid 6500 varv. Utifrån dessa data samt den genomskärningsbild som återfanns i pressmaterialet, kan vi sluta oss till att motorn till stora delar baserades på Shamals motor. För att klara av mer extrem körning kan det noteras att Chubascos angavs ha torssumpsmörjning. Mot bakgrund av den väsentliga kraftökningen (430hk jämfört med 322hk för Shamal), får man anta att ytterligare förändringar var planerade, såsom i turbo och laddtryck, ventiler och topplöck. Någon närmare information går tyvärr inte att få, eftersom någon motorprototyp aldrig byggdes och då Maseratis egen dokumentation kring projektet inskränker sig till pressmaterialet.

Nämnda material var, utöver den statiska modellen, det enda som producerades kring projektet och som alltjämt finns kvar. Ett urval av skisser från detta material kan, tack vare bistånd från Fabio Collina på Maserati Classiche, beskådas här.

När konceptet presenterades angavs

att modellen skulle vara produktionsfärdig 1992. Dessvärre fortskred projektet inte från detta stadium och varken en motorprototyp eller ett fungerande chassi fick se dagens ljus. Många menar att detta hade sin förklaring i ekonomiska begränsningar, att det helt enkelt inte fanns medel att fullfölja projektet. En annan teori som framförts är att De Tomaso aldrig hade några intentioner att slutföra projektet, utan att det endast skulle tjäna till att ge märket extra uppmärksamhet och glans och inte minst att visa grannen i Maranello att Maserati, om man ville, fortfarande var fullt kapabla att åstadkomma en supersportbil. Den statiska modell som visades vid presskonferensen lever kvar än idag och kan i sällskap av många andra unika Maseratis beskådas på Panini-museet strax utanför Modena. Trots detta, för projektet något sorgliga öde, kan man, som en tröst, konstatera att viktiga delar av konstruktionen, såsom centrumörram och mittmotorplacering, faktiskt kom till användning i en lågseriemodell som Maserati presenterade något år senare, nämligen Barchetta.

Chassie och kaross:	Tvåsitsig mittmotorkonstruktion, centrumörram
Längd/bredd/höjd (mm):	4365/2014/1124
Spårvidd fram/bak (mm):	1640/1660
Axelavstånd (mm):	2650
Motor:	V8 (90 grader), 3216cm ³ (80x80mm), 4v per cylinder, biturboöverladdning
Effekt:	430hk vid 6500v/min
Topplart:	Över 300km/h
Tillverkningsvolym:	En icke farbar prototyp



RACEDAGAR PÅ KNUTSTORP 2011

Av Erik Barkman



Traditionsmässigt samlar Autoropa Ferrari och Maserati-entusiaster till racedagar två gånger om året på Mantorp resp Knutstorp. Här rapporterar vi från Knutstorp den 20-21 augusti.

Strålande sommarväder mötte oss. I år var det rekord igen med ca 200 bilar varav minst 50 Maserati. Bara det ett rekord. Det var dessutom kul att så många moderna Maseratis dök upp för att köra. Min Ghibli 1971 var nästan äldst tillsammans med en Mexico och systerbilen i form av Citroen SM 1972 med Merakmotor.

Arrangemangen var som vanligt storstilade och proffsiga. Vi fick inte bara uppleva tuffa race med egna bilar utan även Challenge Cup med proffs vid ratten. Lill-Lövis Johansson visade upp att han inte tappat allt för mycket med ålderns rätt. Ferrari dominerade men det fanns även andra fullblod.

Kul detta år var också Abarthtrimmade Fiat 500 som tävlade i egen klass. Ett tiotal Abarther surrade runt banan på ett härligt och ettrigt sätt. Dagarna bjöd även på race med strömlinjeformade 2-hjulingar-Twin Cup. Mest Ducati bland italienska märken som stod på startlinjen.

Autoropa passade givetvis på att presentera sina nya bilar med bla Ferrari 458 Spider och det nya märket bland hermelinerna på Narvavägen, -Bentley.

Örenäs slott var målet för "galasupé" och övernattnig. I vimlet synes också nye ordförande i Ferrariklubben Håkan Berggren, stolt skåning framför en F40. Anders Jansson har lämnat över efter nästan 20 år som ledare för klubben.

Vi tackar för bra samarbete under åren och önskar Håkan lycka till.



Studieresa till Ravenna Padova Bologna hösten 2011

För fjärde gången sedan 2005 drar Maseratiklubben till Italien hösten 2011 för att förkovra sig inte bara i ett bilhistoriskt perspektiv utan med kultur som förtecken. 60 % av vårt kulturarv med konsthistorien bedöms finnas på plats i Italien. Hur mycket av bilhistorien som har sin förankring i Italien är oklart men ser man till design och racing är det nog minst lika stor andel.

Vid pennan Erik B

I år är Ravenna och Padova våra huvudmål. Tidigare har vi betat av Florens, Modena, Milano, Venedig/Padova.

Ca 20 personer med kopplingar till Maseratiklubben med lite olika intresseinriktningar och delmål, ställde upp. Vi kom inte bara från Sverige utan även våra utlandsstationerade par Bengt o Birgitta Stenvinkel från Italien och Staffan och Inga Enhörning från Frankrike fanns med som vanligt. Det finns en kärna i klubben som nästan alltid är med på våra kulturresor.

Resans första anhalt och mötesplats var San Vitale i Ravenna känd för sina bysantinska mosaiker av färgat glas och försedda med bladguld. Ett världsarv av största dignitet. Tussa Barkman vår kulturguru berättade om Ravennas strategiska betydelse i Romarriket och mosaikernas innehåll och budskap. Vi förflyttades 1500-2000 år bakåt i tiden men står ändå andäktigt mitt i den mäktiga verkligheten. Vi fick också beskåda Galla Placidias Mausoleum intill San Vitale där mosaikerna var än mer sköna att beskåda. Tussa fortsatte och berättade lägmält och kunnigt om den berömda härskarinna Galla Placidia från 400-talet. Det gäller att visa respekt för atmosfären i Mausoleet.

Våra program är tuffa och krävande så innan vi fick åka upp i de Apenninska bergen inte långt från San Marino, till Bengt och Birgitta Stenvinkel, passerade vi Sant Appolinare in Classe som ligger ca 5km

utanför Ravenna. Där fick vi skåda ytterligare mosaiker samt en lektion i olika kyrkoarkitekturer. S. Appolinare är en klassisk Romersk basilika medan San Vitale är ett exempel på bysantinsk arkitektur från det östromerska riket i mindre Asien med sin oktagonala uppbyggnad och kupol.

I snabb traditionell Maseratifärd drog vi upp i bergen på serpentinvägar (Tornati) med hisnande perspektiv när ljuskägorna störtade ner över raviner och branta sluttningar. Många pustade ut när vi bibehöllna tog Bengts o Birgittas egna gård "Fonte dei Giunchi" i besittning. Kvällsmål i mysig miljö och en natts välbehövlig vila krävdes till nästa dags äventyr. Fantastiskt generöst av värdfamiljen att inhysa alla oss maserativänner på sin gård och dessutom bjuda på mat.

Stor Kram till er båda från oss alla.



San Vitale



Sant'Appolinare in Classe (Basilika)



Hemma hos Stenvinkel.

Dag 2 inleddes med lite lugnare färd ner till utkanten av Rimini till Savignano och ett garagebesök hos Gallassi; en Opelverkstad utan ett spår av Opelbilar men fylld av rariteter från 50-talet. Den första bilen som mötte oss var Niklas Hannahs Fiat 1100 S Mille Miglia "gatversion"; (Fiat 1100 SMM Pinin Farina, är en av 30 byggda, varav 10 finns kvar och bara 4 rullar idag) som var under restauration. En blivande skönhet i Gallassis händer. Där fanns också Gallassis egna rariteter från 50-talet som en Taraschi från 58 och en Giannini som i grunden byggde på Fiat 1100-motorn (med en avancerad rörram av GILCO). Båda tävlingsbilar som Gallassi själv haft framgång med på racerbanorna. Gallassi var i högform och visade oss hela hans bildarkiv från fornstora dar. Vi fick också se andra aktuella renoveringsprojekt bla en fin Topolino med tre-lagrad vevaxel som kunde tåla motorvarv på

upp till 8000 varv. (De Topolinobaserade bilarna med den tre-lagrade axeln kallades för "Testa d'Oro eller Gyllene toppen"; byggdes i nio exemplar även denna med Gilco chassi byggda av Casa dell'Auto i Turin och var uppborrad till 750cc). Gallassi hade mer att erbjuda men vår tid var ute för att hinna till ett privat "Bandinimuseum" i Forlì. En hastig blick in i en garagedel som Gallassi helst inte ville att vi gick in i, visade sig ha rariteter. Där fanns dels den helt okända ASA/Bizzarini prototypen som stod med bar rörram. Den skulle haft den första Lamborghini motorn som Bizzarini byggde för Lambo men som var för liten (2800 cc) och refuserades. Den skulle fått halva den motorn, 1380 cc men den finns inte mer. Vidare såg vi en Alfa 1900 Zagato som var så vacker sååå... Tur att vi tjuvskikade in i grannlåten.



Gallassi själv.



Niklas tipsade om en renoverare i Savignano Sul Rubicone. (Forlì) Där han har sin Fiat under renovering. Det är en Fiat 1100 S Mille Miglia med Farinakaross från 1948. Motorn = 1100cc Fiat med kuggdrivna kammar och stora Weber 36" or. Ett 30" tal byggda men man känner bara till ca 4 st som rullar idag. Niklas planerar att köra MM 2013.



Gallassis racerbil Giannini

Ilario Bandini började också som racerförare med stora framgångar i Mille Miglia under 40-60talet. Även i USA var Bandinis bilar framgångsrika. Bandini benämndes som den store draken av Forlì och har ett torg / Plaza uppkallat efter sig i Forlì. Även Bandini använde en modifierad Fiat 1100 motor i början av sin karriär. Vi fick se ett knip tional av hans enastående små bilar i ilsket röd färg bla en saponetta (tvåkoppen) och en Bandini sport prototipo 1800 från 1980 samt berlinetta Zagato 1955. Det finns totalt bara 46 Bandinis idag i världen.

Besöket i Bandinimuseet avslutades med start och öppna spjäll från en av tvåkopparna. Vilken ljudnivååååååå.

Dörröppnare och vägvisare via mobil från Stockholm till dessa mycket sevärda besök hos Gallassi och Bandini var Niklas Hannah. Ett stort TACK.

Dessa intressanta besök kullkastade vårt tidsschema så nästa stopp denna dag inskränkte sig till Ferrara en av de finaste renässansstäderna i Europa med sen lunch och stadsvandring inom den murförsedda historiska kärnan under Tussas sakkunniga ledning. Vi stannade upp och besökte Palazzo Schifanoia där vi tittade på "salone dei Mesi" dvs. salen med månadsbilderna. Väggarerna är bemålade från golv till tak, med ett avsnitt för varje månad som en kalender i jätteformat. Överst presenteras de antika gudarna med följn. I mitten löper ett band med zodiakens tecken och nederst visas vad hertigen och hans hov sysselsatte sig med just den månaden.

Familjen Este härskade här från 1285-1530.

"Mot Padova", löd stridsropet, -dit vi nådde vid 18.00 tiden. Byta kläder och raskt ner till foajen på hotell Europa för att gemensamt (ca 20 personer) besöka bokad restaurang för att inmundiga italiensk 3-rätters måltid. Även den blev en upplevelse med stekning vid bordet av skivad, mör, rå, oxflä direkt på varma tallrikar med lite olja. Vi fick vända köttet själva efter behag. Hur varma tallrikarna var; en fråga som inte fick något svar. Åtminstone 200-300 grader?

Resans andra huvudattraktion stod för dörren för flertalet i gruppen. Den årliga mässan Auto e Moto d'Epoca äger rum i slutet av oktober under 3 dagar fred-söndag. Några är där alla dagar och gräver efter reservdelar, knyter kontakter, samt skådar alla tänkbara rariteter som är till försäljning, där de italienska märkena dominerar. Mässan är en av de största internationella för veteranfordon. Mässan måste upplevas- kan ej beskrivas. Den består av 15 (!) fyllda utställningshallar. I en av hallarna finns det bara modeller till salu. I år var det ingen auktion. Vi hittade ett 10-tal Maserati till salu av olika äldre årsmodeller, flest Indy. Inga direkta



En otroligt vacker (och hemlig) Alfa 1900 med Zagato kaross ...hos Gallassi i Savignano



Ilsket röda bilar på Bandinimuseet



Bandinimuseet

fynd då vi uppskattade prisnivån hög även för Biturbobilar som ryckt upp sig påtagligt.

Den italienska bil som lanserades mest var Lancia. Såväl äldre som nya modeller. Maserati var representerade med endast lätta motorcyklar. "Il tridente a Due Ruote".

Visst är det värt ett besök men 3 dagar är 2 för mycket om man inte gräver i reservdelshallen. Några få kommer heller inte längre.

Lördagen blev också en split av gruppen eftersom många hade egna program före hemfärden på söndag. Tussa och jag valde att stanna ytterligare några dagar hemma hos Stenvinkels. Vi gjorde dock ett avslut i Bologna och som sig bör vid Piazza del Nettuno, fontänen där Neptunus står med sitt "ljuster". Där finns inspirationen och förebilden som den sjätte brodern (som var minst tekniktresserad av bröderna Maserati) valde till företagets logga "Il tridente".



Rööda bilar på Auto Moto d'Epoca i Padova



På Auto Epoca i Padova hittade vi en Maserati 3500 GT. Nyrenoverad i mycket fint skick hade den fått en prislapp på 100.000 EURO.



Maserati motorcykel på Auto Epoca



Gran Sport over the top!

International Maserati rally 2011 Austria

Text & Bild Thomas Wolf



Vi var 4 par från Sverige som deltog i det internationella rallyt i Österrike
-Thomas och Lotta Andersson
-Bengt och Birgitta Stenvinkel
-Staffan och Margareta Wohrner
-Thomas och Camilla Wolf

Var ?

Seefeld Tyrolen Österrike 22-25 september

Antal Deltagare ?

110 Maserati

Uppdrag & Vision?

Att under det senaste året planlägga ett pre-rally mellan den 18-22 september på 5-stjärniga hotell med kulinariska etablissemang som omfattar de mest hisnande europeiska alpvägar från Beaune (Frankrike)-Montreux(Schweiz) www.montreux-palace.ch -Lago Orta (Italien) www.villacrespi.it -Bellagio Como (Italien) www.villaserbelloni.com - St.Moritz (Schweiz) www.waldhaus-am-see.ch - Seefeld Tyrolen Österrike till det slutliga målet att delta på det internationella Maserati rallyt 2011.

Gräde på moset?

Inköpet av vår nya Gran Sport Limited edition Nuvolari 2 veckor innan avresa med endast 700 mil på mätaren och att våra engelska vänner inköpte en svart Gran Sport spyder precis samtidigt innan vi möttes upp i Beaune med förvånande miner.

Bästa vägupplevelse?

Intag av frukosten i villa Serbelloni vid Comosjön(Italien) i det bedårande (+28) vädret, Färjan över till Varenna och snön som fallit 2 dagar innan på topparna över Simplonpasset intill det gröna glaciärvattnet och lunchen i St.Moritz (Schweiz) 2 timmar senare i bländande sol. Oförglömlig väg och klimatupplevelse!

Jämförelse?

Att åka sträckan Stockholm-Nyköping på 2 timmar för att äta en räkmacka blir nog aldrig en riktig gran turism upplevelse...

Snabbaste vägupplevelse?

Den lyckosamma punkteringen precis vid avresa från Seefeld, Min fru Camilla tog flyget hem via Wien och jag grundade med wienerschnitzel i Innsbruck innan den snabbaste autobahn etappen i Gran Sportens historia påbörjades...

26 september Kl.16.55: Avfärd från Innsbruck Pirelli (Österrike) Kl.00.20 Incheckning hotell Lubeck (Tyskland...m.a.o 98 mil i sport läge för chassit).

Klassiska reseccitat?

Porter Montreux Place: Is this bagage for 2 cars Madame?

Camilla : No, just mine

Efter att missuppfattat uppgraderingen till svit på hotellet:

Camilla: Ohh I think I spoiled the surprise

Vänninnan Annie: I helped you out!

Bästa kulinariska vattenhål?

Beaune- L'ameoise

Montreux-Victoria

Seefeld-Klosterbrau

Italien-Bästa miljön

Vädret?

September är onekligen årets gran turismo månad!

12 dagar sol 19-28 grader och inte en enda kö...Magnifico!

Ciao tutti Thomas Wolf

