

# MASERATI

b u l l e t t i n e n



Autunno

Anno 2006



## Maserati- bulletinen

Nr 2-2006

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

### Redaktionen:

Erik Barkman  
Staffan Enhörning  
Bengt Dieden

### Ansvarig utgivare:

Erik Barkman

### Grafisk form:

Margareta Ström  
Eje Blomberg  
Tryck & Rit AB

### Tryck:

Arvika Grafiska AB

### Copywright:

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

**SVENSKA  
MASERATI  
KLUBBEN**

Box 1507  
171 29 Solna

[www.maseraticlub.se](http://www.maseraticlub.se)

# Ordföranden har ordet.

I skrivande stund är lång dags färd mot natt verklighet. Sommarens extrema längd med värme och ljus i överflöd tynar nu bort. Vintern och ide för entusiastbilarna är nära. Garageträffen i Alunda hos Johan Helenius Competition Motors blev årets sista färd för min Ghibli 71. Den har varit på turné till alla våra evenemang för att stolt visa upp sig och ha roligt tillsammans med andra. Ett arrangemang per månad har varit årets motto. Siktet för 2007 är att försöka bibehålla den ambitionen. Liksom förra året är den man- och spinngranna uppslutningen på träffarna glädjande. Modellmässigt är deltagandet också än bredare. I Rosersberg dök en 3500 GT upp och senast på höstrallyt hade vi en uppgraderad Bora med i kortegen. MC-12:an och och legenden 250F fanns också att beskåda fast det var Autoropas och Bilsalongens förtjänst. Självklart finns det plats för flera nya och gamla Maserativänner att visa upp sig själv och sina rariteter. Glädjande är också att allt fler nya Maseratis dyker upp, såväl Quattroporte som 4200 GranSport.

Det vi bl.a. funderar över i styrelsen är om alla är nöjda med utbudet av evenemang såväl frekvens som innehåll. Som mest deltar ca 40 personer i ett 30-tal bilar och det är jättekul. Många återkommer vid flera aktiviteter. Av totalt ca 200 medlemmar har vi dock drygt 100 medlemmar som inte utnyttjar evenemangsmöjligheterna. Är ni nöjda ändå med de mervärden som vi erbjuder i form av billigare försäkringar, -läsvärda Bulletiner, -ett rikt utbud av regalier, -en uppgraderad Hemsida samt råd och teknikstöd vid köp och försäljning. Då är allt OK. Om inte- hör av er direkt till någon i styrelsen via mail eller inlägg på hemsidan. Det är bra om vi kan ha högt i tak och utveckla produktutbudet tillsammans.

Det som vi långsiktigt också verkar för är att få till stånd fler lokala aktiviteter utanför Stockholm och Mälardalsregionen. Skåne är den region vi hittills satsat mest på genom att anordna bankörning på Knutstorp och delta på Falsterbo Classic Car Show. Visst finns det ett gensvar och uppskattning för det -inte minst från våra Danska vänner men vi hade hoppats på än fler svenskar än den handfulla skara som visat upp sig och som vi knutit kontakt med.

Ett viktigt skäl och hopp om ytterligare respons är inför det internationella rally år 2009 som vi inlett planeringen för. Vi har fått positiva signaler från Italien och några andra medlemsländer. Även om mycket återstår (det är ett skäl att vi måste vara flera på plats) så är inriktningen den att vi lockar minst 75 ekipage och ca 130 personer till en strategisk plats i Skåne. Båstad ligger bra till -som vi kan ha som bas. Vi måste erbjuda ett fullödigt hotell som kan arrangera galamiddag, hög komfort, utsökt mat och en säker plats för våra exklusiva bilar. Från basen behöver vi nå en bana för race -Knutstorp- inom rimligt köravstånd. Därutöver inrymmer arrangemanget ett Rally med kontroller och sevärdheter som måste vara attraktivt och innehålla tävlingsmoment och god mat. Då är hela Skåne en arena. För att

kunna genomföra detta måste vi bygga upp en organisation och ha folk på plats som har kunskap om sevärdheter och som kan bidra med sin egen idébank och arbetskapacitet. Sponsorer är en av nyckelfrågorna för ett framgångsrikt Rally.

Autoropa har vi kontaktat och de är inställda på att ställa upp. Maserati i Italien kommer också att bidra. Vi behöver dock många fler. Anmäl gärna ditt intresse redan nu för att medverka ideellt, tipsa om eller vara sponsor eller vara idéspruta. Kontakta vår projektledare Thomas Wolf i första hand eller någon annan i styrelsen.

Vi är väldigt nöjda med att Autoropa har etablerat sig även i Stockholm. Det medför möjligheter till fler samverkansprojekt, alla i syfte att öka kunskapen om och stärka varumärket Maserati. Den 14 november hade vi vår första träff där. Under 2007 i mitten på maj fortsätter sedan samspelet med bl.a. bankörning på Mantorp i Autoropas regi.

Det blir den enda bankörningen under 2007 som vi direkt erbjuder våra medlemmar. Våra tappra försök de två senaste åren tillsammans med Ferrariklubben har lockat för få och är ekonomiskt för riskfyllda så vi måste hitta andra modeller.

Avslutningsvis vill jag tacka alla entusiaster som arrangerat, deltagit och bidragit till trivsel på våra arrangemang. Vi ses kommande år eller rent av på julmiddagen den 15 december. Följ också med nyheter på hemsidan och varför inte handla regalier. Vår framgångsrikaste sektor detta år.

Erik Barkman  
Ghibli 71  
[barkmanobarkman@tele2.se](mailto:barkmanobarkman@tele2.se)  
070-6188923

### AGENDA FÖR I ÅR OCH NÄSTA ÅR:

- Julmiddag fredagen den 15 december
- Årsmöte den 18 mars 2007
- Skokloster den 1 maj
- Mantorp i arrangemang av Autoropa och besök på Vadstena kloster i Maj
- I Mitten av juni planeras en garage-träff en kväll i mitten av veckan hos Thomas och Thomas på Kungsholmen.
- Juli. Falsterbo Classic
- Augusti. Rosersberg Classic Cars
- September. Internationellt möte i Holland
- 22-23 september. Höstrally
- Oktober. Garageträff hos Autoropa
- December. Julmiddag

I övrigt hänvisas till klubbens hemsida.

*Omslagsbilden är från Falsterbo Concour de Charme med Benny Ringsberg som försöker övertyga Jesper Aspegren och juryn om det förträffliga med att Maserati går bäst på olivolja från Modena. En hedrande andraplats blev det för denna insats.*

# Maseratiklubben träffar Autoropa på "geniernas arena".

När det fuktiga men fortfarande ljumma, nordiska höstmörkret sänker sig över staden, glimrar och skiner det italienska ljuset i hörnet av Narvavägen och Linnégatan i Stockholm.

Maseratiklubben hade träff i Autoropas nya lokaler där Maseratis och Ferraris senaste skönheter exponeras. Tidigare har lokalen, som ligger i ett sekelskifteshus, ägts och utnyttjats av en rad olika inbyggare. Enligt historien har t ex genierna och konstnärerna Carl Eldh och August Strindberg varit verksamma här. Spår finns också av en mindre teatersalong under ett gårdsljusförsett takfönster. Maseratiklubben fick en gedigen genomgång av dagens fältherrar, inte bara av lokalens bakgrund och komplicerade omdaning till en lysande försäljningslokal för celebra bilmärken, utan hela Autoropas utveckling och framåtskridande ända från 30-talet. Ett motto som präglar företaget är att skynda långsamt med eftertanke och vilja att göra något bra. Och visst har de lyckats med våra ögon sett. Maseratiförsäljningen för Sverige och Norge är nu samlad under en kraftfull ledning och har två fästeställen i Stockholm och Malmö. Redan nu kan skönjas en försäljningsökning med 30 %. Servicesidan har ännu inte nått ända fram men utlovas vara fullgod till våren i Sportvagnsservice's lokaler på Lidingö. Även där kommer en kraftfull ombyggnad att ske enligt förhandsinformationen.

En liten detalj i lokalens exponering utåt var den sobra och lågmälda skyltningen. Stadsbyggnadskontoret hade förhindrat sedvanliga reklamskyltar på fasaden. Nu fanns i stället sparsmakade låds skyltar inomhus och läckra dekaler på de stora skyltfönstren, som stärker bilden om att vara lyhörda för både kunder och samhälle.

Vi var ca 25 nyfikna entusiaster som sakta skred fram bland dyrgriparna samtidigt som vi också fick en uppdatering av de senaste modellerna och deras prestanda. En och annan kunde inte låta bli att idka handpåläggning eller smeka de sköna formerna men blev bryskt avbrutna av ihärdigt tjutande larm. Ack ja.. se men inte röra.



I trivsamt och avspänd atmosfär fick vi också se den senaste lanseringsvideon med Maseratis framförda på kurviga vägar med en bakgrund av stressig musik. Med all rätt siktar man in sig på yngre generationers bilfantaster men några av oss äldre saknade ändå en V8:s dånande välljud. Det kallar vi skön musik.

Med generöst tilltugg och vin förlöpte kvällen med fortsatta superlativer och önskan om välgång och samverkan i olika projekt, framför allt med sikte på 2009 års internationella rally som är tänkt att gå i Skåne.

Ett STORT TACK till Filip, Jennie, Håkan, Sofia och Gustav som fixade en trevlig och lärorik kväll i Autoropas mycket lyckade, nya försäljningslokal i huvudstaden. Ett besök rekommenderas.  
Erik B



# Maserati-offensiv: **Tre nya på gång!**

Maserati ger spionfotograferna huvudbry just nu: tre olika nya modeller med kraftig maskering testskörs – som sannolikt blir en coupé, en plåt cab och en Spyder.

Björn Bergman AM & S



Profilen känns igen från sportsedanen Quattroporte, men tänk bort bakre dörrhandtaget, som är fejk, och du har en coupé med lång hjulbas som rymmer 2+2 personer. Ska ersätta nuvarande GT-coupén.

Att det är tre nya modeller råder ingen tvekan om, men vi kan inte säga när de kommer att presenteras. Den som har minst förklädning är en 2x2-coupé, som av profilen att döma baseras på sportsedanen Quattroporte. Bilderna från Nürburgring antyder två sidodörrar, men den bakre är bara fejk. Bilen kommer att se ut ungefär som vår datorillustration visar och det är säkerligen den som ska ersätta nuvarande GT-coupén.

Den andra Maseratin som testkörs på bana är helt klart en ny Spyder – en ren tvåsitsare med tygtopp som storleks- och effektmässigt kan konkurrera med bland andra Mercedes SL, men utan det fällbara plåttaket.

Plåt cab verkar det däremot bli på den tredje Maseratin på gång. Den är kraftigt maskerad, men mycket tyder på att det rör sig om en fyrsitsig coupé-cabriolet. Det långa axelståndet och den korta dörren tyder på detta, liksom den noggrannt dolda bakre delen av taket.

Räkna med att vi återkommer så fort vi vet något mer om denna spännande modellförnyelse.



Så här tänker sig vår illustratör att den nya, lite längre coupén kommer att se ut. Vi utgår från att tekniken med V8 och transaxel behålls.



Den nya tvåsitsaren får som hittills tygtak. Den blir liksom nu kortare än coupén men får motsvarande drivlina.



Konkurrent till Mercedes SL? Nya Maserati Spyder behåller dock tygtoppen.



Genomskådar man den kraftiga maskeringen inser man att den här Maseratin har fällbart plåttak och plats för fyra personer.



En helt ny modell hos Maserati: en fyrsitsig coupé-cabriolet med väl tilltaget bagageutrymme.

# Maseratis nye chef støder internationalt møte i Sverige

Text och foto: Bengt Dieden

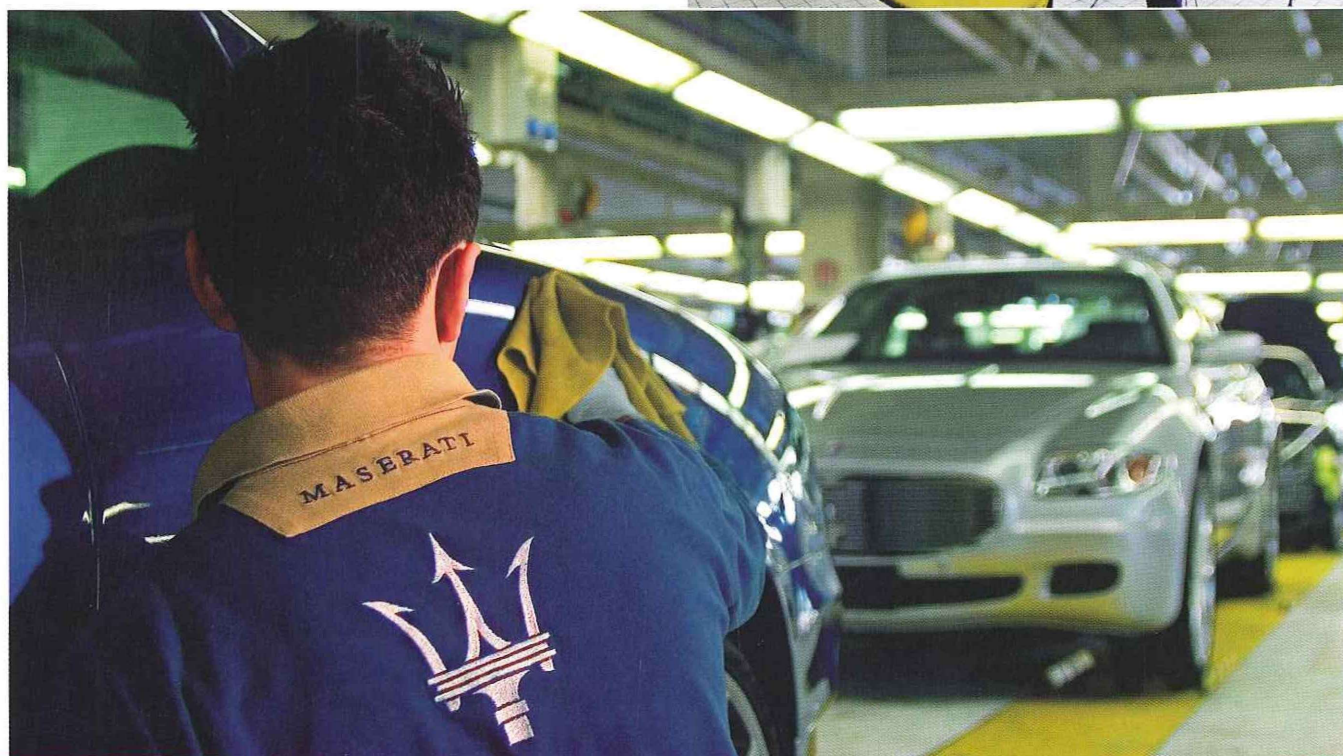
Med ett hjärtligt handslag bekräftade Maseratis nye VD, Roberto Ronchi, att Maserati skall hjälpa till när Sverige arrangerar internationellt möte år 2009. Ronchi kom till Paris som helt nyutnämnd på VD-stolen sedan Karl-Heinz Kalbfell hastigt lämnat den. Vi kan glädja oss åt en VD som sätter stort värde på klubbarnas arbete och det är bara att hålla tummarna för att han ska sitta kvar tills dess, då Sverige än en gång tar över värdskapet för det internationella Maserati-mötet.

Roberto Ronchi kommer från en position som försäljningsdirektör för Maserati där han började 2002. Dessförinnan har han bl a haft en liknande tjänst hos Seagrams whisky! I år räknar Maserati med en försäljning på omkring 5500 bilar vilket är samma nivå som 2005. Vi var många som hade hoppats att få se den nya fyrsitsiga coupén i Paris, men den kom inte. När den väl gör det hoppas Maserati på ett rejält lyft i försäljningen. Till detta medverkar också att Quattroporte utrustas med en riktig automatlåda, ett absolut krav för framgång i USA. Redan 2008 förväntas produktionen vara uppe i 8500 enheter per år vilket inte är några problem i den nya fabriken som byggdes för en volym på 10000 bilar per år.

Forts.



Nyttillträdde chefen, Roberto Ronchi, ser framtiden an med tillförsikt hos Maserati. Den nya fyrsitsiga coupén förväntas öka tillverkningen till 8500 enheter årligen. Idag står Quattroporte för den största delen av produktionen i den nyrestaurerade fabriken i Modena.





## Mondial de l'Automobile i Paris

är en höjdpunkt inom bilvärlden då den går av stapeln vartannat år. Frankrike har total fokus på sig själva här och passar på att visa upp massor med nya bilar, konceptbilar och nästan klara produktionsbilar i alla storlekar. Peugeot är den enda biltillverkare som tar ett ordentligt miljögrepp på mässan men visar samtidigt en superlyxbil med mittmonterad diesel-V12:a. Citroën visar en futuristisk hybridversion med dieselmotor och Renault en bil där en måsvingedörr på var sida ger istället till fram- och baksäte samt till motorrummet!

Flickorna är vackra men sedesamt påklädda hos de större bilföretagen. T o m Alfa Romeo hade påklädda flickor i år vilket inte hindrade att de drog blickarna till sig. Mässans mest uppmärksammade bil, en Alfa Romeo 8C Competizione, stod i en glasbur där det bara släpptes in ett begränsat antal besökare åt gången. I buren fanns förutom bilen även en lång skotsk flicka med ett mycket professionellt leende. Bilen har hämtat tekniken från Maserati som fått släppa till bottenplatta, motor och drivlina. I övrigt lär den vara ett marknadsföringsprojekt från Alfas sida. Istället för en internationell annonskampanj byggde man en häftig "eye catcher". Produktionen blir 500 bilar. Att döma av fotografernas uppträdande var det bara en sak som stal uppmärksamheten mer än 8C Competizione, och det var inte någon bil.

Foto: Bengt Dieden





Ferrari P4/5 var salongens exklusivaste supersportbil och har inspirerats av sextiotalets racersportvagn med samma namn. Pininfarina har specialbyggt drömvagnen åt bilsamlaren och filmproducenten James Glickenhaus för i runda tal fyra miljoner US dollar! Amerikanaren skapade helt sonika sin Ferrari Enzo till Italien och bad det berömda designhuset att förvandla den till något alldeles extra.

I Maseratis monter kunde vi hitta ytterligare en ny version av Maserati Coupé, Maserati GranSport MC Victory. Bilen kommer att byggas i 180 exemplar för att fira framgångarna i FIA:s GT-Cup. Utvändigt skiljer sig GranSport MC Victory genom att den har främre och bakre stötfångarna aerodynamiskt utformade och tillverkade i blå kolfiber! Vidare lyser knallröda bromsok inne i 19-tumsfälgarna. Precis som på toppversionen MC12 har bilen den italienska flaggan ingjuten i bägge framskärmarna (där den enligt mitt förmenade blåser "baklänges" på högersidan). Färgen är samma blå kulör (Blue Victory) som Maserati visade i Genève i år. Sportstolarna är klädda med färgmatchande skinn och alcantara.

Inom bilvärlden gäller regeln att den sista versionen av en bil får namnet Classic. Maserati är inget undantag här och i Paris visades därför GranSport "Contemporary Classic", vilket egentligen är ett utrustningspaket. Detta innehåller de idag nödvändiga 19-tumshjulen, en läderinredning med piping (kantband) i matchande färg till bilens exteriör och blå instrumentering i "vintage look" samt läderklädd ratt. Färgerna bilen levereras i är (naturligtvis) grön, vit och röd (med tillägg för svart som den italienska natten).

Efter mitt samtal med Roberto Ronchi, och efter att vi tryckt varandras händer ett flertal gånger, kände jag att det krävdes en vätskekontroll i Maseratis bar. En glas kall prosecco kan göra underverk när man stått och gått en halv dag i den varma utställningslokalen. Maserati hade sin monter i välbesökta hall 1, vilken normalt är reserverad för franska bilar. Ve och fasa, ingen prosecco, bara fransk champagne. Nåväl den var ju, som Churchill sa, kall, torr och gratis, så det var inte läge att klaga. Skål Maserati för en lyckosam fortsättning och välkommen till Sverige signor Ronchi!



Maserati GranSport "Contemporary Classic" är förmodligen den sista versionen av nuvarande coupén. Inom kort får den en efterträdare med helt ny design.



Alfa Romeo 8C Competition delar såväl bottenplatta som drivlina med Maserati Coupé. V8-motorn har utrustats med turbo och har ett Alfa-märke på plenumkammaren. 500 bilar ska byggas och säljas för 162 000.



# Falsterbo Classic & Spor

21-23 juli 2006

Text: Erik Barkman



## För andra året i rad var Maseratklubben på plats i Falsterbo.

För vår del låg tyngdpunkten på Falsterbo "Classic Exhibition" som ägde rum på söndagen den 23 juli. Årets evenemang siktade på att vara vassare och mer kompakt än tidigare. Med race dag 1 och utställning dag 2 samt fest natten emellan, –och så blev det. På racedagen deltog tyvärr bara en medlems-Maserati; Patrik Gudmundsätters Indy men *som* han drog fram i årets streetrace. Grindstolparna i den pittoreska småhusstaden skyggade instinktivt när ett 50-tal kända och okända stjärnor mullrande svepte förbi. Man undrar lite stillsamt om detta verkligen händer i Sverige och dessutom mitt i en stad! Vilken underbar toleransnivå de boende och styrande har för att stödja ett så pass högljutt och höglklassiskt motorarrangemang. Folkfest var det också utefter

gatorna, i depåerna samt i de fina märkenas sponsortält. Kenny Bräck och Thomas Fogdö skymtades i rejsvimlet. Autoropa var givetvis också på plats med sina två giganter.

"Dagen efter" var det klubbarnas och entusiasternas tur. Bilar ställdes ut på gator och torg till skillnad mot förra årets "hästmenege på rytstadijon" (?). Tio Maseratis fanns på plats vilket var jättebra. Av dessa var bara fyra från Sverige, varav två från skåne (Benny Ringsberg och Lennart Dahg) och två från Stockholm Patrik G och Erik B. Magnus A och Björn W från styrelsen var också där men bilarna fanns inte på arenan. Övriga kom från broderlandet i söder med Ben och Finn i spetsen. De spred som vanligt danskt gemyt bland utställarna och ställde dessutom till med ett eget gardenparty.

Höjdpunkten under söndagen var "Concour de Charme". Jag hade lovat Kaj Wehtje (Classic Cars allt i allo, som ville ha ett starkt startfält) att klubben skulle göra någon form av insats. Och det



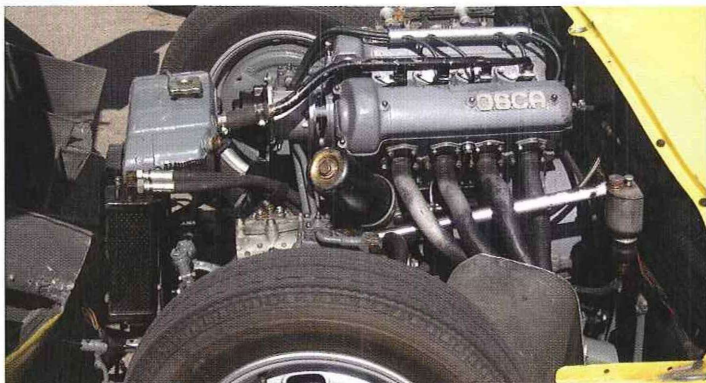
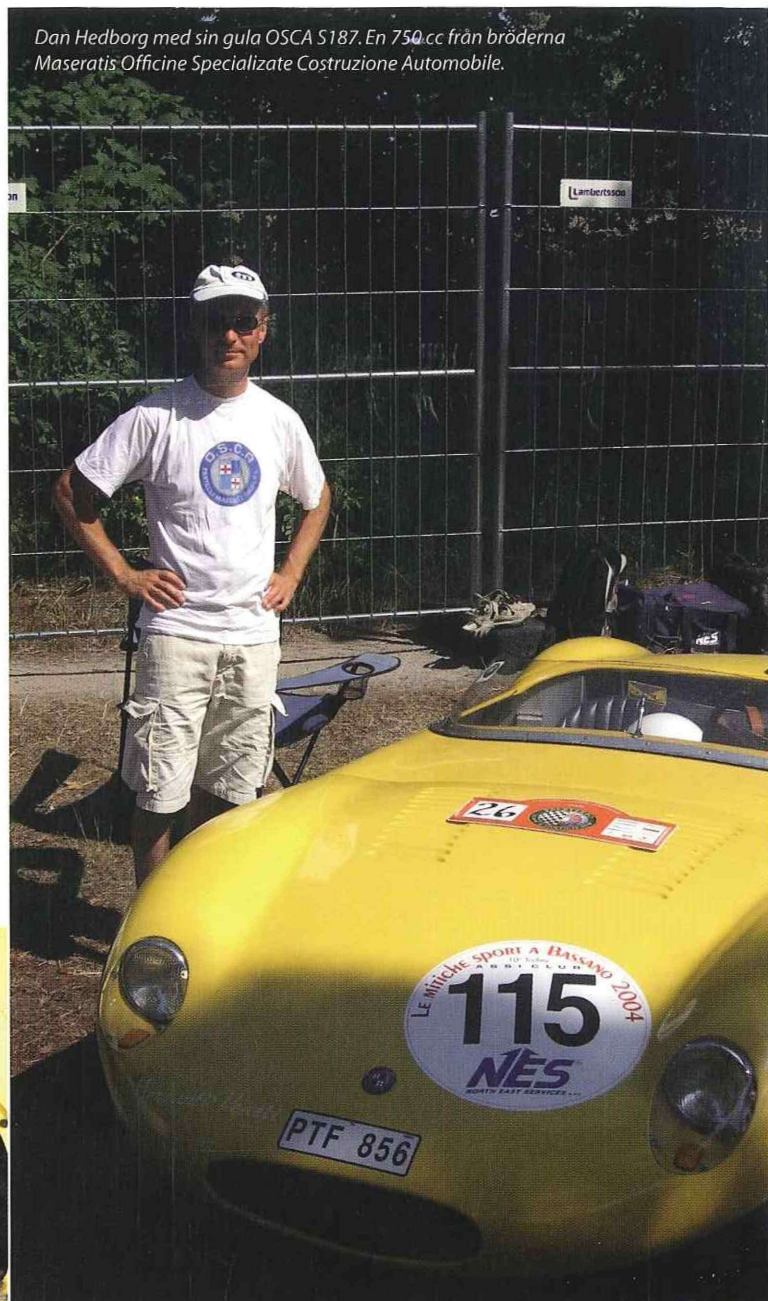
# ts car Show

gjorde vi! Benny Ringsberg med dotter ställde upp med sin elegant ombyggda Ghibli tillsammans med tre inlånade mekaniker, tillika styrelsemedlemmar i klubben. Vad vi gjorde? Jo -som ett litet charmigt lustspel showade vi om Maseratibilar som hellre går på högoktanig olivolja från hemlandet och Modena, än knackig bensin från utlandet. Vår kollektiva insats, med jurymutor mm, räckte inte ända fram men vi kom god tvåa i en totalshow som premierade en blandning av skönhet, lust och glädje framför tidsenlig mundering och unikt välbevarade originalbilar. En stolt Benny med dotter blev välförtjänt hyllad för sitt vackra åk, med champagne och blommor.

Ett stort tack till arrangörerna som fixade det mesta på ett proffsigt sätt. Tyvärr svek publiken under söndagen, ur vårt perspektiv. Vad Kaj med gäng kan göra åt detta till nästa år får vi se. Boka redan nu tredje helgen i juli 2007. Race och utställning samma dag är vårt önskemål och tips.

Jag var på plats och den som höll i pennan...

Dan Hedberg med sin gula OSCA S187. En 750 cc från bröderna Maseratis Officine Specializzate Costruzione Automobili.



# Falsterbo Sprint Race

Text: Patrik Gudmundsäter

*Redan dagen före racet så styrde vi kosan söderut, det var hyfsat väder och varmt.*

Det skulle bli intressant att äntligen få köra en längre tur med Indyn. Den har ju trots allt stått på museum i 17 år. Lite av ett elldop kunde man tycka. Åke har ju fixat en hel del med den, men ändå, -det kändes spännande.

Framför kylaren låg lite av ett äventyr. Dels att man skulle få vara med i ett Race, där namnkunniga förare som Kenny Bräck



# med Maserati Indy

och en del andra kändisar också fanns med. Som t ex Stefan Sauk och Peter Sundfeldt m fl.

Vi bodde första natten i centrala Falsterbo på ett hotell där Autoropas och FCC's evenemang skulle gå av stapeln under kvällen. Det innefattade bl a en sambaorkester som spelade frenetiskt halva natten. Tur att vi tog med öronproppar! Frugan var inte imponerad. Roligt var också att Magnus Andersson från klubben dök upp där.

Nästa dag. Ut vid 7-blecket och mecka med bilen eftersom lite elproblem spökat med bl a lyset. Raceljusen gick inte att fälla ner och lyset vägrade funka som det var tänkt. Nåja, -bilen gick ju bra för övrigt.

Så var det dags för ett förarmöte. Något lite förvirrat kanske, men nu var det blodigt allvar! Jag skulle helt plötsligt köra i båda rejsen, både med tidtagning och utan! Men det är ju klart att man inte får banga ur. Alltså bara att acceptera och hoppas bilen håller. Förarlicens fick jag lösa på direkten och sedan fick vi gå ett varv runt banan, som visade sig vara härligt befriad från avåkingszoner. Trånga passager och kurvor mm fanns det däremot gott om! Hur skulle detta gå? Varmt som attan var det också C:a 28 grader i skuggan, så man fick verkligen hålla koll på vätskebalansen. Jag fick startnummer två. För att göra det hela mer intressant så skulle vi köra 2 vändor. Vi skulle även stanna bilen framför publikläktaren och springa ett varv runt den!? (Bilen alltså) Man kunde också skicka iväg sin passagerare att utföra detta moment. Om man hade någon.

Så, -plötsligt var det min tur! Fort på med hjälmen och handskarna. Snabbt ställa in bilen på linjen, -och- så iväg med startfältets snyggaste BurnOut! (Se kortfilmen på [www.maseratiklubben.se](http://www.maseratiklubben.se)). Först full gas sedan vänsterkurva i 90 grader, ut på långa rakan, full gas igen. Tvärstopp vid läktaren!! Ur bilen, kuta runt den!!!! (Jösses vad dom hittar på..) In i bilen och snabbt iväg. In i chikanen, skarp vänster (smalt som f-n med Indymått). Kort raka, vänster, raka igen (oj, titta där stod en lagunblå Citroën SM på gården!!). Ny raka, tvär höger och full fart tillbaka till startplatsen. Tyvärr så missar jag vändningen och förlorar tid! Andra gången, när jag körde utan tidtagning, gick det bättre. Man borde nog ha fått testa banan en gång före rejset. Jag är glad att det funkade så bra ändå. Det var faktiskt några proffsförare som det gick betydligt sämre för. En Ariel Atom såg ut som en tillknölad kundvagn efter racet och en formelFord gick in i barriären och blev ganska illa tilltygad. Sådant klarade jag mig i alla fall ifrån..

Det blev en fantastisk trevlig dag med många fina vagnar att se på, bl a OSCA, Pantera m fl. Det här med bankörning är kul och man skulle nog vara med och träna sånt lite oftare. Klubben brukar ju arrangera några lite då och då. Det gäller att ha is i magen och veta var man har bilen på banan.

Måste ändå säga att Indyn skötte sig fantastiskt bra. Vi körde totalt 174 mil på 3 dagar inklusive en vända till Örkeljunga och racet i Falsterbo! Elproblemet löste sig så småningom med hjälp av min gode vän Lars Erik Larsson! Stort tack för det.

När vi körde hem på kvällen sade min Fru att också hon tyckte det blivit en lyckad tillställning. (Trots sambaorkestern).

Jag vill alltså varmt rekommendera alla att åka till Falsterbo nästa år Ett mycket trevligt evenemang. Speciellt med det väder som rådde i somras.

**Stort Tack till Autoropa för detta!**





Text & foto: C.Thomas Wolf



# Maserati International Rally 2006

## Interlaken Schweiz 14-17 September

Vi blev till slut endast två Maseratibilar från Sverige som ämnade delta i det internationella mötet 2006 i Schweiz, Interlaken. Min fru Camilla och jag kom med vår alfierigrå 3200 GT ifrån Stockholm och Lennart Lindén med fru ifrån Vence i Frankrike med sin svarta Ghibli ss cabriolet som han dessvärre repade upp ordentligt på ena sidan på ett biltåg på väg till Schweiz. Vi startade från Stockholm vid 06.00 på onsdagen och efter 130 mil övernattade vi på ett Romantik Hotell i Göttingen med garage, där vi intog en trevlig middag. Det var +24 och sol hela vägen och inte en turist som agerade bromskloss på autobahn, så det är återigen bara att konstatera - att bila i Europa under september månad är oslagbart!

Torsdag morgon fick den nyservade dubbelturbon (som gick felfritt under hela resan) jobba hårt igen ( inget biltåg här inte..) och vi anlände som planerat vid 16 tiden på eftermiddagen till det femstjärniga belle epoque hotellet Grand Hotel Victoria - Jungfrau i Interlaken. Våra vänner från den engelska Maserati-klubben stod utanför entrén och vinkade med tio piccolos som tog hand om vårt bagage och visade vilken plats vi hade bokats in på i garaget. Det magnifika hotellet hade både en incheckning för hotellet med all information samt en Maserati incheckning med allt material gällande rally weekenden och även Maserati merchandise samt lotteri med en Audemars Piquet-klocka som pris. 300 personer och 140 bilar är nytt rekord för detta internationella event. Vi skulle nästan hunnit med att prova hotellets fantastiska SPA med thermalbad ute i trädgården om inte våra vänner plötsligt hade fyllt oss med Champagne (så ögonen himlade efter våra 200 mil) före välkomstdrink och middag på Hotellet.

Schweiziska ordföranden Hans-Peter Spalinger hälsade oss varmt Välkomna och berättade för mig att de hade jobbat i 2 år för detta storslagna 2 miljonersevenemang. Sponsorer förutom Maserati var Audemars Piquet, Pirelli, American Express och Lavazza. Fredag morgon var det bara att stiga upp 07.00 och starta upp bilarna utanför hotellet för det 17 mil långa rallyt. Vi var uppdelade i två grupper och vi hade startnummer 125. Camilla var väl påläst som co-driver och lotsade oss runt bland förvånade schweizare i de mest underbara alpvägarna runt Thunersee. Jag förstår nu varför vissa bilscener med James Bond filmats här! Vi pressade oss förbi ett par Shamal och en 3500 GT cabriolet innan lunch på alptoppen Schangnau.

Våra vänner Mark & Anne Guterres (uk) körde även de med intensiv körglädje och hade lämnat spydern hemma för deras svarta 3200 GT Asetto Corsa. Efter etapp två ankom vi till ett hotell där våra vänner bokat in oss på SPA behandling vilket var efterlängtat. Till aftonens middagstema på Casino Kursaal var det folkafton med fondue vilket i sig visar att varje värdland bör ha en temakväll. Det var även i år många som tagit sina äldre bilar som Ghibli, Merak, Bora, Ligier, Sebring, 1500 GT, Mistral, Kyalami, Mexico och 3500 GT till Schweiz. Där fanns dock mest nya modeller (från Schweiziska klubben) som MC-Victory, MC12, 3200 GT, GranSport som glänste med sin närvaro på lördagens aktiviteter på Interlakens flygfält. Även denna dag var vi uppdelade i två lag varvid det ena laget körde på ("besteg" torde vara rätta uttrycket) en privat serpentinväg, 2 m bred på ca 2500 meters höjd.

Jag småpratade med den Schweiziska ägaren av en MC12. Det var endast två sålda i Geneve. Han nyttjade bilen varje helg både på Nürburg Ring och runtomkring i Europa!

Vi körde först slalomrace där nyare modeller var i en grupp och äldre i en annan grupp.

Därefter kördes en bana två varv med tidtagning. Till lunch träffades alla på flygfältet där även historiens coolaste fik serverade espresso från Lavazza bland A6:or, Zagattos MC-Trofeo, och Stirling Moss vinnarvagn 250F från Monacos Grand Prix 1956. En tysk berättade att deras Sebrings växellåda rasade i München och de ville inte komma med en hyrd Fiat Punto. De vände om, åkte hem och hämtade sin Aston Martin Vantage V12 för att vara med på dagens aktiviteter. Detta initiativ resulterade sedermera i ett pris på söndagens prisutdelning.

Till kvällens galaafton på Victoria-Jungfrau i Salles Versailles var stämningen hög och min vän Mark hade återigen tagit med prestigeviner som tex Krug Champagne till bordet vilket naturligtvis gjorde personalen mer än förvirrad. En sångerska snarlik Anastasia gjorde bejublad entré och Maseratis managing director Karl- Heinz Kalbfell höll ett tal där han även nämnde att Roberto Ronchi från Fiat Auto tar över rodret. Hollands ordförande Frits Harms presenterade proffsigt 2007 års Internationella möte på en 10 meter bred wide-screen som även nyttjades av Audemars Piquet Turbillon MC12. Vi besökte även casinot fram på småtimmarna med Mark i rullstol, aningen överförfriskad. Söndag morgon var det brunch med tal och prisutdelning vilket var ett mindre bra upplägg med tanke på flera deltagares tillstånd dagen efter.

Schweizisk tv filmade Maria Teresa de Filippis (Ita) Rolf Deichmann (Ger) Alexander Fyshe (Uk), Frits harms (Hol) och mig när jag även presenterade Sveriges ambition att hålla detta event 2009 alt. 2010 vilket bestäms på decembermötet i Italien senare i år. Camilla och jag erhöll ett ståtligt pris (som pryder garaget) för våra 2000 km och alla runt vårt bord var mer än nöjda över detta fantastiska internationella möte. Schweiz skall ha en eloge för detta evenemang som var ett strå vassare än i Paris förra året. Vi var inbjudna sedan tidigare till våra nyfunna maserativänner hem i Beaune i Frankrike och det tog endast tre timmars (race) körning dit. Där spenderade vi ytterligare 3 dagar med underbara vinmiddagar och glada skratt innan vi fyllde Maseratin med Bourgogner för vår hemfärd tillbaka till Stockholm. En maserati lägger ju aldrig ner, våra vänner tog beslutet att flyga till det kalla Stockholm helgen därpå för att vara med på en vinprovning med middag där Mark med glimten i ögat utnämndes till ordförande i den Svensk/Engelska Maserati & Vin Föreningen!

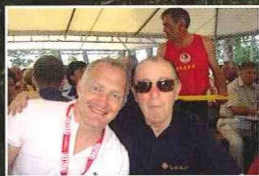
**Forza Maserati!**



# SILVER FLAG

Backtävlingen mellan byarna Castell'Arquato och Vernasca i Italien

250S, Barchetta, 6CM med Alfa motor, Osca och min egen 4CL som jag fick putta på. Jag grät när den drog iväg uppför backen. Vilket underbart ljud!! När jag kört Osca från backen till hotellet firade vi med vin och champagne.  
Magnus Andersson



*I den engelska tidskriften "Auto Italia" stod att läsa om en fantastisk backtävling i Italien som årligen samlade en anseelig mängd "pojkar" i olika åldrar, medförande de dyrbaraste gamla klassiker.*

Text och foto: Niklas Hannah, OSCA 1600 GT2 / 00105

Den kallades för "Silver Flag" (!?) och jag hade länge tänkt besöka evenemanget. I år bestämde jag mig för att göra slag i saken eftersom min OSCA var på belongning i Milano och skulle hämtas där under sommaren. Sagt och gjort! "Jag hämtar bilen och passar på att köra tävlingen samtidigt", tänkte jag.

Silver Flag är en tävling som gått på samma plats sedan någon gång efter andra världskriget. En dödsolycka inträffade tråkigt nog under något år på sjuttiotalet, varefter tävlingen förbjöds. Numera har tävlandet återuppstått i form av en ren backtävling utan tidtagning där varje deltagare kör på egen risk och för eget nöjes skull. Inga prispengar, bara roligt att gasa på klassisk mark. Allt sker under organiserade former och det hela kan liknas vid det återuppståndna Mille Miglia och liknande jippon när det gäller deltagare och bilar.

Tävlingen är en ren backtävling över en sträcka på 7 kilometer. Man tillåter bilar från 20-talet fram till 1977. Modifierade eller i originalskick. Tyvärr anmälde jag mig för sent och fick nöja mig med att se på. Nu gjorde det inte så mycket, även om det naturligtvis hade varit roligt att gasa uppför den långa backen. Genast vid ankomsten till den lilla byn blev blicken flackande inför synen av en 150S, Testarossa, Ferraris, Abarthar av diverse modeller samt till och med en gammal F1:a som en gång körts av självaste Niki Lauda. Jag insåg genast att denna tävling måste vara det ultimata tidsfördrivet för "pojkar" med lite större plånbok!

Där stod transportbilar som såg ut som ombyggda bussar innehållande en klassisk dyrgrip för några miljoner, plus en eller två medföljande mekaniker (!!). Några var säkert autentiska gamla transportfordon som en gång tjänat någon Italiensk Scuderia. I likhet med Mille Miglia måste man i princip anmäla sig för nästa års race, i stort sett direkt efter att man har gått i mål. Man tillåter sig också att göra ett urval av de anmälda fordonen, för att få ett så intressant och blandat startfält som möjligt. Kanske står



det annars 10 st Fiat Topolino vid starten. Det berättades att så många vill köra att man varje år tvingas sortera bort ett hundratal bilar.

Jag hittade en Trattoria där jag kunde sitta och titta på de bilar, t ex OSCA av olika modeller, Porsche 906'or och annat, som dundrade förbi fem meter från bordet. Åk-suget blev till slut övermäktigt. Nu är det ju så i Italien att om man kan lite italienska (eller engelska) brukar det gå bra att få kontakt med folk. Om man, i det här fallet dessutom är lite trevlig (hm) kan man till och med tigga sig till att få följa med något ekipage uppför backen. Jag såg en kille som fick åka med i en HRG 1500 (som kom trea i Le Mans 1950). Självt åkte jag med upp i en OSCA F387, en Vauxhall 13/98 och en Riley Brooklands. Härligt!

Tävlingen avslutades med en sen söndagslunch på det närliggande slottets borggård. Jag hamnade bredvid en Italiensk farbror som hade kört Mille Miglia 1955 i en Fiat 1100 TV. Mitt emot mig satt en OSCA-ägare och en BRM F1-ägare. Efter en stund blir man vän med alla och inbjuden att komma och hälsa på vid tillfälle. Jag blev välkommen att besöka Michelotti Jr för att se hans fotosamling hemma. Som sagt; det hjälper att kunna lite italienska (och vara lite trevlig). Annars kan det bli svårt med kontakterna. Att bli hembjuden till en Italianare är en stor sak för en "walkman" från Sverige.

Jag rekommenderar VARMT ett besök nästa år. Jag kommer att vara med och köra själv då. SILVER FLAG går av stapeln första helgen i juli varje år. Anmälningstiden går ut den 1:a April.

Gå in på [www.cpa.e.it](http://www.cpa.e.it).



# "Maserati Tours" resa till

*Förra året åkte jag ner till mässan i Padova för att leta reservdelar till den Fiat 1100S jag håller på att renovera. Jag hade inte hört så mycket om den i Sverige men de italienare jag kände sa att det var stället att åka till för att hitta delar.*

Jag (och bilfotografen Björn Tiedemann) hamnade i ett Mekka för biltfosi, som var svåröverträffat. Femton hallar med ITALIENSKA bilar, resevdelar, leksaksbilar och fotografier.

Detta år hade jag lyckats sprida ryktet om mässan så folk började fråga om jag visste något bra hotell osv. Jag bokade upp några rum där vi bodde senast. Först anmälde sig fem sedan tio. Till sist var vi över 25 personer som tog sig ner och bodde på samma hotell. Alla var dock inte från Maseratklubben utan även från Alfa- och Mercedes-300 klubben. Det visade sig att det nästan blev som en charterresa, med mig som reseledare. Fattades bara den röda vimpeln så att alla kunde se vart jag tog vägen. Ingen kunde ju italienska så jag dubblerade som tolk dessutom. Åter till mässan, som är uppdelad i olika avdelningar. En Klubbhall, en temahall (Alfa i år), en för bilhandlare och en för privata bilar som var till försäljning. Dessutom en hall för auktionsfirmorna samt en gigantisk reservdelshall och en MC hall.

Vi som letade efter specifika delar fastnade gärna i reservdelshallen som man kunde ha spenderat dagar i, medan andra mest njöt av att leta i gamla tidningar efter artiklar om sin bil eller helt sonika spatserade omkring och bara tittade. Vi kom på att grillen på Åke Nordquists 3500GT inte är Maserati (det visste vi redan) utan kom från en GHIA 1500GT, tok-ovanlig FIAT-baserad bil.. Självt hittade jag handtag med lås till min OSCA och instrument till Fiaten.

Auktionen såg vi inte så mycket av eftersom Lamborghini Miura hade födelsedag samtidigt och det kändes viktigare att se sexton Miura i parad tillsammans med en del Countach och Gallardo. Självt lyckades jag få chansen att sitta och fika med Valentino Balboni (Lambos testförare sedan många år tillbaka), och skaka hand och få autograf av den store GIOTTO BIZZARRINI. Skapare av Ferrari 250 GTO och ingenjör till den allra första Lamborghini V12an.

Inte så jättemycket Maserati i år men några 3500GT var där samt en grym 250S i riktigt ruffigt skick. Flera tävlingsbilar fanns också men höjdpunkten var nog att se denna enorma variation av bilar från de olika Italienska bilfabrikerna och carrozzeriaerna. Som vanligt god mat och gott vin på kvällarna.

Vi ska nog försöka upprepa denna resa igen nästa år. Jag tror inte maseratklubben lyckats samla så många medlemmar på en utlandsresa tidigare.

Då ska jag ha orange kläder, en Svensk flagga på pinne, en viselpipa plus lexikon till alla deltagare. Dé ni...

Niklas Hannah *Osca 1600GT2/00103*





# Padova oktober -06



# Garageträff hos Competition Motors

Ett Jättestort tack Johan och Carina för att Ni öppnade portarna på vid gavel för Maseratiklubben. Det blev nästan som ett nytt lyckat höstrally när vi for genom det höstfagra ros-lagen på kurviga och lantliga Roslagsvägar. Fredrik som kom lite sent hade färdats på alla tänkbara kostigar innan han nådde fram delvis med hjälp av mobiltelefonen. Men han blev kvar som siste man. Beskådande inte bara eleganta Maseratibilar utan andra klassiker -särskilt en mäktig Jaguar MK 10 från 60-talet.

Det blev helt och hållet en lyckad söndagseftermiddag tillsammans med drygt 20 entusiaster. Glädjande att se inte bara de som alltid är nyfikna utan många nya ansikten som trängde ner i motorrummens inre och som också fick ytterligare kunskap hur man värnar och vårdar våra pärlor på ett professionellt sätt. De underbara franska smörgåstårterna och den franska kladdiga chokladtärtan smakade också superbt. Den svåra kolvtävlingen kryddade evenemanget ytterligare där Leif Lindström och Staffan prickade mest rätt.

Hälsningar och tack än en gång

Erik



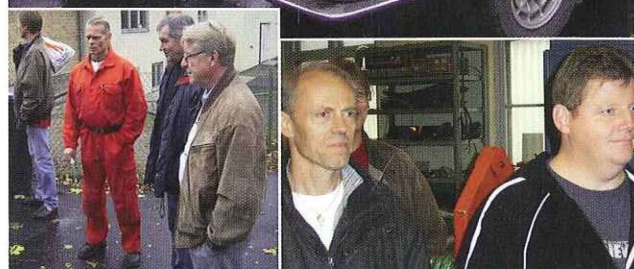
## KOLVTÄVLINGEN!

Johan hade ordnat en liten tävling som gick ut på att man skulle gissa vilka märken som resp kolv kom ifrån. Han hade ställt upp 6 kolvar och man skulle koppla ihop kolv med bilmärke. Staffan Enhörning och Leif Lindström var bäst med 3 rätt var. Det räckte för att vinna.



Rätt svar:

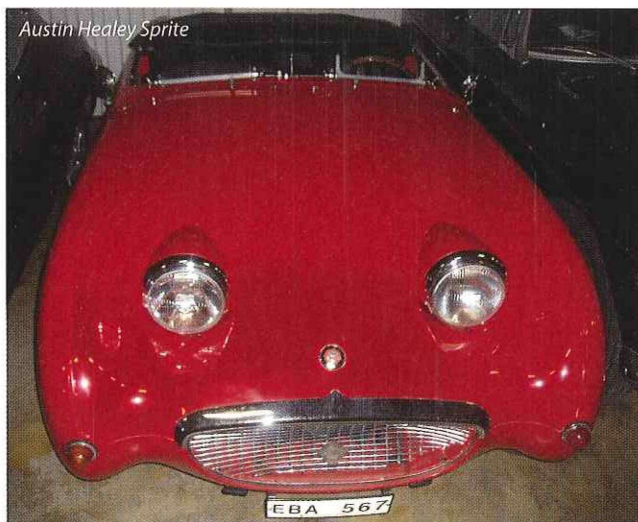
- 1: Fiat Dino
- 2: Maserati 3500 GT
- 3: Daimler
- 4: Maserati Bora
- 5: Lambo V12
- 6: Jaguar



De bilar som fanns i garaget var: E-type 6 cyl, Fiat Dino, Aston DB6, Ferrari, Bora, Ferrari GTB, falsk Ghibli Cab, Amerikanare och en Porsche.

Dessutom ett helt garage med massor av bilar, bl a en gullig Sprite som på 50- och 60 talet var populär hos rikemanssöner som Whitlockare, Beskoviter, Palmgrenare och Östrarealare och allt vad dom hette på den tiden. Spritarna surrade runt Stureplan och Nybroplan en gång i tiden.

Austin Healey Sprite



Tryggt fika under raka rör.



# Årets höstrally.



*Med 15 förväntansfulla maseratientusiaster i nio olika typer av Maseratis och en Jaguar E-type gick årets höstrally av stapeln.*

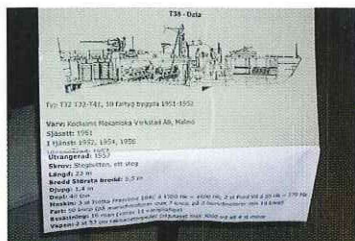
De som hade sin start i stockholmsregionen mötte upp traditionsenligt vid Fliesbergs i Bro för att i kolonn åka till Köping. Andra ekipage från Dalarna, Kumla, Uppland och Västmanland rattades individuellt mot samma mål. Att åka i kolonn och disciplinerat följa och hänga med ledarbilen kan vara påfrestande när man sitter på en gedigen mängd otämjda hästkrafter. När vi är ute och åker tillsammans representerar vi klubben och då krävs en viss värdighet och respekt för de spelregler som gäller på våra landsvägar. Och visst visade vi upp både styrka och smidighet vid passage av en och annan bromskloss som envisades med att hålla exakt angiven hastighet. I farten missade vi rätt avfart till Köping men genom en smidig manöver via en rastplats och ett lokalt cykel- och gångstråk (!) var vi raskt på väg åt motsatta hållet på E18 utan att ha brutit mot några regler på motorvägen.

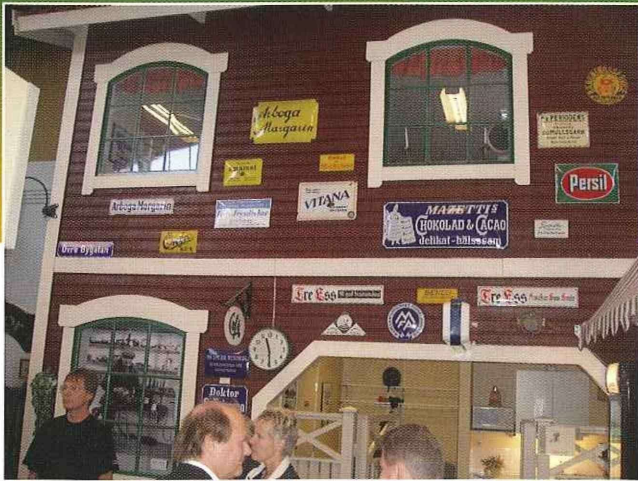


# "Nu drar vi till Västmanland!"

Väl inne i Köping cirkulerade vi och knixade oss fram till mål 1 för dagen; Bertil Lindblads berömda fordonssamling som var inrymd i Köpings Mekaniska Verkstads gamla och otroligt fina lokaler. En arena där förut Volvos växellådor sattes ihop. Med en kunskapsfylld och trevlig guide från stiftelsen "Bertil Lindblads Fordonssamling" fick vi en omtumlande teknik och bilhistoriebeskrivning. Den omfattade inte bara Köpings- utan även Sveriges utveckling och visade vilka bilar de som hade råd och intresse, den tiden kunde färdas i. Det är idag unika bilar från förra seklets början. Där fanns tre Bugatti; typ 35, 44 och 57. Var och en med sin historia och utstrålning som trollband oss alla. Den mäktiga Panhard & Levassor X18 från 1912 imponerade också liksom två eleganta Voisins. Är intresset äldre motortyper finns det flera slidmotorer från 20-30 talet och en imponerande stor dieselmotor från 1905, att beskåda. Som tack och ett litet minne överlämnade klubben en jätteaffisch med maseratiloggan till samlarna. För er som missade detta tillfälle, -nordens finaste bilmuseum är ett "måste ses". Ett besök där ger valuta.

Forts.





Väl ute i det härliga sensommarvädret styrdes färden vidare norrut mot Uttersberg. På slingrande och väldoserade vägar som följde åsryggarna, drevs takten upp och nu blev det riktigt höstrally genom en slumrande bruksmiljö. I Uttersberg fanns mål 2; "Gallery Astley" beläget i en gammal järnvägsstation från 1897. I ett Magasin intill inrymdes ett konstmuseum och utställningar av samtida konst på världsnivå. Vi fick i oss en lätt lunch och en räckta sinnesupplevelser genom en lågmäld och fin guidning som en av Astleys söner stod för. Separatutställningen med Ernst Neizvestny var särskilt spännande. Ernst, en rysk avantgardistisk konstnär, visade upp sina alster. Skulpturerna var mästerverk i skönhet och kraft. Särskilt huvudet av Dmitrij Sjostakovitj, som speglade den ryska själens dubbelnatur med en god och ond sida eller det som var tillåtet att visa upp och det som inte fick uttalas men som ändå underförstått fanns där, -protesten mot regimen. Sjostakovitj gjorde likadant med sin konst och sin signatur.

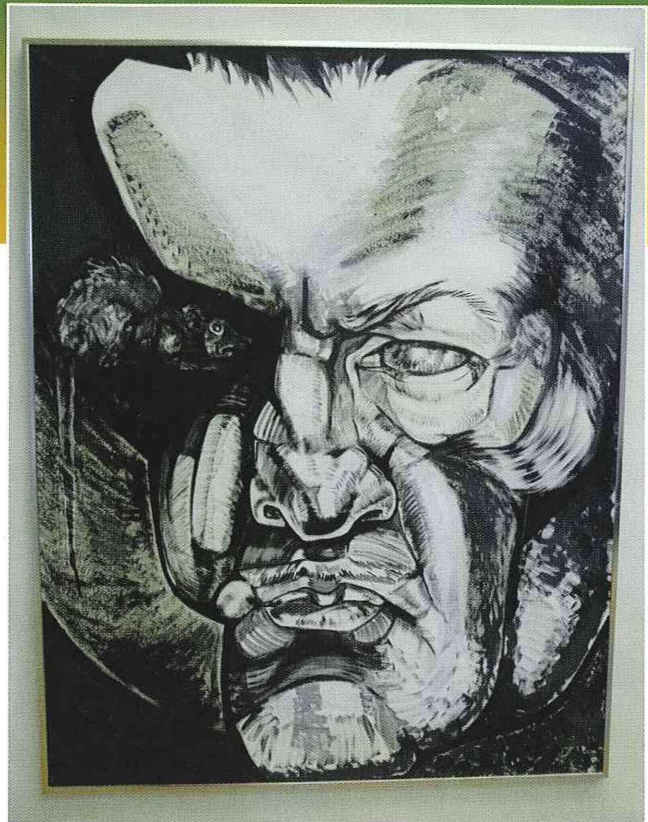
Innan vi paraderade med våra konstverk i skulpturparken framför järnvägsstationen hann vi med att inmundiga östtysken Klaus Zyllas färgsprakande konst.

Höstrallyt fortsatte i dubbel bemärkelse mot mål 3; -Kohlswa Herrgård. Vi brakade fram på samma kurviga vägar som tidigare men nu visste vi mer om var de yttersta gränserna i linjeföringen låg vilket gjorde färden mycket roligare och säkrare.

I en rofylld brukspatronsmiljö med anor från 1600-talet, varvade vi ner med te i brunnsparvilljongen och meditation på rummen innan drinkarnas glada tid och den avslutande 3-rättersmåltiden samt eftersnack skulle smältas. Härligt högt i tak i diskussionerna och för den som orkade lyfta blicken gav Carlo Carovas stuckaturtak fritt flöde för de hjärnceller som fortfarande levde. På söndagen vände maseratitrupperna hemåt i spridda skurar efter en genomlyckad och välkomponerad rallydag. Allt enligt flera uttalanden i den efterföljande mailfloran.

För oss som arrangerat helgen kändes dessa feedback-signaler härliga.

Rallyteamet bestod av Bengt D, Thomas C och pennhållaren Erik Barkman.



# ROSERSBERG 2006

Text och foto: Staffan Enhörning

Till årets möte på Rosersbergs slott dök en riktigt långväga gäst upp.



I en Alfa Romeo 1900 Superleggera Coupé från 1956 kom Anders Weinar körande direkt från Italien (där han numera bor) i den gamla, vackra Alfian för att besöka Claes Bergquist, en av grundarna till Maseratiklubben. Bilen blev snabbt ett populärt fotoobjekt. När sedan en Maserati 3500 GT Superleggera 1961 från Värmland anlände, kunde man jämföra bilarna och tydligt se hur lika karosserna är. Carozzeria Touring ritade och byggde några av den tidens vackraste karosser.

Mer än 20 Maseratis dök upp och förgyllde platsen. Där fanns tex Thomas Carlsten (med sin tjusiga, nyinköpta Maserati Gran Sport) som sålde böcker, läderjackor och allsköns ting i rasande takt under maseratiältets tyghimmel.

Det vackra vädret gjorde dagen behaglig och folk såg ut att trivas bland alla fina bilar.

Autoropa visade förstas upp sig med Filip Larsson i spetsen. De hade tagit med sig det senaste från fabriken, Quattroporte Sport GT, Executive GT, GranSport och GranSport Spider. Fantastiska bilar. Det som produceras på Viale Ciro Menotti i dag, skäms inte för sig. Fotbollsidolen och TV kommentatorn Magnus Hedman assisterade Autoropa med att visa upp skönhheterna. Han lär väl få mindre tid för dessa aktiviteter nu när Engelska ligan kallar och Chelsea knutit Magnus till laget framöver.

En härlig dag med många Maseratisti nedanför Nicodemus Tessin den yngres vackra, gamla slott. Nästa år blir vi kanske ännu fler.



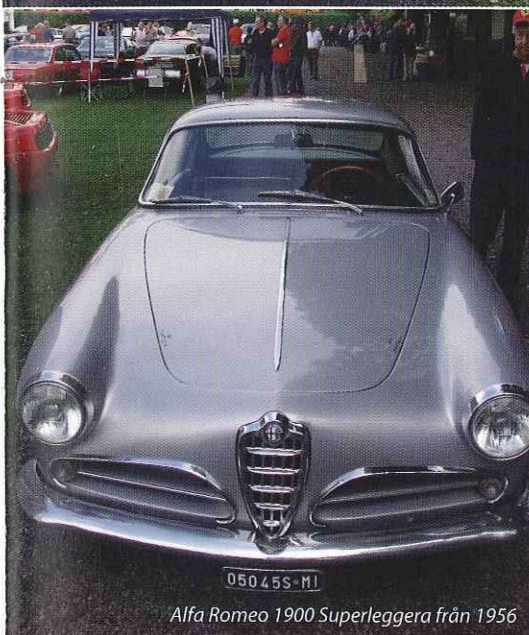
Maserati 3500 GT Superleggera från 1961



Filip Larsson från Autoropa med kollegan Sofia



Thomas Carlstens Nya GransSport



Alfa Romeo 1900 Superleggera från 1956



Anders Weinar en långväga gäst



# MASERATI

EXCELLENCE THROUGH PASSION



LÅT OSS PRESENTERA VÄRLDENS VACKRASTE BIL –

## MASERATI QUATTROPORTE

EXKLUSIV OCH INDIVIDUELL ITALIENSK SEDAN MED SPORTVAGNSTEMPERAMENT

- Internationellt prisad design signerad Pininfarina med mer än 25 internationella utmärkelser
- Transaxelsystem för perfekt viktfördelning (47% fram-53% bak) och överlägsna köregenskaper under alla förhållanden året runt
- Maserati DuoSelect MDS växellåda med paddelväxel och elektrohydraulisk koppling ger möjlighet till extremt snabba växlingstider - 0.1 sek i sportläget
- Maseratis sofistikerade, extremt kraftfulla och varvilliga 4.2 liters V8 med 400 hk med klassledande gasrespons och prestanda - utan behov av varken turbo eller kompressor
- Skyhook - Maseratis adaptiva fjädringssystem anpassar blixtnabbt Er Maserati efter körstil och körförhållanden för optimal komfort och högfärtsstabilitet
- Inredning, detaljarbete och Italienskt läderhantverk av högsta kvalitet utfört med kärlek och stolt hantverksskicklighet
- Maseratis personifieringsprogram, Officina Alfieri, erbjuder närmast obegränsade möjligheter att anpassa Er Maserati efter tycke och smak - mer än 1.2 miljoner tillgängliga kombinationer
- Tre tillgängliga versioner, Maserati Quattroporte, Maserati Quattroporte Sport GT och Maserati Quattroporte Executive GT, alla med sin egen individuella prägel och höga utrustningsnivå
- 3 års garanti och fri service 3 år eller till 7000 mil. Gäller hela Maseratis modellprogram

VÄLKOMMEN ATT BLI UTMANAD AV MASERATI QUATTROPORTE HOS  
AUTOROPA PÅ NARVAVÄGEN 19 I STOCKHOLM OCH PÅ TESTVÄGEN 10A I ARLÖV.



OFFICIAL FERRARI AND MASERATI DEALER

### AUTOROPA

AUTOROPA STOCKHOLM - Narvavägen 19, S-114 60 Stockholm, tel 08-562 48 500, salesstlm@autoropa.se, www.autoropa.se  
AUTOROPA MALMÖ - Testvägen 10A, S-232 37 Stockholm, tel 040-43 70 00, sales@autoropa.se, www.autoropa.se