

MASERATI

b u l l e t i n e n

*Eduardo Tenconi och
Ulf Björkman klampar omkring
på "taken"*



Autunno

2007





Maserati-bulletinen

Nr 2-2007

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.

Du sitter just nu och tar del av Bulletin nr 2 år 2007. För oss i styrelsen är det vår främsta möjlighet att åtminstone få informera dig om vad vi står för och vad vi har gjort eller uppnått detta år. Vi hoppas att du är en av de nöjda medlemmarna och en entusiast på gott och kanske ont som hänger dig åt Maseratis bilhistoria och teknikutveckling samt deltar i våra evenemang. Bulletinen skall spegla vår verksamhet. De som deltar vid olika arrangemang uppmanas att själva skriva en rad och delge sin kunskap och syn på upplevelsen. Några sådana inslag finns med i detta nummer men vi skulle vilja ha flera som på ett enkelt sätt tecknade ner eller skickade in sina personliga bilder som vi sedan kunde förmedla ut till alla ca 200 medlemmarna.

Vi har visserligen en ypperligt modern hemsida www.maseraticlub.se tillgänglig för alla och som uppdateras oftare än Bulletinen som dyker upp 2 gånger om året.

På något sätt föredrar många dock att kasta sig över Bulletinen. Den inrymmer ofta mängder av bilder på medlemmar som är särskilt aktiva och som tar sig tid att hänga med på de aktiviteter som vi erbjuder. Vårt Motto är ju "En aktivitet i månaden" med så stor variation som möjligt. Och så har det varit de senaste åren. Det är nästan så att vissa aktiviteter återkommer med sådan regelbundenhet att man vet vilken dag och årstid som bäst.

Besöksfrekvensen är fortfarande trevligt hög med många olika typer av representativa Maseratibilar.

Egentligen är det bara det nya Quattroportegänget som är underrepresenterat.

Vi möter dem främst via Autoropas eleganta och bra inbjudningar men det vore kul om vi fick bra kontakt mellan alla entusiaster i såväl nya som gamla rariteter. Det är ett delmål inför år 2008 och inte minst vårt internationella rally 2010 i Skåne då 100 Maseratis bjuder upp till fart, flykt, flärd och fest med start och mål i Båstad. Av dessa ca 100 räknar vi med upp till 20 svenska ekipage. Anmäl ditt intresse redan nu, ... först till kvarn. Har du dessutom sponsorkontakter så ta kontakt med undertecknad eller Thomas Wolf som är rallygeneral.

Flärd och fest blir det även den 14 december detta år då den svenska klubben firar 20-årsjubileum. Dels framgår det av denna Bulletin hur vi bildades men vi ser gärna att gamla och nya medlemmar kommer till själva julmiddagen inte bara för att äta gott utan samtidigt förmedla lite av var och ens upplevelse under åren med de egensinniga maseratibilarna och med de härliga entusiasterna. Välkomna till restaurang Devino. Anmäl dig till Thomas Wolf. (Som också är festgeneral)

När man nu sitter och blickar tillbaka över vad som hänt under året och funderar över vad som har gjort det starkaste avtrycket och vad vi eventuellt inte gjort som vi tänkt, blir man lite villrådig.

Vi har genomfört många bra evenemang och de som haft ansvaret skall ha STORT "credit" för sina förtjänstfulla insatser. Medlemmarna som också kommer relativt mangrant skall också ha en elege.

Vi jobbar ju helt ideellt och det kan vara lite svårt att alltid få tiden att räcka till för familj, arbete och dessutom hobbyn att vara maserati-entusiast.

Autoropas premiärvisning av nya GranTurismo på Narvavägen var en höjdpunkt detta år. Den närliggande Italienresan har också satt djupa spår. Där framträder Tenconis italienska charm och idoga samlarmanér kontrasterande starkt och bekräftar att vi är en samling härliga jubelidioter som är så svårt förläskade i Maserati att vi inte kan se något annat som är lika bra och kul. Kärleken är blind.

Erik Barkman
Ghibli 71 som rullat fint hela året men nu gått i ide till våren.
erik.barkman@maseraticlub.se, 070-6188923

OBS! Om du vill ta del av klubbens agenda för nästa år, gå in på vår hemsida www.maseraticlub.se

Svenska Maserati-klubben 20 år

Bengt Dieden berättar om hur det hela började.

Ett gammalt talesätt säger att tiden går fort när man har roligt. Det har hunnit gå 20 år sedan Svenska Maserati-klubben bildades. Eller Svenska Maserati Klubben som den först hette, vilket höll på att bli dess fall.

Automobilhistoriska Klubben hade haft en Maserati-sektion under lång tid. Några unga entusiaster hade med begränsad kassa ordnat möten för andra entusiaster, för det var man nämligen tvungen att vara om man skulle åka Maserati på den tiden. Bland dessa unga män märktes Staffan Enhörning och Uno Lingmark. Självt anslöt jag mig till skaran 1976 och fick mitt elddop vid ett möte på Djursholms Slott sommaren därpå. Körde då en 3500 GTI som hamnade i tidningen Wheels tillsammans med en massa USA-bilar. Åren gick och tanken på en helt egen klubb växte sig allt starkare. På försommaren 1987 kallades ett antal personer till ett möte hemma hos Staffan Enhörning i Skärholmen. Sedvanligt kaffe och småprat och sedan till huvudämnet som var bildandet av en egen klubb.

Vid Staffans soffbord bestämdes det att en klubb skulle bildas och den skulle heta Svenska Maserati Klubben. En styrelse utsågs och undertecknad fick uppdraget att vara ordförande. Det var ganska lätt att värva medlemmar av två skäl. Dels fanns redan ett bra medlemsregister och dels fanns det inte så många Maseratibilar. En styrelse utsågs och på första styrelsemötet fick vi veta att namnet var fel. En av styrelsemedlemmarna, med stort ansvar för språkfrågor, ansåg att skrivningen var fel. Man skulle inte använda sig av det som senare kom att bli bekant som särskrivning. Och han hade ju rätt. Att skriva tre lika stora ord ser bra ut men vi fick veta hur fel det var. En kris höll på att uppstå innan vi ens börjat vår verksamhet.

Någon import av Maserati förkom inte sedan några år tillbaka. Krav på avgasrening och säkerhet hade tvingat den förre importören i Solna, Auto Service AB, att lägga racinghandskarna på hyllan och ingen trodde väl egentligen att märket skulle återuppstå på den svenska marknaden. Men där fick vi dessbättre fel. Senhösten 1987 aviserades att Italtbil AB i Göteborg startat import av Maserati, i första hand av den nya Biturbo-modellen. I novembermörkret åkte jag ner till Askim, söder om Göteborg, och fick vara med om en storslagen nypremiär för märket i Sverige.

Vid det laget rullade redan några Biturbo i Sverige vilka kommit in på något suspekta papper där avgasintygen utfärdats av företaget AB Svenska Maserati som mig veterligen aldrig existerar. Hur som helst fanns det nu nya bilar och den nybildade klubben fick plötsligt en starkt ökande medlemstillströmning. Nu hade vi dels de gamla bilarna, dels de halvgamla med V6- och V8-motorer och så de helt nya med dubbelturbo. Klubben laddade fullt och skulle snart stå inför sitt elddop. Sverige hade i ett svagt ögonblick tagit på sig att ordna det internationella Maserati-mötet 1992. Hittills hade alla möten gått



med stor förlust men hoppet överger aldrig en Maseratiägare.

Vår klubb lokal hade vid tiden på Lennart Lindéns kontor på Ynglingagatan. I hissen hade Lennart låtit montera en mässings skylt med klubbens namn. En dag gör han sällskap med en person som tittar på skylten, kliar sig i huvudet, och kan till slut inte låta bli att fråga: "Maserati, är det inte något form av kampsport?" Lennart som just haft väldiga problem med sin Ghibli kan inte låta bli att hålla med utan att gå djupare in på frågan.

Vilyckadesialfall genomföra mötet i Helsingborgs somintegick med förlust. Mötet genomfördes i strålande väder och den store Maserati-profilen Alexander Fyshe utbrast på galamiddagen: "Those who are here are the gainers, those who are not here are the losers." Klubben kunde verka vidare och var så stärkta i anden att vi genomförde ett möte till i Skåne år 2000. Även detta gick ihop ekonomiskt. Under tiden hade fabriken lämnat Alessandro de Tomaso och var nu i händerna på FIAT helt och fullt. Intresset för klubbverksamhet hade börjat vakna även hos fabriken och vi fick bra kontakt med det fabriksunderstödda "Registro Maserati". Sågott som alla år har vi kunnat genomföra ett vår- och etthöstrally samt en middag på högtidsdagen den 14 december. Vi har lyckats skrota en del motorer på de svenska tävlingsbanorna däribland på Knutstorp, Mantorp och Gotland Ring. Vi har ätit ett oräkneligt antal italienska bufféer med mycket prosciutto, Parmesan mm. Vi är bara inne på vår fjärde ordförande på 20 år vilket är ett bevis på stabilitet. Vi har lyckats klara oss från osämja och palatskupper. Klubbens verksamhet har präglats av glädje att kunna hålla liv i våra bilar och göra något förnuftigt av detta. I detta förnuft ligger såväl garageträffar och vinprovningar som slottsbesök och kulturesor till Italien.

Vikan fortfarande glädjas åt ett gott samarbete med den svenska representanten för märket. Maserati-klubben är som alltid ett forum för såväl gamla som nya bilar, alla med känslan att Neptuns treudd i nosen håller oss samman i såväl trevliga stunder som mer prövande. De unga männen som startade klubben är lika unga fortfarande även om de vita hårstråna börjar titta fram. Nytt blod har tillförts klubben med nya bilar och med nya ansikten. Klubben kan stå stark och gå vidare med vetskapen att medlemmarna har trevligt. Tänker på norska vänner utanför bilden som sken upp när jag sa Maserati: "Det är grejt det kallar vi också vår marmelade." Marmelade, sa jag undrande. "Ja vi har så många olika bär i så vi kallar den Masse rart i. Vad har det med saken att göra, undrar du kanske. Inte ett dugg, annat än att det är kul att samlas kring namnet Maserati och det tänker vi fortsätta med ett bra tag till.

En solig sommarkväll 1992 på Sofiero Slott.

En solig sommarkväll 1992 på Sofiero Slott. Deltagarna i det internationella Maserati-mötet står uppställda för den obligatoriska gruppbilden innan middagen. I nedre raden ser vi som nr två fr v Gunnar Elmgren i korrekt kostym och bilprydd slips. Bredvid honom som nr 3 ser vi en något mer uppknäppt Ulf Sundberg som nyligen tagit över importen av Maserati till Sverige. Vid hans sida ser vi hans dåvarande dam Kirsi i vackert Maserati-röd klänning. Vid hennes sida Monica Juchert i vitt som flankerar Bengt Dieden (ordförande) i en märklig röd-vit-randig kavaj med matchande gröna slips. Vid Bengts sida ser vi Inga Enhörning, även hon i en vackert röd klänning och för säkerhets skull dubbelhandsfattning om champagneglas. På armlängds avstånd har Inga sin man Staffan. Vem blondinen emellan dem är förtäljer inte historien. Vid sidan av Staffan står den tyska Maseratklubben ordförande doktor Rolf Deichmann med hustrun på steget ovanför och strax bakom. Näst längst t h finner vi alltid lika förtjusande Sigbritt Lindén med maken Lennart längst t h i avspänd men korrekt stil.

I översta raden ser vi näst längst t v bilspontentusiasterna Gösta Bergquist. Sonen Claes nr tre fr v och redan då Biturbo-veteran. Claes kontakter inom reklambranschen hjälpte oss att utforma de trycksaker som användes inför mötet och som sedan trycktes av Eje Blomberg (ej närvarande) på Tryck&Rit. I övre radens mitt ser vi även Ulf Thorsin, styrelseledamot vid den tiden, och nästan längst t h klubbens revisor och tillika Merakägare Dick Claesson. Där står också IKalle Puur med hustru Linda (stort vitt hår). De hade hjälpt till att lägga banan för rallyt.

Till vänster nedanför den svenska flaggan ser vi Gigi Villorosi, en racinglegend på Maserati. Strax t v om Gigi ser vi också Maria-Theresa de Filippis som än idag gäller som enda kvinna som tävlat inom Formel 1. Dessutom gjorde hon det med en Maserati 250 F. Man skall om en stund gå in och äta en god middag och njuta av utsikten över Gustav VI Adolfs älskade rhododendron och solnedgången över Öresund. Gästerna ser avslappnade ut men man kan ana ett visst allvar hos styrelsens medlemmar. Kanske funderade man på om evenemanget skulle gå ihop ekonomiskt. Det gjorde det, och det blev t o m lite pengar över. Åtminstone så att det räckte till en tallrik pasta efteråt på en Stockholmskrog för dem som gjort jobbet. Då var minera gladare!

Rosersberg 2007

Text och bilder Thomas Wolf

–blev en Maserati-hit, som vanligt!

Rosersberg 2007 blev en Maserati-hit, som vanligt! De senaste åren har Automobil Classic varit den bilträff där flest Maserati-vagnar deltagit och 2007 var inget undantag! Hela 19 bilar av det ädla Italienska märket räknade vi till!

Sista helgen i augusti anordnar tidningen Automobil årligen ett evenemang i Rosersbergs slottspark som drar till sig klassiska och sportiga bilar från när och fjärran. De senaste åren har Automobil Classic, som evenemanget heter, varit den mest besökta Maserati-träffen och 2007 var inget undantag. 19 bilar prydda med tridenten fanns på plats!

Under dagen går medarbetare på Automobil runt och tittar på bilarna och väljer ut ett antal bilar som får vara med och tävla i CONCOURS D'ELEGANCE där Maseratklubbens sekreterare Bengt Dieden är konferencier. Till alla Maseratistis glädje valdes Stig Svenssons fina Maserati Mexico från 1968 ut till tävlingen, men tyvärr var han inte bland vinnarna. Vann gjorde istället en annan klubbmedlem och Maseratiägare: Johan Helenius, med en av sina andra italienska skönheter, en Alfa Romeo 2600 Spider från 1965.

Det vackra vädret under hela dagen bidrog säkert till att så många deltog och kanske även till att så många köpte en hel del av våra uppskattade regaler.

På klubbens hemsida finns fler bilder från Automobil Classic. Gå in på www.maseraticlub.se



Rolf, Björn Westrell och Thomas C.



Eftersom jag missade färjan i Harwich fick jag köra

240 mil hem i min Osca

Text och bilder Niklas Hannah.

Ett tag i i våras trodde jag att jag hade förköpt mig på bilar och var tvungen att skicka iväg min OSCA 1600 till England för försäljning.

Jag satt på en extremt dyrbar Bizzarrini Strada som skulle renoveras och det fattades pengar för detta. Men så kom det en tokig fransman och betalade fantastiska pengar för den, så jag sålde Bizzarrinin och det var bara att åka och hämta hem Oscan då. Sagt och gjort, hoppar på planet till England och tar tåget upp till Cheltenham där min vän Martin Chisholm har sin bilfirma, mitt på vischan bland kossor och får. Färjor var bokade och min rutt med Oscan var planerad att bli Harwich-Esbjerg och Fredrikshamn-Göteborg. Planen var att köra så lite bil som möjligt eftersom jag aldrig kört mer än 20 mil i taget med bilen.

Martin hade mycket kul att se på sin gård men det roligaste var nog racebåten i plywood som jag tyckte var fin. Martin sa att jag nog borde titta under motorhuv...? HELV—E! En racermotor! En A6GCS- motor!! Nummer 2101. Jag blev helt ställd. Martin berättade att en fransman hade byggt båten 1961 och beställt en racermotor från fabriken. Vid den tiden var A6GCS-motorn gammal så en sådan låg på en hylla i fabriken och "skräpade". Till salu i orenoverat skick för cirka 80.000 Euros.

Jag hittade också en underbar DB Panhard LeMans som jag kände starkt ha-begär för men framförallt en komplett A6GCS med Fantuzzi-kaross bakom en ladugårdsdörr. Argentinararen som ägde den flög in ibland när han ville åka bil!

Dags att sticka iväg. Tre och en halv timme till Harwich hade jag på mig... -oops!.. Då måste jag köra järnet.. Full fart iväg, allt går bra tills jag kommer till London och den väg som kallas "världens största parkeringsplats" av engelsmännen. KÖ! Bara en timme på mig! Nej, -detta går inte. Jag kommer inte att hinna. Nästa färja går inte förrän om 2 dagar. NEJ, -jag vägrar sitta på ett hotell i



2 dagar. Alternativet med kanaltunneln då?! Vågar jag verkligen åka hem hela vägen med bilen. -Jag chansar-, tänker jag. En timme senare har en OSCA förmodligen åkt kanaltunnel för första gången i världshistorien. Jag kör på i mörkret med öronproppar i öronen. Den låter nämligen mer som ett flygplan än en bil. Allt går perfekt tills det börjar regna. I början fungerar torkarna bra men plötsligt slutar dom att fungera! Hjälp...! Bara att öka farten så dropparna blåser av, fungerade faktiskt. Kör på till Holland och tar in på hotell i Eindhoven. Autobahn är lite trist i en gammal bil och jag måste hålla ständig koll på temp och fyller på med olja varje gång jag tankar och tankar gör jag ofta, eftersom tankmätaren inte fungerar! Håller runt 130 hela vägen (tror jag, för plötsligt började hastighetsväjaren låta illa och skava mot metallen så det blev kokhett och jag fick koppla ur den) och Oscan pinnar på perfekt. Uppe i Småland, mitt i natten naturligtvis, pajar helljuset och i Jönköping slutar halvljuset fungera. Där tar även jag slut efter en sträckkörning från Holland till Jönköping. Zzzz.. Tar in på hotell. Kommer fram utan bensinmätare, ljus, vindrutetorkare och hastighetsmätare men vad gör det när BILEN GÅR PERFEKT, efter 240 mil non-stopkörning. Förmodligen har ingen OSCA någonsin rullat så långt på 30 år i hela världen? Man borde kontakta Guinness Rekordbok men dom fattar väl aldrig storheten i denna prestation.



Men Niklas är trött, väldigt trött och lycklig.



En dimmig oktoberförmiddag avgick en maseratikonvoj med 15 bilar från Norr mälardal mot-

VON BRAUN SPORTS CARS

Text Thomas Wolf, Bild Henrik L.



Det är alltid intressant att uppleva en Indy som spänner musklerna mot en GranSport och en 3200 GT på E4:an... (tur att man numera har 620 nwm under huven) med sparsamma ord, vi ägde motorvägen ända fram till von Braun som var höstens sista träff. Torbjörn von Braun med sin högra hand Martin Åhrbom (försäljningsansvarig) och Erik (servicetekniker) hälsade oss varmt välkomna till bl a ett 20 tal begagnade Ferraris, Lamborghinis, Bentleys och Aston. (Som visade sig extra intressant för Gambrinusgänget?) Torbjörn höll ett intressant föredrag, med hjälp av ett utmärkt PowerPoint-program, om företagets historia. Von Braun etablerade sig nämligen med bolaget Remo, redan 1984. Ett företag som renoverade och custombyggde många intressanta och prisbelönta sportbilsprojekt. Von Braun Sports Cars bildades senare i Skene, (väg 41 mellan Borås och Varberg) i en enorm utställningslokal på 1000 kvm där man sålde Maserati och Ferrari under 90-talet med ambitionen att överta agenturen. Så blev emellertid inte fallet i och med att Autoropa klev in i förhandlingarna. Von Braun fick ingen agentur men företaget har sedan dess utvecklats stadigt och är idag ett lysande exempel på vad en positiv affärsidé grundad på sportbilspassion kan leda till. Torbjörn passade också på att tala varmt

för ett samarbete mellan vår klubb och von Brauns populära italienska pilgrimsrally. Man planerar även ett kommande skandinaviskt rally, liknande våra populära höstrallyn, med intressanta väg och naturupplevelser med övernattnin på någon trevlig och intressant herrgård.

Von Brauns försäljning omfattar idag ca 70 bilar om året och man bygger också ut sin service i Stockholm med ett par billyftar. Utställningslokalen kommer, även den att bli större under 2008. Detta innebär att servicesituationen för oss "Maseratisti" i Stockholmsområdet, ser betydligt bättre ut än tidigare. Åke i Nacka håller flaggan högt för alla äldre modeller och vi med de lite nyare bilarna har både Autoropa/Sportvagnsservice på Lidingö och von Braun i Arlanda motortown att tillgå. Skönt att slippa ta bilen ner till Malmö för service vilket undertecknad fick göra under 2006. (Surt!)

Med andra ord har vi nu ett bättre läge än de flesta konkurrenter, för att inte tala om dom som äger en Aston Martin. Vi tackar Thorbjörn & Co ödmjukast för en trevlig eftermiddag med ett intressant och inspirerande besök i von Braun Sports Cars AB nya anläggning och önskar lycka till.



Åke, Henrik och Erik

Thomas och Ulf förhandlar om Aston Martin köp

Fredrik torkkör



ars amandi.

Några av oss söker upplevelser med äkta och starka känslor.

Känslor vi får vara lite ensamma om. Det finns legender i Italien, som bygger och ger design åt bilar – för att vi skall få det vi älskar.

Vår kärlek till motorsport, design och livskvalitet har vi gemensamt med vår kundkrets. Vi ser fram emot att

fortsätta vårda dessa intressen och föra traditionen vidare med dig och andra konnässörer, precis som vi gjort de senaste 23 åren.

Välkommen till en ny livsstil!

Torbjörn von Braun



Von Braun
SPORTS CARS

Skenevägen 7, SE-511 63 Skene/Göteborg, Sweden Phone: +46(0)320-210 240
Pionjärvägen 2, 195 61 Arlandastad/Stockholm, Sweden, +46 (0)8 591 148 48
Internet: www.vonbraun.se E-mail: info@vonbraun.se



HÖSTRALLYT

Text och bild: Henrik Löwendahl-Nyrén

Den 22 september samlades en skara Maseratientusiaster på Normäljarstrand i Stockholm för gemensam färd till Sörmlands vackra vägar, skogar och slott! Turen gick via Sparreholms slott till Yxtaholms slott, där en god middag och trevligt sällskap avnjöts av de som valde att stanna över natten.

Samlingen var som sagt vid Preem-macken på Normäljarstrand i Stockholm och även om vädret inte såg så lovande ut på morgonen blev det snabbt bättre och när vi var framme vid Sparreholm var himlen i princip molnfri och bilarna blänkte i solen! Vi fick en guidad tur på bilmuseet med många intressanta historier om de unika bilar som finns där. Tyvärr är vårt ädla märke dåligt representerat, men enligt kuratorn fanns det planer på att åtgärda det misstaget.

Efter bilmuseet var det dags för en lunchmacka och vi hade även lite tid till att beskåda slottets samling av Ericsson-telefoner, motorcyklar och cyklar.

Så tackade klubben för sig och karavanen som bestod av ca 15 Maserati (plus en följemercedes) rullade vidare mot nya äventyr. Nästa stopp var hos Arne Berg Racing som ligger precis bredvid slutmålet Yxtaholms slott. Arne berättade om sina olika äventyr i bilsports-Sverige, han har främst kört Renault i olika utföranden, men hade en del anekdoter om Maserati på lager också! Efter det intressanta besöket var det dags för incheckning och "Afternoon

tea" på Yxtaholms slott. Totalt 20 personer hade valt att stanna kvar på slottet över natten där en tre-rätters middag och frukostbuffé stod på programmet.



Thomas, Ulf, Fredrik och Erik samlade kring Arne



Jhan Helenius Bora



Thomas och Mattias med olika klädsel.



Men innan det var dags för middagen utnyttjades bastun av flera i sällskapet. Det var verkligen skönt att slappna av med en kall öl i bastun och då och då ta ett dopp i Yxtasjön.

Middagen inleddes med en fördrink på trappan med utsikt över just Yxtasjön i solnedgången. Strålände vackert är en underdrift! Vi skålade för en fantastisk dag dithills och slog oss sedan ned vid borden i matsalen. Maten grumlade verkligen inte upplevelsen, utan levde upp till vad som förväntades. Kaffet på maten serverades en trappa upp där två av klubbens medlemmar inte kunde hålla fingrarna borta från flygeln, så det blev musikalisk

underhållning tills personalen menande började städa undan kaffet och teet.

Dagen efter steg solen upp över en gyllene slottspark i all sin höstprakt och efter den dignande frukostbuffén var det dags att bryta upp. En del körde hemåt, medan andra vände kosan mot Grytsbergs säteri, ca 2 mil från Yxtaholm, där tidningarna Automobil och Klassiker anordnat en träff för 80-tals bilar.

Se fler bilder från höstrallyt på klubbens hemsida: www.maseraticlub.se

Vi ses igen nästa år!



Thomas C och Johan Helenius har fått varsin glas att hålla sig i...



...det har även Mattias A med stilig fru fått



Carina Helenius är också stilig



Georg Helenius och Thomas C

Gran Turismo

v.i.p show på Autoropa i Stockholm Text & Bild Thomas Wolf



Tisdagen den 28 augusti presenterade Autoropa den nya, efterlängtade "GranTurismo" med en grandios "la dolce vita"-atmosfär i lokalerna på Narvavägen i Stockholm.

Ingen kan väl ha undgått den massiva och positiva uppmärksamhet som Maseratis nya modell redan har fått av internationell motorpress. Redan vid tiden för Genevemässan i år var 1600 förhandsorder tecknade, av den totala årsproduktionen på 3500 exemplar. Den svenska kvoten för 2008 var redan slutsåld. Jag blev tillfrågad av Autoropa om möjligheten att fixa fram en 3500 GT av äldre modell till premiären vilket jag och Magnus Andersson ordnade genom vänligt bemötande av vår medlem Skarne. Hans silverfärgade Sebring i sann tidsanda från 60-talet, utgjorde en häftig kontrast mot den nya coupén. Man kunde se hur otroligt italiensk bildesign har utvecklats under det tidsspänn på över 40 år som de båda kupéerna representerade. Minst 300 inbjudna gäster möttes i entrén av 8 charmanta damer som serverade Champagne till en dignande italiensk buffé samtidigt som Maseratis modellprogram ifrån 60-talet (med A6 och Sophia Loren) och fram till idag, rullade på storbild. Själva avtäckningen (som var en trappa ner i lokalen) med V8 sound och häftig rökutveckling som i den värsta F1 depå, blev en stor succé. Starka ovationer och glädjereaktioner hördes vid avtäckningen och 2000-talets absolut vackraste coupé kunde äntligen beskådas "live".

En stor eloge till Autoropa som återigen bjöd flott denna välorganiserade afton. GranTurismon som är vacker redan på bild, visade sig förstås vara ännu vackrare i verkligheten vilket jag också fick nöjet att konstatera vid en unik provkörning 3 veckor senare, en strålände septemberdag, tillsammans med Gustaf Magnusson. Bilen är verkligen otroligt vacker i linjespelet och sittande i förarposition kan man inte undgå de vassa, aggressiva linjerna över framhjulen samtidigt som ergonomi i coupén är den bästa jag hittills upplevt. Det var uppenbarligen helt rätt att välja den viktfordelning som fanns i Quattroporte automatic med ZF-låda. Omställningen från glidarvagn till mer racebetonad achassiesättning, som passar den varvilliga 4,3-liters åttan perfekt, är ett lyckokast. Annars upplevs ändå bilen något trött i vrid om man jämför med andra modeller. Men vad gör det när hela Strandvägen står och vinkar när du kommer åkandes i en GranTurismo. Det som också är mycket positivt just nu är det faktum att Maserati Spa i Modena, för första gången på många år går med vinst. Den tidigare årsproduktionen på 6.500 bilar är nu uppe i hela 9.000 bilar. Fabriken är byggd för att kunna bygga 10.000 bilar per år, vilket borde öppna för nya intressanta modeller framöver. En helt fantastisk afton med en ny Maserati som satte nya bildrömmar i huvudet. Maserati GranTurismo är, enligt mitt förmenande, något av det vackraste som finns just nu. Eller som Top Gear så träffande slog fast: It's feminine behind and very...masculine in the front. I love it! This car is the best so far from Maserati... Maserati is back!!!



Kvällen bjöd på en överraskning utanför programmet. Av en slump fick vi reda på att Milanos Automobilkubb (norditaliens största bilklubb med ca 2000 medlemmar) genomförde ett rally med målgång klockan fem samma kväll, på via Dante alldeles utanför Kastell Sforza. Där bjöds på ytterligare läckerbitar för oss bilnördar, bl.a. en helläcker OSCA tipo372 samt en Indy med vinge (?) och många, många fler tjustiga ekipage.

Det var en mycket nöjd men trött församling som på söndag eftermiddag begav sig ut till Bergamo flygplats för hemtransport. Det finns mycket att fördjupa sig i. Fyra dagar räcker dock bara till ett smakprov av livets goda. Och förresten, -tio personer bildar en grupp som är lätt att transportera och hålla ihop. Men vi hade kunnat vara fler. Det är bara trevligt.

För den gemensamma pennan
Björn W och Erik B

En dag fick jag, via ett utskick, veta att Autoropa skulle fira "Ferrari 60 år med Buller&Bång" på Mantorp den 1-2 Juni. Maseratiägare var givetvis också välkomna. Härligt, -tänkte jag. Här kommer en chans att prova min Indy på bana. Eller Cindy (fnys..) som det av någon outgrundlig anledning står i registreringsbeviset. (Macho?! Neej..)

RACING

Med Maserati Indy på Mantorp

Förberedelser !

Jag vet att min bil är mycket driftsäker numera. Särskilt efter allt elarbete som tog gott och väl 3 månader att utföra. Nu funkar allt elektriskt i alla fall. Hurr! Ett helt nytt golv fram, har det också blivit. Så nu kan jag inte bromsa med fötterna längre. (Skämt). Samtliga fyra, dubbla weberförgasare är synkroniserade. Ett jobb som tar sin tid att utföra om det ska bli bra.

Man har känslan av att det går att lita på bilen. Men bromsarna behövde definitivt upgraderas. Ett absolut krav på en så snabb bana som Mantorp. Maserati Indy var ju, i och för sig, före sin tid, med ventilerade bromsskivor (Girling) både fram och bak men nu behövdes vassare grejer. Jag lånade kusinens "garage" som ligger i hans industrifastighet, och han hjälpte mig byta till specialbeställda "Carbotech" bromsbelägg fram. Jag kan verkligen rekommendera dessa, - eftersom de gör en enorm skillnad till det bättre! På min bil blev det nu "Red Stuff" bak samt byte till blå "Race" bromsvätska med 290 graders kokpunkt. Slutligen en allmän service och så var vi klara. Visste ni förresten att på den tiden när man kunde köpa en ny Maserati Indy, så kostade den mer än en Ferrari Daytona? D v s 365GTB4.

Here we go !

Så var dagen inne! Tidigt iväg kl. 06.30. Sedan en snabb transportsträcka ner till Mantorp.

Min andra kusin Anders ringde och undrade sömnlöst om det gick att åka med. Det hade gått bra men han var för sent ute! Synd, eftersom han kunde ha filmat lite video för mig att sitta och begrunda hemma i favoritfåtöljen, efteråt.

Nåväl, -när jag kom fram var det redan en hel del Ferraris på plats. Tält var resta för "Ferrari Challenge" -teamet. Inga Maserati syntes till. Var tusan höll mina klubb-bröder hus?! Till slut dök det upp några stycken nyare 3200GT, 4200GT samt även klubbens ordförande, i sin eleganta Maserati Ghibli Serie I, från 1971.

Magnus Andersson och Fredrik Ajnefors dök upp i någon konstig, gammal tysk cabriolet som jag tyckte jag kände igen, -300SL eller nå't sånt?! Men det var kul att dom var med och hejade. Som vanligt när det skall köras på bana så får man skriva på lite papper som fritar arrangörerna från allt ansvar om oturen skulle vara framme och något tråkigt händer. Betalade 850 riksdaler i startavgift till den trevliga damen från Autoropa varefter vi fick vänta en stund innan det var dags att köra ut. Så, -till slut var det min tur! På med hjälm och handskar. Jag hade varmkört motorn tidigare så det var bara att hoppa in, köra fram till flaggvakten, -och så iväg! Måste säga att jag imponerades av hur bra bilen gick på banan. Mantorp passar ju lite snabbare bilar. Jag vet att jag kom upp i 210km/t (på mätaren) på långa rakan, som är en uppförsbacke där det behövs hästkrafter. Däcken var väl det som begränsade bilen lite. Den är trots allt ingen lättviktare.

Det var grymt roligt att dela banan med Ferrari Enzo, fullt med F430, osv. Kul var också att på långa rakan kunna köra förbi den mycket fina Ferrari 275GTB, med tävlingshistoria på sidan av bilen, som också deltog. Han skulle visst skaffa ett annat insug med sex förgasare hörde jag senare. (Hmm..)

Någon i en challenge-målad vanlig Ferrari 360, hade problem att komma förbi mig efter chikanen och ut på rakan. Det är ett massivt vrid i den



gamla Maserati-åttan, så om man håller fullt ut ur kurvan är man är snabb ut på rakan. Talade med killen efteråt, som sa att han var imponerad av mig och Indyn. Det var kul att sätta emot vad man kunde. Lite på skoj kanske men en hel del allvar ändå. Hornen i pannan växer ut så sakta. Sedan fick man ju förstås släppa förbi vissa bilar, särskilt i kurvorna. Jag gjorde vad jag kunde för att hålla så många som möjligt bakom mig.

Efter att ha kört Ca 20-22 varv fick jag rödflägg. (Nej!!! F-n också). Man måste alltid lägga av när det är som roligast! Fredrik A och Magnus A såg glada ut, trots att de hade haft lite problem med min digitalkamera. Några bilder lyckades dom ändå ta. Killarna sken som solen, så det måste ha varit lyckat, tänkte jag. Vi sammanfattade dagen, sittande i kupén på Indyn. Mycket lyckat, men alldeles för få maseratibilar tyckte dom.

Bullarna och kaffet (tack svärmor) blev mycket uppskattat av alla som provsmakade.

Det är ju inte ofta en Indy, eller ens någon annan Maserati, är ute och vrålar runt en bana, men jag kan berätta att det var jättekul. Bilen skötte sig perfekt hela tiden, och vi stortrivdes på banan bägge två. Dom är ju ändå gjorda för att köras. Trots åldern, -min bil är hela 37 år, kan man med rätt förarbete, köra relativt snabbt även på bana. Jag har, genom åren också träffat några andra Indyägare som kört på bana. En av dom hade monterat i ett fyrpunktsbälte och just kört på Silverstone! Detta var dock i början av 90-talet.

Epilog!

Ta ut din Maserati på banan någon gång. Det är inte dumt alls. Jag tog racinglicens i somras, men kör då med en Alfa 75V6 som är ordentligt preparerad för bana. Det är ändå kul att testa sin förmåga tillsammans med en gamling som Maserati Indy. Det gäller bara att köra med förstånd. Man lär sig det mesta genom att ta licens. Om man vill kunna åka fort utan problem handlar det om att göra de justeringar av bromssystem mm som jag gjorde. Att plocka ur allt löst ur bilen samt se till att ha högre tryck i däcken, är också viktigt. Mer behöver man faktiskt inte göra för att få lite roligt. Sedan är det bara att köra.

Hur som helst en mycket lyckad dag, och eventuellt kan kanske klubben ordna en bankörning på tex Gotland Ring?! Nu när gotlänningarna till och med har fixat ny, asfalterad väg upp till banan!

Salutissimo!

Patrik Gudmundsäter
Maserati Indy 4,2 1970
Nu även en Maserati 430 MKII -94



Kusin Björn ser till att Indyn blir klar för Mantorp



MASERATI

EXCELLENCE THROUGH PASSION



GranTurismo

Nya Maserati GranTurismo - suveräna köregenskaper, kraftfull prestanda och underbar komfort i perfekt symbios med Pininfarinas vackra design. Oavsett om det gäller långa snabba Autobahn utflykter, resor till arbetet eller utmanande slingrande alpvägar så levererar undersköna Maserati GranTurismo alltid en njutning för samtliga sinnen.

Nu ser vi fram mot nöjet att få skraddars och leverera Er unika Maserati GranTurismo. Välkommen till Autoropa.



OFFICIAL FERRARI AND MASERATI DEALER

AUTOROPA

AUTOROPA MALMÖ - Testvägen 10A, S-232 37 Arlövn/Malmö, Tel vxl. + 46 40-43 70 00, Fax. + 46 40 43 33 88
AUTOROPA STOCKHOLM - Narvavägen 19, S-114 60 Stockholm, Tel vxl. + 46 8-562 48 500, Fax. + 46 8 61 21 650

WWW.AUTOROPA.SE | WWW.GRANTURISMOISBACK.COM