

# MASERATI

b u l l e t t i n e n



Primavera

Anno 2007



## Maserati-bulletinen

Nr 1-2007

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:

Fagerblads

### Copyright:

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

SVENSKA  
MASERATI  
KLUBBEN

Box 1507  
171 29 Solna

www.maseraticlub.se

# Ordföranden har ordet.

Alla ca 200 bröder och systrar i Maseratklubben –ännu en säsong har inletts med strålande högsommarväder, dammfria vägar och flera nyheter för oss Maseratentusiaster.

Det är härligt att vi kan hålla så högt medlemsantal år efter år med många träffar och stort deltagande. Även för 2007 hoppas vi i styrelsen att vårt utbud av program och event tilltalar en bred skara av er maserativänner. Många av våra träffar har blivit tradition under åren. Några nya inslag blir det även i år. Ett av dessa är Autoropa Racing Days 1-2 juni på Mantorp Park där alla maseratimedlemmar fått en särskild inbjudan. Italienresan till Milano/Turin-regionen är ett annat arrangemang med bildesign och kultur på agendan 11-15 okt som vi hoppas ska locka några av er.

Den nya GranTurismon är naturligtvis den största Maseratinyheten som överglänser allt annat och fler flaggas upp inför nästa år med bla en ny spyderversion.

Lokalt för Stockholmsregionen är naturligtvis Autoropas verkstadsetablering på Lidingö en efterlängtd nyhet som beräknas vara i bruk under senhösten. Vi planerar ett garagebesök i november.

Enligt viss källforskning firar Svenska Maseratklubben 20 år i år. Det måste firas på något sätt –åtminstone på den ordinarie 93-årsdagen den 14 december. Har ni Maseratihistoria/bilder eller uppslag ta kontakt med undertecknad eller vårt "levande bibliotek" Magnus Andersson. Höstbulletinen kommer att belysa ämnet så skriv gärna en rad till redaktionen. Allt är intressant.

När jag ändock håller på att vädja till er medlemmar om lite bidrag till tänkta aktiviteter, är vi som jobbar med vårt internationella rally i Skåne 2010, angelägna om att få ökad kunskap om intresseväckande miljöer, vägsträckor och tips på sevärdheter som är ett måste, att visa upp för världsvana maseratentusiaster. Rallyt skall bli ett minne för livet och stärka det internationella utbytet. Båstad med hotell Skansen blir vår bas. Även lämpliga sponsorer som kan ta ansvar för en kontrollstation eller flera är också värdefullt att få hint om i god tid. Vi hoppas mycket på er i södra Sverige. Själv har jag en bas (hus vid landsvägen mot Hovs hallar) utanför Båstad där min idag glänsande Ghibli vistas sommartid. Slå en signal om ni har era vägar förbi. Tyvärr blir det ju ingen Falsterboträff i år.

Jag vill också pusha för våra nya regalia som finns att köpa via hemsidan eller ta direktkontakt med Thomas Carlsten. Inte minst våra läderprodukter är eftertraktade och kan strömlinjeformas just för dig. Själv har jag beställt en svart väska i läder med maseratitext i rött för att matcha min svarta Ghibli. Det ger mervärden och stärker varumärket Maserati vilket vi hela tiden strävar efter i klubben.

Om du tillhör de få som ännu inte betalt medlemskapet detta år (400 kr som tidigare) ser vi gärna att du förblir maseratimedlem oavsett om du är maseratiägare eller inte. Det räcker att vara maseratentusiast.

Välkommen till ett nytt Maseratiår i klubben

Erik Barkman  
Ghibli 71  
erik.barkman@maseraticlub.se  
070-6188923

### AGENDA FÖR I ÅR:

- **BANTRÄFF med Maserati och Ferrariklubben 1-2 Juni**
- **Classic Sportscar Concours d'Elegance 16-17 juni i Åbo.**  
Se mera på; <http://www.concours.fi>
- **Italienbilmöte Mariehamn 30'e juni**  
För information och bokning ring **0175-258 00** eller gå in på <http://www.aff.aland.fi/bella.htm>
- **Möte i Båstad i sommar prel helgen 28-29 juli. Antingen blir det Båstad Classic eller Hantverkermässa med bilsalong. Alternativt gör vi ett minirally som prov inför internationella rallyt.**  
Kontakta erik.barkman@maseraticlub.se
- **Rosersberg 25 Augusti.**
- **Internationellt Rally i Holland 7-9 September. För information gå in på <http://www.mci2007.nl/>.**
- **Höstrally 22-23 September.**  
Mer information kommer.
- **Italienresa 11-15 Oktober. Se mer info i artikel i tidningen.**
- **Garageträff i november, antingen garaget på söder eller Autoropas serviceverkstad på Lidingö.**
- **Vinprovning 1 november**
- **Födelsedag, 20-års jubileum och Julmid dag 14'e December**

### OMSLAGSBILDEN:

På årets "Villa d'Este" Concour vid Comosjön, 21 – 22 April visade Zagato upp en egen, specialbeställd variant av en kupe, baserad på Maserati GranSport spyder. Bilen, som är beställd av en privatperson, har byggts på spydersn chassis och kortats 18 cm och försetts med en helt ny, vacker kaross med det, för Zagato så typiska "double bubble" taket. Maserati GS Spyder by Zagato, som den heter, påstås fått förbättrad manövrerbarhet och vägegenskaper genom denna förvandling. Spydern har redan i sitt grundutförande kortare hjulbas än sin kupebroder. Vi får förmoda att den ännu kortare hjulbasen kan ha bidragit till förbättringarna. Hursomhelst är det en mycket vacker bil.

Bild från Classic Driver Magazine

# Maseratklubbens årsstämma gick i skönhhetens tecken

Upptakten för årets evenemang inom Maseratklubben kunde inte ha börjat bättre.

Normalt räknas väl inte ett årsmöte som en höjare även om det utgör basen för allt inflytande i klubben. Verksamheten befästs, styrelsens ansvar prövas, årsavgiften bestäms och en ny styrelse väljs. Och så blev det. Nu när jag fokuserar på ÅRETS stämma den 24 mars menar jag inramningen. Vi blev ca 20-30 medlemmar som fick disponera Autoropas lokaler fyllda med italienska skönheter och andra vackra och tilltalande ting, antingen i form av tidsenlig inredning eller modern teknik. Filip och hans kollegor var tvungna att prioritera ett än mer marknadsinriktat projekt (bilsalong) men lånade ut lokalen till oss med fullt förtroende. Ett gränslöst stort TACK till Filip och kompani samt även vår Thomas Wolf som skapade förutsättningarna för en trevlig lördags-eftermiddag. Den härliga vårdagen avslutades med efterspel på restaurang Elverket (i samma kvarter) med god mat och gemytligt eftersnack och där också kvällens teaterpublik luftade sina kreatiöner.

Sammanfattningsvis Design-Design-Design-Maserati!

Erik Barkman



Erik Barkman presenterar.

Rolf Westerberg.

För er som inte var på stämman och efterföljande styrelsemöte kan jag meddela följande beslut:

- Årsavgiften är oförändrad 400:-
- Event och aktiviteter i minst samma omfattning som förra året -se programruta och hemsida
- omval av ordförande- Erik Barkman
- nyval av vice ordförande- Thomas Wolf, även projektledare för Internationella Rallyt 2010.
- omval av sekreterare- Bengt Dieden, också ansvarig för försäkringsfrågor.
- val av kassör- Fredrik Ajnefors, tillika ansvarig för medlemsregistret.
- val av redaktör- Staffan Enhörning, även ansvarig för internationella kontakter.
- val av marknadsansvarig- Thomas Carlsten, ansvarar också för regalia och finansiell strategi.
- val av ledamot- Björn Westrell, även kontaktperson för verkstäder och märkesklubbar.
- val av webbredaktör- Mattias Andersson.
- nyval av vice webbredaktör- Henrik Löwendahl.
- omval av ledamot- Magnus Andersson, även ansvarig för bilregister och bilmodeller.
- omval av ledamot- Niklas Hannah, också ansvarig för bantävlingar
- omval av revisorer- Christer Söderberg och Dick Claesson
- omval av valberedning- Rolf Westerberg och Åke Nordquist.

# JULMIDDAGEN 2006

## Då vi firade Maseratis 92:a födelsedag

Av gammal tradition träffades vi för att fira Maseratis (92:a) födelsedag den 14 december. Denna gång hade vi "flyttat" födelsedagen till en fredag (15/12) för att våra medlemmar utanför Stockholmsområdet lättare skulle kunna närvara. Vi blev 30 personer som firade tillsammans och glädjande nog kom några nya medlemmar som hälsades välkomna i klubben.

Årets val av restaurang var La Camera ( f.d. Martini ) på Norrmalmstorg i Stockholm.

Där avnjöts en tre-rätters middag och därtill goda viner. Som vanligt (i denna lokal) smakade maten utmärkt och som vanligt förlöt kvällen alltför snabbt. Stämningen steg, regaler såldes och snart var det dags för hemgång.

Den obligatoriska betalningen efter den goda middagen blev tyvärr lite komisk, med gästerna ståendes i en lång kö vid kassaparaten för att betala och bli avprickade på deltagarlistan.

För att slippa den lite sega och tråkiga avslutningen föreslår jag förskotts betalning vid frandet av årets födelsedag.



Mats Danell och Erik Barkman guidar blond skönhet till bordet.



Staffan Enhörning, Meta Carlsten och Erik Barkman.



Berit och Mats Danell språkar med gäst, Magnus Andersson och Thomas Wolf till höger.



Ulf Björkman och Bengt Dieden med Britt Lagerkrantz, Fredrik Ajnefors samt Sigbritt och Lennart Lindén.



PG Johnels med sällskap.

# TILL ITALIEN I HÖST!

Häng med klubben till  
Milano och Turin 11-15 okt

*Design, mode och kultur står på agendan.  
Intresseanmälan måste ske före midsommar- 20 juni*

Efterfrågan på en ny resa till Italien har flaggats upp av flera medlemmar och deras närmaste.

Vi har denna gång valt Milano och Turinregionen som huvudmål. Motivet för detta val är att här finns koncentrationer av världsberömda bildesigners, modeskapare, konst och kulturbyggnader av högsta rang. Programmet är preliminärt men vi räknar med att kunna besöka några av giganterna.

Programpunkterna är många så vi hinner bara fördjupa oss i några få. Vi behöver ju också tid till att äta gott mellan besöken. I stort delar vi upp guidade turer på två dagar teknik och två dagar mode och kultur. Förutom egen kompetens på bildesignområdet räknar vi med att Tussa Barkman svarar för stadsvandring i konst och kulturdelen. Modesidan är vakant just nu men vi kanske kan få hjälp av en lokal guide eller om vi rent av har dolda kunskaper i våra egna led.

Preliminärt flyger vi ner torsdag morgon 11 okt och tillbaka hem måndag 15 okt alternativt sent söndag 14 oktober. Önskar någon stanna längre tid kan detta sannolikt ordnas. Centralt läge på hotell eftersträvas så att vi kan gå eller åka bekvämt. I vilken mån vi hinner med Turin beror på val av bildesigners.

Viktigt är att få intresseanmälan snabbt och absolut före midsommar. Om du har preferenser eller alternativa målpunkter där du har särskilda ingångar, så ange det vid din intresseanmälan. Även tips om bra hotell och restauranger välkomnas. Antalet platser är begränsat. Gruppen bör inte bestå av fler än ca 20 personer av praktiska skäl. Om ni reser på egen hand och ansluter till gruppen på plats måste vi veta det redan nu.

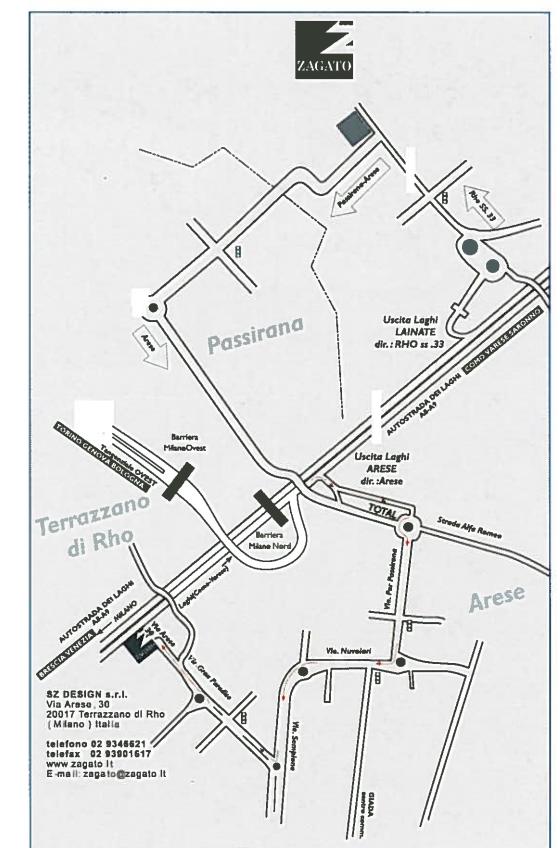
Anmäl dig till Erik Barkman i första hand.  
Ange tel nr eller mailadress.

erik.barkman@maseraticlub.se  
eller 070-6188923  
Wivalliusgatan 21, 11260 Stockholm

Välkomna med intresseanmälan  
Erik

Några av dessa kommer vi att besöka:

BILDESIGNERS	MODESKAPARE	KONST OCH KULTUR
Pininfarina	Giorgio Armani	Katedralen (Duomo)
Giorgio Giugiaro	Valentino	Sforzas Kastell
Bertone	Gucci	Santa Maria delle grazie med da Vinci's sista måltiden
Gandini	Ferragamo	Galleria Vittorio Emanuele
Vignale	Gianni Versace	Brera-palatset alt. da Vincimuseet
Zagato		



# Maserati Quattroporte Automatic

Provkörning  
av den senaste  
samt en historisk  
tillbakablick

Av Fredrik Ajnefors

*"Det bästa som finns för snabba representationer på stora avstånd" skrev Stora bilsalongen om Maserati Quattroporte 1968. "Maserati tillverkar ytterst förnämliga bilar med väl genomtänkt konstruktion, god hållbarhet och goda vägegenskaper" sammanfattade Stora Bilboken 1966 omdömena om Maserati. Fabriken har således ett stort ansvar att förvalta arvet efter Quattroporte 1.*

*En kort redovisning av de olika Quattroporte generationerna kan kanske vara på sin plats.*

Quattroporte 1 tillverkades 1964 till 1969 i 776 exemplar. Karossen var designad av Frua och påminde mycket om Fruas enda bil i den exklusiva 5000 GT serien. V8 motorn i Quattroporte 1 hade våtsump, kedjedrivna separata insugs- och avgaskamaxlar och förgasare av Weberfabrikat. Den kan sägas vara en komfortversion av motorn i Maseratis tävlingsbil 450 S. En rolig detalj är att det i tidiga exemplar finns kvar gjuthål i topplocken för den dubbeltändning som användes i tävlingsmotorn och för de 36 motorerna i 5000 GT men aldrig i Quattroporte. Slagvolymen var 4,2 och senare även 4,7 liter trots att det står Maserati 4000 på bakluckan på tidiga bilar! Bilen var på den tiden världens snabbaste 4 dörrars bil med en toppfart på 230 km/h (240 km/h för 4,7 liters versionen). Tidiga bilar från den första serien hade De Dion bakaxel medan senare Serie 2 bilar hade stel axel med bladfjädrar. Mekaniskt var de lika samtida Mexico och Ghibli. För lyxen stod bl.a. luftkonditionering och elektriska fönsterhissar. Som extra utrustning kunde man välja servostyrning, radio eller automatlåda. Quattroporte 5 har hämtat en del designdrag från den första modellen, som exempelvis formen på kylaren och treddens utsmyckning och placering på c-stolpen.

Quattroporte 2 tillverkades i endast 12 exemplar mellan åren 1976 till 1978 under Citroën epoken och var i princip en 4-dörrars



ars version av Citroën SM. Bilen var således framhjuldriven och hade ärvt V6 motorn från Merak och SM.

Quattroporte 3, kom att tillverkas mellan åren 1979 till 1990 under De Tomasos ledning. Modellen påminde i design mycket om en stor Biturbo även om den var ritad av den kände Giugiaro. Bilen hade återigen fått tillbaka V8 motorn, som i grunden var helt densamma som suttit i Quattroporte 1 men nu med 4,9 liters slagvolym (den förekom dock även med 4,2 liters slagvolym). Den stora bilen var mycket bekväm och snabb och kom att tillverkas i hela 2155 exemplar. De sista 53 bilarna var extrautrustade och fick tillägget "Royale".

1994 presenterades Quattroporte 4 med en relativt diskret design av Gandini. Den var försedd med en Biturbo-V6 motor med dubbla överliggande kamaxlar på varje bank. Senare kom serien att kompletteras med en V8-Biturbo motor, densamma som även satt i Shamal och (senare) 3200 GT. Totalt tillverkades 2375 exemplar fram till år 2001.

Den senaste Quattroporte 5, presenterades i samband med Frankfurt Motor Show 2003. Bilen hade i princip samma motor och växellåda som 4200 GT, d.v.s. en 4,2 liters V8 utan turbo med dubbla överliggande kamaxlar (som på serie 1). Den manuella växellådan, kallad DuoSelect var placerad bak i anslutning till differentialen, förbunden med motorn via en så kallad transaxel. Växellådan, som växladades med paddlar bakom ratten, var försedd med automatiserad kopplingsfunktion och bilen saknade därför kopplingspedal.

Quattroporte 5 fick ett extremt gott mottagande av press och publik. Designen av Pininfarina prisades liksom kvalitets- och köregenskaper. Aldrig förut hade Maseratifabriken presenterat en sådan lyxig och sportig bil som med fördel kunde användas till dagliga transporter. Maserati lade stor vikt vid att bilen även skulle tåla att användas året om utan att kräva annat än normal service. Man tog för första gången på allvar upp konkurrensen med främst Mercedes och BMW. På tävlingsbanorna har Maserati och Mercedes tampats med varandra sedan lång tid tillbaka men det är en annan historia. I dag utklassar Maserati konkurrenterna bl.a. vad gäller andrahandsvärdet vilket visar att man lyckats riktigt bra.

Ett av målen med den nya Quattroporte var att komma upp i en årlig produktionskapacitet på 10 000 bilar, vilket fabriken har kapacitet för. Till detta är det dock en bit kvar och det största hindret har troligen varit avsaknaden av en utomatväxlad bil. Många prioriterar komforten högt i detta segment vilket är rätt naturligt, även om man samtidigt vill ha en sportig och alert bil. Särskilt tydligt är detta för amerikanska marknaden som är van med mjuka köregenskaper. Den i och för sig fina sekventiella, manuella lådan i Quattroporte har därför av en del uppfattats som lite i sportigaste laget.

Efter att ha provkört den nya Quattroporte Automatic, kan jag konstatera att Maserati lyckats förträffligt med att ta fram en snabb och sportig bil med hög komfort och bekväm gång. De inledningsvis citerade omdömena om Maserati är lika aktuella för den nya bilen i dag, - 40 år senare!

För att kunna lyckas med detta har Maseratis konstruktörer gått grundligt tillväga. Att utveckla en helt ny automatlåda placerad vid bakaxeln är knappast möjligt för en liten tillverkare som Maserati. Istället har man tillsammans med ZF utvecklat en ny 6 växlad låda placerad i direkt anslutning till motorn. För att göra detta möjligt var man tvungen att ta bort utrymme för torrsumpsarrangemanget vilket innebar att motorn i Automatic, till skillnad från DuoSelect, har våtsump. För att inte försämra den fina viktfordelningen mellan fram- och bakaxel, som i DuoSelect åstadkommit bl.a. genom att placera lådan bak, har man på Automatic flyttat motorn ytterligare bakåt i bilen vilket gör att den närmast neutrala viktfordelningen kunnat bibehållas.



Magnus Andersson drömmer sig tillbaka till tiden med Quattroporte 1



Quattroporte 3. (Blev senare Royale). Broschyrbild.

Även insugningssystemet och kolvarna har fått sig en omgång för att bättre anpassas till en motor kalibrerad för automatläda. Motorerna mellan DuoSelect och Automatic är lätta att skilja åt, DuoSelect har röda kamkåpor medan Automatic har blå. Det är således ett omfattande utvecklings- och konstruktionsarbete som ligger bakom det mycket lyckade slutresultatet.

Quattroporte Automatic finns liksom DuoSelect i versionerna Quattroporte, Quattroporte Executive GT samt Quattroporte Sport GT. I Executive- versionerna har man på något sätt lyckats få in ännu mer lyx och komfort medan Sport bl.a. har större hjul och paddlar bakom ratten även i Automatversionen.

Inne i Automatic känner man igen sig från DuoSelect. Naturligtvis finns det en automatväxelspak mellan stolarna i Automatic. Med denna kan man även växla manuellt. Handbromsen är ersatt med en elektrisk tryckknapp. Det enda jag har lite svårt att förlika mig med är de stora hålen för muggar mellan stolarna. Jag begriper inte varför man skall behöva dricka så mycket läsk i en Maserati. Möjligen skulle jag uppskatta om där istället satt en espressomaskin. Återigen är detta troligen en eftergift för den så viktiga, amerikanska marknaden.

När man kör en Automatic kan man välja mellan sportväxelprogram eller normalprogram. Det finns även ett vinterläge för extremt halt underlag. Vilket program jag väljer inför provkörningen är kanske inte så svårt att gissa. Trots en aggressiv körning växlar bilen mycket mjukt, närmast omärkbart. Responsen kommer direkt och trycket är enormt. Manuella nedväxlingar sker nästan helt utan fördröjning vilket är mycket ovanligt (kräver mycket kalibreringsarbete) och uppskattat. Maseratis arbete med att avstämna bilen på alltifrån höghastighetsbanor som Nardo och vinterprover i Abisko har tydligt gett resultat. Ljudet från motorn, som inte är helt diskret gud ske lov, är som musik för ett motoröra. Styrning och bromsar är som alltid utan anmärkning. Mina medpassagerare, dottern Elin och Magnus Andersson (tidigare ägare till undertecknads Quattroporte men numera endast Indyägare) säger inte så mycket under körningen vilket kanske är ett bra tecken (eller är de skräckslagna?) men Autoropas Håkan Nordh är alert och säger åt mig att hela tiden stå på och leta efter de värsta potthålen för att visa chassiets förtjänster. Jag träffar hålen men känner dom knappast.

Efter att ha tvingats lämna tillbaka bilen kan man konstatera att möjligheten för Maserati att höja produktionsvolymen mot målet 10 000 enheter per år är stora i och med den nya bilen. Den kompletterar på ett mycket bra sätt Maseratis produktprogram och den lär svara för en avsevärd andel inte bara i USA utan även på andra marknader.

Själv växlar jag vidare med min gamla Quattroporte 1 men funderar väl ibland på om man inte skulle byta upp(?) sig i alla fall...



Prototyp av Citroen 4-porten från 1976. Foto: Staffan Enhörning



Quattroporte 3. Plåttad på fabriken 1979 av Staffan E.



Quattroporte 4 designad av Gandini/ Ital Design. (Staffan E. 1996, La Napoule).



# FÖRSTA MAJ I SKOKLOSTER

## Traditioner är något som är värt att vårda.

Den 1 maj träffas ägare till italienska bilar med familjer på Skoklosters slott, några mil norr om Stockholm, för en första biltur och social gemenskap efter vinteruppehållet. Största deltagarantalet kommer från Alfa Romeoklubben. De hade planerat väl, och märkt ut var bilarna skulle stå. Och många bilar blev det. Många tar med familjen, matsäck, bord och stolar för att avnjuta den första lunchen i det fria. Temperaturen var någorlunda behaglig - vi nordbor är ju ett härdat släkte som står ut med det mesta - så trots en lite snålkall vind och inte alltför mycket sol, så infann sig trivseln med en liten föräning om sommaren som kommer. Totalt var vi cirka 300 bilar, och från Maseratistallet kunde vi räkna in ett tjugotal samt 6 Citroen SM, som vi räknar in i familjen. Bilen kom ju till när Citroen ägde Maserati, och denna på den tiden synnerligen franska och futuristiska skapelse har en V6 motor

från Maserati. Gashydraulisk fjädring och strålkastare som följer framhjulens rörelse i kurvorna var egenskaper som var långt före sin tid. Har nu tagits upp av Mercedes och BMW, och det ger ju ett lite annorlunda perspektiv på innovationstakten i Tyskland jämfört med Frankrike. På Maseratifronten var det ett varierat utbud alltifrån en 3500 GT som äldsta bil till en Grand Sport. Efteråt var det vårlunch på Krägga Herrgård. I år återtog vi med andra ord traditionen, som med ett uppehåll förra året varit i gång i fem år. Familjen Bonér, som driver Krägga, hälsade oss välkomna med sol, nykrattad grusplan och halstrad lax. Antalet besökare slog rekord: vi blev 36 personer, och glädjande nog fler familjer med småbarn. Det bådär gott för framtiden. Nu ser vi fram emot en spännande bilsommar! Staffan Wohrne (Bilderna talar för sig själva)



# Modena

1-3 december 2006

Unikt ordförandemöte och unika bilar!



Ineriör från Panini Museet

Italien i December är alltid en upplevelse. Vem kunde drömma om att denna resa skulle föra mig långt ut i Modenas utkanter för att bli vara med om att avtäcka unika prototyper hemma hos en förmögen italienare, vars far dessutom varit personlig vän med den legendariske Alessandro de Tomaso.

Huvudmålet för denna resa var att presentera klubbens upplägg av det svenska, internationella rally som jag och vår ordförande Erik Barkman slipat på inför mötet med de Europeiska klubbordförandena. Vi tre amici (Thomas, Erik och Staffan) checkade in på klassiska hotell "Arnaldo" där självaste Enzo Ferrari huserade då det begav sig. Världshuset har trevliga rum men ett överskattat kök.

På fredagens morgontimmar med strålande väder körde Staffan Enhörning oss alla till "Paninimuseet". För dem som inte varit där kan jag berätta att där finns en samling bilar som heter duga. I denna privata samling som inryms i en fräsch lokal med vackert mosaikgolv, finns också prototyper i perfekt skick utställda. (Hmmm, -ett sån't golv skulle sitta perfekt i garagebaren...) På Campana (som numera även lackerar Maseratis i specialfärger) handlade vi kläder och prylar med Maserati logo på, i sådana

mängder att vi knappt orkade bära med oss allt därifrån. Middagen på hotell Arnaldo har jag inte mycket att säga om men däremot den lunch som jag bokade dagen därpå genom Maseratis trevliga guide Elena Garucci (multo formo). Restaurant Fini visade sig vara Modenas främsta, kulinariska krog.

Staffan och Erik följde med utan att tveka och vi upplevde en mycket trevlig lunch tillsammans i en underbar "art deco" miljö. Äntligen tryffel med pasta, som jag tjatat om hela tiden, grillad havsborre med grönsaker samt efter detta, en ostvagn som imponerade. Vi avrundade lunchen med kaffe och cognac varefter vi kände oss tillräckligt laddade inför mötet på Hotel Canal Grande där Maria-Theresa de Filippis hade samlat alla ditresta klubbordförandena från olika europeiska Maseratiklubbar. Vi körde igenom vår presentation och fick komplimanger för det fina upplägget (måste varit cognacen). Mötet klubbade igenom att Sverige blir värd för det internationella Maseratirallyt år 2010. Nästa gång, år 2014 är det Maseratis 100-årsjubileum som självklart kommer att hållas på hemmaplan, nämligen i Rom.

På sentimmarna blev det middag med alla gäster. Maurizio Bruno, (sekreterare för Italienska klubben) som jag träffat tidigare i höstas i Schweiz, avslöjade alla hemliga smådetaljer om den nya GranTurismon som sedan avtäcktes på Genevemässan i våras och, med rätta skapade stor uppståndelse. Det bör också nämnas att vi under visningen av fabriken tidigare på dagen, kunde se vilket unikt hantverk det handlar om. För att bygga dagens Maseratibilar får varje monteringsstation ca 20 minuter för att utföra sitt arbete (med fyra montörer) medan tyska biltillverkare får två

minuter på sig per monteringsstation, som en jämförelse. Detta resulterar i att man får ihop ca 9 bilar per dag. Det är i sanning ett hänförande hantverk som man gärna njuter av att se, på nära håll. Tyvärr fick vi inte fotografera inne på fabriken men bilder därifrån har presenterats i tidigare bulletiner.

Finalen på Söndagen blev oförglömlig. Vi deltog i Italienska Maseratiklubbens Jullunch där uppklädda män i sällskap med paranta damer samlades denna vackra vinterdag med sol och +15 grader. Hundratalet Maseratibilar på parkeringen utanför restaurangen bidrog till ett starkt intryck av varumärket Maserati och man kunde inte annat än beundra alltihop, samtidigt som man tänkte att det är surt för oss nordbor som måste ha bilarna inlåsta under vinterhalvåret. (Suck...) Maseratis nya VD Roberto Ronchi önskade oss lycka till med vårt rally 2010 och lovade oss support eftersom detta evenemang numera är så pass omfattande med tanke på alla nyblivna Maseratiägare till märkets nyare modeller. Från det hållet kan vi nog räkna med ett större deltagande.

Under middagen fick jag fin kontakt med en herre som vi kan kalla signore "N". Vi började prata om livet i största allmänhet och gled efterhand över på frågan om vad Maserati betytt för oss under årens lopp. Efter ett par timmars diskussioner frågade han, helt plötsligt, om jag var intresserad av att se hans privata samling som han förvarade i sin villa utanför Modena. Skulle vi hinna det innan det var dags att ta planet tillbaka till Sverige?! Javisst! Absolut! Tyckte jag, och hoppade in i hans silverfärgade Merak medan Staffan och Erik kastade sig in i vår hyrbil. Maseratis VD Roberto Ronchi nickade och vinkade leende när signore "N" ritade svarta streck på asfalten. Vi försvann snabbt ut på de småvägar runt Modena, som dagligen används som teststräckor av Maseratis testförare. Det gick fort och grabbarna efter oss gjorde sitt bästa för att hänga på. Det visade sig att pappan till signore "N" hade varit en nära vän till Alessandro de Tomaso. När denne avled för några år sedan gavs tillfälle att inköpa ett unikt exemplar av Giugiaros första racemodell (1500 S byggd av De Tomaso) som nu stod i "N"'s garage tillsammans med 10 st Maseratibilar samt 22 st Maserati motorcyklar. Ingen dålig samling. "Det här är en skönhet som är ovärderlig", sa signore "N" och avtäckte bilen. Det var bara att stämma in i lovsången. (Se bild) Bredvid De Tomason stod en Barchetta som han själv tävlat med. Tidigare fanns även den första Maserati Shamalen med chassinummer 001 i hans samlingar men den såldes för en tid sedan till en japansk samlare. Inne på kontoret kunde man se en mängd böcker, priser och urklipp om Gigi Villorosi som signore "N" inhandlat i Brasilien. Staffan, vars ögon tårades vid åsynen av allt detta, mindes de gånger han samtalat med Villorosi. Första gången var redan 1980 i Italien. Avsuttningsvis förärade mig signore "N" en femlittersdunk av familjens förnämliga olivolja. Vilken gentleman! Efter detta tog vi adjö och kastade in oss i hyrbilen för avfärd till flygplatsen. Det blev en snabb repa, mestadels på två hjul, och vi hann precis med vårt flyg hem till svedala.

Signore "N" och jag håller kontakten fortlöpande och det är ett sant nöje för mig att här presentera några unika bilder från hans samling. Givetvis med benäget tillstånd. Viva Italia!

Mille saluti... Thomaso Wolf



Maseratis VD Roberto Ronchi, Theo och Erik Barkman.



Thomas Wolf med Maria-Theresa.

Erik och Thomas efter en häftig lunch på Fini.



Thomas Staffan och Erik



de Tomasos första bil en prototyp från 60-talet ritad av Giugiaro.



# Gran Turismo



Det har redan skrivits åtskilligt om Maseratis nya GranTurismo sedan den premiärvisades på Genevemäs-san i våras.

Det är en stor och mycket lyckat formgiven kupé med omisskännligt Maserati stuk. Med sin längd på nästan 4,9 m, -bredd på 1,85 m samt höjd på 1,35 m är det väl ofrånkomligt med en tjänstevikt på närmare 1,9 ton. V8-an på 4244 kcm har naturligtvis 32 ventiler och variabla insugskamrar. Den ska utveckla 405 Hk vid 7100 rpm och lämna 460 Nm i vrid vid 4750 rpm. Vilket ändå ger den relativt tunga GT'n en tid till 100 Kmt på strax över 5 sekunder. En riktig glidare för var-

dagligt bruk, som kan blixtra till ordentligt de gånger man måste pressa sig förbi tre husvagnsekipage och en långtradare på några sekunder. Bilen slukar drygt en liter milen på motorvägen och över två liter milen i sta'n, beroende på hur man gasar. Törs man hålla gaspedalen i botten lär det gå ganska fort efter en stund. Närmare 285 Kmt. En treårig fabriksgaranti utan begränsning av körsträckan är ett klart plus.

En fantastisk bil som vi i Bullen-redaktionen inte kan låta bli att peta in några bilder på. Säkert har klubbens intresserade medlem-mar redan läst artiklar om underverket. Om inte, -gå in på [www.granTurismoisback.com](http://www.granTurismoisback.com) och hämta mer info. Min erfarenhet från tidigare presentationer av nya bilar är att bilderna inte alltid ger formgivningen full rättvisa. Med GranTurismon förhåller det sig tvärtom. Den är mycket vacker på bild och hur ska den då inte på-verka oss när vi äntligen kan få se den "live" någon gång i höst. Den som väntar på nå't gott...  
Eje B





## I Stockholm på Kungsholmen

Klubben har en tradition att träffas i intressanta garage för att kunna snacka bil och teknik.

Denna tidiga vår var Thomas Carlsten värd för sitt garage på Kungsholmen och bjöd på öl och korv. Tanken är att träffa likasinnade och ha trevligt och ha möjlighet att köpa lite Maseratiprylar. Så blev det i detta fall också då ett 30tal klubbmedlemmar dök upp för att titta på alla godbitar.

Thomas fick en plats i detta garage i början på 90-talet då det var riktigt billigt att hyra (ni har väl inte glömt den tiden) och har därefter, en efter en, puttat ut andra bilar och tagit in bara Maseratibilar. Så där står nu en 70-tals Ghibli, Shamal, 3200 GTar och 4000 GT och någon till. En Morgan och en Ferrari står dock där fortfarande så Thomas har ännu lite att göra innan det är helt Maseratiserat.

Garaget har numer en bar där det serveras öl och den allra bästa konjaken dock i små portioner. Thomas Wolfs 10-årige son Andreas var barmästare denna kväll. Det används också som aperitif-garage dvs dit tar man fruar och flickvänner och tar ett glas champagne innan man slinker ned på restaurang Kungsholmen och smörjer kråset. Jag kan för övrigt rekommendera bägge ställena.

Nästa garageträff blir under hösten antingen i ett motsvarande garage på Södermalm eller i Autoropas garage på Lidingö. Väl mött där.

Staffan Enhörning



Andreas Wolf tar betalt i baren.



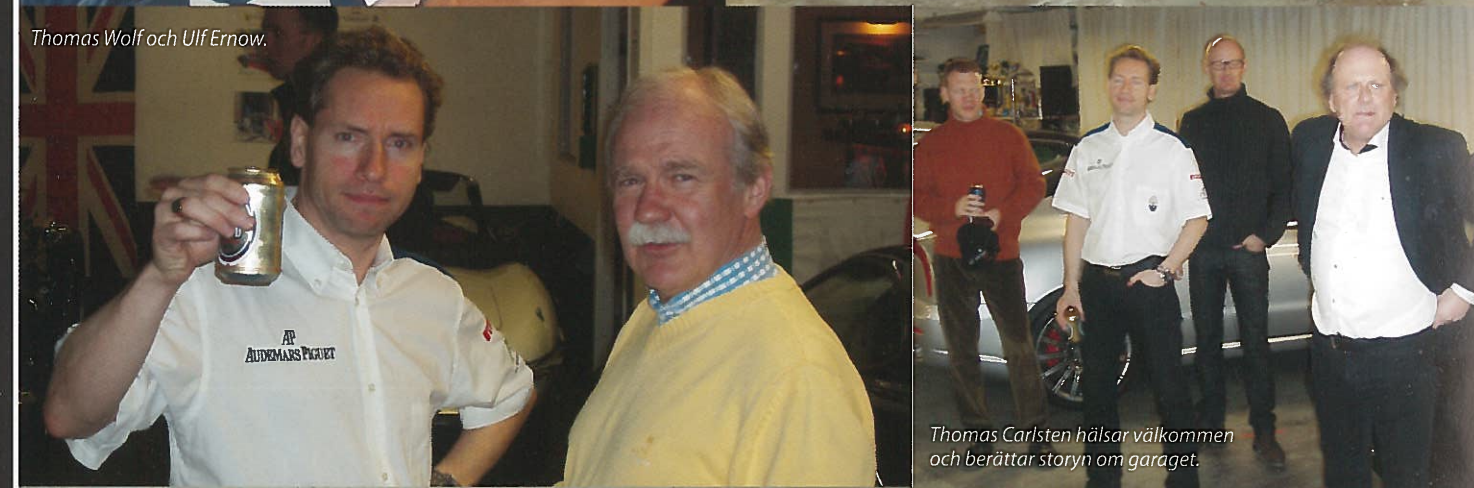
Thomas Carlsten säljer Maseratiprylar



Thomas Wolf och Ulf Ernow.



Thomas Carlstens bil.



Thomas Carlsten hälsar välkommen och berättar storyn om garaget.





# Maserati 222E

Av Henrik Löwendahl

1 maj är en av årets höjdpunkter, precis som den röda färgen är en av de vackraste färger som finns. Den 1 maj vet man att våren har kommit - att säsongen äntligen har startat, för då samlas hundratal entusiaster för att demonstrera. Folksamlingen jag pratar om har givetvis ingenting med politik att göra, utan det som skall demonstreras är entusiasternas älskade italienska bilar och motorcyklar.

Jag har haft min röda italienska sportbil sedan hösten 2002 och det jag uppskattar mest med att ha en entusiastbil är det jag absolut inte hade några tankar på när jag köpte bilen, nämligen alla bilträffar, klubbar, online-forum, banträffar och den härliga gemenskap som finns bland alla som har en bil som sin största hobby.

När det äntligen var dags för mig att köpa min första bil var jag allra först inne på att köpa en Alfa Romeo 156. Med tanke på att bilar har varit ett av mina största intressen, ända sedan jag var liten, var det många som förvånades över att jag inte ägt någon egen bil förrän jag var 26 år gammal. Men jag resonerade som så att jag lika gärna kunde vara utan bil om jag, ändå inte kunde ha råd med en jag verkligen ville ha. En Alfa 156 ville jag verkligen ha. Ingen annan standardbil förenar design, körglädje och känsla som den bilen gör. Sen hände två saker som gjorde att jag började komma i andra tankar. En sak var att min flickvän gick och köpte en SAAB 900 för att kunna transportera sig till och från stallet och dessutom transportera hästen och alla dess tillbehör när det behövdes. Nästa sak var att ungefär samtidigt råkade jag se en röd Maserati 222e till salu på en gata i södra Stockholm.

Nu började kugghjulen i huvudet snurra - vår lilla "familj" (jag och min flickvän) behöver ju bara en praktisk bil och nu hade vi en SAAB... och jag kanske kunde ha råd med en Maserati? Jag hade ingen aning om prisläge på varken bilen, reservdelar, service eller försäkring men började en grundlig undersökning som resulterade i att jag minsann skulle ha råd om jag ville och det är klart att jag ville det! Bilen jag sett på gatan visade sig inte vara i rätt skick för mig, så jag började leta efter ett bättre exemplar. Efter ett par nitar till hittade jag en bil i Skåne som verkade väldigt lovande - en röd 89:a, ca 10000 mil, svensksåld, endast en tidigare ägare och i väldigt bra skick. Efter ett besök i Åhus och en ganska snabb provkörning slog jag till och det har jag inte ångrat en sekund sedan dess.

En av sakerna som jag föll pladask för när jag provvåkade och provsatt olika varianter av Maserati var inredningen. Doften av den läderklädda kupén är helt underbar och läder finns det gott om. Inredningen är en härlig blandning av trä, läder, alcantara och väldigt billiga plastdetaljer, dvs ganska typiskt italienskt. Designen på instrumentbrädan skvallrar inte om att den härstammar från 1981, utan skulle utan att skämmas göra rätt för sig i betydligt nyare bilar. Den fanns också kvar, med små förändringar, till 2001 då Quattroporte IV gick i graven.

Självklart är det mer än gemenskapen och inredningen som gör att man har en Maserati biturbo och älskar det. En stor anledning är bilens hjärta: V6:an på 2.8 liter med dubbelturbo levererar hela 363 Nm vid 3500 rpm. Eftersom motorn är så stark på låga varv är effekten relativt oansenlig, iallafall med dagens mått mätt, med sina 225 hk men en tomvikt på strax under 1200 kg ser till att det går undan så det räcker. Turbomotorn är tacksam att trimma och effekter på 280 hk och mer är relativt vanligt. Min bil är original, förutom avgassystemet som i omgångar är utbytt



och det sitter nu en metallisk racekatalysator och två Simons ljuddämpare precis framför varsitt dubbelpipigt avgasutsläpp där bak. Drivningen sker givetvis på bakhjulen via en 5-växlad ZF-låda med ettan neråt som det anstår en sportbil och för att se till att det finns maximalt med grepp för bakdäcken i alla lägen är bakaxeln utrustad med en torsendifferential.

Nog med tekniksnaack, det är ju upplevelser och äventyr med bilen som är det viktiga. Varje gång jag sätter mig i bilen, startar motorn och känner kraften när jag accelererar iväg sprider sig ett stort leende över mina läppar. Jag försöker använda bilen så mycket jag kan på sommarhalvåret. Under den mörka halvan av året brukar jag besöka garaget då och då för att bara sitta i bilen och njuta av doften och den sköna inredningen.

Det har blivit minst en, men ofta fler, resor ner till Skåne från Stockholm per år, både för att hälsa på familj och vänner och för att vara med på bilträffar. Bilen fungerar utmärkt som långfärdsbil och är trots sin korta hjulbas på 251 cm ruskigt stabil även i höga hastigheter.

Jag har även varit på ett par banträffar med Maseratklubben vilket jag verkligen fått mersmak för och i år står en förarutbildning på Sviestad på schemat för att förbättra körtekniken. Det känns verkligen att bilen har mer resurser än vad jag har och det skall jag förhoppningsvis ändra på den här säsongen.

Nu ser jag fram emot att vinterns grus sopas från vägarna och den obligatoriska träffen för italienska fordon vid Skokloster slott den 1 maj. När det rullar in mer än 200 Alfa Romeo på led till parkeringen på grasmattan som innehåller en härlig mix av Maserati, Ferrari, Fiat, Lamborghini, Ducati, deTomaso, Aprillia, Lancia, Piaggio, m fl - då vet man att det är vår. Vi ses på vägarna!

# I'm V-Kool



Maserati nu även i Kina.

## *En av mina vänner brukar chatta med mig på skypen när han är ute i världen och jobbar. En tid för lite avkoppling.*

I vintras var han i Kina, närmare bestämt i Fujian och bodde på fina hotellet. Ganska omedveten om den stora tidskillnaden satt jag och chattade med KG Nyström, som han heter, en eftermiddag (på jobbet) om Kina och annat. Han berättade att han sett en Maserati utanför hotellet. "Kul, spring ned och fotografera den," föreslog jag. Sagt och gjort. Väl i lobbyn såg han att bilen inte var kvar så han frågade portiern om han visste något om den och hade därmed visat sitt intresse för Maseratin. Detta berättade han för mig. Två timmar senare öppnade han dialogen igen och berättade att han varit ute och fotograferat bilen med ett bröllopspar som just kommit till hotellet. Dessutom hade han fått hjälp av portieren för ett självporträtt. Han skypade över bilderna till mig. Jag fick se en tjuvig ny 4-porte med följande text skriven på skärmen, "I am V-Kool". Spännande bilder från Kina kom till Sverige den dagen.

Långt senare berättade KG att när han chattat med mig sent den kvällen, (ca 23.00) låg han i sängen. I det läget hade jag bett honom att fotografera en bil nere på gatan, dvs upp och hoppa i kläderna, ta hissen ned sju trappor bara för att konstatera att där fanns ingen bil. Upp igen sju trappor, av med kläderna och hopp i säng. Två timmar senare, alltså kl 01.00 ringer portieren till KG och säger att "nu står Maseratin utanför hotellet". KG som kom ihåg vad han lovat, hoppade i kläderna igen, ner sju trappor och så kunde han till slut ta några bilder på Quattroporten. En ganska KOOL bild. Så gör en bilintresserad kompis Maserati har kommit till KINA.

Staffan Enhörning



KG Nyström har äntligen fått tag i Maseratin miss i natten.

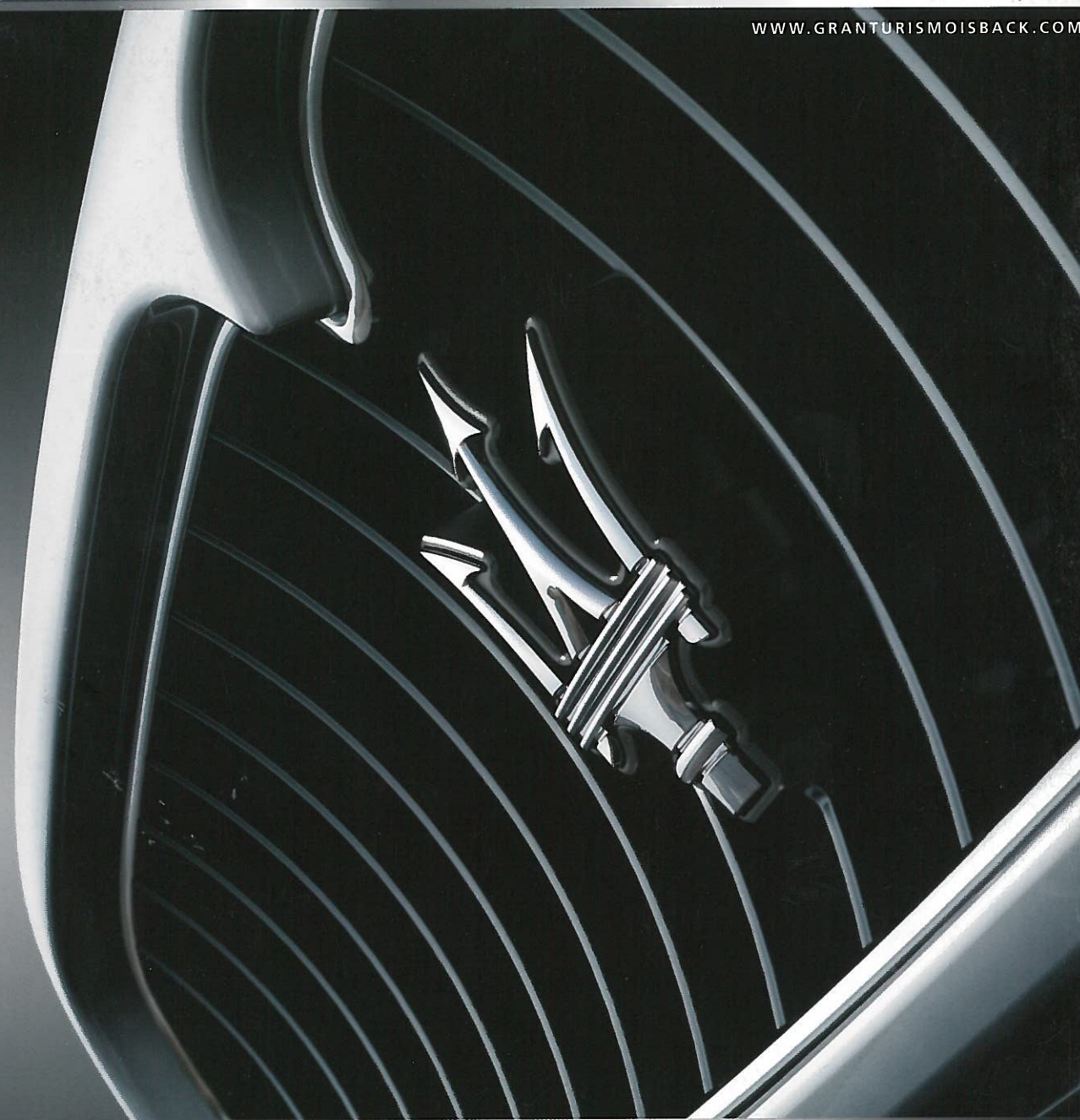


Giftermål i Ferrariröd brudklänning.



MASERATI  
EXCELLENCE THROUGH PASSION

WWW.GRANTURISMOISBACK.COM



*GranTurismo*

IS BACK

NYA MASERATI GRANTURISMO - VI TAR NU MOT BESTÄLLNINGAR



OFFICIAL FERRARI AND MASERATI DEALER

**AUTOROPA**

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