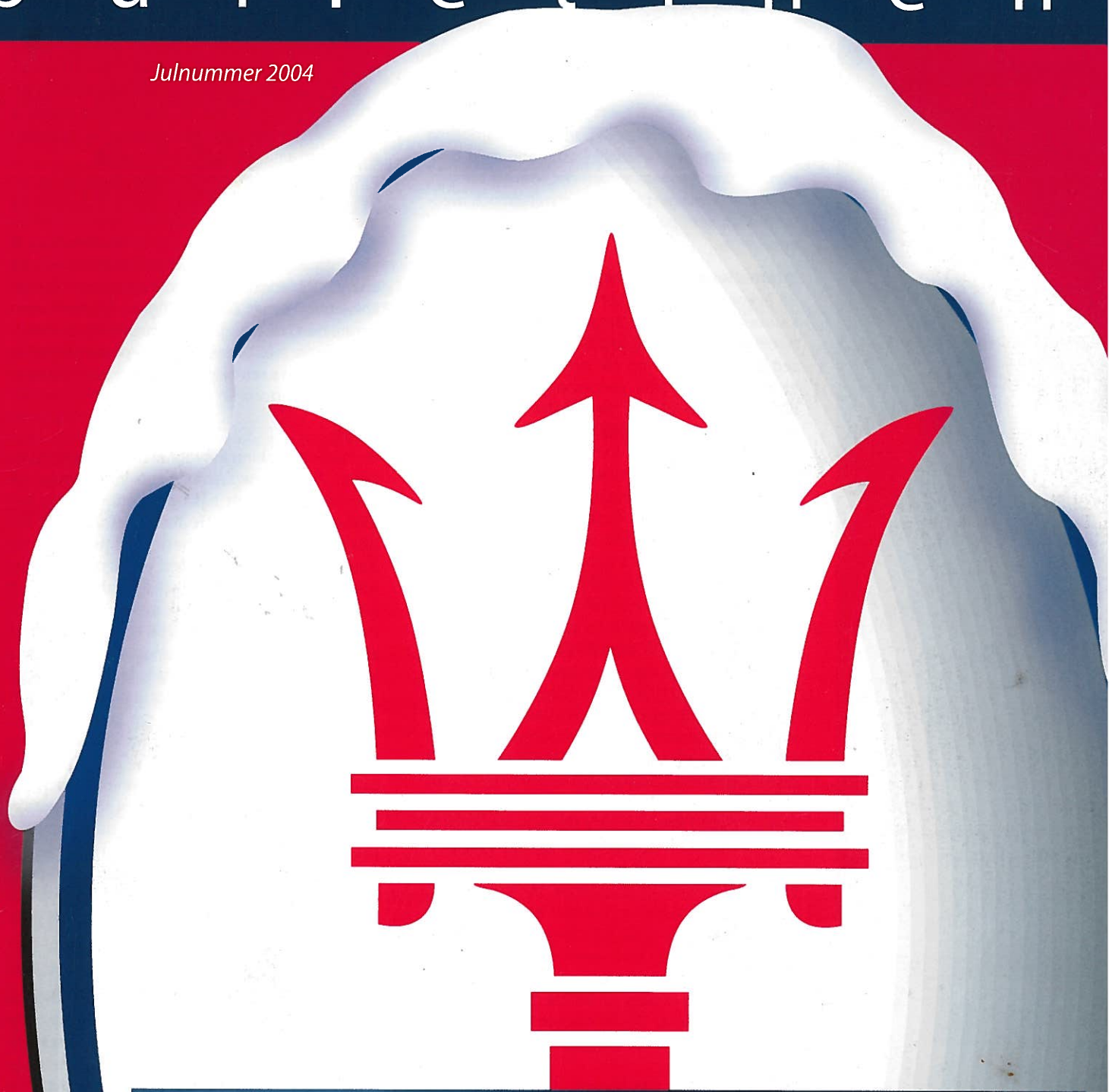


MASERATI

b u l l e t i n e n

Julnummer 2004



MASERATI



Maserati- bulletinen

Nr 3-2004

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

Redaktionen:

Staffan Wohrne
Staffan Enhörning
Staffan Forsman
Bengt Dieden

Ansvarig utgivare:

Staffan Wohrne
0171 - 577 90

Grafisk form och tryck:

Margareta Ström
Eje Blomberg
Tryck & Rit AB

Copyright:

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

SVENSKA MASERATI KLUBBEN

c/o Staffan Wohrne
Harvägen 2
746 35 Bålsta
Tel 0171 - 577 90

www.maseratklubben.nu

Ordföranden har ordet.

Eftersom jag för 2 år sedan beslutade mig för att avgå till årsmötet 2005 och lämna styrelsen, så får detta bli ett avskedsord som ordförande och en liten återblick över de gångna åren. Lite nostalgiskt får man väl tillåta sig så här till jul.

Jag blev Maseratiägare år 1994 bland annat som ett resultat av en del förföriska artiklar i tidningen Automobil. Höga prestanda och en underbar inredning var lockande! Mr Ulf sålde bilar på Drottningholmsvägen i Stockholm, och efter ett antal besök blev det en Karif av 89 års modell som gått 700 mil. "Du skall gå med i Masertklubben" rådde mig Mr Ulf. Det verkar vara ett gäng som har kul tillsammans. Sagt och gjort - det blev en medlem till. Lennart Lindén var ordförande, och årsmötena hölls på Mantorp i augusti i samband med bankörning. Det var alldeles sant det som Mr Ulf sagt: det var ett trevligt gäng både styrelsen och medlemskåren som på den tiden var ett drygt 70-tal entusiaster.

Internationella mötet år 2000

På årsmötet 1998 diskuterades bland annat om klubben skulle åta sig att arrangera det internationella mötet år 2000. Jag var sekreterare i styrelsen och hade satt ihop ett "spread sheet" med en ekonomisk analys för evenemanget. Break/even låg vid ungefär 50 deltagande bilar. Beslutet blev positivt, och en arbetsgrupp bildades bestående av Bengt Dieden, Erik Cyrus, Staffan Enhörning och jag. Det visade sig bli ett spännande uppdrag med en hel del utmaningar.

Till årsmötet 1999 på Rosersbergs Slott utanför Stockholm valde Lennart att tråda tillbaka som ordförande, och jag fick ta över. En stor utmaning med tanke på vad som väntade. Vi beslöt att en hemsida var en förutsättning för det internationella mötet år 2000 där man kunde anmäla sig till evenemanget och få aktuell information.

Samma höst blev det en improviserad semester till Holland och Frankrike för Margareta och mig. Holländarna planerade ett stort bankörningsevenemang sommaren 2000, så oddsen att få upp 50 bilar blev plötsligt dåliga. Ett PR besök med diskussioner med holländska klubbstyrelsen och dess ordförande Fritz Harms var nödvändiga. Det blev en trevlig Maserati-resa och bra diskussioner med holländarna som givetvis förstod våra problem. "Hur många bilar vill ni skall komma från Holland?" frågade Fritz. Intresset för ert möte är nog stort! "As many as possible" blev svaret, och ett dussintal holländska bilar kom så småningom. Då franska klubben hade week-end möte i Loire-dalen så passade vi på att åka dit och göra PR för vårt möte, som vi döpt till MIC2k (Maserati International Classic år 2000). Mycket stort intresse, men fransmännen är lite bekväma, och ingen kom till mötet!

MIC2k skulle vara någonstans i Sydsvetrike tyckte vi. Annars blir det för långa transporter för de som kommer från syd- och mellaneuropa. Vi var nere i Skåne och rekade. Benny Ringsberg, gourmé och Maserativeteran kom med ett förslag på upplägg

som vi diskuterade och accepterade. Hotell i Lund, bankörning på Knutstorp och besök med middag på skåniskt gästgiveri och rally med lunch på Åkesons. Galamiddag på Akademiska föreningen i Lund efter besök hos Borgmästaren och rikligt med drinkar på vägen till galamiddagen skulle göra det hela till en succé, och det blev det. 72 bilar anmälde sig, så ekonomin var hemma. Evenemanget sammanföll med invigningen av Öresundsbron - där Benny också var tungt inblandad - och det blev lite kaotiskt när vår vägbeskrivning (vi var nere och rekade 2 månader innan) blev inaktuell i och med nya vägsträckningar till bron. Att ett telefonnummer blev fel i hastigheten gjorde ju inte saken bättre, men maseratiägare är ett prövat släkte som alltid tar sig fram till målet!

Evenemanget blev mycket lyckat trots dåligt väder, och Bennys känningar i Skåne och vana att hantera evenemang av denna storleksordning gjorde att vi fick en rejäl vinst till klubbkassan. Vi som jobbade halvt ihjäl oss denna förlängda week-end var förutom Benny med fru, Inga och Staffan Enhörning, Bengt Dieden, Staffan Forsman, Margareta och jag. Många fler ur svenskägret ställde upp när det behövdes. Utan alla dessa hjälpande händer hade det inte gått! Ett stort tack till alla så här i efterskott.

Bullen

En medlemstidning är ryggraden i klubbverksamheten. Många medlemmar kan inte komma på evenemang, och att hålla dem informerade och förmedla intressant och aktuell information om bilarna är viktig. Bullen bestod till en början av Xerox-kopierat material med en förstasida i färg. Alltid något, men inte speciellt proffsigt. På ett årsmöte på Sveavägen diskuterades frågan, och Henrik Appelholm, eldsjäl från Linköping, lovade att ställa upp och lyfta standarden. Och vilket lyft det blev! Tack vare Henrik (och naturligtvis alla medarbetare) fick vi plötsligt en medlemstidning. Fantastiskt! Vi körde det hela på distans från Linköping under några år, men Henkes övriga engagemang ökade och vi fick se oss om. Eje och Maggan på Tryck & Rit blev räddningen, och tidningen kom tillbaka till ursprungsutgivaren igen. Eje gjorde Bullen tidigare. Vi har nu en mycket proffsig klubbtidning som jag vet uppskattas mycket av våra medlemmar. Även om vi lever i ett stort mediabus med hemsidor och mail, så tror jag att en bra klubbtidning alltid kommer att uppskattas.

Mötesverksamhet

För att få ett engagemang bland medlemmarna är det nödvändigt med kontinuitet vad gäller mötesverksamheten. 1 maj, ett vårrally och ett höst-rally har omringat ett antal sommaraktiviteter av olika slag. Vi har alltid kört vår- och höstrallyt även om antalet deltagare varit litet. Det har förekommit att 4 bilar varit med på höstrallyt någon gång, om jag minns rätt. Men det gäller att hålla på traditionerna och att ha kul tillsammans. Och droppen

har urholkat stenen. Vi var glädjande många i höstas. Vi har alltid haft ett bra samarbete med Ferrariklubben och bjudit in dem. För några år sedan hade vi ett fint höstrally tillsammans med besök i Falu koppargruva, Carl Larssongården i Sundborn och invigning av Klockar-Pers nya parkeringsplats till Klockargården i Tällberg med tillhörande god middag. Det blev en höjdare! Viktigt för våra evenemang är att alla i en familj skall få ut någonting. Det skall vara lite bilåka men även kultur och god mat är givna ingredienser tycker jag. Och barn skall vara välkomna.

Medlemsutveckling

En förutsättning för att ha en klubb är att det finns intresserade och aktiva medlemmar. Och det har vi. Glädjande kan jag konstatera att medlemsutvecklingen i klubben har varit positiv, och vi är nu uppe i ungefär 170 st. Detta borgar för en stabil inkomst till klubben och därmed en verksamhet som är attraktiv för medlemmarna så alla får valuta för medlemsavgiften i form av tidning och evenemang. Det finns för närvarande en bra bit över 400 Maseratiägare i Sverige, så vi har möjlighet att växa ytterligare.

Styrelsearbete

En annan förutsättning för en framgångsrik verksamhet är en styrelse som är samkörd och inte rädd att ta i. Jag har haft den stora fördelen att arbeta med mycket engagerade och trevliga styrelseledamöter under de här åren. Eftersom vi har haft mycket roligt på våra styrelsemöten så har det alltid varit med glatt hjärta som jag åkt till dessa. Det har varit en verklig avkoppling till den ibland lite trista vardagliga tillvaron. Att jobba och skratta är en förutsättning för ett gott liv.

Här nedan följer nästa års evenemang. Väl mött, God Jul och Gott Nytt År.

Staffan Wohrne

Evenemang 2005

Vi har ett mycket intressant år framför oss. Det är trevligt att kunna erbjuda våra klubbmedlemmar en sommar med stora möjligheter till bankörning. Att behärska sin bil i alla lägen är inte bara en glädje. Det är också fråga om körsäkerhet.

Boka in nedanstående tidpunkter i agendan redan nu!

Sön 1 maj

Skokloster. Traditionell säsongstart för Italienska bilar. Lunch på Krägga.

Lör-sön 21-22 maj

Vårrally på Gotland. Övernattning med middag lördag, bankörning på Gotland Rings nordslinga, 3,2 km lång. Vi har banan hela söndagen, och kör tillsammans med Ferrariklubben och Miataklubben. Det kommer att bli mycket bantid både för nybörjare och avancerade åkare, och vi planerar instruktionsverksamhet för nybörjare. Ett utmärkt tillfälle att lära känna sin bil. Klubben bjuder på banhyra. Medlem betalar färja till Gotland samt övernattning.

Tor 19 maj

Mille Miglia i Italien. Niklas Hannah, som talar italienska som en infödd, har hand om arrangemanget. Flyg till Italien. Ett höjdar-evenemang. Anmäl till niklashannah@hotmail.com

Sön 19 juni

Kinneulle tillsammans med Lotusklubben och Ferrariklubben. En banavgift på cirka 500 kr per bil tillkommer.

Sön 10 juli

Gelleråsen tillsammans med Miataklubben och Ferrariklubben. Banavgift om cirka 500 kr per bil tillkommer.

September

Resa till Italien med flyg. Förlängd weekend med kulturella aktiviteter vid sidan om "bilkultur". Staffan Enhörning svarar för evenemanget.

September

Maserati International i Loire-dalen i Frankrike

Ons 14 december

Traditionellt födelsedagskalas på lämplig restaurang i Stockholm

Vi vill inte undanhålla er nedanstående "PR-pamflett" från fabriken. Riktigt roligt! Läs och njut.



Ferrari Maserati UK Ltd.

FERRARI AND MASERATI SCOOP TOP AWARDS FROM TOP GEAR

08 December 2004 - The Ferrari F430, the Maserati MC12 and the Quattroporte have won the 2005 Top Gear Magazine award for "Supercar of the year", "Dream Car of the year" and "Limo of the year" respectively.

The 12 category awards are published in full in the January issue of BBC Top Gear Magazine and will be presented on Top Gear on BBC2 at 8.00pm on 12 December. Every year the Top Gear team drives over 300 new cars hundreds of thousands of miles on roads and tracks all over the world before deciding which ones have really moved the game forward.

Says BBC Top Gear magazine editor Michael Harvey: "These awards come from the heart, not the test track. We don't claim absolute objectivity, but who is truly objective when most of us, when buying a car, say its looks rank first or second when it comes to choosing. We do however claim to know what we're talking about and this latest list of inductees to our hall of fame are cars that offer a certain unsolicited sparkle in their intention or in their execution. And usually both. They're great cars, but they're all pretty cool with it."

Massimo Fedeli, Managing Director of Ferrari Maserati UK Ltd commented: "It's been a very busy year for us at Ferrari and Maserati, with the launch of five new models and the set up of factory owned subsidiaries to cover our main markets. We are very pleased that our efforts have scored great success with members of the public and the media alike, especially here in the UK, a country renowned for its passion for cars and motor racing. Winning three top honours is a fitting start to the new business in the UK as a branch of Ferrari and Maserati S.p.A."

For further information, please contact:

Al Clarke
Communications Director
Ferrari Maserati UK Ltd.
Tel +44 (0)1753 878 703
Fax +44 (0)1753 878 770
Mob +44 (0)7899 843073
e-mail: aclarke@ferrari.co.uk

Silvia Pini
Media Relations Manager
Ferrari Maserati UK Ltd.
Tel +44 (0)1753 878 705
Fax +44 (0)1753 878 770
Mob +44 (0)7764 157270
e-mail: spini@ferrari.co.uk

Ferrari Maserati UK Ltd.
275 Leigh Road
Slough
Berkshire
SL1 4HF
UK

Tel +44 (0) 1753 878 700
Fax +44 (0) 1753 878 770
www.ferrari.co.uk
www.maserati.co.uk

GRUPPO
FERRARI
MASERATI

Media

Besök på Autoropa 22 november 2004

I ett Skåne som just fått utstå det första vintervädret, resulterande i en decimeter blötsnö som sakta smälter och rinner bort, besöker jag Autoropa i Arlov.



Jag kan bara se en Maserati på den här bilden. Det måste väl bero på att Maseratis inte behöver stå på verkstad så ofta.. eller?!

SW

Företaget ligger i moderna ljusa lokaler och är uppdelat i två delar: en för de röda bilarna och en för Maserati. Jag har stämt möte med Martin Nelson för en pratstund om Maserati och märkets framtid i Sverige och inte minst i Stockholm.

Autoropa har 4 personer som arbetar med försäljning och marknadsföring och 6 personer för verkstad och administration. Företaget är auktoriserat för service och försäljning och arbetar direkt mot fabriken i Italien. Auktorisering betyder krav på lokalernas utformning, reservdelshållning och utbildad personal. Maserati satsar stenhårt och kraven är höga från fabriken säger Martin. Vi måste leva upp till de högst ställda kraven på marknaden. Det har ju tidigare varit lite turbulent i toppen med täta byten på chefsposterna? Jo säger Martin, men nu är situationen stabil, och de som kommer upp från fabriken för våra diskussio-

ner är mycket professionella och arbetar med stor ambition.

Man kan i princip ta hand om alla Maseratibilarna, även de klassiska bilarna, men fokus är naturligtvis på de senare modellerna. Men även de som köper en billig prestandabil i form av en biturbo från 80-talet kan få ut mycket på en 20 000 kronors genomgång säger Martin.

Omsättningen har ökat drastiskt från 25 Mkr 01/02 till cirka 100 Mkr för räkenskapsåret 03/04. Försäljningen av Maserati har satt fart bl.a. tack vare nya Quattroporte. Kvoten för 2004 är såld, och man är nu inne på tilldelningen för 2005. Bilen väcker stor uppmärksamhet vart jag än är med den säger Martin, och många Mercedes- och BMW-ägare kastar lystna blickar och vill gärna förhöra sig om bilen.



Förutom Autoropa är von Braun i Skene auktoriserad för service på Maserati under 2004. På min fråga om vad som kommer att hända i Stockholm blir svaret att ingenting är bestämt, men att planer naturligtvis föreligger för en etablering på säljsidan. Sportvagnsservice finns ju redan på Lidingö. Förmodligen startar man med att stärka upp denna serviceorganisation ytterligare samtidigt som man söker efter en lämplig lokal för försäljning. Det är ju den svåra nöten att knäcka: den skall ligga centralt, vara enligt kraven från fabriken samt vara lätt för kunderna att besöka och att demonstrera köra bilarna. En målsättning är att en ny organisation skall presenteras till bilsalongen 2006.

Vi kommer att göra en road show norröver med några Maserati bilar i februari månad nästa år. Detta för att visa upp bilarna, men också för att visa att de faktiskt går att använda i nordiskt vinterklimat.

"Vilken är din favoritmodell i Maserati programmet?" frågar jag Martin avslutningsvis. Det är nog Grand Sport blir svaret. Det är en underbar bil med en fantastisk potential till körglädje.

Staffan Wohnre



Vägen till en 3200 GT

Maserati var ett av de bilmärken som intresserade mej redan som liten pojk med ett gryende teknikintresse. Av Maseratiintresset blev sedermera ett Maseratiägande och av teknikintresset blev en utbildning och en yrkesbana.

Och då var det ju nästan tomt! Provkörde Porsche 911 men det kändes för vanligt. Sen var det frågan om hur praktisk bilen skulle vara. Eftersom jag vanligen kör få mil om året flög det för mej att experimentera med att endast ha en bil, en sportbil, och att köra den året om och till i stort sett de flesta ärendena – förutom att köra för nöjes skull förstås. Då funkade inte Porsche, visserligen har de bra kvalitet och rostskydd men dåliga utrymmen och inget egentligt baksäte. Därefter provkörde jag lite engelsk lyx, Jaguar XKR. Rätt snygg faktiskt men fanns endast med automatlåda, hade urtråkigt motorljud, rätt svampig fjädring och dessutom ett baksäte där fötterna inte fick plats nåstans.

Nästa provkörning var med en manuell 3200 och nu föll det på plats. Körupplevelsen var jätteintensiv, Bogesundsvägens kurvor inbjöd till underhållande g-krafter, växellådan fungerade exakt och fint.

Jaha, utseende på plats, utstrålning på plats, körupplevelse på plats, vad krävdes nu för att jag skulle falla? Jo, ljudet. V8:an har ett ovanligt djupt tomgångsmuller för att bara vara på 3,2 liter och dessutom med turbos på vägen som skulle ha kunnat kväva klangen. Samtidigt med en viss ljus ton – så den inte kan förväxlas med en amerikanare. När den varvar upp ryter den till



Det låter ju målinriktat, eller hur? Fast åtminstone bilägandet har varit minst sagt vingligt genom åren. Jag har bland annat haft Saab V4, VW 1600 Variant, VW K70, några Alfa 33 (ja alltså, inte klassiska 33:an utan modellerna från 80-talet), en Alfa 90 V6 (härligt morr) och en Citroën XM V6 24 (också härligt morr faktiskt). Men, förresten, det kanske finns en linje här i alla fall, alla de där bilarna har haft ett stort mått av personlighet. Precis som Maserati.

När jag köpte Cittran så gick jag med i Citroën-klubben. Vad hittar jag för artiklar i klubbtidningen, jo om Citroën SM med Maseratimotor och om Citroëns (mindre lyckade) ägarintressen i Maserati. Och att det sökte sig in en del hydrauliklösningar i ett par Maseratimodeller. Fast kulturkrocken Citroën-Maserati verkar ha varit rätt stor. En engelsk motorjournalist skrev med kärleksfull spydighet att SM var som något man får om man korsar ett rymskepp med en vattensäng!

Under 90-talet började jag kanske tycka att det vore hög tid att Maserati-modellerna förnyades. De var i och för sig fortfarande snygga och sportiga men det märktes att grunddesignen var från ett stort antal år bakåt i tiden.

Sen kommer då den magiska dagen då jag får se en grymig första bild på Maserati 3200 GT i någon biltidning. Jag faller direkt. Äntligen en ny bil som verkligen är snygg! Designen klarar att utstråla kraftfullhet utan att det blir vulgo, klassiska sportbils-linjer utan att det blir 60-tals-efterapning och italiensk stilkänsla samtidigt med användbarhet.

Något år senare började jag överväga att byta upp mig ett några snäpp från XM:en. Jag hade tittat in i skyltfönstren på butiken på Sveavägen då och då så 3200 GT fanns förstås i bakhuvudet men jag var ju tvungen att kolla in konkurrensen.

Sen får jag rodande erkänna att jag nästan åkte dit på BMW M5. Det är naturligtvis en helt annan sorts bil, men det är lite skoj med att den ser så vanlig ut men samtidigt är så oerhört potent. Typfallet av ulv i fårakläder. Men, nej, visst vore det kul med en bil som sticker ut lite mer än så. Och är latinsk.

Så var det då dags att äntligen provköra en 3200 GT årsmodell 2000. Försäljaren ville absolut att jag skulle testa en automatväxlad vagn. Nu finns det också en liten parallell historia och det är att jag året innan hade köpt en motorcykel, en 900-kubikare med fullständigt hysterisk acceleration. Första provkörningen av Maseratin blev en antiklimax. Jag har aldrig riktigt trivts med automatlåda och jag hade nog förväntningen att V8:ans alla 490 Nm skulle ge mer av motorcykel-acceleration. Tänker man efter så är det förstås inte möjligt – att accelerera sju-åtta gånger större massa och dessutom lyckas få ner kraften i marken går bara inte utan i stort sett dragster-förutsättningar.

ordentligt på det riktiga italienska sättet. Till det kommer det speciella turboljudet, ett visst väsende samt ett tydligt hörbart kvitter när waste-gates släpper ut vid gasavdrag.

Att välja är att avstå, säger filosofen. Men jag hade ju valt? Jo, men nu kom det individuella valet av färg på lacken, på lädret, på sömkanter, på innetak, på mattor. Efter en del funderande blev det klassiskt italienskt rött utanpå, racing green för lädret och mellangrätt för tak och mattor. Rött mot grönt tror jag fortfarande jag är ensam om i Sverige och jag är mycket nöjd med den kombinationen. Efter drygt fyra år har lädret också börjar få viss patina som också fungerar bra i grönt.

Före leverans extrabehandlades bilen av AB Rostskyddsmetoder vilket kändes bra eftersom jag planerade att även vinterköra. Fyra år senare gjorde jag en inspektion med fiberoptik och sen en reguljär kompletteringsbehandling hos samma firma och det såg helt prima ut.

Vinterkörning är förstås ett speciellt kapitel. Jag har vinterdäck av friktionstyp och av samma breda dimension som sommardäcken. Detta har fungerat mycket bättre än jag hade vågat tro. Jag var bland annat orolig för "slask-planing" med den enorma däcksbredden men väggreppet har blivit helt rimligt.

Jag var också beredd på att turbo-kicken skulle ge väghållningsproblem. Så är fallet om man slår av ASR-elektroniken, då blir den lite nervös i halka. Med elektroniken i läge Sport så tillåter den en hel del spinn rakt fram så länge det inte börjar sladda, det är en bra kompromiss. Med full ASR påslagen var den under första vintern svårkörbar eftersom den var alldeles för fejt ställd, man fick knappt någon acceleration alls när man behövde den. Efter en (gratis) uppgradering av programmeringen så är även ASR-läget användbart på vintern. Det finns även en funktion som motverkar att man fastnar i snödrivor eller hala backar, den använder ABS-systemet för att bromsa det slirande hjulet. Dessutom finns en gammaldags differentialbroms. Det här har gjort att jag aldrig har fastnat hittills.

Det enda väglag som jag inte riktigt tycker bilen trivs med är blöt väg. Rakt fram går utmärkt men jag har gjort en 360-gradare i kurva trots att ASR stod i Sport-läget och jag har fler gånger funnit det arbetsamt att häva sladdar i väta.

Sommarväglag på en krokig asfaltsväg är oerhört underhållande. Möjligen har jag två små invändningar. Den ena är att turbo-kicken på ettan gör det arbetsamt att få full acceleration, det vill spinna alldeles för mycket om man har avslagen ASR-elektronik. Kanske går att öva upp dock. Har man ASR igång så blir det för fejt i torr sommarväglag. Här skulle man önska sig en accelerationsoptimerande "launch-control" som höll lite lagom spinn. Den andra invändningen är precis efter uppväxling under fullacceleration, då tappar den kraft ett tag innan turbona griper in igen. Förmodligen skulle man kunna lära sig något slags "gas-behållande" över växlingen men samtidigt är jag lite rädd för övervarvning så det har jag inte experimenterat med. Även vad gäller gas-behållande borde elektronikutvecklarna kunna hitta på nån smart lösning.

De här sakerna är helt annorlunda i nyare årsmodeller eftersom turbomotorerna med äkta Maserati-gener numera är ersatt med en större sugmotor med Ferrari-släktskap istället. Både kul och tråkigt på samma gång. Den nya är mer lättkörd men saknar det där riktiga "klippet". Den nya låter också lite tråkigare på tomgång och låga varv, däremot ryter den fint och hest på högre varv, då märks Ferrari-stilen.

Så var det det där med vardagsegenskaperna. Jag har ju bara en bil. Jo, jag har fått låna kompisars bilar när jag behövt dragkrok eller när jag har kört kanoter på taket. Men kompisarna är rätt lättövertalade när de har fått ha min bil istället (med förmaningar om att inte slå av ASR). Annars har jag haft en medelstor baksättespassagerare i trettio mil, det går fint, man kan ändra ställning lite då och då. Jag har också haft två medelstora baksättespassagerare i femton mil vilket har gått bra men där är nog gränsen någonstans. Bagagerummet är inte speciellt stort - tanken är å andra sidan på hela 90 liter vilket väl ätit upp en del av utrymmet. Fem barstolar gick i alla fall att få med i bilen (men utan passagerare förstås).

Min bil är utrustad med datoriserade stötdämpare som automatiskt ska ställa om hårdheten efter körstil. När man har Sport-knappen nertryckt ska den prioritera hårdare dämpare. Möjligen skulle det kunna märkas vid extrem körning för en expertförare men i ärlighetens namn har jag inte lyckats känna någon skillnad



allt mellan olika stötdämparsättning så den fitnessen hade jag kunnat strunta i att köpa. Här kan det vara kul att jämföra med Citroëns Hydractive-fjädring som jag hade på förra bilen. Den ändrar mjukheten ordentligt beroende på om det är komfortkörning rakt fram som gäller eller aktiv körning där V6:an får jobba lite. På kompisens Activa finns det dessutom aktiv krängningshämmare som funkar jättebra - för övrigt var det krängningsproblem som en gång i tiden var en av orsakerna till att SM inte blev bra på tävlingsbanorna. Nu förstår jag att en del Maserati-ägare med bilar från Citroën-tiden inte riktigt gillar pys-och-väs-systemen men jag tycker nog att de har funkant bra för mej.

Butiken på Sveavägen där jag köpte bilen år 2000 hade bra attityd gentemot mej och servicen på Lidingö, först Mr Ulf och sen Fredrik, har också varit bra. Ett par gratis "åtgärdsprogram" anmodade från Italien har utförts, bland annat en där hela motorn fick plockas ner för att förebyggande byta nån medbringare

till oljepumpen som tydligen kunnat ge sig. Tur att jag inte behövde betala det. Däremot är det väldigt trist att det inte verkar finnas en bra Maseratiförsäljning i Stockholm idag.

En gång har jag rastat 3200:an på bana. Jag följde med Maserati- och Ferrarrikubbarna till Mantorp. Jag är inte precis någon erfaren banröv men det var oerhört roligt att närma sig gränserna lite mer än man vågar/bör på vanlig väg. Här fick jag tillfälle att känna precis hur bilen balanserar när man tar en kurva och styr med gasen. Den är en aning understyrd i det läget, inte så det känns trist men ändå. Den nya modellen har en annan viktfordelning genom att växellådan är flyttat till bakaxeln så det kanske har ändrat den saken. Enda malören på Mantorp var att jag borde ha kört en avkylningsvända efter sista (och tuffa) varvet. Bromsarna lyste röda och den höga värmen sintrade faktiskt ihop små hårda partiklar i bromsbeläggen som sedan repade sönder framskivorna. Det här bli dyrt tänkte jag. Men icke, verkstaden hade omsvarvade utbytesskivor för en rimlig penning, jättebra.

Hur ska jag nu sammanfatta åren fram till inköpet år 2000 och sedan fyra års ägande? Jo, mycket kul och mycket nöjd. Även om jag har inkluderat några invändningar ovan så är det fortfarande lika roligt att få ta emot positiva kommentarer om bilens utseende och utstrålning och framförallt lika roligt varje gång man tar ut den ur garaget och mullrar iväg.

Text och foto: Sven-Håkan Olsson



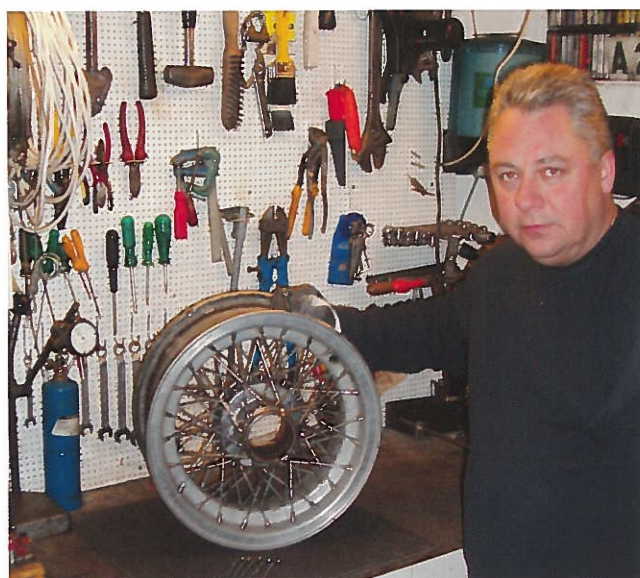
RENOVERING AV EKERFÄLGAR

Det går inte att komma till ett 90-årsjubileum i Italien med gamla ekerfälgar som inte är iordninggjorda sedan bilen var ny, för 35 år sedan. Även om det går att putsa och feja så blir resultatet inte riktigt bra. Därför var det i våras nödvändigt att hitta någon som var duktig på renovering av ekerfälgar. Efter lite rundfrågningar blev det napp hos Bengt Stånge, AHK, som visste besked. Han rekommenderade Kurt Lindgren med firma "Ekerhjulservice" som erbjöd sig att göra jobbet med hjulen till min gamla Maserati Mexico.

Ett problem i sammanhanget var att bilen samtidigt skulle rustas upp med både plåt- och lackjobb vilket krävde att den måste stå på hjul under hela den processen. Drog mig då till minnes att jag någonstans borde ha 2 extra fälgar som jag köpt av Eje Blomberg för många herrans år sedan. En snabb tur i källaren bekräftade att det var borranifälgar av samma typ (15*6.5L - RW 4121 Record R) som satt på mexicon. Så reservdäcksfälgarna och ett av Ejes gamla hjul skickades till Kurt Lindgren för renovering. Alla ekrar måste bytas till nya i rostfritt stål, som man köper in från England. Fälgcentrum måste slipas och kromas och fälgbanan av aluminium poleras upp till höglansfinish. Det riktigt svåra jobbet är sedan att sätta i alla ekrar och få jämn belastning på dem så att hjulet inte skevar eller hoppar. Det här är Kurt expert på medan resten lämnades till duktiga och pålitliga underleverantörer. Med 2 fälgar klara kunde man så byta dessa mot två gamla orenoverade som Kurt tog hand om. Detta upplägg av jobbet innebar att det tog lång tid. Den tiden fanns nu inte utan jag blev nervös och började sätta tryck på leverantörerna. Kurt visade sig vara en cool kille. Förstod att det var bråttom och visade inga som helst sura miner utan hjälpte till på bästa sätt. Så jobbar proffs.

Under resans gång lärde jag mig att man fabriksmonterat borranifälgar med centrummutter i olika dimensioner, på olika årgångar av Maserati Mexico. De från 1967, då Mexico kom som modell, har mindre diameter på hubbar och centrummutter. Förmodligen samma dimension som i de äldre och lite lättare modellerna av Maserati med 6-cylindriga motorer, som 3500 GT, Sebring och Mistral. Så småningom gick man över till att montera ekerhjul med bultat centrum f o m 1970-års modell och framåt, men det är en annan historia. Min Mexico är från 1969 och de fälgar jag köpte var av 1968-årsmodell men hade rätt dimension på navet. Det visade sig dock att de äldre fälgarna hade tunnare innekraner. Eftersom Kurt hade köpt in samtliga nya ekrar i samma dimension (de tjockare) så blev han tvungen att borra up hålen i centrumdelen på de äldre fälgarna. Naturligtvis var detta oväntat och bidrog till att renoveringstiden förlängdes avsevärt.

Vid överlämnandet av de renoverade fälgarna, dagen innan jag skulle resa till Italien, fick jag också lära mig att man kan lyssna på sina ekrar och kontrollera att de har samma klang när man slår lätt på dem med en skruvmejsel. Då vet man att de är lika spända och bär jämnt. Ekrarna måste, förutom att bära fordonets vikt, palla för hög belastning vid acceleration och inbromsning. Det är därför mycket viktigt att hålla fälgarna i gott skick. Alltså inte bara för det vackra utseendet skull. Efter detta monterades däck och slang på fälgarna varefter hjulen balanserades efter konstens alla regler av IDH Wheels & Tyres,



Raoul Eriksson på Grevgatan 49, Sthlm, 08-662 27 10. IDH är en av de få som har de koner som behövs för att balansera ekerhjul på ett korrekt sätt.

Hur gick det då att åka på mina nyrenoverade fälgar? Jo tack, alldeles utmärkt! Även om man var lite orolig när man körde med fullt ös på Mugellobanan utanför Florens och den tunga bilen krängde ordentligt i kurvorna så att däcken klagade högljutt. Fälgarna har fungerat bra hela den 611 mil långa resan, Stockholm-Rom-Stockholm och är fortfarande både runda och mycket vackra.

Vid ratten Staffan Enhörning



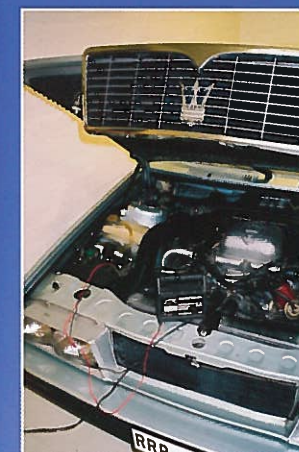
Ekerhjulservice
Brålund 14, SE-167 74 Bromma, Sweden
Tel/fax: 08-26 59 34. Mobil: 070-422 23 44
Fråga efter Kurt Lindgren.
<http://www.ekerhjulservice.nu/>

Vinterdvala

Ett aktuellt ämne varje höst är vinterförvaring. Hur vinterförvarar man en bil på bästa sätt? Om detta finns många uppfattningar. Här några av mina egna erfarenheter:

1. För att undvika risken för rostskador ska bilen förvaras torrt. Det innebär en maximal relativ luftfuktighet av 50 - 60%. Vintertid i Sverige uppnår man detta bara genom att förvara bilen i ett uppvärmt eller avfuktat garage. Glöm det där med väl ventilerade lador eftersom man inte kan ventilera bort fukt med fuktig luft. Min erfarenhet säger att man ska upp i en garagetemperatur av minst 10 - 15°C för att slippa fuktproblemen.

2. Även motorn ska befrias från fukt. Byt därför ut gammal motorolja på hösten. Kör sedan motorn ordentligt varm innan du ställer in bilen i garaget. På det viset får du bort kondensvatten i oljeträg och avgassystem. Själv startar jag därefter aldrig motorn förrän till våren.

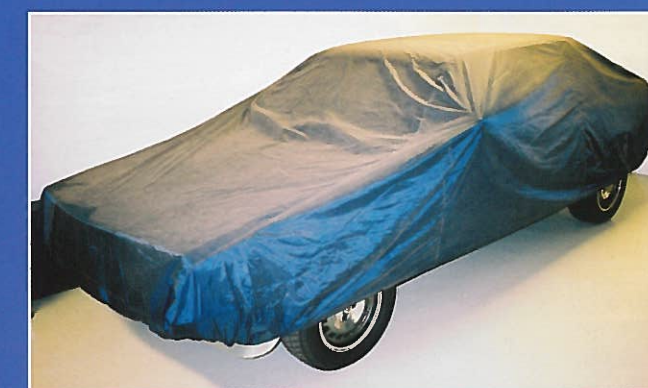


3. Ladda batteriet flera gånger under vintern. Allra bäst är att ha en underhållsladdare ansluten kontinuerligt (kostar 495 kr på Clas Ohlson). Ett batteri lever längst om det är fulladdat. Du bör lyfta av minst en av pol-skorna på batteriet under laddning och förvaring. Enklarest görs detta med en, i bilen monterad huvudströmbrytare vilket också är ett krav för MHRF-försäkringen. Klockan stannar visserligen (om den inte har en egen strömkälla som vissa Biturbomodeller) men säkerheten ökar och likriktardioderna mår bättre.

4. Glöm inte däcken. Det kan vara idé att trycka i hundra extra Kilopascal inför vintervilan. Dels kan däcken släppa ifrån sig lite luft när bilen står, dels ger ett deformerat däck oftare upphov till orundhet som tar tid att köra bort på våren. Vill du vara extra ambitiös kan du naturligtvis hissa upp bilen och ställa den på pallbockar, men det gränsar till överkurs.

5. Bromsarna. Glöm inte att byta bromsvätska regelbundet (2 - 3 års mellanrum) om du inte använder silikonbaserad eller har en bil med mineralolja i bromssystemet (gäller bilar under Citroën-epoken med LHM). Ska du byta, gör det på hösten. Det är under vintern som oken rostar på g vatten i bromsvätskan. Glöm inte kopplingen om den är hydrauliskt manövrerad!

6. Tvätta inte bilen omedelbart innan du ställer in den, i synnerhet om den har skivbromsar. Kör först bilen ordentligt torr, annars förenas bromsskivor och belägg genom effektiv rost medan bilen står still. Använd helst inte högtrycksspolning. Vattnet har då en förmåga att leta sig in på ställen där det inte har att göra. Rostskydda gärna din bil, fabriken har inte lagt mycket omsorg på denna detalj. Det här bör du göra på våren med tanke på att rostskyddsmedel stinker och bör vädras bort genom användning av bilen.



7. Ett dammskydd att dra över bilen under vintern är aldrig fel. Använd ett som kan andas då det annars kan stanna fukt under överdraget.

8. Glöm inte garagetförsäkringen. Bilar kan stjälas eller brinna upp även under vinterförvaringen.

9. Full eller tom tank, det är frågan. Det som talar för full tank är att man då undviker risken för rostangrepp på insidan av tanken. Det som talar för tom tank är att bensinens lättflyktigare komponenter avdunstar och kan försvåra start på våren. Detta problem ska inte överdrivas och jag har själv aldrig haft problem med rost i tanken. Däremot rostade tankarna (2 st) på Merak utifrån! Men det berodde på dåligt rostskydd och kondensfukt som samlades i isoleringen runt tankarna. Moderna tankar är täta och där ventileras mindre mängd gaser ut. Gamla tankar kan ventileras ut så mycket att det märks på bensinmätaren. Startproblem däremot, har vi väl alla upplevt oavsett om bensinen varit gammal eller ny.

10. Till sist upprepar jag den gamla sanningen om att fel reparerar sig sällan själva under vintern. Har du ett problem att åtgärda på bilen, gör det direkt och vänta inte till våren. Sköna maj kommer fortare än du tror även om den verkar avlägsen idag. Själv ska jag försöka utröna varför vindrutetorkarna bara fungerar i solsken men aldrig luftkonditioneringen.

GOD JUL
från Bengt Dieden

2004 CELEBRITY TOUR

90-årsjubileet för modernare Maserativagnar blev något helt annat än rundturen för de äldre årsmodellerna (före 1984). Jippo 't var en dag kortare och började i Milano fredagen den 19 september på eftermiddagen med samling på Piazza del Duomo, Milano 's magnifika torg i stadens centrum.



Förutom alla inbjudna gäster från hela världen, ca 150 personer (någon kom ända från Japan med bil), hade Maserati ställt upp med 90 GT bilar, en för varje år, dekorerade med bilder på speciella händelser i världen, en för vart och ett av de 90 åren. Ex fanns Björn Borgs seger i Wimbledon 1977 med, och ett motiv ur filmen Casablanca, inspelad år 1942. En i sanning, fantastisk uppställning av bilar som fanns att beskåda på torget under hela kvällen. Dessutom höll man en presskonferens i det fria med Maseratis VD Martin Leach, för att få så stor publicitet som möjligt. Pirelli bjöd sedan alla deltagare på middag på Palazzo Clerici.

På lördag morgon började turen till Modena (17 mil) där den nya fabriken visades upp varefter alla åt lunch, under den tid de klassiska bilarna körde runt på mugellobanan. Så småningom fick deltagarna i Celebrity Tour ställa kosan mot Rom (ca 52 mil). De mycket vackert dekorerade bilarna surrade runt oss gamla när vi körde från Mugello till Rom. Minst 400 bilar från olika år styrde samtidigt kosan mot Hotel Hilton i Rom. Imponerande!

Vi har i efterhand fått ta del av lite bildmaterial från denna "tour". Maseratis egna fotografer har fotograferat så håll till godo.

Staffan Enhörning





AUTOROPA

KUNSKAP, PASSION OCH KVALITET SEDAN 1934



MASERATI QUATTROPORTE



AUTOROPA SERVICE & RESERVDLAR

AUTOROPA



AUTOROPA AB . TESTVÄGEN 10 . 232 37 ARLÖV | TEL. +46 (0)40 43 70 00 | FAX. +46 (0) 40 43 31 11
HEMSIDA: www.autoropa.se | E-POST FÖRSÄLJNING: sales@autoropa.se | SERVICE: service@autoropa.se