

# MASERATI

b u l l e t t i n e n



Primavera



Anno 2008



## Maserati-bulletinen

Nr 1-2008

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

### Redaktionen:

Erik Barkman  
Eje Blomberg

### Ansvarig utgivare:

Erik Barkman

### Grafisk form:

Margareta Ström  
Eje Blomberg  
Tryck & Rit AB

### Tryck:

Åtta45

### 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

Omslagsbilden visar nya Maserati Gran Turismo i fint sällskap av några Ferraris vid Vadstena Klosterhotell. Foto: Erik Barkman

# Ordföranden har ordet.

Sommaren är här – våra maseratis vågar ånyo visa upp sig för alla entusiaster och beundrare. Många var redan ute på Skoklosters traditionella möte för italienska fullblod på fyra och två hjul. Von Braun's Norgeevent lockade också några av de våra. När detta läses har några av oss deltagit i Autoropas årliga racing på Mantorp (Autoropas årliga racing för Ferraris och Maseratis) liksom på Anderstorp där Ronnie Petersons historic Grand Prix ägde rum 7-8 juni. Vår hemsida [www.maseraticlub.se](http://www.maseraticlub.se) <<http://www.maseraticlub.se/>> lockar till fler möten i olika former precis som förra året. Det är bara att knappa in.

Bakom oss har vi nu firat 20-årsjubileum med många kända legender inom klubben. Ytterligare en har blivit hedrad – blivit kallad som det så fint heter. Bengt Dieden är nu den 3:e som fått utmärkelsen hedersledamot förutom Lennart Lindén och Staffan Enhörning. Många i klubben gör hedervärda insatser men några gör/ har gjort ännu mer än vad man har att förvänta. Bengt är en sådan gigant som tillfört Maseratklubben mycket kunskap och God Will genom åren.

Det som också präglat detta års inledning är de internationella kontakterna och förberedelserna för vårt nästa riktigt stora projekt som är det Internationella rallyt år 2010. Det är nu förankrat i det årliga presidentmötet i Modena. Vi får använda loggan där Båstad och Sweden pekas ut som arena. Vi har kreerat sponsoravtal och marknadsbroschyrer för att genom sponsring stärka vårt event och locka många deltagare till Skåne och vårt Rally. "I fint sällskap" är ett av våra teman som skall locka och tolkas mångsidigt. Vi menar då inte bara våra pärlor Maseratis utan hela den unika och exotiska miljön som Skåne och Båstad erbjuder i form av skön natur och kulinariska överraskningar liksom, inte minst, deltagarna själva. Vi uppmanar alla att bidra på sitt sätt så att vår satsning blir en framgång för Maserati och klubben. Om du vill vara med och jobba för evenemanget ta kontakt med Thomas Wolf, Thomas Carlsten och undertecknad som just nu utgör kärnan i projektgruppen. Vi behöver dig och gärna att du dessutom har förankring i Skåne. Se separat annons.

Vill du anmäla dig för ett deltagande och få ett reducerat pris genom sponsring har vi 3 olika sponsorpaket där du på olika sätt kommer att få uppmärksamhet och en arena för din exponering. Ditt varumärke mot det "fina sällskapet". Nyttja våra kontakter! Vill du få en försmak av ett internationellt rally i toppklass anmäl dig snabbt till tyska Maseratklubben. Deras rally går av stapeln 4-7 sept 2008 i Dresden Tyskland.

Önskar nu till sist en varm och skön sommar tillsammans med din ögonsten. Om du rattar din Maserati i Skånetrakten i sommar - dra dig inte för att titta in eller slå en signal. Min Ghibli -71 tål sällskap och konkurrens och finns nästan hela sommaren ca 7 km utanför Båstad i Hallavara.

Erik Barkman, Ghibli 71  
[erik.barkman@maseraticlub.se](mailto:erik.barkman@maseraticlub.se), 070-6188923

### Sommarens och höstens program

**30 aug.** Rosersberg traditionellt möte

**4-7 sept.** Intrenational Maserati Rally Dresden sista anmälan 30 juni.

**20-21 sept.** Höstrally till Öregrund

**okt/nov.** Verkstadsbesök prel Autoropas nya vid Sportvagnsservice Lidingö

**12 dec.** Julmiddag

Obs glöm inte att det finns trevliga motorträffar varje måndag Skeppsholmen Automobilhistoriska klubben. Tisdagar Brostugan. Möt upp med din Maserati vid tillfälle.



Niklas Hannah och Senior Bekö vid Stanguellinis Formula junior



Unika Scala Amica.



# Italienresa december 2007

Erik Barkman rapporterar om sin

*Internationella Presidentmöten är inte bara Glamour och inbördes beundran utan ett gemensamt ansvar för att värna ett bilhistoriskt varumärke genom idéella krafter och stor entusiasm.*

Att resa till Italien med en eller flera Maseratentusiaster är alltid förknippat med äventyr och oväntade besök hos genuina hantverkare och entusiaster. I år är det mitt tredje försök att följa ett givet ramprogram där presidentmötet står i fokus. Visst kom vi fram och deltog -åt gott och fick bekräftelse att det internationella rallyt år 2010 i Båstad fått klartecken och 10000 euro i bidrag från moderkoncernen. Men.....

Redan vid ankomsten till Milano började det strula till sig för Niklas Hannah och undertecknad. Den beställda hyrbilen fanns inte på den flygplats vi landade på utan den stod på flygplatsen där vår hemfärd var tänkt att ske. Biluthyraren kunde inte uppbringa annat än en Fiat Panda. Ok den tillhör rätt koncern och skapad av min Ghiblis designer Giorgetto Giugiaro så det fick duga. I det övre fartregistret som vi var tvungna att hålla eftersom vi redan tappat drygt 1 timme blev vindmoståndet för den fyrkantiga charmiga karossen övermäktigt. Fartnålen stannade på 161 km/h. Niklas som hade anlänt till Arlanda direkt efter vårt jubileumsfirande fredagen den 15 dec var inte riktigt i form att köra de första 40 mil till Riminitrakten som var vårt första delmål. Huvudmålet Modena svepte vi förbi redan efter 2 timmar. Niklas var ute efter reservdelar till sin Osca så vi skulle bara hämta dem innan vi drog till presidentmötet. Vi blev kvar i Niklas hemliga verkstad några timmar och fick som vanligt möta det infernaliskt trevliga italienska temperamentet och sakkunskapen hos en äkta fullblodsmekaniker. Bilderna visar bla ett skelett av en prototyp som maseratihistoriker efterlyst i några decennier men inte hittat. Vi tror att vi fann den.

Tillbaka till presidentmöte i Modena i ilfart a la Panda (näja...). Vi kom en halvtimme efter påannonserad starttid men var ändå dock i tid. Det är skönt med de Italienska dubbla kvartarna. Mötet gick i moll av flera skäl. Den legendariska racerföraren Maria Teresa de Filippis tillika president hade inte fått förnyat förtroende av Maseratifabriken. De ville se nya krafter helst med förankring i Maseratis ledning än hos den "fristående" klubben. Vi i övriga Europa kunde bara uttrycka vår medkänsla för klubbens strävan att stå på egna ben men verka för goda relationer med Moderkoncernen.

Även det Internationella rallyts framtid fördes på tal eftersom Holländarna inte lyckats samla så många deltagare som prognosticerats. Orsakerna till debaclet var inte helt genomanalyserat men troligen börjar prisnivån på 1000-1200 Euro per person att utgöra ett visst hinder för många.

Tyskland med möte i Dresden fick dock klartecken liksom att England 2009 och Sverige 2010 fortsätter att planera för sina 4-dagars event. Det förefaller vara banracet som är den största ekonomiska risken. Vi måste jobba mer med attraktiviteten i den delen i vårt rally. Vi redovisade att vi kan klara rallyt på nivån 800-900 Euro.

Efter att ha jobbat oss igenom kvällens agenda var det dags att äta en god italiensk flerrätters måltid i muntert sällskap. Niklas

italienska imponerade stort på den italienska klubbens sekreterare Maurizio Bruno. Vi andra tillämpade främst Sir Alexander Fyshes (President i UK) hemspråk för att marknadsföra vårt uppbygg av rallyt.

Innan hemfärd dagen därpå var det sedvanligt fabriksbesök och jullunch med hela den Italienska Maseratklubben på en gedigen landsvägskrog strax utanför Modena.



Den grånande Teresa skymtar i bakgrunden bland presidenter.

Maurizio Bruno, sekreterare i Italienska klubben, ler vackert mot fotografen.



Bruno, Niklas och Erik i fokus.



# Julmiddag och 20 års jubileum



Bild och text:  
Henrik Löwendahl-  
Nyrén

Den 14 december höll Maseratklubben sin årliga julmiddag som i år dessutom dubblerade som 20-årsjubileum. Ca 40 personer avnjöt en delikat italiensk meny på restaurang Divino på Karlavägen i Stockholm och fyra av klubbens grundare fanns på plats!

Middagen började med ett glas Prosecco och alla passade på att mingla innan maten serverades.



Två av klubbens grundare



Festfixaren själv, Thomas Wolf!



Vår ordförande Erik Barkman pratade om hur han ser sin roll och klubbens framtid.



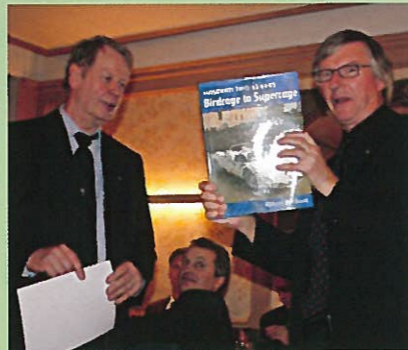
Staffan, vars vardagsrum klubben bildades i, med fru bor numera i södra Frankrike och kom till Stockholm för att delta på jubileumsmiddagen.



Bengt Dieden berättade om klubbens historia och hur den bildades.



Thomas Carlsten hade med sig vårt fina regaliesortiment.



Bengt Dieden förärades med hedersmedlemskap och en fin bok om Maserati Birdcage.

# VINPROVNING i Gambriniusgaraget



Camilla omges av idel fina herrar- Ulf och Fredrik närmast.

Vinprovning i Gambriniusgaraget vårt nya tillhåll för Maseratklubbens styrelse och event som detta.

Vinprovningen gick av stapeln i februarimörkret under sakkunnig ledning av Camilla Wolf. En trevlig och ovanlig kväll för oss maseratientusiaster. Vinsorterna var som skönheter runt om i garaget -nyckfylla, sprängfyllda av färg och form och inte

minst kraft. Till skillnad från bilarna var ursprunget för vinstockarna hela världen. Behringers zinfandel tillhör mina favoriter. Thomas Hyland var namnet som föll på många läppar. ETT STORT TACK till Camilla och Thomas Wolf som arrangerade kvällens vinprovning och stort tack också till Thomas Carlsten som håller sitt garage öppet för oss entusiaster.

Erik



# Autoropa Racing på Mantorp Park

I fint sällskap på Mantorp Park och Autoropas Racing day 30 maj 2008

Under årets varmaste dag var det dags igen för Autoropas Racing Day. Ett evenemang där alla finner sig i fint sällskap och har kul och äter gott.

Visst dominerar Ferraris alla racingmaskiner när Autoropa bjuder in till racing. Totalt fanns nästan 100 bilar på plats. Varav bara max 20 % var Maseratis. Men vad gör det - de är lika stora entusiaster som vi och dessutom har vi kul tillsammans när Filip, Jens och inte minst Jennie mfl från Autoropa generöst serverar ett "dukat smörgårdsbord" med mycket race och läckra måltider i fin miljö. Racedagen avslutas nämligen i Vadstena Klosterhotells pampiga salar. Från Maseratis sida var det inte bara racing som stod på agendan utan vi försöker marknadsföra vårt Rally 2010. Autoropa räknar vi ju med som en huvudsponsor inte minst under vår racingdag. Eftersom Ferrari hade sitt årsmöte under dagen fick vi också fin kontakt med deras ledningstrojka Anders, Ulf och Lars. Vi kom fram till att försöka ordna flera gemensamma träffar.

När det gäller att ta sig fram på banan hade vi inte mycket att sätta emot när 430 drog på för fullt. Våra eleganta kärror gör sig bäst i full fart på landsvägarna eller i Klosterhotellets park som ståtliga, väldesignade skulpturer (se förstasidan).

Min Ghibli stod sig väl bland alla nya ettrigt vrålande muskunder. Den klarade också av den 30 gradiga värmen utan att protestera. Och visst gör man så gott man kan i fint sällskap.

Ett stort Tack till Autoropa! Mötet med lillebror Ferrari är alltid trevligt.

Maserati är ju över 90- och Ferrari bara drygt 60 år. Som Varumärken står vi oss starka tillsammans.

Erik Barkman



Carina Helenius och Ronald Sundgren vid sina Ferraris.



Anders Jansson Ferraris president och klubbsekr. Ulf Landers flankerar Erik. Ulf:s 275 GTB glänser till höger.



I fint sällskap.  
Precis där ditt varumärke hör hemma.

## Sponsorskap av International Maserati Rally 2010.

Den 3-6 september 2010 äger Maserati International Rally rum i Båstad med omnejd. Det kommer att bli ett exklusivt event där flera hundra Maseratientusiaster från hela Europa möts under lättsamma former. Det kommer bland annat att bjudas på gourmetlunch på Karlaby Krog, bankörning på Ring Knutstorp, champagne (givetvis) och galamiddag på Restaurang Sand. Till detta unika event söker vi nu sponsorer som vill synas i ett internationellt sammanhang för att befästa eller etablera ett varumärke vid vissa kärnvärden. Vi erbjuder tre exklusiva sponsorpaket; Sponsorpaket I (huvudsponsorskap) à 50.000kr, Sponsorpaket II à 10.000kr och Sponsorpaket III à 5.000kr. Vad varje sponsorpaket innehåller hittar du på [www.maseraticlub.se](http://www.maseraticlub.se). Du som är medlem i Maseratklubben och tecknar sponsoravtal får givetvis en reducerad anmälningsavgift.



# GENÈVE-08

Med glest ekrade tjugotumshjul och illröda bromsok ser den nya Maserati nästan isken ut där det står längst fram i monter på bilutställningen i Genève. Det är en anrik utställning som räknar till nr 78 i ordningen sedan starten. Av tradition finns det alltid många sportbilar i Genève, både ute på gatorna och inne på salongen. Det gäller därför att ha något att visa, i synnerhet om man skulle råka heta Maserati.

Maserati Gran Turismo kom ju så sent som förra året men det hindrar inte att det kommer en Gran Turismo S i år. Motorn har växt till 4,7 liter och effekten är 440 hk. Vridmomentet är imponerande 490 Nm vid 4750 varv/min. Detta räcker till för att göra Gran Turismo S till den snabbast GT-bil Maserati någonsin byggt. 295 km/h garanterar fabriken, och det känns tryggt.

Växellådan är delvis ny och finns endast i sexväxlat elektrohydrauliskt utförande. Den har en funktion som kallas MC-shift för att köparen ska känna kopplingen till tävlingsbilen MC 12. Lådan har ett extremt snabbt läge och detta trots att den bara arbetar med en koppling. Man lyckas ändå få växlingsfaserna att överlappa varandra. Själva växlingen tar 40 ms i anspråk och inräknat tiden för kopplingsarbetet klaras operationen av på 100 ms. Detta snabba växlingsläge kan bara användas vid uppväxling om varvet överstiger 5500 varv/min och trottelloppningen är mer än 80 %. Med andra ord, normal stadskörning!

Utifrån skiljer sig S-modellen genom en inbyggd spoiler i bakluckan och omarbetade sidokjolar för ännu bättre aerodynamik. Vidare rullar bilen på tjugotumsfälgar där ekrarna faktiskt har formen av tridenter! Bromsarna kommer från Brembo och har 6-kolvsok, men några keramiska bromsar talas det inte om hos Maserati. Avgasrören är stora som stuprör men plattare i formen och naturligtvis kromade. Grillen är giftigt stor och svart och ser ut att kunna äta Porschar till frukost.

Stolarna är klädda med läder från den exklusiva möbeltillverkaren Poltrona Frau som bl a gjort alla stolarna i Europaparlamentet. Såväl de främre som de bakre stolarna har fått en ny och mer dynamisk design.

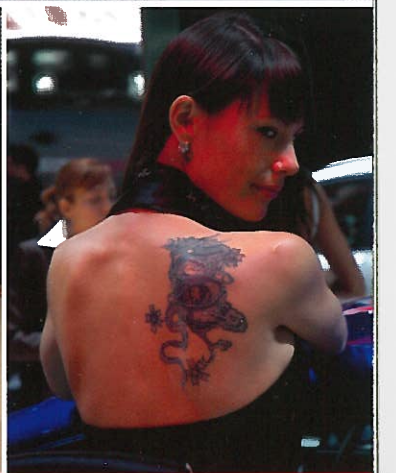
Det går bra för Maserati nu. För första gången sedan Fiat tog över 1993 visar företaget vinst. Produktionen uppgick förra året till 7 353 bilar vilket är en ökning med 33,3 % från året innan. Detta innebär att för första gången har nu Maserati överträffat försäljningsciffrorna från 80-talet när Biturbo sålde som bäst. 272 återförsäljare finns i 59 länder och på 5 kontinenter, även detta ett rekord. Idag är största exportlandet USA med 2 600 sålda bilar. I Italien såldes 714 bilar och i England 611 st. Därefter kom Tyskland, Japan, Schweiz, Frankrike, Kina, Arabemiraten och Australien.

Bland övriga intressanta bilar i Genève fanns Italdesigns Manta, en extremt låg bil byggd av Bizzarrini med mittmonterad Chevroletmotor. Detta är en klassiker, för att inte säga ikon och utmärker sig främst för sin design. Bilen har under många år ägts av en svensk men är nu i utländsk ägo. Naturligtvis fanns även intressanta nya bilar där den tuffaste nog får sägas vara Bentley Zagato. Med sin tvåfärgade kaross (där ena färgen var metallic grön) och sina rödhåriga modeller som omgav den, såg allt typiskt engelskt ut. Karossen däremot bar Zagatos typiska kännemärken som de berömda "bubblorna" i taket. Tekniskt baserar sig bilen på en Continental-chassi med W12-motor och fyrhjulsdraft. Lite elakt kan man säga att detta är en förklädd Volkswagen Phaeton, men då bör ingen engelsman vara i närheten.

Bengt Dieden



Grundpris 1.300.000 SEK, men man kan lätt bygga på någon hundring till.



# MINNESBILAR

Magnus Andersson plockar ur sitt arkiv

Bilden visar en 4CM. Den kördes på Ring Knutstorp av Robin Lodge 1992. Det var FIA som ordnade ett Historic GP, en vecka efter Maseratiklubben haft sitt första internationella möte i Sverige.

1. Jag börjar med en Merak från 1973. Den här bilen blev tyvärr röd som många andra italienska bilar på 80 - 90-talet. Alla trodde att italienska bilar skulle vara röda bara för att Ferraris tävlingsbilar var röda. Det var helt fel. De flesta Ferraris som såldes under 60, 70 - 80-talet var inte röda, precis som Maseratis bilar inte heller var det. Tror att denna Merak nu sålts utomlands. Bilden är tagen ute på gårdet i Stockholm på 80-talet. Det var när Vårbilparaden anordnades under några år som ägaren till Meraken var där och tittade. Jag var på landet på Ljusterö när jag fick syn på en annons. Det fanns en Merak till salu i Penningby. Det ligger ett par mil från Ljusterö men det var inte så långt så jag hoppade på cykeln och cyklade dit. Som tur var stod bilen ute på tomten när jag kom fram annars hade det nog varit lite kämpigt att cykla hem igen. Det var Meraken på bilden jag såg första gången då, i Juni 1978.

2. Bilen som idag ägs av en medlem i Svenska Maseratiklubben är en Indy. Det är en likadan som jag har. 4700 America. Den såg vi som var med på höstmötet hos Johan i Alunda. Bilden är tagen på Hagagatan i Stockholm någon gång 1980.

3. En Khamsin som troligtvis nu vår käre Åke på AMK renoverat. Åke kanske kan dementera eller bekräfta i nästa nummer. Den såg jag vid Östermalmstorg i Stockholm 1980.

4. En annan Khamsin som är mycket välkänd inom klubben. Den såldes till Sverige 1976 av Maseratifabriken. Ägdes under många år av Mats Danell i klubben. Tror att det finns en artikel om bilen i ett tidigare nummer av Bulletinen. Bilden tagen vid Humlegården i Stockholm.

5. En Indy 4200 som ägdes av en motorjournalist vid namn Per Uhlén. Bilden är tagen utanför Autoservice, dåvarande Maseratiagenten i Sverige. Den Merak man ser bakom Indyn ägs sedan många år av en av vår klubbns grundare.

6. Är den Quattroporte som ägs av samme man som äger den vinröda Mistralen. Bilden på QP:n är från Knutstorp 1992 när vi hade vårt första internationella möte. Den är nu renoverad och kan beskådas på klubbens hemsida.

7. En Mistral 3700. Vinröd redan 11 mars 1977 när jag såg den första gången. Den stod då hos Sportscars för motorrenovering. Bilen ägs idag av en medlem i klubben så vi kanske får se den på ett klubbmöte någon gång i framtiden. Innan jag fick fart på min Indy var han på ett vårmöte i sin Quattroporte 1965.

8. Biturbo racer utvecklad av Maserati tillsammans med Tomas Lindström. Det var i Norrköping han tävlade, har för mig att det fungerade sådär. Till denna tävling hade vi celebrert besök av Kungen och Prins Philip, som satt mitt emot mig på läktaren när denna Biturbo smet förbi några BMW M3or, eller om det var tvärtom.

9. Norrköpings GP 1989 besöktes av många nya Maserati. Bla 2 spider, 222E och 430. Vid den här tiden var det Itabil i Göteborg som var generalagent för Maserati. Den ena spidern ägs av en klubbmedlem medan den andra är exporterad eller skrotad.

10. Quattroporte serie 2 fick en känd ägare när den ropades in på Grand Hotell i Stockholm 1990. Det var den kände handlaren Göran Karlsson i Ullared som bjöd högst och blev QP- ägare. En sak som är speciell med denna bil är att den nu står på Karlssons bilmuseum i Ullared. Ett litet problem är att de har på något sätt fått för sig att det är en Mexico. Tänkte vi kunde skicka ett ex av tidningen till dem. (Redaktionen håller med).

11. Denna Ghibli ägs av en Maseratiägare som haft sin bil längre än de flesta i Sverige. Redan när jag såg bilen 1976 hos Sportscars i Stockholm ägde han bilen. Det är en 4900 SS från 1970 som nu är helrenoverad och i ett mycket fint skick. Det kan hela styrelsen intyga. Vi som var på Rosersberg fick se bilen.

12. 1983 var Maseratisektionen inom Automobilhistoriska klubben på vårmöte i Mariefred. Den här blåa Boran visades upp av Andrén från Norrköping som många år senare fick besök av en motortidning som då provkörde nya Quattroporte 2007. Det är nog därför han äger en Lancia med Pininfarinakaross, precis som Quattroporten. Boran är en 1972 års modell med 4,7 liters motorn.

13. Kinnekulle 1979. Den vinröda Mistralen hade jag liftat med från Stockholm. Den röda Meraken finns nu i Norge men ägdes förut av klubbens nyaste hedersmedlem Bengt Dieden. Den fina silverfärgade Boran är också en mycket känd svensk Bora. Någon kanske känner igen den från Stockholms Bilsalong det året Autoropa ställde ut i Victoriahallen. 1979 hade den fått bättre fälgar och nya däck för att hänga med Ferrari-bilarna. Tyvärr försvann dessa fälgar när bilen var i Italien för renovering. Den medlem som idag äger bilen kanske kan göra en liten kommentar till detta i nästa nummer.

Magnus Andersson



1



2



3



4



5



6



7



13



8



9



10



11



12

Officine Specializzate Costruzioni Automobili – Fratelli Maserati Spa

# O.S.C.A.

Av Eje B.

O.S.C.A.s första bil blev MT4. (Maserati Tipo 4 cilindri). Motorn på 1092 cc hade ett Fiat-block och aluminiumtopp med två dubbla Weberförgasare. Den gav 72 hk vid 6.000 rpm vilket gav den tvåsitsiga, mycket lätta bilen bra prestanda. År 1948 stod den uppställd till start i Neapels Grand Prix som kördes på Pescarabanan. Vid ratten satt ingen mindre än Luigi Villorosi som några av oss träffat på Maseratifabriken. Han vann sin klass i bilens allra första race. (En annan Osca-förare från tiden är en viss Maria Teresa de Filippis som avgick som Italienska Maseratiklubbens mångåriga president i vintras.) Motorn modifierades senare (1949) till 1342 cc och gav då 90 hk vid 5500 rpm. År 1950 var det dags igen. Då fick motorn dubbla överliggande kammar (MT4-2AD) som ökade effekten till 100 hk vid 6300 rpm. 1953 ökades slagvolymen till 1453 cc och senare utvecklade motorn hela 120hk vid 6300 rpm med en slagvolym på 1491 cc och nykonstruerad "twin spark"-topp. Den placerades i 1955 års O.S.C.A. TN.

De flesta bilar bröderna Maserati hade byggt dittills var en- eller tvåsitsiga men några byggdes som mer lyxiga varianter med karosser från Pietro Frua, Michelotti och Vignale. En Vignale deltog i 1953 års Le Mans 24-timmars i 1500 cc klassen. Stirling Moss med co-driver Bill Lloyd ställde upp med en MT4 i 1954-års 12-timmars Sebring, -och vann.

Från 1951 till 1962 fanns många O.S.C.A. bilar med i den tidens många race. Man satsade till och med på formel 1 och 2 vid några tillfällen men framgångarna uteblev, kostnaderna steg och bröderna bestämde sig för att i fortsättningen hålla sig till sportvagnsklasserna där de lätta och förhållandevis motorstarka vagnarna plockade hem åtskilliga segrar i händerna på skickliga förare. I "The World Sportscar Championship" från den tiden, rankades O.S.C.A. som nummer 10 (1953), 4 (1954), 6 (1957), 5 (1958) och 4 (1961).

År 1963 sålde bröderna Maserati återigen sitt företag. Den här gången till Domenico Agusta (MV-Agusta) där man fortsatte att arbeta med diverse design- och konstruktionsarbeten åt Agusta fram till 1966. En av deras sista konstruktioner blev en 4-cylindrig motor med desmodromisk ventilstyrning. (Tvångstyrda ventiler, för er som inte äger en Ducati)

Under årens lopp blev även bröderna Maserati tvingade att producera en hel del GT-vagnar som såldes till vanliga, bilintresserade människor, efter känt maner. Den verksamheten såg till att få ihop de 50 vagnar som homologeringssystemet krävde för start i varje klass och gav också de medel som så väl behövdes för att kunna fortsätta med utvecklingen av tävlingsbilarna. Något som Adolfo Orsi insåg långt tidigare på Maserati, som sagt...

De bilar vi ser på detta uppslag är några 1600cc GT med karosser från olika karossmakare. Bilderna har hämtats från Niklas Hannahs jättearkiv av fotografier. De får tjäna som en liten kavalckad av de små, läckra GT-vagnar som (motvilligt) byggdes av bröderna Ernesto, Ettore och Bindo Maserati efter att de sålt sitt ursprungliga företag "Officine Alfieri Maserati Spa" till Adolfo Orsi år 1947 för att satsa på en egen produktion.. Bilar som vi, trots alla turer, ändå betraktar som "äkta" Maseratis.



MT4 - 2AD

### En kort historik över bröderna Maseratis tid som byggare av O.S.C.A.-bilarna

Företaget grundades 1947 i Bologna av de tre bröderna Ernesto, Ettore och Bindo Maserati. Tio år tidigare (1937) hade bröderna sålt sitt aktieinnehav i sitt företag "Officine Alfieri Maserati Spa" till Adolfo Orsi som 1940 flyttade dåvarande verksamhet till sin hemstad Modena där Maserati finns kvar än i denna dag. Skälet till att bröderna slutade hos Orsi var troligen att han ville att de skulle ta fram (mer lönsamma) gatbilar, något som var bröderna totalt likgiltigt. Senare blev de ironiskt nog själva tvingade till detta av ekonomiska skäl. När bröderna Maserati lämnade sitt företag för att starta om igen, kunde man redan se tillbaka på flera år av framgångar för sina tävlingsbilar när Maserativagnar som 4 CM, 26B Sport och 8 CM började dyka upp på banorna åren 1937 - 1940 med förare som Luigi Fagioli, Tazio Nuvolari, Eugenio Sena m fl. och snabbt blev kända i racingvärlden.

Den nya bilfabriken startade sin verksamhet i San Lazzaro di Saveno, strax utanför Bologna, där man tidigare skruvat ihop sina Maserativagnar. Nu kunde man inte längre använda sig av det gamla företagsnamnet utan skapade ett nytt, mycket långt namn som förkortades O.S.C.A. Eftersom bröderna helst ägnat sig åt att konstruera och bygga bilar för bantävlingar började man med att bygga en konkurrenskraftig bil för den tidens 1100 cc sportvagnsklass.

Carozzeria Touring



Zagato



Fissore



Boneschi



# FÖRSTA MAJ PÅ SKOKLOSTER

henrik.lowendahl-nyren@maseraticlub.se

Som vanligt började entusiastbilssäsongen för oss med italienska bilar vid Skokloster slott den 1 maj. Visst, det fanns de av oss som tjuvstartat och tagit ut pärlan nån vecka tidigare, men det är ju i samband med Skokloster som det på något vis blir officiellt.

I år hade de nya ägarna till konferensanläggningen Skokloster kommit i ordning och var väl förberedda för vår ankomst och kan numera även erbjuda övernattnig för långväga besökare. (Tänk gärna på det till nästa år, ni som bor längre bort från Stockholm än en dagstur!)

En annan nyhet i år var att Alfaklubben lockade dit representanter från tidningarna Automobil och Klassiker. De hade ett tält och en liten samling italienska bilar till beskådning. Dessutom hade de anordnat en ganska klurig tipsrunda. Det går att även att beskåda deras bilder på respektive hemsida: Klassiker och Automobil

Maseratiklubbens traditionella lunch på Krägga uteblev i år, men då det var så många underbara bilar att beskåda och folk att prata med, så tror jag inte att det var någon som tänkte på det...

Här kommer ett urval av de bilder jag knäppte under dagen. De ädlare märkena (Maserati, Ferrari och Lamborghini) fick samsas i mitten, medan Alfa, Fiat och Lancia hade sina speciella avdelningar runt om. Mer eller mindre iallafall...;-)

Läs mer om träffen och titta på bilder på [www.maseraticlub.se](http://www.maseraticlub.se)!

1. Samling skedde kl 10 vid Bauhaus i Jakobsberg.

2. Två av deltagarna anländer till Skokloster.

7. Givet vis var Thomas på plats med klubbens regaller till försäljning. Vad sägs om ett set ölglas med treudden på?

9. En otroligt fin 328 bredvid Patriks 430.

4. Självklart finns det många fina bilar även från de andra klubbarna. Som de här gammel-alforna t ex.

10. En italiensk sportbil måste inte vara röd. Varför inte en vit eller grön en? Den gröna är en otroligt fin Countach av tidig årgång.

8. Teknikens Värld var på plats med sin "Scarface" som de försökte byta bort. Här fotograferar en av Teknikens Världs reportrar ett par av våra klubbmedlemmar och deras bil. Håll utkik i kommande nummer av tidningen för att se hur det blev!

5. En Osca 1600 från 1961 i exemplariskt skick dök också upp. Enligt bilregistret är det en "Fiat Osca Maserati".

3. Ganska sent på eftermiddagen dök denna Ferrari 275 GTB upp.

En otroligt vacker vagn som roligt nog är en ganska vanlig syn på bilträffar runt Stockholm.

6. En annan senkommare var denna eleganta Ferrari 250 GranTurismo från 1959.

Stora bilden. Två stora Bertone-designade (Marcello Gandini höll i pennan i bägge fallen) italienska kupéer. Maserati Khamsin främst och Lamborghini Espada bakom.







# MASERATI

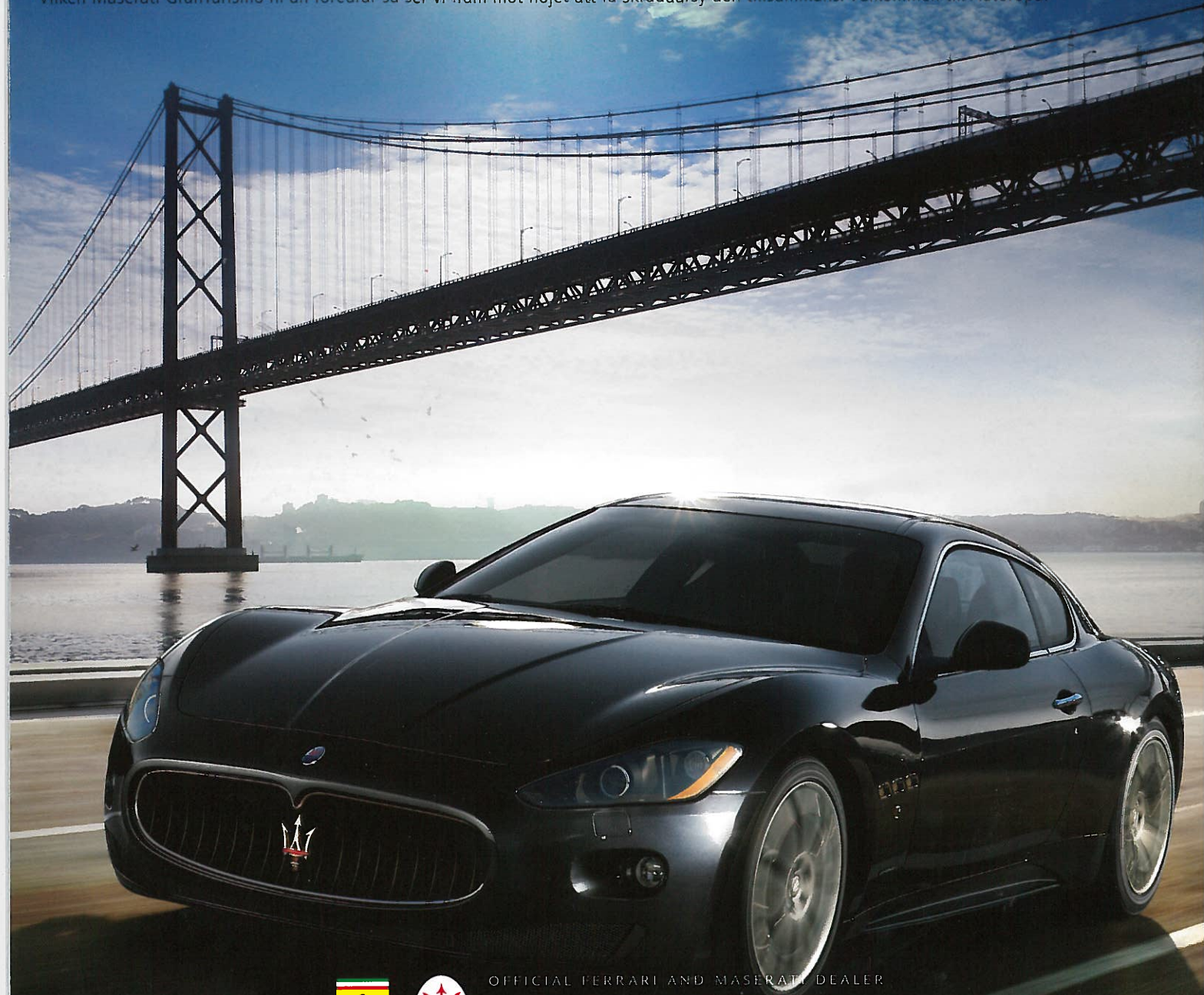
EXCELLENCE THROUGH PASSION

## GranTurismo S

Låt oss presentera Maserati GranTurismo S

När Maserati GranTurismo samlar skönhet, komfort och sportighet i perfekt symbios lyfter nya Maserati GranTurismo S istället fram modellens mer aggressiva sidor. GranTurismo S bjuder på ännu mer offensiv kraft, ännu mer prestanda och ett ännu aggressivare utseende. Blixtrande snabba växlingar ned till 100 ms med nya "MC Shift" tillsammans med den nya V8 motorn på 4,7 l och 433 hk garanterar en hisnande njutningsfylld körupplevelse. Topp hastigheten på 295 km/h gör GranTurismo S till tidernas snabbaste produktionsbil från Maserati. Än så länge.

Vilken Maserati GranTurismo ni än föredrar så ser vi fram mot nöjet att få skraddarsy den tillsammans. Välkommen till Autoropa.



OFFICIAL FERRARI AND MASERATI DEALER

### AUTOROPA

AUTOROPA MALMÖ - Testvägen 10A, S-232 37 Arlov/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.MASERATIGRANTURISMO-S.COM