

MASERATI

b u l l e t i n e n



Estate



2014



Maserati-bulletinen

Nr 1-2014

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

Redaktionen:

Erik Barkman

Eje Blomberg

Ansvarig utgivare:

Fredrik Ajnefors

Grafisk form:

Margareta Ström

Eje Blomberg

Tryck & Rit AB

Tryck:

M-kopia 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

Omslagsbild:

Bosse Bildoktorn plåtar Maserati 6CM 1938 på Knutstorp Revival
Foto: Erik Barkman

Ordföranden har ordet

Så har redan jubileumsåret 2014, Maserati 100 år, kommit ända in i juni. En kort tillbakablick hur det började och utvecklade sig för företaget Maserati kan kanske vara på sin plats.

Företaget Officine Alfieri Maserati grundades i Bologna för precis 100 år sedan. Delaktiga i verksamheten var fem bröder Maserati; Alfieri, Bindo, Ettore, Mario och Ernesto (brodern Carlo hade gått bort redan 1911).

I huvudsak ägnade man sig åt att tillverka tändstift och att utveckla tävlingsbilar för andra företag. Några egna bilar byggde man inte förrän 1926 då man tog över företaget Diatto åt vilket man utvecklade tävlingsbilar för. Därmed kunde en framgångsrik tävlingshistoria börja för Maserati. Bröderna tävlade framgångsrikt i framförallt italienska tävlingar med bland annat den legendariska 8C. Redan 1932 dog dock den driftige Alfieri efter en njuroperation och märkets treudd innefattas sedan dess i en oval ring. Som vanligt, tills möjligen alldeles nyligen, visade Maserati röda siffror i bokföringen och hölls under armarna av Italienska staten till en början för att senare ingå en förbindelse med industrialisten Adolfo Orsi. Han tog över företaget 1937 och bröderna kunde nu koncentrera sig på att utveckla produkterna och lämna över skötseln av företaget på Orsi. Företaget flyttade snart från Bologna till Modena, samma plats det finns på än idag. Efter kriget lämnade bröderna Maserati företaget och startade istället upp OSCA som kom att tillverka fina tävlings- och sportbilar i små serier fram till 1966.

1950 talet kom att bli Maseratis mest framgångsrika tävlingsdecennium. Racerbilarna tävlade sedan länge inte bara i Italien utan framgångsrikt i hela Europa och nu kom även övriga världen att ingå. A6G bilarna efterträdde 8CL, 6CL och 4CL bilarna runt 1950 och bl.a. Fangio tävlade med bilarna. Maserati tog fram 250F inför 1954 års Formula 1 reglemente och både Fangio och Stirling Moss kom att tävla med bilarna. 1957 kom så Maserati att bli världsmästare genom Fangio. Parallellt med formelbilarna byggde Maserati tävlingsportvagnar som 150S, 200S, 250S, 300S och 450S samt exklusiva sportvagnar som 1500GT och 2000GT. Av ekonomiska orsaker och olyckliga händelser drog sig fabriken tillbaka från tävlandet i slutet på 50-talet. Man fortsatte dock att bygga bilar åt privata team långt in på 1960 talet. De berömda Birdcagebilarna (de lätta rörramarna liknade fågelbon) härstammar från denna tid.

Det var först med 3500 GT i slutet av 1950 talet som Maserati började tillverka bilar för vanligt bruk i någon större omfattning. Bilen blev en framgång för företaget som kom i bättre ekonomisk balans. 3500 GT, som hade en rak sexcylindrig motor med dubbeltändning, härstammande från 250F, följdes av flera liknande bilar som 3500 GTI, Sebring och Mistral. Shahan av Iran ville ha en mer potent 3500 GT och så skapades den exklusiva 5000 GT. Från den bantade sportvagns satsningen från slutet av 1950 talet hade det blivit V8 motorblock över som kom till användning i Fruas Quattroporte som kom 1963. Denna bil följdes av flera sportigare bilar från andra designhus men



med liknande konstruktion som Mexico, Ghibli och Indy. 1968 tog Citroen över företaget och som första bil presenterades mittmotorbilen Bora. Citroen ville ha en riktig motor till sin planerade SM (M för Maserati) och Maserati utvecklade snabbt en ny V6 motor till bilen. Denna kom även till användning i Merak och Quattroporte II som dock bara tillverkades i en handfull exemplar. Den sista bilen under Citroen blev Khamsin 1974. Inflytandet från Citroen i dessa bilar märks främst i hydraulsystem till bromsar och styrning. Peugeot tog över Citroen som i sin tur fick avyttra Maserati till De Tomaso 1975. En ny era tog vid.

Kyalami, som var den första nya bilen var i princip en De Tomaso Longchamp med Maserati V8 motor. Några år senare kom Quattroporte III för att senare följas av den första Maserati Biturbo 1982. Biturbo fanns i massor av olika versioner fram till i mitten av 1990 talet. Detta var den första Maserati som kom att tillverkas i större serier, totalt tillverkades över 30 000 Biturbo. V6 biturbo utvecklades till V8 Biturbo i Shamal som kom 1989. Fiat tog över företaget 1993 och Quattroporte IV presenterades bara ett år efter. Den första riktigt egna bilen blev 3200 GT som presenterades 1998. Den hade kvar Bitubo V8 men med en riktigt vacker kaross. 2002 kom sedan 4200 GT med den nya sugmotorn (ingen turbo) och Quattroporte V året efter. I dag har modellerna redan ersatts och Maserati tillverkar i huvudsak Gran Turismo, Quattroporte VI och Ghibli i olika versioner. Ghibli har återigen V6 motorer med Biturbo.

Så är vi framme vid 2014, Maserati 100 år, och hur skall vi fira det? Vi har redan börjat med att delta aktivt på olika träffar runt om i landet som Krapperup, Skokloster, Prins Bertil Memorial och Knutstorp Revival. Fler blir det under året, följ noga på hemsidan då programmet inte är helt spikat ännu. Ett nationellt klubb arrangemang planeras i augusti. Klubbens deltagande på Gran Turismo mässan i november kommer också att bli något alldeles extra. Fabriken firande i Italien blir 18 - 20 september, program och priser m.m. uppdateras på hemsidan. Vill du inte delta i programmet finns alltid möjlighet att åka ner och träffa klubbmedlemmar på plats, se vidare på hemsidan.

Avslutningsvis önskar jag alla Maserativänner en fin sommar och hoppas vi kan ses på något arrangemang och att Ni får tillfälle att utnyttja Era bilar rejält. Själv har jag redan avverkat åtskilliga mil i Quattroporten och Khamsinen i den tidiga våren.

Med varma hälsningar,
Fredrik Ajnefors

Ordförande Svenska Maseratiklubben

Skokloster



I år var inte vädret det bästa. Morgonen den 1:a maj bjöd på snöblandat regn och blåst med snötäckte i Skokloster men bättre väder var lovat framåt dagen och det är ju ändå vår i maj. Som vanligt uppsamling hos Autoropa i Frimhamnen där vi blev serverade espresso till guidning av Maserati och Ferrariteknik av Erik, Patrik och övrig personal. Sedan gemensam utfärd till Slottet. Vädret blev riktigt bra under dagen fast lite småblåsig var det nog. Massor av Maseratibilar av olika modeller kunde vi visa upp vilket ju är lite speciellt med Maserati, att det finns så många olika modeller.

Årsmötet hölls den 26 april hos AMK i Nacka.

Styrelsen omvaldes men en ny styrelseledamot hälsades välkommen, Jan Fidjeland från Stockholm. Efter och före mötet var det mycket tittande på Maseratiprojekt, bl.a. kunde vi få se 3 Ghibli Spyder på samma gång vilket nästan måste vara världsrekord då det bara byggdes 125 stycken totalt. God tårta och bullar blev vi bjudna på efter mötet.



MASERATI-PROGRAM SOMMAREN OCH HÖSTEN 2014

- 3 Aug** Skanör Falsterbo GT Show Nordiska Maseratiklubbar bjuds in
- 11 Aug** AHK Årstaviken Italienskt Tema
- 30-31 Aug** Arlanda Bilfestival
- 13-14 Sept** **KNUTSTORP. Klubben deltar aktivt i 100-års firandet i samverkan med AutoropaRacing days**
- 18-20 Sept** Maserati 100 År Internationellt Rally Modena-Turin - Även observatörsresa
- 24-26 Okt** Padovamässan Gemensam studieresa
- 7-9 Nov** GranTurismo mässa i Nacka
- 14 Dec** 100 årsdagen med Julmiddag

Håll dig uppdaterad genom att gå in på www.maseraticlub.se

Besök av Marc Sonnery

Marc, Internationell Maseratifantast som bl.a. har skrivit den fina boken Maserati, "The Citroen Years 1968-1975".

Marc som ansvarar för forumet Khamsin Register, var på skandinaviskt besök i maj. I Stockholmstrakten besökte han bl.a. Johan Hellenius på Competition Motors och Åke Nordquist på AMK för att särskilt spana efter "okända" Khamsin. Två bilar fick han lägga till på sin lista på bilar som han inte sett tidigare, Hans Josefssons fina bil och så ett ex-Venezuela projekt som Åke totalrenoverar. Sedan var vi några Khamsinfantaster som åt middag ute i försommarskuggan.



I år fyller Maseratklubben 27 år samtidigt som Maserati firar 100 år. Staffan Enhörning minns hur den allra första klubben kom till.

Maseraticlub.se / Vad hände innan?

Den nuvarande svenska Maseraticlubben (Maseraticlub.se) bildades i vårt vardagsrum 1987. Men vad hade hänt innan detta? Maseratis har ju funnits i Sverige sedan tidigt 60-tal. Det fanns ingen Maseratiklubb i Sverige i början på 70-talet men väl en Ferrariklubb. Mitt intresse för Maserati kom väldigt plötsligt när jag en dag 1973 under en presenning på LM-Ericssons parkeringsplats hittade en grå matt bil av för mig okänt märke. Maserati 3500 GT stod det på bakluckan när jag lyft på förslåten och när hela presenningen åkte av så såg jag en bil, förförande vacker i designen. Ingvar Sjöstrand, en arbetskompis och medlem av Ferrariklubben hade Ferraris motsvarande bil, en 250 GT och han blev min stöttelare de första åren. Min erfarenhet av bilar var noll men det blev kärlek vid första ögonkastet. Hade just tagit körkort med ljusgrönt vid uppkörningen. Men vad betydde det. Bilen köptes i rasande fart för en knapp månadslön hos Ericsson. Billigt-billigt, tänkte jag. Bara någon månad senare ringde en kille, Uno Lingmark, och började prata Maserati. Han hade en ännu vackrare Maserati 3500 GT, en cabriolet. Han hade hittat mig via bilregistret och ringt runt till många Maseratiägare. Efter mycket prat samlades ett antal Maserati i Djursholm 1973. Jag var inte med då men väl året efter och då började diskussionen handla om att bilda en klubb. Efter mycket övervägande så fastnade vi för att bli en sektion inom Automobilhistoriska klubben (AHK). Två tonåringar Magnus Andersson och Niklas Hanah, dammsög Stockholm på Maseratibilar och hjälpte till att hålla vårt Maseratiregister uppdaterat. Sektionen bildades 75 om jag minns rätt, kanske 76. Åren därefter blev ganska Maserativilda. Bengt Dieden träffade jag första gången 1976 på vårt Maseratimöte i Djursholms slott med ca 20 bilar på plats. Samma år ordnade jag en resa till Italien med 18 deltagare, för att besöka Maseratifabriken och ett antal Maserati-service ställen med en mängd gamla bilar. Med på resan var bl. annat Dan Hedberg, Staffan Gunnarsson, Uno Lingmark med föräldrar(!!). Det blev en rivstart för klubben med



Pete Coltrin (känd motorjournalist, död 1982), Gary Smith och Mats Danell i slutstampen av en lång lunch på en restaurang i bergen söder om Maranello i samband med världens första Internationella Maseratimöte i Modena 1980.



Gigi Villorosi, känd GP-förare för Maserati, förbereder prisutdelning vid första Internationella Maseratimötet 1980 i Modena.



Jag, med min nyköpta Mexico framför ingången till Maseratis serviceavdelning på Viale Ciro Menotti i Modena. Dottern sitter i baksätet och Mats Danell håller i kameran.



På besök i Genova hos doktor Lombardi med Dan Hedberg 1977. Lombardi visade bästa fyndet en Maserati 2000 A6GCS Pininfarina 1954 gjord i 3 ex. Världens vackraste bil, idag renoverad och på gatan, målad i samma färger som i original.

många aktiviteter och olika möten på banor som Gelleråsen och Kinnekulle ring de följande åren. Min Mexico hittade jag 1976 på fabriken i Modena och den har jag kvar än idag. Vår klippa på den tiden var Lasse o Stina Widenborg som drev Autotrans i Solna. Där hade vi ibland Julträffar då Stina bakade väldigt goda Tridentpepparkakor. En profil som vi inte får glömma i sammanhanget var Janne Svabäck. Han arbetade som dörrvakt på Vallonen på Kungsgatan i Stockholm och dit kunde man åka på kvällarna och stå i timmar och prata bil. Janne åkte frekvent till Italien för att leta bilar och hittade bl a en Maserati 5000 GT Touring och en eller 2 Bizzarini GT samt en OSCA Zagato. Han berättade historier om hur han hade funnit ett inhägnat område på Maseratifabriken med många gamla Maseratibilar parkerade. Området var välbevakat av hundar men Janne lät sig inte stoppas. Han berättade hur han kastat in korvar och köttbitar för att hålla hundarna lugna så att han kunde klättra över och titta vad som fanns.

Det var en helt galen tid men mycket kul. Vår duktige Eje Blomberg fanns med på ett hörn redan då. Eje släpade hem en Maserati Mexico på då från Italien och renoverade den hos Widenborgs efter att han först "provrenoverat" en Mistral. En Lamborghini 400 GT blev det slutliga renoveringsobjektet. Starkt gjort. År 1979 kom vi ut med vår första tidning "Il Tridente Svezia" i fyrfärg. Ejers skapelse. En sensation, den vackraste tidningen i Sverige då tyckte vi. Han gör idag som bekant klubbens tidning och har gjort så i 12 år. Men hade vi råd med detta? Det hade vi inte. Vi var kanske 60 medlemmar i Sektionen och vi fick 25 kr från var och en. Vi kunde inte göra mycket och den knappa ekonomin var nog en anledningarna till att sektionen löstes upp för att sedan upphöra. Ut-mattning kanske en annan. Men hur kunde det bli så här?! Vi var några individer med samma bilintresse som höll igång på olika sätt under ett antal år och spred intresse och glädje. Tänk bara på alla de resor vi gjorde tillsammans ner till Nürnberg för att kolla på historisk racing. Det var kul, och det skulle fortsätta men först efter ca 7 års vila.

Några av våra tidigare ordföranden berättar.

Några reflektioner om min presidentperiod i Maseratiklubben.

Av Staffan Wohrne

Jag köpte min Karif, modell 1989, av Mr Ulf i maj 1994. Den hade gått 800 mil, och var att betrakta som ny. Det var naturligt att bli medlem i Svenska Maseratiklubben, och efter en hel del diskussioner med Lennart Lindén, som var ordförande i klubben, blev jag invald i styrelsen som sekreterare. Årsmötena hölls i augusti på Mantorp, i anslutning till tävlingarna där, och 1998 presenterade jag en ekonomisk skiss på vad det skulle kosta att anordna det internationella mötet år 2000. Detta gjorde att jag ännu därpå blev vald till president i klubben. Man skall akta sig för att sticka fram hakan....

På den tiden gick diskussionens vågor höga huruvida biturbo-bilarna var att betrakta som "riktiga" Maserati, och om de skulle bjudas in till de internationella mötena. När vi anordnade mötet i Lund år 2000 blev alla bilar välkomna. En av anledningarna var ekonomisk-vi ville ha många deltagare för att säkra ekonomin. Någon uppsjö av sponsorer fanns inte, så mötet fick finansieras av deltagaravgifterna. Benny Ringsberg kom med ett ypperligt förslag på upplägget av mötet. Hösten innan kombinerade Margareta och jag en semesterresa med att besöka franska klubben, och jag gjorde reklam för vårt möte. Vi passerade även Holland och Coreille och Fritz Harms som skötte klubben där. De skulle sända upp ett antal bilar till Lund, och så blev det. Förutom Benny var det Staffan Forsman, Staffan Enhörning och jag med våra fruar samt Bengt Dieden som körde mötet, som trots dåligt väder blev en succé. Tack vare Bennys insatser att pressa priserna blev det även en god vinst för klubben!

Som president hade jag några ambitioner. Dels skulle vi ha en vårutflykt och en höstutflykt över en dag. Det var mycket trögt i början, men vi bestämde att även om deltagarantalet var litet så skulle det bli av. Trägen vinner, och deltagarantalet ökade. Vi hade även ett trevligt vårall med Ferrariklubben i Dalarna. Den andra var att det skulle finnas tillgång till klubbregalia, och Staffan Forsman var här en klippa som vi ut samarbete med engelska klubben kunde erbjuda ett fint utbud. Lennart Lindén hade som regel ett möte i slutet av året, och jag tyckte att vi skulle välja 14 december och "fira födelsedag". Även dessa möten blev med tiden mycket populära. Medlemsantalet i klubben växte stadigt.

En annan klippa i verksamheten under min tid som president var Staffan Enhörning. Idéspruta, oerhört kunnig om Maseratibilar och en handlingens man, och i engelsmannens ögon blev vi snabbt kallade för "the three Staffans". Så det kan bli....

Bengt Dieden var först ut som president, och han satt också med i styrelsen och bidrog konstruktivt och kunnigt till klubbens utveckling. Emellertid blev arbetet som produktchef på Eriksson allt mer krävande, så i mitten på 2000-talet lämnade jag över stafetten till Erik Barkman efter en som jag tycker mycket trevlig och stimulerande tid som president.

Ordförande nr 4 i nya tideräkningen minns.

Av Erik Barkman

Att ha förmånen och ansvaret för att vår Bulletin ges ut årligen med upp till två gånger per år är en stor upplevelse i mitt Maseratiliv. Jag tror att det är 10 årsjubileum i år. Visst kan det vara en belastning att hela tiden tjata och ligga på och försöka förnya sig något år från år. Men det fungerar fint mellan oss som producerar Bulletinen. Eje som gör det mesta av layout tillsammans med Margareta är kul att jobba ihop med.

Mitt reella Maseratiliv började så sent som under 2002 när jag tillsammans med Johan Helenius (Vi har känt varandra sedan mitten på 80-talet genom Georg fadern och tillika bilentusiast) studerade vad som fanns i hans garage och verkstad - Competition Motors i Alunda. Bland ett 30-tal andra sportbilar av bästa märke fanns en svart forsmön Ghibli av 71 års modell-Jo det fanns också en lækker Bora i blått med borstat aluminiumtak.

När jag sjönk ner i förarsätet infann sig en känsla av fulländad kärlek och harmonisk lycka av allt som strålade emot en. Den här bilen skall bli min!. Ghiblin med sina yttre starka former och linjer kunde jag inte bara släppa. Visst har andra sportbilar och inte minst Maserati funnits i sinnevärden sedan glansdagarna med Fangio och Moss i spetsen under 50-talet. Man var ju som mest biltokig då i tonåren och kunde alla märken och årsmodeller. De våghalsiga framfarternas skedde då på egen Cresentcykel med bockstyre. Skönheten och djärvheten bland bilarna framträdde mest hos Citroën som imponerade med sina nya modeller ID19 och DS 21 resp 23. Designen var utmanande liksom tekniken. Maserati fanns bara som en lätt sniffning av trycksvärta i motortidningarna.

Ökenvindarna Ghibli, Bora och Khamsin kittlade under 60 och 70-talet-skapade vibrationer av ha-begär men var inte nåbara för min plånbok. Förutom att Citroën stöttade varumärket Maserati var jag lika trollbunden av Citroëns envetna experimentlusta och val av formspråk. SM-en med Maseratimotor föll jag direkt för när den dök upp hos min Citroenleverantör och vän i Sundsvall. Min dåvarande DS 23 bleknade men betraktades ändå som urfader till SM-en.

Samma totala upplevelse av skönhet, komfort, harmoni och teknik som fanns representerade i SM på 70-talet uppstod i Johans Garage när jag ca 25 år senare provsatt Ghiblin. Där fanns dessutom rastyrka och ljudförnimmelser som bara måste upplevas. Investeringen i Ghiblin från 71 skedde via det nystartade arkitekt- och designkontoret Barkman o Barkman som hade ett stort kassaöverskott. Dåvarande ägare Arpad var en arkitektkollega som gjort ännu större investeringar i Maseratibilar som Åke ställt i ordning.

Med Ghiblin följde också medlemskap i Maseratiklubben och försäkringar via if som även försäkrade bolagsägda konstskatter. Med några inlägg i media kring försäkringsfrågor fick valberedningen i klubben vittring på en tänkbar styrelsefunktionär. Jag blev suppleant. Avancerade till ordförande när ingen annan ville axla Staffan Wohrnes plats när han abdikerade efter traditionsenliga (statistiskt) 16 år som ledare för klubben. Min era blev lika lång och kantad av många minnesvärda upplevelser tillsammans med andra klubbmedlemmar och deras olika hyss och genuina intresse för varumärket Maserati. En anda och själ som genomsyrat Maserati i snart 100 år.

Det som varit utmärkande och präglat lite det som Tussa och jag stått för inom Maseratiklubben är att inom ramen för studieresor till Italien ägna tid åt såväl de kulturhistoriska värden som Italien är fyllt av liksom det genuina intresset för design och teknikutveckling som hela den motorhistoriska koncentrationen av GT-bilsproduktion som finns kring Bologna och Modena och numera Turin.

Våra garagebesök hos Bilmekanikern Eduardo Tenconi i Milano sitter djupt in i Maseratisjäl. Han samlade på allt Italienskt och sålde inte ut en enda pinal. Den kunde ju komma till användning i verksamheten att hålla ett större antal Mille Miglia-bilar i marknadskick för hugade lånekunder.

De spännande förberedelserna och genomförandet av det internationella rallyt i Båstad 2010 hör givetvis till höjdpunkterna under min s.k. era. Uppladdningen och inhämtande av kunskap och inspiration från Goodwood 2009, våra brittiska vänners motsvarighet, var också en minnesvärd aktivitet. Där mötte man Maseratvännernas innersta väsen, är att ha kul samtidigt som man inmundigar ny kunskap om oss människor i trivsam social miljö.

Det var ju många som bidrog till att vårt event 2010 blev lyckat när nästan 100 Maseratbilar samlades under 4 dagar. Särskilt tunga lass drog den innersta kärnan som bestod av Thomas



inte ha ett museiföremål utan en bruksbil med kvalitet och en tilltalande design och där jag är väldigt stolt att vara en del av själen i varumärket Maserati.

Mitt liv som f d ordförande, Maserati-entusiast, och Maseratiägare

Av Per Bjerner

Någon vecka efter Gärdesloppet, där jag, fästmon och vår Ghibli deltog i 60-talsskrud ska jag försöka summera min passion för Maserati och alla de fantastiska människor som omger treuddens magi. Jag har i tidigare bulletiner beskrivit hur jag redan som bilintresserat barn "hittade" Maserati och framför allt Ghiblin. När jag för första gången fick se en livs levande klassiker, min dåvarande Indy öppnades en ny värld. Maseratis V8 har alltid låtit magiskt och det fysiska mötet blev bedövande. Lika jobbigt kändes det den där gången när jag fick ringa Åke på AMK och berätta om bromshaveri och smälld front på Indyn som blev upprinnelsen till en helrenovering. Samtidigt fick jag kontakt med Svenska Maseratklubben där jag blev alltmer aktiv. Vi började åka på rallyn och så småningom blev jag även invald i styrelsen. Styrelsearvodet på den tiden var precis som idag en halv pizza per styrelsemöte. Även då inleddes styrelsemötena med genomgång av väsentliga händelser och tyckanden varefter de faktiska punkterna på dagordningen avhandlades. Självklart är intresset för bilarna grunden till att jag hittat klubben. Förutom Indyn har det blivit en Biturbo, en 3200 GT, en Quattroporte V och till sist vår Ghibli. Det som biter sig kvar och växer är dock vännerna och upplevelserna kring bilarna, oavsett om det är en spontanträff en helg eller en resa till Italien. Jag uppskattar både vänskapen och förståelsen



Wolf, Fredrik Ajnefors och under-tecknad. Mest minnesvärt är kanske ändå de återkommande höstrallyna som vi gör tillsammans med Ferrarivänner och då vi inte bara kör bil på krokiga vägar utan gör små nedslag i såväl kulturskatter som slott och kojor med god mat och trevliga samtal in på småtimmarna.

Min Ghibli har ju varit med hela resan och fått sin successiva uppgradering och vård vilket en skönhet kräver. Många delar har bytts ut eller reparerats med originaldelar från flera världsdelar-där just Johan H med sitt sportvagnsteam verkställt renoveringen med en rimligt hög ambitionsnivå, och ett bra resultat nära toppskiktet. Jag är ju ingen "No-limit" kund. Jag vill

för galenskapen. Det finns så många fina, vänliga och intressanta människor i vår klubb vilket för mig ständigt ger nya upplevelser och blivit en del av livets krydda.

Det vore fel om denna text inte innehöll något om min Ghibli. För det första är det världens vackraste bil. För det andra har jag drömt om att äga en Ghibli i ungefär 30 år innan jag till sist kunde förvärva min bil. För det tredje är den nu i stort sett klar, går perfekt och gläder både mig och alla som ser och hör den.

När jag köpte min Indy och blev "invigd" kändes det stort och oväntat, därefter har jag sett en och annan Ghibli, drömbilen, passera revy. Antingen har det varit fel tillfälle eller så har pengarna inte räckt till, men till slut nådde ett rykte mig om en gul Ghibli som kanske var till salu, orörd, hemma i Sverige. Att det var Sven Svennerbergs gamla Ghibli fick jag veta senare, liksom att den fanns med på omslaget till den allra första Maseratibulletinen. Jag visste redan vid köpet att den skulle bli helrenoverad, då den visserligen gick men till största delen hade stått stilla under en längre tid. Idag känns det som jag gjort det mesta på bilen, men som Maseratiägare kan jag vara förvissad om att det alltid kommer finnas något nytt att ta tag i kommande år. Bästa beviset för den status den nått, fick jag förra helgen då den togs ut för en varmkörning. Alla tre barnen hemma insisterade på varsin runda i hemmakvarteren på Lidingsö, och till sist även fästmon. Alla var lika glada, men gladast var nog jag.

Ett kort möte med en av våra legendarer

Vid pennan Erik

Lasse Widenborg, Autotrans

Bor man i Skåne och siktar på Knutstorp Ring skall man göra en anhalt vid E6-ans mot med 107:an i Aulsås. Där bor Lasse Widenborg sedan 1982. Jag fick en pratstund med honom och hustru Stina vid en kopp kaffe och en rabarberpaj -Stinas verk.



Han flyttade sin verkstad Autotrans från Solna. Utifrån ett Maseratiperspektiv var Lasses verkstad ett av de viktigaste navet för alla som ägde eller var intresserade av Maseratibilar. Det var här alla 60-70 talare dvs Maseratis glansperiod fick sin omsorg. Här träffades alla entusiaster och fikade och åt av Fru Stinas Tridentkakor. Här lades grunden till Åke's (Nordquist) genuina kunskaper om Maseratibilarnas teknik. Han jobbade där mellan 1975-1978. Den här perioden räknas som Maseratklubbens förhistoria då föreningen bara var en sektion i en större sammanslutning (AHK).

Här sprang också "småpojkar" Magnus Andersson och Niklas Hannah och la grunden till sina utomordentliga kunskaper om allt kring Maserati själ och teknik.

Även om Lasse upplever sig som allätare när det gäller bilar så är det just Maseratis historia och själ som han vill framhålla. Det är just strävan att skapa något nytt och utveckla goda ideer inom tävlings och sportbilsbranschen. Ekonomin har ju ständigt varit ett hinder för en kontinuerlig produktion av högklassiga bilar. Korta serier och alltid nya projekt liksom den ekonomiska berg o dalbanan, samt att alltid ha förmåga att resa sig och ta nya tag, har varit kännetecknande alltifrån Bröderna Maserati till dagens ägare Fiatkoncernen.

Ghibli och Mistral har varit Lasses särskilda ögonstenar. Ja Ögonstenar. Stina är en av dem. Hon har alltid stöttat Lasse, men har även själv varit framgångsrik tävlings-

förare främst med Alfor (Giulietta) och O.S.C.A. Lasse tävlade främst i olika sportvagnsmästerskap med Frazer Nash, Porsche, Chevron, Corvetter, de Tomaso och Lola och även något med Ghiblin.

Han framhåller dock hela tiden Maseratis progressiva teknik och robusthet i jämförelse med andra kända, mer konservativa sportvagns-varumärken från Italien.

En av Lasses egenheter som bilbyggare/renoverare var att han alltid provkörde bilen. på klassiska Nürburgrings nordslinga för att bilen skulle få bekänna färg. Klartecken där, då var det dags för leverans.

Idag är verkstaden Lasses egen "hobbylokal". Där finns naturligtvis mängder av bildelar men också en Indy och ett amerikanskt fullblod. Lasse har alltid haft ett gott öga till amerikanerna.

Han är idag också hårt engagerad i Racerhistoriska klubben och inte minst erkänd besiktningsman inom SBF Svenska Bilsportförbundet och FIA (Federation Internationale de L'automobil). Det är fantastiskt att kunna leva på sin hobby säger Lasse spontant.

Vi avslutade vårt samtal kring äkta vara eller Replica, dess värden och värdeutveckling. Regelverket som styr bedömningen lever i en form av 5-årscykler som för stunden avgör äktheten. Dvs det finns en dynamik som inte låser allt till ursprunget. Ett stort orosmoln är dock den extrema värdetillväxt som numera råder för historiska bilar.

Det leder till att mindre nogräknade företag och personer är världslova med sanningen och vi får allt fler oäkta bilar på marknaden. Nyrika kineser och ryssar har inte samma kulturhistoriska referensramar som vi i Europa och Amerika. Avslutningsvis lyssnade Lasse på min Ghiblis sköna toner men uttryckte samtidigt osäkerhet kring min motors ursprung- jag har ju inte originalmotorn kvar.



Italienskt Bilmöte i Krapperup

Av Thomas Andersson

Så var det dags för ännu ett trevligt, Italienskt bilmöte i vårsköna Krapperup.

Vi åkte från ett varmt och soligt Malmö i en Maserati GranTurismo och en QP, i riktning mot nordvästra Skåne och Kullen. Vädret visade sig från sin bästa sida om än något kyligare och blåsigare som det ofta är uppe på Kullen som ligger mycket vackert omgivet av Kattegatt på tre sidor. En fantastisk vy breder ut sig mot slutet av resan när vi närmar oss Krapperup Slott. Väl framme möttes vi av hundratalet Italienska bilar som t ex Alfa Romeo, De Tomaso, Fiat, Ferrari, Maserati...och säkert några till som jag glömt. Ett 25-tal motorcyklar hade också hittat hit. Så småningom var vi säkert upp emot 200 bilar i skön forering. Vi räknade till ca 15 Maserati. En bra uppslutning.

Henrik Hoff hade som vanligt en liten "Maserati Syd- hörna" där vi fick tillfälle att diskutera våra bilar och det kommande 100-årsjubileet. En riktigt fin gammal O.S.C.A 1500 TN tilldrog sig mycket uppmärksamhet. Den har tillhört fabriksens stall 1956 och var då framgångsrik i sportvagnsklassen med Luigi Musso som förare bl a på Imola. Bilen som är svenskägd sedan 1957 var i ett fantastiskt skick och en förjust ägare berättade gärna om bilens tidigare racer historia på tävlingsbanorna. (Se vårbulletinen 2008 red. Anm.) En klassiker som Eriks Ghibli, några fina Maserati Biturbo, nyare modeller av 3200, QP och GranTurismo, alla i fint skick, fanns naturligtvis på plats med sina glada ägare som tagit chansen att äntligen få lufta sina bilar. En nybliven QP SportGT-06 ägare Roland, som nyligen köpte min QP, visade upp sig med sin nya bil. Han fick nu också bekräftat att han blivit medlem i Maseratklubben, lagom till sin 50-årsdag. En fin present om något.

Har ni vägarna förbi slottet Krapperup i sommar så missa inte det utmärkta café som vi varmt rekommenderar. Där hamnade några av oss för mera Maseratnack samtidigt som vi tryckte i oss deras goda smörgåsar och lyxiga bakverk, innan vi så småningom vände hemåt.



Prins Bertil Memorial

Av Fredrik Ajnefors

Vi deltog för första gången som klubb i Gärdessloppet. Maseratklubben hade utan tvekan den bästa märkespresentationen av alla bilmärken på Biskopsudden i Stockholm.



Röd Mistral följdes av gul Ghibli, grön Khamsin, stålgrå Quattroporte, svart Sebring, silverfärgad Indy och röd Ghibli. Allihop utplacerade på ena kortsidan bredvid depån för bilarna som körde i Gärdessloppet. Fint väder hade vi också och några ibland Maseratisterna hade tidsenlig påklädelse (60-tal). Många av de besökare som fick se våra bilar uppskattade presentationen.

Marc Sonnery's Maseratispaning

Redigering Eje Blomberg

Från Monacos Historiska GP, över till Italien, för att slutligen se några Khamsin i Danmark och Sverige.

I maj månad hade jag verkligen ett par intensiva veckor. Jag åkte till Monaco med några Amerikanska vänner för att se och rapportera till två amerikanska motortidningar om Monaco Historical GP. Får jag bara säga att det är underbart att vartannat år få se och höra Racers från 1930 och fram till 1970, med endast 15.000 personer i publiken istället för de ca 200.000 som brukar se ett Formel1-lopp. Det är mysigt att slippa trängsel och dessutom ha möjligheter att träffa och prata med berömda förare från bilsporens gyllene era.

Två dagar senare i Italien, fick jag tillfälle att intervju Giorgetto Giugiaro (designer av Ghibli, Bora, Merak och Boomerang bland andra) för ett kapitel i min nya bok om de Tomaso Mangusta. Jag fick också tillträde till den Italienska motortidningen "Quattroruote"s arkiv för att hitta gamla bilder från när dåvarande F1 världsmästaren Emerson Fittipaldi provkörde en Khamsin. En god vän i Tyskland äger numera exakt den bilen och han behövde några interiörbilder eftersom inga sådana fanns i artikeln. Jag hittade de bilder han sökte och han kan nu med hjälp av dem renovera bilen till det skick den var i då.



På en torsdag eftermiddag drog jag i full fart till Brescia för att se årets start av "Mille Miglia". Där fanns en hel del Maseratis t.ex. A6GCS och 300S bland alla 400 bilar som deltog. Rallyt är ett typiskt Italienskt "kaos" som på något sätt alltid fungerar som det är tänkt. Deltagarna startar med

30 sekunders mellanrum och får applåder och rop utefter hela startsträckan genom Brescia av alla de tusentals entusiaster som kantar gatorna. En del står mitt i gatan så förarna får vara vaksamma för att inte köra på någon entusiast vilket gäller för alla de 160 milen genom Rom, Siena, Bologna tillbaka till Brescia, för att nämna några städer. Bland alla kända och för mig okända deltagare, såg jag Jay Lenos och skådisen Jeremy Irons.

Så var det dags att snabbt köra upp till Milano för att tidigt nästa morgon ta flyget från Malpensa upp till Köpenhamn och Kastrop. Om inte en liter svart kaffe får en att vakna kl 4 på morgonen så tvärvaknade jag när jag såg Carsten Warburg (min kund



och vän) och hans Khamsin vänta på mig. Så fort han startade bilen vaknade jag på riktigt. Jag sålde bilen till honom i januari och den är en av två ovanliga Khamsin i Danmark, två av tre kända i landet. Den tredje finns i privata Ströjer museet. Carsten's AM 120 268 är en av endast 5 st som haft endast en ägare. Den såldes ny till Daniel Balozian, en bankdirektör i Frankrike. Bilen stod i hans villa i Cassis på Franska rivieran och användes bara när han var där, vilket förklarar att bilen bara hade 23000 km på mätaren. Den har kvar sin originallack, interiören är orörd mm, en verklig "time warp"-bil. Balozian hade beställt bilen med diverse extrautrustning som t ex ett extra handsfack på kardantunneln och extra monterade helljus som han kunde blinka med för att långsamma bilister skulle flytta på sig på mototvägen. Allt finns noterat på bilens leveranshandlingar. På eftermiddagen tog vi färjan Helsingör-Helsingborg till Skåne i en GranCabrio för att titta på en bil (ingen Masse) varefter vi tog vägen tillbaka till Danmark över Öresundsbron. Att göra den resan i en GranCabrio var perfekt.

Dagen efter åkte vi ner till John Berg Tell nästan vid tyska gränsen. Han har kanske genomfört den finaste Khamsinrenovering jag har sett. Han har gjort allting hemma med hjälp av en fixtur där han kan rotera rack och kaross för bästa åtkomst ur alla vinklar. Under två års tid monterade han ner bilen i atomer för att kunna genomföra en äkta "nut and bolt" renovering. Den nakna karossen skickades, inte bara en gång utan två, till Holland för rostskyddsbehandling där man sänkte alltihop i ett jättebad med rostskyddsolja. Hans bil AM120 US1032 är en "Amerikaversion" och John har inte bara bytt de fula stötfångarna. Å nej! Han har gjort en total ombyggnad av bilen till Euro-specifikation vilket även omfattar motor och drivlina. Det är bara så otroligt med en sådan helrenovering. Även om jag sett många fina under de tio år jag arbetat med mitt "Khamsin Registry". Jag har, med mycket hjälp hittat över 300 överlevande Khamsin i olika stadier. Jag har inte sett alla men av de jag stött på tillhör Johns bil de finaste. Han behöver bara montera vindruta och stötfångare för att få bilen helt klar. Att köra den runt kvarteret i nuvarande skick verkar han vara helt nöjd med. Det var fint att få träffa Carsten och John som har två av de tre som finns i Danmark. Båda helt speciella exemplar.

Jag avslutade min resa i Sverige där jag åkte runt en hel dag med Johan Helenius för att se på bilar i Stockholm och Alunda. Nästa dag blev jag Fredrik Ajnefors gäst i hans Emerald Green Khamsin. Vi åkte till AMK och träffade Fredric Gustafsson, hans ex-Khamsin och den nye ägaren Hans Ulrich. Åke hade dessutom en i verkstaden för renovering. En bil som importerats från Venezuela. En supergod blåbärstärpa på Åkes terrass med Khamsinen parkerad i synfältet blev en fin sista kväll och avslutning på min resa.

KNUTSTORP REVIVAL MAJ 2014

Vid pennan Erik B med fotohjälp av sonen Andreas

Med målet att skapa en kopia av Goodwood Revival har Picko och Malin Troberg bjudit upp till stort event med bilar, MC och flyguppvisningar och allt inom ramen för epoken mellan 40/60-talet.

Självkärligt var proklamerat en tidsenlig klädsel. Det hade åtminstone ca 30 % av besökarna härommat. Och visst var det hög stämning i ett strålande försommarväder. Högtalarsystemet spred en härlig engelska över arenan. Speakern var nämligen engelsman som just hade till syfte att påminna om stämningen på Goodwood.

Vi från Maseratiklubben hade flaggat för att 5-10 st Maserati skulle dyka upp men det kom bara en förutom undertecknad, den första dagen.

Vi fick en bra och strategisk hörnplats där vi parkerade våra bilar men i stället för att bevaka vår fina plats vandrade vi runt i depån och spanade. Där fanns minst 250 klassiska och anrika tävlingsbilar från 20-talet och framåt. Särskilt uppmärksammade blev 11 st åldriga Bugatti som körde ett eget race med deltagare från Sverige och Danmark. Det nordiska inslaget var påtagligt och inte minst för oss Maseratifreaker, riktigt intressant. En Norskgåg Maserati 6CM från 1938 fångade helt vår uppmärksamhet. En sådan har sällan skådats på våra racingbanor. Det har bara producerats 27 exemplar. De lämnade med sin kompressormatade raka sexa på ca 1,5 l, 155 Hkr och från 1939 ca 175 Hkr med en toppfart runt 230 km/t. På den tiden rattades bilarna av förare som Aldo Marazza, Luigi Villorosi och Ettore Bianco. Men nu gick det lugnare till. Förarna sitter ju väldigt högt upp i bilen med minimalt skydd om olyckan skulle vara framme. Skälet till den höga placeringen är att drivlinan mellan motor och bakaxel kräver utrymme på höjden i jämförelse med dagens mittmotorbilar.

Nu var det inte bara vi Maseratis som beundrade bilen utan där fanns Bosse Bildoktorn och även Carlsson på taket som blev tvungen att slita blicken från sin ögonsten och enda tävlingsmärke (SAAB) för att spana in Maseratin. Den var dock lika ensam representant för märket som min Ghibli på Knutstorp men det var roligt att se vilken uppmärksamhet dessa två skapade för sina former och prestanda. Den ena byggd för bana i slutet av 30-talet och den andra en vacker GT-vagn från tidiga 70-talet. Visserligen var bröderna Maserati inte inblandade i den senare, men ändå. Vi talar om ett tidsspänn på cirka 30 år. De som dominerade veteran-racen denna dag var annars MG och Riley.

En lite udda klass är Sports 2000 som visade upp sig. De tillhörde de snabbaste runt Knutstorp denna dag. Drygt minuten tog varvet. Den här klassen skapades 1976. Utmärkande och gemensamt var en förmotor på 2 liter. Flera tillverkare som Tiga, Lola, Chevron och Shrike (se blå lågsniffande bil) skapade sina egna tävlingsbilar. Race till låga kostnader var slogan under 1980-talet. Vår medlem Schreiber var på plats men hade valt sin unika DB2 denna dag. Det enda exemplaret i Norden.

Den mest hisnande upplevelsen förutom Maserati 6CM var flyguppvisningen med en dubbeldäckare som gjorde djärva loopar bar några 10 tal meter över våra huvuden. Han t o m stängde av motorn för att störta rakt ner och i sista sekunden starta och dra på rakt upp för att ånyo störta. Kontrollerat Jippo men lite kusligt var det.

Sammanfattningsvis ett lovvärt försök att skapa den legendariska Goodwood-andan. Otroligt fint att samla så många unika tävlingsbilar med sina entusiastiska förare här i Skandinavien. Vårt en resa och ett besök men det är nog en bra bit till Goodwood Festival of Speed, ännu. Det räcker bra med Knutstorp Revival. Synd att våra medlemmar i sektion Syd prioriterade annat denna unika racedag.



Ny coupé på Genève-salongen

Text och bild Bengt Dieden

Bilutställningen i Genève har alltid andats optimism. Även under bilismens mörkare perioder har man alltid vädrat morgonluft i Genève. Biltillverkarna visar att framtiden är ljus och detta förstärks av att våren är på väg att göra sitt inträde. Maserati visade på klassiskt vis upp en ny kraftfull coupé av den gamla goda skolan, vilket gjort märket berömt i 100 år.

Det kommande jubileet gjorde man inget större väsen av i Maseratis monter i Genève. Ur försäljnings synpunkt är detta förmodligen inte viktigt men desto roligare för entusiasterna. Det närmaste man kom talet 100 var specialmodellen av Quattroporte som fått tilläggsbeteckningen "Ermenegildo Zegna Limited Edition". Den går i produktion i juli och ska tillverkas i 100 exemplar. Varför detta långa krångliga namn kan man undra. Finns det verkligen inga nya vinnrar att uppkalla modellerna efter? Ermenegildo Zegna är ett modehus i Milano med 560 butiker över hela världen. Listan är lång på alla detaljer de anses ha förbättrat bilen med. Man orkar bara till hälften av listan när man tröttnat på alla flaskor om Platinium Silk finish och hur detta framhäver bilens klassiskt sofistikerade karaktär. Är detta Maserati? Kanske en eftergift man har fått göra för en marknad som kräver lyxattribut istället för raffinerade köregenskaper. Eller är det kanske så att dessa redan finns där? Jag vet faktiskt inte.

Fräschare känns däremot en helt ny coupé som tog alla "på sängen". Visserligen en konceptbil men enligt Maserati fullt körbar vilket gjordes tydligt genom att V8-motorn startades upp med jämna mellanrum. Modellen kallas Alfieri efter den mest tongivande av bröderna Maserati. Bilen är byggd på en något kortad bottenplatta från nuvarande GranTurismo och mäter 4,59 m i längd och har den imponerande bredden av 1,93 m! Motorn som används är V8:an på 4,7 liter och 460 hk och är hämtad från MC Stradale.

Männen bakom designen av den nya bilen heter Quentin Amore och Giovanni Ribotta, två relativt nya namn hos Maserati. Ribotta har redan hunnit göra designen för den senaste Ghibli och Amore kommer direkt från Centro Stile hos Fiat. Det fanns betraktare av bilen som tyckte att den kändes gammeldags i stilen men det kommenterade Amore genom att säga att stilidealet för honom har varit Battista Farinas Maserati A6 GCS från 1953. Och faktum är att något av samma linjer över bakpartiet känner vi igen hos Alfieri. De tre luftutsläppen på sidan ska också få oss att tänka på 50-talet. De ser väldigt små ut och kan t o m vara fejkade. Av någon anledning har man klämt in ett par baksätetsplatser också. Varför kan man undra? Varför inte göra bilen tvåsitsig som en äkta coupé ska vara. Utrymmet i baksätet får mig att tänka på Povel Ramel och hans "benlösa pygméer utan anspråk". Men visst, bilen har något särskilt över sig och är vida mer attraktiv än allt vad Ferrari har på meningen just nu. Ska vi hoppas på en produktion om två till tre år?

En rolig detalj är att man påpekar att bilen har en "touch of racing brutality" över sig genom att golvet är tillverkat av "oxidised steel" ett material som påstås ha varit vanligt på 50-talets tävlingsbilar. Kan detta vara något annat än rostig plåt?

Maserati Trofeo MC World Series rullar på nu för femte året i följd. Med modifierade Maserati Gran Turismo-bilar genomförs enmärkestrace på flera banor i Europa och USA. Avslutningsracet i december körs på Yas Marina i Förenade Arabemiraten. Anmälningsavgiften är 125 000 Euro plus moms men då ingår bil och service av denna.

Under 2013 ökade Maserati sin försäljning med 148% och slutade på 15 400 sålda bilar. Största marknaden är USA, tätt följd av Kina där man sålde hela 3200 bilar vilket är 700 bilar mer än för hela den europeiska marknaden. Det ekonomiska resultatet för 2013 blev 171 miljoner Euro. Med andra ord går det riktigt bra för Maserati, de dåliga tiderna till trots.



Maserati Biturbo Spyder

Johan Runberger / Maserati Spyder E 1989

Historik

Maseratis nya Biturbo serie (bilen som skulle rädda Maserati) presenterades av Alejandro De Tomaso den 14:e december 1981 på Maseratis 67-årsdag. Redan på bilutställningen i Turin 1982 visade den fristående karrosserifirman Embo från Caramanga söder om Turin en Spyder version av Maserati Biturbo. Detta var en "one-off"-bil baserad på coupéns bottenplatta och således fullt frysitsig.

Om det var denna showcar som inspirerade De Tomaso att ta fram en öppen produktionsversion av Biturbo är oklart. I vilket fall beslutade De Tomaso att låta Zagato i Milano ta fram den öppna Spyder versionen som slutligen presenterades för allmänheten 1985.

Zagatos Spyder version byggdes på en kortad bottenplatta med 10 cm kortare hjulbas än coupén.

Fram till A-stolparna var Spyder versionen identisk med coupén därefter designade Zagato bakkdelen med ett utrymme för att helt kunna fälla ner suffletten som var utförd i flera lager med ett innetak i samma typ av Alcantara som på stolarna. Sufflettställningen lär för övrigt vara identisk med den på Aston Martin Volante som också byggdes parallellt hos Zagato.



De sista modellåren uppdaterades utseendet ytterligare en gång med nya strålkastare (liknande de som monterades på Racing och Shamal samt ny, rundare frontspoiler och bakre kjolar som inramade avgasrören).



Spydern tillverkades i en ursprunglig tillverkningstakt av 25 bilar per vecka.

Som vanligt när det gäller Italienska bilar är det svårt att få fram tillförlitlig statistik över antalet tillverkade bilar av viss modell eller specifikation. Den, i mitt tycke, bästa boken om Maseratis Biturbo modeller "Maserati - The road cars 1981-1987" av John Price Williams, anger det totala antalet tillverkade Biturbo Spyders till 3 076 bilar.

Motorer

Då Spydern tillverkades under en så lång tid monterades minst 7 olika versioner av V6:an till följd av utvecklingen av modellserien. Den ursprungliga modellen som lanserades 1985 hade en 2,0 liters förgasarsversion av motorn som utvecklade 180 hk. Följande år då modellen lanserades i USA erbjöds en 2,5 litersversion med insprutning som gav 192 hk. Därefter kom en 2 litersversion med insprutning utan katalysator med 220 hk och motsvarande 2,8 litersversion för exportmarknaderna med 245 hk. Den katalysatorrenade exportversionen på 2,8 liter hade 225 hk. När fyrventilstoppen lanserades kom denna endast i tvålitersversion i Spydern.

Biturbo Spyder i Sverige

Då det blivit allt svårare att få ut information om antal bilar i Sverige av en viss modell från Bilregistret (utan att betala) har under tecknad ingen uppdaterad data över de Spyders som i dagsläget finns i landet. 2007 fick jag dock ut en komplett förteckning av en välvilligt sinnad tjänsteman på Bilregistret. Vid den tidpunkten fanns det totalt 26 inregistrerade och 3 avregistrerade bilar, alltså totalt 29 stycken i landet. Av dessa var 10 privatimporterade och övriga sålda nya i Sverige via de olika officiella importörerna som fanns under denna tid.

Fördelningen på årsmodell 1986: 3 bilar, 1987: 7, 1988: 6, 1989: 8, 1990: 3, 1992: 1 och 1994: 1. Mycket talar för att antalet bilar i landet idag är i stort sett detsamma. Möjligen kan ytterligare någon bil ha importerats sedan 2007.

1989 marknadsfördes fem modeller av Maseratis Biturbo modeller i Sverige. Billigast var coupén 222E som betingade ett pris av 355 000 kronor därefter kom Spyder E för 395 000:-, fyradörrars 430 kostade 440 000:-. Den större coupén 228 kostade 505 000:- och allra dyrast var Karif för 555 000:-.

Min egen Spyder

Undertecknad är sedan 2003 lycklig ägare till en röd Spyder E från 1989. Benämningen E betecknar att bilen är en exportversion försedd med 2,8 litersmotorn med katalysator vilket innebär 225 hk.



Min bil som till dags dato endast rullat cirka 2 500 mil levererades ny i september 1989 till den kände journalisten Fredrik Belfrage. Han behöll bilen 7 månader varefter den såldes vidare till en viss Joakim Posener (mest känd för den så kallade Trustor härvan). Tydligt var herr Poseners affärer redan vid denna tid av det mer dublösa slaget varför bilen hamnade hos Kronofogdemyndigheten i Stockholm för att senare åter hamna i Göteborg som en del i



bilmuseet Auto Collection i Billdal. Från 1993 fram till 2003 fanns bilen till beskåda hos Auto Collection. I samband med bilmuseets nedläggning fick jag möjlighet att köpa bilen.

Eftersom bilen varit stationär under närmare tio år genomfördes en grundläggande service med byte av alla vätskor, filter, stift och kamrem innan bilen åter började brukas.

En rolig detalj var att denna service utfördes av Andreas på Jernbergs Bil & Maskin i Göteborg, samma kille som 1989 gjorde levnansservice på bilen då nämnda firma skötte servicearbetena åt den dåvarande importören Italbil Scandinavia AB i Askim.

Då hade bilen rullat 1 713 mil. När dessa rader skrivs i maj 2014 står vägmätaren på 2 542 mil vilket innebär att jag använt denna härliga bil i 829 mil eller i genomsnitt 75 mil per år under de 11 år som jag ägt den.

Personligen anser jag att Maseratis Biturbo bilar är grymt under-skattade. Få bilar skänker samma unika kombination av rå kraft och förfining. Körglädje förpackad i en av bilvärldens allra läckraste interiörer! Detta torde också vara förklaringen till att min egen Spyder är den entusiastbil som fått stanna kvar i min ägo klart längst. Jag har helt enkelt svårt att tänka mig ett liv utan åtminstone en Biturbo i garaget.

Sammanfattningsvis väljer jag att citera tidningen Bil & MC nr-6/89.

"Kan någon av dessa Maserati bilar vara ett bra köp? Ja, åtminstone om man har för avsikt att behålla bilen ett tag. Efterhand som priserna stiger kommer man säkert ifatt en dag. Vill man däremot sälja bilen efter en kort tid, får man räkna med en liten förlust.

Äldre Maserati modeller står idag högt i kurs. Dessutom är det här en trevlig och charmig bil"

På Coys auktion i Fontvieille...

"Légende et Passion"

Text och bild Staffan E



I samband med Historic race i Monaco höll Coys en auktion på gamla bilar i cirkustältet i Fontvieille, bakom helikopterplattan i Monaco. Vi kunde ju inte låta bli att åka dit på visningen för att se om det fanns något intressant till salu inte bara i Maserativäg.

Det stora tältet, som emellanåt också används för cirkus och som vi kan se på TV i Sverige, var fyllt av bilar till försäljning, bilar från 50-talet och framåt. Undantag fanns dock som en underbar Bugatti Type 57 Serie 1 Ventoux från 1934 (utropspris 370-450 000 Euro och som gick för 406 200 Euro) samt en BMW 327 Cabriolet (utropspris 150 - 170 000 euro och som förblev osåld).

I Maserativäg fanns en Indy America från 1971 i originalskick men med ny inredning och utan rost. Utropspris 35-45 000 Euro men som såldes för 57 500 Euro till glädje för alla Indy ägare. En Ghibli från 1967, röd och i originalskick med utropspris 150-170 000 Euro förblev osåld. En silverfärgad Maserati Mistral 4000 från 1967, lätt renoverad men maskinellt i originalskick var till salu för 55-65 000 Euro men gick för 75 800 Euro. Ett bra pris får man säga. Det roligaste var dock den fina 3500 GT Touring från 1960, Ch no 101 762. Bilen var helt renoverad i Schweiz i alla detaljer, tom överrenoverad i vissa avseenden med läder på instrumentpanelen t ex. I ett fantastiskt skick och en mycket vacker bil. Utropspris 150-170 000 Euro men gick för fantastiska 249 400 Euro. Åke och Fredrik håll i hatten.

Den gulligaste Ferrarin var absolut 246 GT Dino från 1972. En Ferrari gick för 237 080 Euro och den andra 294 200 Euro. Ferrarin med högst utropspris var en Ferrari sportvagn från 1956, en knallgul 250GT Boano/250 TR med utropspris 400-500 000 Euro men den förblev osåld.

Annat roligt italienskt var dessa små, fina Fiat, 500L, 500L med Caravan och 500N Sport. I synnerhet den med Caravan. Tänk er att en italiensk familj på 6 personer skall tränga sig in i den lilla Fiaten från 1972 och med en husvagn på släp åka på långsemester till sandstranden i Rimini. Härligt equipage! Gick för 25 960 Euro.

Måste också säga att organisationen runt auktionen var mycket bra och man ger ut en mycket ambitiös katalog i färg med beskrivningar inte bara om den aktuella bilen utan också om modellens historia. All heder åt Coys.



Niklas Hannah fortsätter att nosa upp gamla intressanta Maseratibilar

Vad sägs om en Maserati tipo 108



Ja, vad är nu detta?! Alla gamla Maserati har ju ett tipo AM-nummer. T.ex har 3500GT nr AM101, Mistral har nr AM109 osv men är det någon som har hört talas om AM108?! Det hade i alla fall inte jag.

En dag när jag var inne på "FerrariChat" och kollade på deras Maserati sidor lade jag märke till en spanjor, Antonio som efterlyste en vindruta till en tipo 108. Jag kollade igenom de svar han fått och det var ingen som hade en aning om vad en tipo 108 var för något och än mindre hade en vindruta till en. Jag kollade då i Orsini/Zagaris Maserati historia och där fanns faktiskt en bild på en tipo 108. Det verkade vara en liten serie prototyper om fyra bilar som Touring byggde. Jag tänkte då att det måste varit de absolut sista Maseratis dom byggde innan konkursen var ett faktum. Jag ringde upp denne Antonio och fick tel.numret till hans kompis Jose som ägde bilen. Han bodde i den lilla byn Alcaniz i provinsen Zaragoza som ligger ca 3,5 timmar från Barcelona. Vi bestämde att jag skulle komma och titta på bilen när jag hade vägarna förbi nästa gång.

Alla dessa fyra bilar tillverkades tydligen på beställning av den spanske bilimportören Auto-Paris i Barcelona och byggdes i två varianter. Två hade ovala strålkastare och två fick enkla som de på 3500GT. Bak till hade två (ch nr 004, 006) ovala baklykter och två (ch nr 002, 008) hade bakljus typ Mexico. Motorn verkar vara den 3.700 cc stora sexan med det mekaniska Lucas insprutet. De båda bilarna med ovala strålkastare verkar vara försrövna men 002 och 008 finns kvar i Spanien. Chassinr 002 är i originalskick men 008 (den bilen jag hittade) blev ombyggd av importören Auto-Paris eftersom den blev stående osåld en längre tid. Fronten modifierades så småningom till att se modern ut (!) och blev därigenom mer lik en Mexico.

Jag inspekterade bilen på plats tillsammans med en Amerikansk expert (som har en A6G Zagato och en 5000GT) och vi kom

fram till att bilen inte var byggd på ett 3500GT-chassis som vi misstänkt, utan på en helt egen konstruktion trots att hjulbasen var 260 cm. Inredningen gick dock att känna igen från Maserati Sebring serie 2. Efter långa förhandlingar lyckades jag till slut få loss bilen som nu får ett nytt hem hos min Amerikanske vän inom ett par veckor. Han kommer att återställa bilen till originalskick och jag ser verkligen fram emot resultatet av den renoveringen.

Det var allt för den här gången. Vi får se vad jag lyckas gräva fram till nästa nummer av Bullen.

Hälsningar Niklas Hannah, Desenzano, Italien



Citroen/Maserati Internationella SM-rally

med deltagare från 10 länder ägde rum i Skåne under Pingsthelgen

Text och bild: Henrik H och Erik B



Den största uppslutningen någonsin. Rallyt påminner om Maseratis motsvarande men sker i enklare former.

Aktiviteterna pågår i tre dagar med rundturer och roadbookskörning samt gemensamma måltider och galamiddag. Basen var Örenäs Slott i nordvästra Skåne. Turning Torso i Malmö och Autoropa var huvudmålen dag ett. Dag två innehöll roadbookskörning via Söderåsen-Arild och Kulalberg. Lars Frykholm, SM-klubbens ordförande, var rallyvärd. Bland de församlade rariteterna fanns två fyrdörrars SM-Opera som bara tillverkades i åtta exemplar.

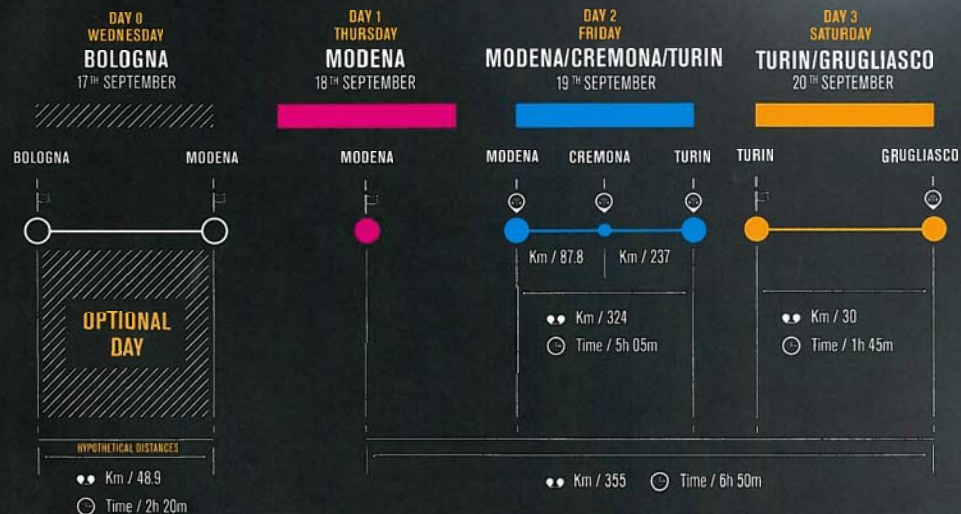


CENTENNIAL GATHERING

18 / 19 / 20 SEPTEMBER 2014

3 DAYS PROGRAM CENTENNIAL GATHERING

Modena to Turin
Km / 355 - Time / 6h 50m



Om du vill se hela programmet: Gå in på Maserati's hemsida.



MASERATI

GHIBLI



A NEW PAGE IN THE HISTORY OF MASERATI
Price from 650.000 SEK



MASERATI GHIBLI



AUTOROPA

AUTOROPA AB Testvägen 18, 232 37 Arlövn Malmö Narvavägen 19, 114 60 Stockholm
Tel. +46 40 43 70 00 www.autoropa.se