

MASERATI

b u l l e t t i n e n



Inverno

Anno 2005



Maserati- bulletinen

Nr 2-2005

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 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

Box 1507
171 29 Solna

www.maseratklubben.nu

Ordföranden har ordet.

Ännu ett spännande Maseratiår är till ända. Vi i styrelsen hoppas att detta nyårsnummer av Bulletinen skall ge dig några trivsamma och intresseväckande stunder tillsammans med Maserati och Maseratis kulturbärare. Det är vi medlemmar och andra entusiaster som bär historien vidare. Bulletinen är ett av våra vassaste vapen för fortsatt engagemang och kunskapsspridning oss medlemmar emellan. Reseskildringen från Italien är ett exempel på detta som du kan läsa om i detta nummer av Bulletinen. En av årets höjdpunkter för egen del var just besöket i Maseratifabriken i Modena. Vi femton nyfikna resenärer fick på en dryg weekend mängder av intryck från avancerad bilproduktion av kraftfulla skönheter till sinnliga konstskatter i den praktfulla Lorenzo de Medici's Florens.

Vi ser gärna att du också till kommande nummer fyller på innehållet i Bulletinen eller på vår nya hemsida. Dina kunskaper och/eller reflektioner kring egna upplevelser av och med Maserati är av intresse för alla medlemmar. Skriv en rad till redaktionen och skicka med några bilder. Kom även gärna med tips om evenemang som vi tillsammans kan ordna för att du skall trivas ännu bättre i klubben och få ut mer.

Om du inte har loggat in dig på www.maseratklubben.nu/ny och tagit del av vår nya hemsida –gör det omgående. Klicka och prova dig fram. Du kommer att hitta mängder av Maseratikonst och kontakter. Allt är inte klart ännu men vi är på väg. Även detta "vapen" kräver ditt och andra medlemmars engagemang för att bli ännu vassare och mer komplett. Fyll på med dina bilder och texter enligt anvisningarna. Vill du nå oss i styrelsen med kommentarer eller frågor via mail eller annonsera, finns särskilda dialogrutor med direktaccess till oss. PRÖVA!

De flesta signalerna vi får via kontakter med er medlemmar är generellt mycket positiva. Senast nu för verkstadsbesöket sent i november där Åke serverade mäktig smörgåstårter och Maseratidelikatesser. Det är kul med sådant gensvar för det stimulerar till nya satsningar. Vi får också viss berättigad kritik. T.ex. att vi borde göra mer för er medlemmar ute i övriga Sverige. Allt för många aktiviteter äger rum i stockholmregionen och kan bara nås av oss med rimlig tidsuppsjöffring menar kritikerna. Visst är det så även om vi gjort några storsatsningar just i år. Det gäller de tre bankörningarna. Uppslutningen eller intresset var tyvärr måttligt så vi måste tänka om och ta nya tag. Där behöver vi stöd och hjälp av er som bor utom räckhåll från Stockholm. I våra långsiktiga ambitioner (framgår av hemsidan) vill vi etablera kontaktgrupper i skåne och göteborgsregionen samt samverka i några evenemang. Nu i vår gäller det åtminstone en skandinavisk träff i t ex göteborgsregionen och ett särskilt Maseratimöte i samband med Falsterbo Classic i juli, eftersom vi vill vara en klubb där alla tar sitt ansvar, litet eller stort. Det blir enklare och gemytligare då. Vår förhoppning är att du tar kontakt med oss eller tipsar oss om programidéer som vi sedan kan utveckla tillsammans. Göteborgsregionen är för mig Sveriges ansikte mot väster och skandinaviens Bil-Mecka. Skåne inrymmer inte bara slott och herresäten utan utgör Maseratis allsidigaste bas i Sverige genom Autoropa. Så visst finns det tusen och en fröjder för en Maseratientusiast att bygga vidare på i dessa viktiga replipunkter. Det riktigt långsiktiga målet är att ha ett internationellt Maseratimöte i södra Sverige år 2009/2010. Göteborg eller Malmö eller rentav mitt emellan ??? –Ditt initiativ kan avgöra.

I ett internationellt perspektiv verkar vi för bättre samverkan mellan alla Maseratklubbar och företagsledningen i Modena i syfte att stärka varumärket och kunskapen om Maserati. Vår Bulletin sprids som ett strålande exempel på en medlemstidning av hög kvalitet. Det handlar ju om en produkt av världsklass. MASERATI.

Alla våra lokala produkter skall helst präglas av den kvalitet, form och image som är förenlig med moderklubbens och företagets riktlinjer och credo. En successiv anpassning av emblem, logo, typsnitt mm kommer att ske. Hjälp gärna till att vårda och värna Tridentens historia som finns i denna bulletin är ett sätt att vidmakthålla varumärket Maserati.

Innan jag önskar ett gott nytt Maserati-år vill jag tacka alla som bidragit med sin närvaro på evenemangen eller deltagit på annat sätt. Det har varit jättekul och mycket berikande på många sätt, för allt fler. Till sist- marknadsvärdet på äldre Maseratis bara stiger tack vare er och marknaden. Ändock lär Maseratibilar vara undervärderade enligt viss expertis.

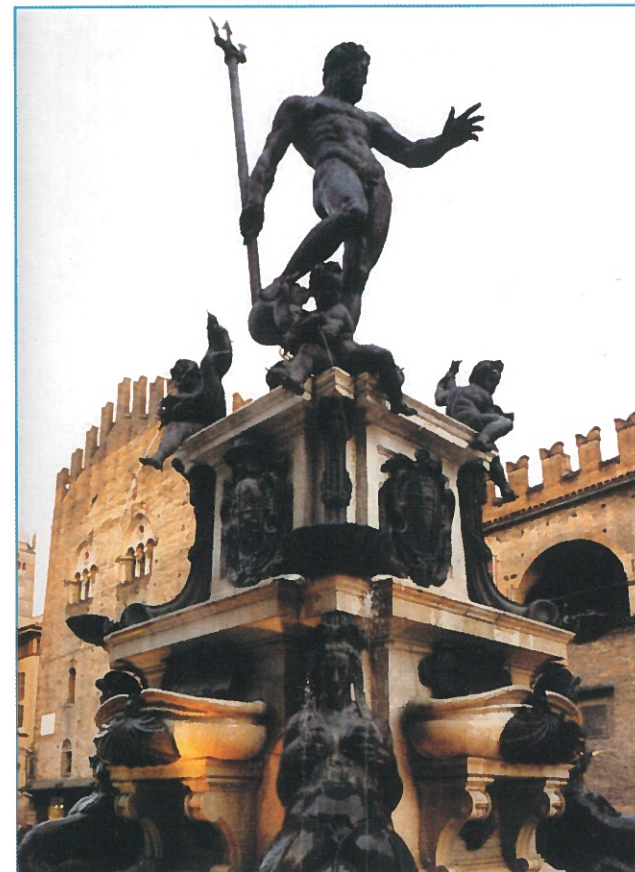
Satsa på Maserati nästa år, det ger mervärden.

Gott nytt
För styrelsen
Erik Barkman
Ghibli 1971

KOMMANDE AKTIVITETER:

- Årsmöte: lördagen den 18 mars i Stockholm. Plats ej bestämd.
- Ev resa till Mille Miglia i april-maj.
- 1 maj, samling på Skokloster med efterföljande lunch på Krägga med SM-klubben
- Bankörning med Ferrariklubben förmodligen på Gotland Ring i maj.
- Vårmöte på västkusten i maj-juni i Göteborgs trakten för att få med både norrmän och danskar.
- Bilmöte i Falsterbo i mitten av juli.
- Årliga samlingen vid Rosersbergs Slott den 26 augusti.
- 2006 International Classic Meeting Sept. 14 till 17 i Interlaken i Schweiz.
- Höstrallyt prel. med målpunkt i Köping museum och Uppersberg, konst i bruksmiljö.
- Julmiddag den 15/12 2006

Omslagsbilden visar Maseratimötet på Svartsjö slott



La storia della Tridente

Att Neptunus treuddade ljuster representerar Maserati vet vi alla men kanske inte hur just den symbolen hamnade i nosen på bilarna från Bologna och sedermera Modena. Som hos de flesta företeelser i Italien sträcker sig historien lång tid tillbaka, i det här fallet hela 600 år. Men då fanns det väl inte bilar, kanske någon invänder. Nej, det är sant men som så mycket i det italienska samhället var det förvånansvärt likt det vi känner från idag (höga skönhetsideal, cafékultur, girighet och bestickning av höga ämbetsmän).

I staden Bologna har alltid Piazza Grande varit den stora samlingspunkten. Här träffades människorna, det bedrevs handel och människor samtalande. Runt torget fanns ett stort antal näringsställen vilka erbjöd både mat och dryck precis som idag. Mitt på torget fanns också en fontän där folk gärna samlades för att dricka av det friska vattnet och samtala. Fontänen blev så populär som samlingsplats att caféägarna runt torget började bli missnöjda då de tappade kunder. Inga reklamkampanjer tycktes hjälpa och den lokala företagarföreningen ansåg att här måste tillgripas andra åtgärder.

Kyrkan är ett användbart redskap i Italien och med en gemensam skrivelse till påven begärde man att fontänen skulle rivas. För att få mer tyngd påstods att det förekom osedligt beteende och att enda möjligheten att stävja detta var att riva fontänen. Det är inte orimligt att misstänka att caféägarna även mutat påven med det vin som de även tänkte sälja till stadens florer. Resultatet blev det önskade och påven sände ut en bannbulla som gjorde det möjligt att riva den förhatliga vattenspridaren. Ordningen var återställd och åter drack folk vin och kommersen blomstrade. Torget däremot var tomt och kallt. Vi befinner oss i början av 1400-talet.

Ett och ett halvt sekel gick och nya generationer av Bolognabor började tycka att deras torg såg lite ödsligt ut och frågade ett antal personer vad man skulle göra för att pigga upp det. Varför skulle man inte kunna bygga en fontän här, frågade en inflytelserik person i staden. Vilken lysande idé, varför har ingen kommit på den förut, sa den föga påläste borgmästaren. En tävling utlystes om hur fontänen skulle utformas. Bästa förslaget kom från en ung konstnär som menade att havsguden Neptunus var ett lämpligt tema att spinna på. Man kan ju fråga sig varför, då Bologna aldrig sett något hav, men kanske just därför. Han kom med ett detaljerat förslag till en stor fontän huggen i sten. Förslaget var bra men det var ett problem med konstnären, han var fransman och bar därför ett franskt namn, Jean de Boulogne.

Problemet löstes genom att ge honom ett italienskt namn, Giovanni da Bologna, eller Giambologna som kom att bli hans framtida artistnamn. Han skred raskt till verket och i detta ingick att återigen blidka Påven, denna gång att få tillåtelse att bygga en fontän. Med en modell i bagaget begav sig den unge konstnären till Rom för att få godkänt av Pius IV för byggstart. Året var omkring 1560. Påven sade ja då han säkert även denna gång mutats med något gott från Bolognatraktens bördiga mark. Giambologna var dessutom smart och hade modifierat modellen en smula så att den skulle ligga mer i kyrkoöverhuvudets smak.

Med dekretet i bagaget begav han sig hem och år 1563 påbörjades arbetet. Det handlade inte om att bygga något provisorium utan en beständig fontän som skulle stå i lång tid. Att detta lyckades bevisas bäst av att den fortfarande står där efter närmare fem sekel. Fontänen domineras av en mycket viril Neptunus som i sin högra hand håller det tretandade ljustret. Han står mitt i ett skummande hav som i sin tur omges av unga och förförande vackra sjöjungfrur ur vars fylliga bröst det sprutar av fontänens vatten. Att det realistiska konstverket väckte upprörda känslor bland stadens borgare är inget att förvånas över. Efter den högtidliga invigningen 1566 väcktes förslag om allt ifrån bannlysning och rivning till att skyla Neptunus nakna kropp med ett par kopparbyxor. Dessbättre blev fontänen orörd och står där än idag till allmän beskådan som centralmonument inte bara på Piazza Grande utan i hela Bologna.

Rodolfo och Carolina Maserati fick sju barn där alla var pojkar. En av dem (Alfieri I) dog som spädbarn men av de övriga visade alla utom en ha läggning för det tekniska, vilket senare kom att ta sig uttryck i bilbyggeri och biltävlande. Alfieri II var en duktig förare och även den som år 1914 startade familjeföretaget Officina Alfieri Maserati. Den första "produktionsbilen", Tipo 26, byggdes inte förrän tolv år senare och Alfieri invigde den på Targa Florio, det prestigefyllda landsvägsloppet på Sicilien. Starten gick den 26 april 1926 med honom själv vid ratten på den nya bilen. Det är vid detta tillfälle vi första gången får se företagets nya symbol på en bil. Tridenten hade den konstnärligt lagde brodern Mario hämtat från statyn på torget i hemstaden och med smärre modifieringar placerat i bilens nos. Alfieri gjorde ett utmärkt lopp och placerade sig som klasssegrare. Tridenten var för evigt förknippad med Maserati och används än idag med mycket små förändringar.

Bengt Dieden



Stormöte i Modena med klubb- presidenterna

2-3 december 2005

Den lilla Opel Corsa-dieseln såg verkligen liten ut på parkeringsplatsen vid Linate i Milano. Ett tag såg det ut som om varken den reslige Staffan eller hans bagage skulle få plats men efter lite pusslande löste det sig. Jag kände på mig att han tyckte bilen var i minsta laget när han undslapp sig –hur fort går den här då?! När vi väl kommit iväg ut på A1 med riktning Modena, pressade jag gaspedalen i durken och väntade spämt. Ingenting hände. Vi fortsatte prata en stund och plötsligt överraskade bilen med att hålla 150 kmt stadigt. Det tog lite tid bara. Det är fredag den 2 december och vi är på väg till italienska maseratiklubbens jullunch där vi också ska vara med på ett, av fabriken folk sammankallat möte med ordförandena från alla Maseratiklubbar runtom i Europa. Vi har ett minst sagt späckat program framför oss och är naturligtvis försenade. Det envisa regnandet och dimman ser ut att sakta lätta, ju längre neråt Bologna vi kommer. Först på programmet står en visning av fabriken kl 15.30. Den vill vi inte missa så det gäller att stå på. Gaspedalen får stanna kvar nere vid golvet medan vi "swischar" förbi en hel rad nya vägbyggen. D v s man bygger broar och ramper först och därefter vägbanor och körbanor. Det ser lite lustigt ut med alla dessa fristående "monument" utslängda på åkrarna men byggtakten verkar vara hög och investeringar i nya vägar prioriterade. Man kan inte låta bli att tänka på jämförelser med allt tjafs runt Dennispaketet i Stockholm som ännu inte byggts. Har förstås att göra med hur vägbyggena finansieras. Där finns ju en skillnad mellan Italien och Sverige.

Efter en dryg timma (!) checkar vi in på Staffans favorithotell "Arnaldo" i Rubiera och efter att ha kastat in våra väskor på rummen rusar vi ner i restaurangen för en matbit. Vi såg på personalens miner att man tyckte vi var tokiga som kastade i oss den goda maten på 10 minuter för att sedan rusa ut genom dörren utan att betala. Biltokiga svenskar, bråttom till Maserati..! (Hm)



Ermanno Cozza och Staffan E



Produktionen av bilar är mycket effektiv



Giorgio Manicardi berättar om de omfattande motortesterna



Eje räknar insugningsträttar

De av er som sett Maseratis anläggning i Modena håller säkert med mig om att den är imponerande utifrån och kanske ännu mer inifrån. I den pampiga receptionshallen står de aktuella modellerna uppställda på en delvis hängande ramp som ska föra tankarna till flydda dagars banracing. Häftig konstruktion, faktiskt. Måste ses. Maurizio Bruno som är kontaktman mellan Maserati och olika klubbverksamheter, hälsar alla välkomna varefter följer en stunds förbrödring mellan gästerna. Det visar sig att Staffan naturligtvis känner alla sedan tidigare träffar. Han hamnar strax i ingående samtal med den gamle Ermanno Cozza som funnits på Maseratifabriken sedan 1951. Staffan börjar omedelbart ställa frågor om några av de gamla Pininfarina Kupéerna byggda på A6G. (I mitt tycke de vackraste GT-bilar som kommit ur fabriken, någonsin.) Det blir som att vrida på en kran. Svaren kommer, på hygglig engelska under ca 5 minuter utan avbrott. Vi lyssnar häpet. Vilket minne. Han verkar minnas allt. Till slut blir Staffan tvungen att artigt bryta konversationen till förmån för en rundvandring där vi ska guidas runt av Giorgio Manicardi, som naturligtvis börjar med att berätta om rådande fotoförbud. Typiskt! Efter att halvt på skämt och halvt på allvar talat om för honom att vi inte tänker efterleva förbudet, ändrar han sig så småningom och säger OK bara vi inte spelar in några långfilmer. (!?) Fabriken visar sig vara en modern monteringsanläggning för Quattroporte, GT-n och Spidern. För att berätta lite kortfattat så kommer färdiglackade (från Ferrari) karosseristommar sakta glidande på monteringsbanden för att kopplas ihop med motor/drivlina (också från Ferrari) samt montering av dörrar, luckor, instrument, elsystem, klädsel och inredning mm mm. Innan motorerna monteras ihop med drivpaketet utsätter man dem för en timmas provkörning på olika varvtal i testbänk där man även balanserar ut motorgången genom att borra ur gods på vevax-



Quattroporten är ett mästerverk

eldämparna. Inga mätbara vibrationer tillåts. Inte konstigt att V8-an går så otroligt mjukt. När så ett bygglag signalerar att en bil är färdigmonterad kollar samtliga funktioner med hjälp av datortekniken. Är alla system OK går bilen vidare till slutkontrollen där man spanar efter minsta ojämnheter i lacken, otätheter vid vattenbegjutning eller något annat som framkommer vid en provkörning. Bilarna måste vara så felfria som det bara är möjligt när dom levereras till kund. Gamla tiders trassel med ständiga återbesök hos återförsäljaren för justeringar och reparationer av nästan nya bilar, måste vara ett minne blott. Produktionstakten är fn ca 5 600 enheter, alla modeller inräknade. Alla bilar som produceras är redan sålda till kund. Varje fordon åtföljs av en specifikation där det framgår vilken färg, klädsel eller övrig utrustning kunden beställt. En viss förkärlek för dämpade färgkombinationer på Quattroporte kan man se, medan kupéerna oftast får en tuffare kombination av lack- och klädsel. Många kupéer blir fortfarande röda med gul klädsel.

Plötsligt är rundvandringen till ända och vi återsamlas i receptionen där vi förses med diverse trycksaker och litteratur i "ämnet" innan vi motvilligt lämnar området. Maserati har byggt en imponerande anläggning som måste ha kostat massor. Vi som hade möjlighet att besöka fabriken redan på sjuttioalet känner inte igen oss längre. Det är snyggt, rent och mycket effektivt. Personalpolitiken (som f ö Bengt Dieden redogjorde för i ett tidigare nummer av bulletinen) verkar fungera utmärkt med sitt inbyggda system för belöning av goda idéer bl a. Detta är en satsning som är allvarligt menad. Ni i klubben som ännu inte haft tillfälle att besöka fabriken, missa inte det om tillfälle gives.

Sen är då frågan; hinner vi till hotellet i Rubiera för att byta skjorta, och tillbaka före middagen eller inte. Staffan bestämmer oss för att kaka middag utan att byta skjortor och istället gå ut på stan och kolla julslytningarna.

Där ser allt ut att vara på plats. Granar, tomtar, julbockar och mycket annat, står eller hänger överallt. Ingen större skillnad mot hemma, faktiskt. Människor rusar runt för att hinna handla innan stängningsdax, i en försiktig början på julhandeln. Så småningom styr vi stegen mot det berömda hotell Canal Grande som är samlingspunkt före avfärd mot kvällens restaurang.

Direkt in till vattenhållet (baren) där resten av sällskapet ansluter för ett glas "bubbel". Nya ansikten, glada tillrop och nya, häftiga diskussioner. Samma ämne som tidigare, förstås.

På restaurangen tar Maria Teresa de Filippis och hennes man Theo Huschek emot oss och till vår glädje dyker även den nye VD'n Karl-Heinz Kalbfell upp. Middagen lovar att bli mycket intressant. Jag känner plötsligt att jag är hungrig. En trerätters med utvalda viner kommer väl till pass. Maten är förstas utmärkt. Ibland undrar jag om det beror på miljön, stämningen eller det faktum att det Italienska köket helt enkelt är alla köks moder. Diskussionerna runt bordet handlar mest om klubbverksamheten i olika länder. Så småningom när vi berömt maestro, för den utsökta, speciella julkorven vi fått smaka som en liten bonusrätt och sitter med kaffe och avec, reser sig Kalbfell och tar till orda. Han ser ut att vara någonstans runt femtio år och börjar med att berätta om sina tidigare 30 år med BMW. Det var han som fick i uppdrag att bosätta sig i England för att utveckla de nya Rover-modellerna när BMW tog över märket. Vi vet hur det gick. Han menar att bilarna blev riktigt bra. Över förväntan, faktiskt. Däremot fungerade inte den tyska "kulturen" så bra ihop med den engelska. Man undrar vad det var som gjorde att BMW trod-

de att DEN gamla sanningen inte gällde längre. Efter Rover fick Kalbfell i uppdrag att sköta utvecklingsarbetet med Mini-bilarna, med känt, lyckat resultat. En sådan finns i min familjs ägo. Det är en skitkul bil att pressa runt på bana. Dessutom mycket välbyggd och med fin balans. Sista tiden för Kalbfell i England gick åt till att få ordning på Rolls Royce. Man kan väl tycka vad man vill om den skapelsen men den lär sälja mycket bra i vissa arabländer. Hög kvalitet på arbetet och mycket dyr.

Det är en man som gillar utmaningar. Han är klart resultatorienterad och har också fått Fiat-gruppen att utlova nya investeringspengar om man lyckas med ambitionen att visa vinst under den närmaste tiden. Han vet att produkterna måste hålla absolut högsta kvalitet för att hitta framtida köpare. Maserati säljer bilarna genom Ferraris försäljningsorganisation i olika länder vilket har gjort det möjligt att "komma tillbaka" på t ex USA-marknaden efter att tidigare tvingats upphöra med försäljningen av Biturbo-modellerna på grund av för många fel på bilarna. Nu måste man lyckas. I USA kommer man inte att få någon mer chans. Den Amerikanska marknaden är mycket viktig.

Under sina första månader på Maserati har han ägnat mycket tid åt att kolla hur märket klarat sig på alla de marknader han har erfarenhet av sedan åren med BMW. Han menar att man nu lyckats placera produkterna i rätt segment. Quattroporte ska ligga över t ex Mercedes, BMW och Bentley men under Rolls Royce. Bilarna har även fått en produktprofil som fungerande "vardagsbilar". D v s man kan köra till jobbet eller Konsum eller vart man vill, regelbundet med sin Quattroporte utan att få problem. Det gör man knappast med sin Ferrari, Lamborghini eller Aston. Återigen, detta kräver felfria, pålitliga bilar som samtidigt ger sin ägare de egenskaper man betalat för. Utseende, prestanda, häftigt avgas-ljud mm.



Den asiatiska marknaden kommer nu starkt och förhoppningsvis är det där och i USA som expansionen på säljsidan kommer att ske. Maserati fortsätter med att köpa motor/drivlina från Ferrari, eftersom det konceptet visat sig vara rätt. Man försöker också handla vissa delar och tillbehör från andra lokala leverantörer för att hålla nere produktionskostnaderna. Inga besparingsåtgärder får dock äventyra målsättningen mot absolut felfria bilar. På frågan om det planeras några nya modeller svarade han att en ny Kupé är under arbete. Den kommer att få en ny, -med Ferrari samkonstruerad V8 och blir naturligtvis ritad av PininFarina. Beräknad entré på marknaden någon gång under 2007. Maserati satsar helhjärtat med ambitionen att märket ska stå stadigt på egna ben inom Fiat-gruppen. Som ett "Independent Brand" utan några sammanblandningar med övriga märken inom gruppen. Att samarbetet med Ferrari, förutom produktionen av de fina motorerna, bedöms ge en positiv säljeffekt är helt klart. Det är ett av världens starkaste varumärken. Lyckas man med att även positionera Maserati rätt ligger framtiden öppen med stabil efterfrågan och tryggad produktion.

Så kommer vi då fram till den fråga som kanske intresserar klubbfolket mest. Hur blir det med "The Historic Heritage" och alla gammalbilar. Det visar sig snart att Kalbfell inte bara är en driven industriman utan även genuin bilentusiast. Han har redan dragit upp riktlinjer för ett förbättrat samarbete mellan fabriken och de olika klubbarna. Hur detta ska gå till i detalj får vi veta mer om under morgondagens jullunch tillsammans med folket från Italienska Maseratiklubben. En särskild arbetsgrupp är tillsatt för



att informera och hålla kontakt med alla övriga, kända klubbar. Kalbfell är mycket medveten om märkets historia och att det finns en mängd klassiska Maseratis mer eller mindre fungerande, hos entusiaster över hela världen. Historien är mycket viktig för märkets "image" och det vore korkat att inte värda den. Detta samt en eventuell fortsättning av tävlingsverksamheten är rätt koncept och kommer så småningom också att synas i Maseratis marknadsföring.

Vid det här laget hade VD förstått vilket gäng med bilentusiaster han hade vid bordet. Han blev med rätta imponerad och möjligen lite överraskad över den allmänt höga kunskapsnivån runt Maserati, hos dessa "presidenter" från olika klubbar. Samtalet höll nästan på att glida över på hur framtida satsningar borde göras, hur märkets "själ" måste bevaras genom att installera rätt Maseratimotorer (läs v-8:or) i bilarna för att bibehålla det rätta avgasljudet mm. Jag tror nästan vi var inne på att lära honom hur ett bilföretag borde skötas innan vi besinnade oss och började skratta åt iveren att komma med bra idéer.

Karl-Heinz Kalbfell verkar utan tvekan vara rätt person för jobbet. Han har säkert kapacitet att genomföra det tuffa program som ska leda till att man når målsättningen med att få verksamheten lönsam och varumärket ännu starkare. Som han själv uttryckte det -än så länge har jag bara upptäckt ett problem här och det är mitt efternamn. Vi försökte naturligtvis hjälpa honom med förslag som "Kalbfelli" eller "Vitello" och ännu värre konstruktioner vilket slutade med allmänt garv runt bordet. Vi önskade honom lycka till. Jag är säker på att han kände att vi menade det. Den här gången måste Maserati lyckas med att bita sig fast ordentligt.



Lördag morgon och ett strilande regn faller utanför hotellfönstret. Nytt möte bestämt till kl 10.30 på en restaurang utanför stan. Bäst att grunda med en ordentlig frukost. Dubbla ägg (tur att inte frugan är med) bröd med skinka, ost, marmelad samt en fruktsallad som var såå god. Kaffe och mer kaffe. När vi störtar ut till vår Opel har det slutat regna och solen tittar fram. Jodå, -plötsligt lyser den goa solen och gör allting vackrare och mera likt det Italien man minns från otaliga resor, om ni förstår vad jag menar.

Några av de närvarande klubbpresidenterna. Inga juniorer precis. Var finns ungdomarna?



Sammanträdet öppnas av Theo Huscek och Maria Teresa de Filippis. För övrigt ett par sedan många år. Dessa båda är presidenter i den Italienska klubben. Med vid bordet är också Maurizio Bruno från Maserati. Han är mannen som fått uppdraget att sköta kontakterna med klubbverksamheten i olika länder. Den arbetsgrupp han förestår har jobbat ihop en önskelista på hur samarbetet ska se ut i framtiden. Maserati håller på att öppna en websida för snabbare och lättare kommunikation mellan klubbar och fabrik. Man vill också öppna länkar mellan varandras websidor. Maserati vill helt enkelt utnyttja de synergieffekter som nås genom ett tätare samarbete med märkesklubbarna. Det omfattande innehållet kommer att presenteras på annan plats men några punkter tänkte jag redogöra för här.

Maserati vill ta ett fastare grepp om sin "corporate identity" och föreslår att samtliga klubbar använder den nya logotyp, avsedd för klubbverksamheten, som man tagit fram. Man har också tänkt att den gamla, rektangulära trident-logon som står för det historiska arvet, ska användas parallellt. Utöver detta hör också att vi utformar våra bulletiners förstasidor, hemsidorna och annat enligt deras direktiv. Detta kan möjligen uppfattas som ett intrång i vår verksamhet men ger naturligtvis ett samlat intryck och en bra "uniformitet" utåt. Maserati uttrycker även önskemål om att få ta del av texter, information, artiklar och annat som produceras inom klubbverksamheterna. Anledningen skulle vara att man då kunde stoppa eventuellt negativa uttalanden som annars kunde motverka en uppbyggnad av "positivism" runt märket. (!?!?) Av reaktionerna runt bordet att döma blev detta omedelbart en mycket kontroversiell fråga. Man ska dock hålla i minnet att dessa punkter är förslag från fabriken. Självklart kan man inte "bestämma" vad som skrivs i de olika klubbarnas bulletiner och annat.

Mötet drar ut på tiden och vi avbryter vid halv ett-tiden för att få en välkomstdrink en trappa upp. Det börjar "välla" in folk och Staffan och jag tränger oss ut till bilparkeringen för att få en nypa frisk luft. Mest GT-bilar av senare årgångar, en gammal Ghibli i gott skick samt, -har man sett, en typ 300S. Äkta eller replika?! Svårt att avgöra. (Vi lyckades aldrig få reda på vilket.)

Väl tillbaka i restaurangen sitter vi återigen vid dukat bord. Över 200 personer har samlats vid ett stort antal runda bord. Hög stämning råder och volymen ökar. Vi hälsas välkomna av Theo Huscek och Maurizio Bruno tar tillfället i akt att presentera samtliga tillresta klubbordföranden som i tur och ordning får resa sig och buga. Efter diverse tal presenteras så den nyligen utkomna boken om Maria Teresa de Filippis. En kvinna som hade många framgångar i bl a formel-1 på 50-talet. Hon, en vacker mörkhårig kvinna i sin ungdom, satt tålmodigt där vid sitt bord, numera vackert vithårig och signerade alla dessa böcker som landade framför henne. Ivrigt assisterad av Carlo Maserati. Jodå, både Staffan och jag begåvades med varsitt ex innan vi tackades och ryggdunkades lämnade tillställningen.

Den italienska Maseratiklubbens jullunch var därmed ett avslutat kapitel för oss och nu gällde det att ta sig till Bologna för ett besök på den stora bilmässan.



Eje Blomberg, Alexander Fyshe och Fernando Gastaldi



Vacker dukning för 210 personer. Typiskt Italien.



Maurizio Bruno, klubbarnas kontaktman



Maria Teresa de Filippis signerar boken om sitt liv på racerbanorna

Opeln gjorde sitt bästa och med gasen i botten tog det inte lång stund att frakta oss till den stora "Fieran" strax norr om Bologna. Mässområdet är mycket stort. Man behöver ha mer tid på sig för att se allt. Vi koncentrerade oss på de Italienska skönhetererna (bilarna, alltså) och kunde konstatera att det var ganska ont om riktiga nyheter. Eller var det möjligen så att vi fyllt vår kvot på bilintryck och inte orkade ta in mer.

I bilen på väg tillbaka mot Reggio Emilia (nu började den lilla Opeln gå riktigt bra) summerade jag och Staffan våra upplevelser. En bättre kontakt med fabriken borde vara av godo för vår klubbverksamhet. Visserligen ser Maserati ut att gå mot en utveckling där man vill hålla lite stramare tyglar gentemot klubbarna men med klok politik kan man vända det till en fördel. Deras förslag till uppstramad verksamhet får nu tjäna som underlag för vidare diskussioner inom klubben. Det är meningen att vi ska meddela fabriken vårt ställningstagande senare i vår. Det är trots allt mycket positivt att man visar viljan till ett mer omfattande samarbete och vi har ju möjlighet att vara med och styra upp den verksamheten för framtiden. Det handlar ju slutligen om att värda varumärket och det är ju egentligen det vi alltid har gjort. Eller hur?!

Text och foto: Eje Blomberg/Staffan Enhörning



300S. Äkta eller replika?!



BESÖK PÅ AMK I NACKA



Lördagen den 26 november, en typisk svensk novemberdag med regn och blåst, var vi cirka 30 maseratientusiaster som träffades ute hos AMK i Nacka.

AMK (Alfa Motor & Kaross) drivs sedan lång tid tillbaka av Åke Nordqvist. Åke har lång erfarenhet av uddabilsservice. Han började sin bana med att arbeta med Volkswagen och framförallt Porsche. Under de senaste 20 åren har det främst varit italienska bilar som hamnat under Åkes beskydd, men även solen har sina fläckar och ibland upptäcker man märkliga skapelser som Rover, Jaguar och Rolls Royce bland sjuklingarna.

De vanligaste arbetena i verkstaden idag är reparation av krockskadade "moderna" Maserati- och Ferraribilar som kommer in från hela landet. Oftast är det då försäkringsbolag eller Maserati/Ferrariagenturer som är uppdragsgivare. Ständigt pågår parallellt något, eller några renoveringsprojekt av äldre Maseratibilar. Dessutom utför Åke & Co service på både äldre och nyare bilar där framförallt servicen på Biturbobilar ökat både i antal, reservdelstillgänglighet och framförallt kunskap, de sista åren.

Vi var nog många som hade svårt att känna igen oss hos Åke denna höstdag då verkstaden snarare påminde om en utställningslokal än den fullbelamrade verkstad man är van vid att se. Efter att chockverkan lagt sig kunde vi dock upptäcka åtskilliga Maseratibilar som stod inne för service och/eller renovering i lokalen. Utanför, på gården, stod flera Biturbobilar att förbarma sig över.

En gemensam inspektion i det angränsande garaget visade en imponerande samling Maseratis, mest de "klassiska" samt även en Osca-Maserati. Det är nog inte många ställen i världen där man kan hitta en lika stor mängd sådana bilar på ett och samma ställe. Asha, Åke och Micke bjöd på lax-och räksmörgåstårter samt kaffe med nybakat bröd. Det smakade mycket bra och vi hungriga stackare som stannade till slutet fick dessutom en doggy-bag med oss hem, så helgen blev räddad. De sista gästerna masade sig inte iväg förrän klockan blivit närmare 6 på kvällen.

Det var roligt att se så många nya medlemmar ute hos Åke. Vi hoppas att ni som kom, fick smak på den här sortens träffar. I så fall vill jag redan nu hälsa er välkomna till kommande jippon.

Text och foto: Fredrik Ajnefors



JULMIDDAG DEN 14 DECEMBER

Vi träffades på Restaurang Papa Sisto i gamla stan i Stockholm. Som vanligt firades Maseratis födelsedag (91:a) och detta till en Italiensk buffé. Tack alla ni som kunde komma.



Det var han som serverades oss och gjorde det med den äran...



Herr och fru Wolf ser nöjda och och glada ut. De gillade både mat...



Lite prat kring bordet



Mer prat och trivsamt umgänge...



Här förbereds visning av en skinnjacka med Maseratilogo



Maseratiklubbens regalia till försäljning

En hustru följer med till Modena

”– mest för att få en chans att se Florens”

Att bestämma sig för att följa med sin man till Italien är inte särskilt svårt när han frågar. Men att resan avser att besöka bilfabriker, bilmuseum och bilverkstäder med sina lika entusiastiska Maserati-bröder gör att erbjudandet övervägs en stund. När jag fick reda på att vi efter allt "tittande" skulle tillbringa minst två hela dagar i Florens var beslutet lätt att fatta.



Vi var 14 personer som den 22:a september lyfte från Arlanda tidigt på morgonen för att på förmiddagen landa i Bologna. Varmt, ja ren svensk högsommarvärme strömmade emot oss och jag hade börjat se fram emot både museer, fabriker och verkstäder. Vi hämtade ut våra två hyrbussar och drog till Modena. Chaufförer valdes ut, Staffan Enhörning tog den ena bussen och Erik Barkman fick förtroendet för den andra. Thomas min man och jag, Eriks fru Tuss, Ulf Ernow och Kerstin Kandell, åkte med Erik.

Vi skulle först till fabriken i Modena för att tillsammans med Maseratis CRM-ansvarige Maurizio Bruno äta en lunch för att sedan förevisas fabriken. Vi åt härliga pizzor på en lokal restaurang, som vi naturligtvis inledde med flera svala glas Lambrusco, chaufförerna drack mest vatten. Till vårt sällskap från Sverige anslöt sig paret Sigbritt och Lennart Lindén som rest ner från Rivieran, och Bengt Stenvinkel som kom med sin röda Maserati 4200 GT från Bologna syd. Nu var hela gruppen samlad.

Att mått och belåten sedan få se denna otroligt påkostade anläggning var ett rent nöje. Vilken entré in till bilhallen, Erik, Thomas och Staffan funderade allvarligt på hur man skulle kunna göra något liknande i sitt eget "hem"!(?) Kolla in hur fräckt bilarna var uppställda, på en ramp som mer liknade en rundbana. På väg in till fabriken passerade vi en byggnad som liknade NK-parkaden med den skillnaden att fasaden var klädd med bilder på Maseratibilar från då och nu, hur fräckt, snyggt och genomtänkt som helst.

Vi fick inte fotografera inne i fabriken men jag ska ändå försöka beskriva min upplevelse. Då jag själv arbetar som Varumärkescoach var det fantastiskt att se hur man i alla led inne i fabriken arbetat med att sätta just varumärket i fokus. Vad det står för, och hur man bygger ihop en bil till en mycket kräsen och krävande kundgrupp. Här är några ord som väl uttrycker det som gjordes i fabriken och som står för Maserati som bilmärke; kvalitet, skicklighet, kunskap, disciplin, förtroende. Det var kliniskt rent överallt, logotypen syntes på allt från, kläder på de olika teamen till pappershanddukarna vid tvättställen. Tabeller och staplar fanns vid varje station för att mäta tid, kvalitet och säkerhet. Allt var gjort för att arbetet skulle kunna styras och kontrolleras i realtid. Det kändes att här arbetar de "utvalda", de som har stolthet, laganda, kunskap och skicklighet för ögonen, de som verkligen vill leverera det som Maserati står för.



Bilden säger allt!

Vi fick höra att fabriken utsetts till den bästa arbetsplatsen i Italien. Skönt att veta att era bilar tillverkas av entusiaster, när de sedan ska köras av entusiaster, hur bra symbios blir det inte av ett sådant koncept! Väl utanför fabriksbyggnaden kunde det fotograferas igen. Vi fick även se ett dussin MC12- bilar, alla sålda för 6 miljoner styck och jag måste erkänna att en sån skulle jag vilja äga.



MC 12:or á 6 miljoner st



Kommer du ihåg...

Nu var det dags för verkstäder och här började jag bli trött det var ganska sent på eftermiddagen och vi skulle vidare till Rubiera där vi skulle äta och bo för natten. Verkstan gick jag aldrig in i, Tuss och jag stod utanför och vaktade bussarna som var fulla med vårt bagage. Vi diskuterade Florens, där Tuss skulle guida oss runt till alla sevärdheter.

Thomas köpte flaggor, stora som lakan till en dubbelsäng (finns nu till försäljning). Fredrik köpte ett luftfilter till sin Q-porte, Staffan gummlister till sin Mexico, -ja nästan alla männen kom ut med något under armen.

Efter att ha tittat på allt som köpts styrde vi mot Rubiera för att installera oss i den lilla mysiga byn med sitt berömda värdshus Arnaldo där Enzo Ferrari brukade fira sina födelsedagar. Kvällen blev mycket lyckad med god mat, mycket vin, skratt och bilprat.



Paninimuséet



Bengt Stenvinkel (som bor i Italien) samt Sigbritt och Lennart Lindén (som bor i Frankrike)



Italienska dessertbuffén går inte av för hackor...



Neptunstatyn i Bologna



Här får vi bra en sen eftermiddag på ett torg i Bologna



Thomas och Meta med Florens bakom ryggen



Här är eleverna



Ett gatuspel om vin på Piazza della Signora i Florens

Efter en härligt Italiensk frukost skulle vi nu vidare till Florens, men först några stopp på vägen. Vi åkte till Paninimuséet, en helt otrolig privat samling med Maseratibilar. Även här var logotypen det första man klev på i entrén. Thomas, Staffan och Fredrik drömde sig bort, pratade och beundrade den fina samlingen. På gården kunde man även köpa Parmesanen vilken vi gjorde så gott som samtliga. Jag slog till på en balsamvinäger för 34 euro, den är värd varenda krona, som den finaste parfym men då för smakens skull mer än för doftens.

Vi hade tänkt oss att snabbt ta oss genom Bologna för att ha sett det också. Den trippen skulle ta ca 1 timme men blev dryga 2 1/2 och det tycker jag att vi kan ta vid ett annat tillfälle. Men helt kort; som jag berättat tidigare så åkte vi med Erik "du kör som en gud Erik" de övriga åkte med Staffan. Staffan hade ledarbilen och vägnavigatorm sattes på. Till saken hör att även Staffans passagerare hade sina egna navigatörer igång. Ni kan ju förstå er de diskussioner som utspelade sig i den bilen om vilken avfart som gällde och hur man bäst skulle se Bologna i lunchtid. Vi övriga följde snabbt efter, -jaja det tar vi helst vid ett annat tillfälle. Vi släpptes av vid centralstationen för att ta tåget till Florens. Staffan, Fredrik och Bengt Stenvinkel tog bussarna tillbaka till flygplatsen där de skulle lämnas, och åkte sedan vidare för att se på Jocke Bonniers gamla bil. (Den artikeln var för övrigt inne i "Bullen" förra numret.)

Att resa med tåg i Italien är inte så dumt, man får se landet från ett annat håll. Det är ju så bergigt, husen och byarna ligger som små öar, och hänger som druvklasar efter slutningarna. Vi satt i en vagn nästan för oss själva, åt baguette och drack öl. Väl framme, med säkert 25 grader varmt i luften drog vi vårt bagage till vårt hotell mitt i Florens. Snabbt upp på rummet och ut på stan för att njuta och ta en sval öl på Piazza della Signora.

På kvällen hade vi en kort genomgång där Tuss berättade om staden och hur den är uppbyggd. För de, som följande dagar ville se kyrkor, statyer, piazzor och övriga byggnader, gällde att träffas nere i receptionen på morgnarna och vara beredda att vika ca 4 timmar framåt för guidning i Florens. Vi bestämde också att vi nog gjorde bäst i att dela på oss för att inta våra luncher och middagar. Vi ville ju också hinna med lite shopping och man har ju olika saker som drar. Under en sådan här kort tripp gäller det att försöka tillgodose allas behov. Vi lyckades dock alltid hamna på bra och genuina restauranger med förhållandevis vettiga priser, när det drog ihop sig till måltider. Ulf och Thomas blev alltid mätta och belåtna. Kerstin och jag lyckades shoppa var sitt armband på Ponte Vecchio.

Jag ska inte berätta för er i detalj om alla platser vi såg med Tuss hjälp, men vilken fantastisk guide du är Tuss. Att du har arbetat med konst i hela ditt liv och att du haft konstresor i Florens tidigare fick vi verkligen uppleva och förstå. Ska ni någon gång resa till Florens försök att få med er en egen guide. Här är några av de platser vi såg, besökte och fick fördjupad kunskap kring. TACK Tuss!



Tuss när hon är som bäst!

Dopkuppet med de berömda förgyllda "Paradisets Portar"
Davids staty av Michelangelo i Museo Bargello
Kyrkan Santa Maria Novella med tillhörande kloster
Palazzo Vecchio
Hittebarnshuset Spedale degli Innocenti

Thomas, jag, Ulf, Kerstin och Fredrik åkte tillbaka till Bologna för att flyga hem nästa dag den 26 september. Att avsluta resan på en liten krog på en bakgata i Bologna, med massor av mat och vin kändes väldigt rätt. Nästa gång Maseratiklubben ordnar en liknade resa tycker jag att alla fruar och flickvänner som har möjlighet, ska följa med. Det blir en fantastisk upplevelse trots fabriker, verkstäder och muséer, eller kanske just därför. Jag lärde mig i alla fall massor av nya saker.

Hälsingar från en entusiastisk Maseratihustru.
Meta Carlsten



Vi tar hela lagret, säger Meta och Inga

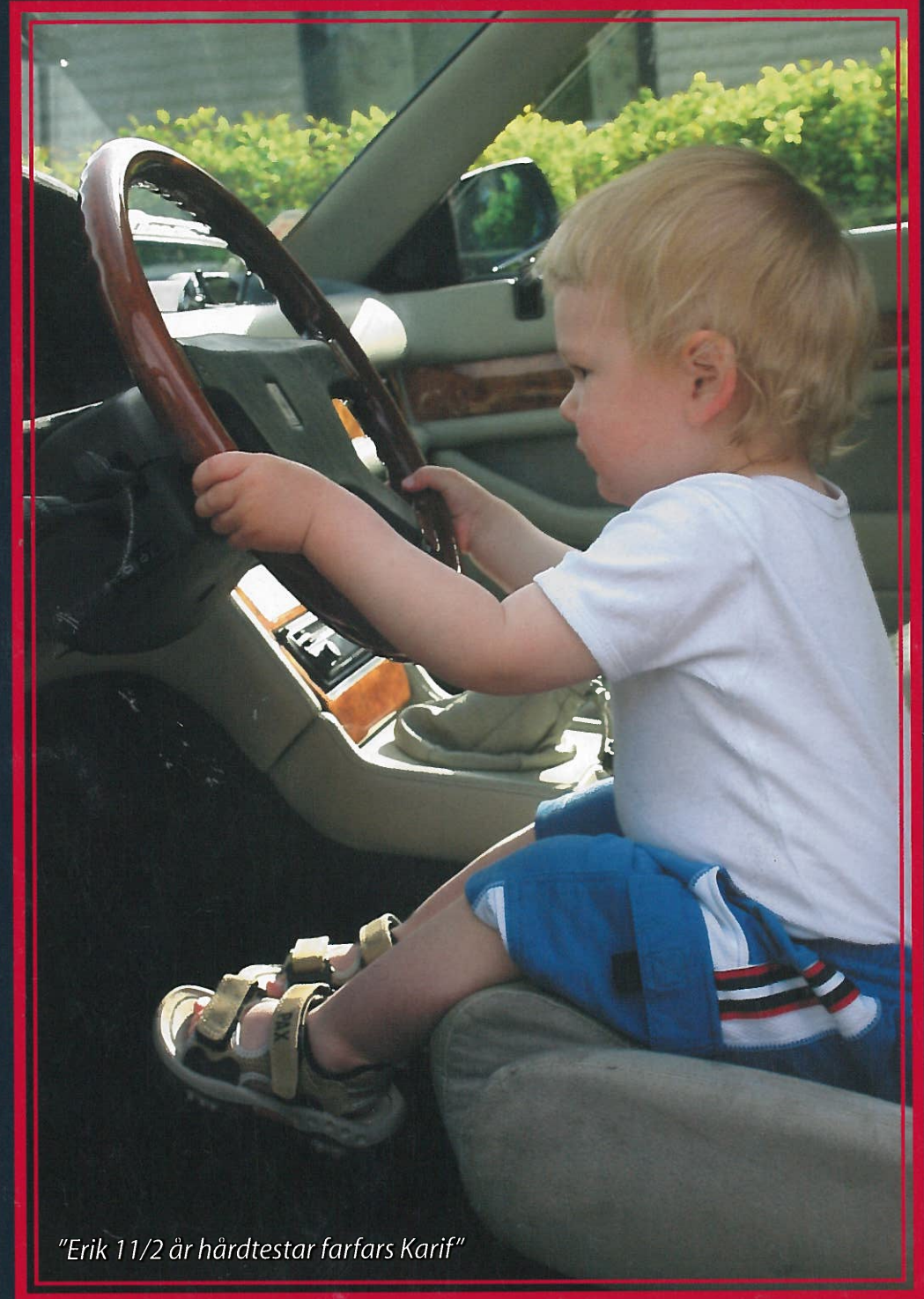


Uffe, Kerstin och Thomas i Rubiera



Oj vilka bilar, säger Fredrik

GOTT NYTT 2006



"Erik 11/2 år hårdtestar farfars Karif"