

MASERATI

b u l l e t t i n o



Autunno

Anno 2008



Maserati-bulletinen

Nr 2-2008

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 fronten på en Maserati 8CL, chassi 3001 från 1932. Bilden tagen i Monaco i år.
© Niklas Hannah

Ordföranden har ordet.

Event och aktivitetsutbudet till klubbens alla medlemmar har diskuterats under året i styrelsen. Upprinnelsen till diskussionen var att frågan ställdes –har vi rätt mix av aktiviteter eller har det för tung slagsida åt något håll. I kritiken fanns en dold undran om teknikutbudet fått vika för de mer glamourösa evenemang med goda och dyra måltider i en italiensk atmosfär med nya heta Maseratimodeller.

Vi vill gärna få del av din bild av vår verksamhet. Allt det vi gör är ju till för dig som medlem och vård av varumärket Maserati och dess historia. Styrelsens uppfattning och vi kanske är lite hemmablinda är att utbudet har stor variation med möjligheter för många viljor och olika intresseinriktningar. Programmet under året med ca en aktivitet per månad har ju sina mer eller mindre permanenta inslag som Skokloster med italienska bil och -MCmärken första maj, Rosersberg där Automobil arrangerar en välbesökt träff för alla bil-entusiaster med enkel picknick i slottsparken. Under hösten ordnar vi ett höstrally i Mälardalsregionen ofta kombinerat med besök vid kulturhistoriska miljöer och teknikhistoriska samlingar samt ett verkstadsbesök där våra bilar får sin vård.

Mellan dessa basaktiviteter har vi oftast årsmöte i mars, bankörning på Mantorp maj/juni, Autoropas event för Ferrari och Maseratirace samt den avslutande Födelsedagsfesten i december. Samtliga kombinerade med goda måltider. Vartannat år har vi fixat en utlandsresa till Italien med kultur och teknik på programmet. Hittills har uppslutningen på aktiviteterna varit mycket god. Men gör vi tillräckligt mycket och rätt???? Under 2008 utökades utbudet med en vinprovarkväll i Gambriusgaraget (februari) fyllt av maseratibilar-en enkel afton under sakkunnig ledning.

År 2009 kommer i princip att se likadant ut. Kolla in vår hemsida där skall allt finnas med datum och kontaktperson. Observera att vi i februari ordnar en PUB-kväll den 12. Vidare försöker vi ordna ett vårrally/träff i kombination med Banracet på Mantorp och Vadstena. Har du egna förslag slå en signal.

Ett av våra största projekt är dock att vara värdar för det Internationella rallyt som sträcker sig över 4 dagar 2010 med bas på hotell Skansen i Bästad. Med rally, banrace, galamiddag mm. Vår förhoppning är att samlas ca 70-90 ekipage från hela Europa till denna fest med fart, flykt och flärd. Vi har kommit en bra bit med organisation, sponsorupplägg och strategi för att nå målet. Vi behöver dock mer hjälp och stöd från södra Sverige och inte minst Skåne för att få rätt stuk i alla detaljer. Vi planerar en träff i Skåne under 2009 gärna kombinerat med ett verkstadsbesök-Varför inte i Arlov där Autoropa håller till och som även kommer att medverka i det internationella

evenemanget om allt går som vi tänkt.

Vill du veta mer om rallyt –kolla vår hemsida men tag också kontakt med Thomas Wolf projektledare och Lennart Dagh kontaktman i Skåne eller oss andra i projektgruppen.

Genom att sponsra eller ragga sponsorer kan du reducera dina kostnader betydligt för deltagande i ett oförglömligt evenemang.

Till sist vill jag återkomma till ditt medlemskap i maseratklubben och de förmåner –mervärden som det ger. Det är inte bara billiga entusiastförsäkringar för äldre fordon utan den gemenskap att vara entusiast med eller utan maseratibil och mötet mellan människor som sker vid våra aktiviteter. Där bjuds det friskt av vänskap och utbyte av kunskap och teknik.

Bulletinen som du nu håller i handen hoppas jag speglar lite av det goda och roliga som hänt under året inom och utom landet. Vårt medlemsantal håller sig kring ca 200 +- 10 % år efter år och det är glädjande för oss alla.

Glöm nu inte julmiddagen klockan 19.00 på Lo Scudetto, Östermalm, fredagen den 12 december. Se www.maseraticlub.se.

Erik Barkman,

Min Ghibli 71-hänger med fint även i år och har fått sällskap av en SM-72 i familjen.
erik.barkman@maseraticlub.se 070-6188923



Snabba depåstopp är vägen till framgång. Eller hur?!
Quattroporte 1965. Foto Daniel Nordensköld

Program för 2009

- 12 feb Träff på pub eller restaurang
- 28 mars Årsmöte i maseratklubben
- 1maj Skokloster, italiendagen
- 30-31 maj Vårrally till Mantorp och Vadstena. Autoropa arrangerar för oss och Ferrari
- Juni prel Skåneträff för Maseratis i söder
- 29 aug Rosersberg Automobils slottsträff
- 19-20 sept prel Höstrally
- 1-4 okt International Maserati Rallye Goodwood i England
- 22-25 okt Italienresa med bla besök på Padova mässan
- November Verkstadsbesök
- 18 dec Julmiddag

PRESS STOPP PRESS STOPP PRESS



© Niklas Hannah

5000 GT Allemano till Stockholm

Äntligen har en Maserati 5000GT Allemano inhandlats av en klubbmedlem och kommer eventuellt att presenteras på julmiddagen.

Det är chassinummer AM 103.050 som tidigare varit ägd av en anonym tysk. Bilen ska sättas ihop av Åke Nordquist i Nacka under våren -09. Vissa arbeten är redan utförda. Så är till exempel karossen helt klar för lack. Även bromsar och fram- och bakvagn är färdigrenoverade men mycket återstår. Originalmotorn är dock på vift och sitter enligt uppgift i en annan 5000GT. Den har ersatts av en 4,2 liters Mexicomotor.

Det är ca 20 år sedan en GT-bil av denna dignitet befann sig i Sverige. Det var under investeringsboomen på sena 80-talet.

En annan 5000GT med Touringkaross som ägdes av en svensk redan på sjuttioalet kom tyvärr aldrig till Sverige. Det finns också en tredje 5000GT som ägts av en klubbmedlem. Den hittade heller aldrig till Sverige och såldes till Schweiz tidigare i år.



© Niklas Hannah

För övrigt är det stora rörelser just nu bland 3500 GT-bilarna i Sverige. Minst 4 stycken har bytt ägare under de sista 6 månaderna men då ska man veta att det svenska 3500 GT beståndet procentuellt sett är det största i världen.

En 4-liters Sebring har också importerats från Frankrike för 3 veckor sedan.

INTERNATIONELLA MASERATIMÖTET

Text och bild Thomas Wolf

4-7 september
Dresden

Med en ny växellåda (som knappt var inkörd) på vår 3200 GT, checkade vi in en sen septemberafton på Skanörs gästgiveri för en välsmakande skånsk meny. Tanken var att starta utvilade från det skånska läglandet för resan över öresundsbron och vidare till Gedser-Rostockfärjan i Danmark. Målet var det internationella rallyt i Dresden dit vi räknade med att anlända följande dag.

Väl på plats i +24 grader, blev vi välkomnade av Walter Braumel och en A6 i hotellentrén på Bellevue Westin i centrala Dresden. Med tysk ordning och effektivitet genom hela incheckningen (min fru Camilla påminner mig alltid om familjens motto "Ordnung muss sein") gick det hela raskt och smärtfritt. Det ingår alltid ett paket med dekaler, roadbook, presenter mm. för hela helgens aktiviteter. Ett internationellt rally innefattar numera alltid även ett program med välkomstbuffé, rallydag med lunch och underhållning med tema för värdlandet, rallydag på bana med galamiddag och en Concours d'elegance på söndagen med en avskedsbrunch. Vårt rum hade en bedärande utsikt över floden Elbe och centrala Dresden med förgyllda torn och tinnar i bakgrunden. Vi blev serverade en enklare buffé till middag första kvällen, men min gode vän Mark (uk) höjde nivån som vanligt med en medtagen magnumbutelj röd Bourgogne av bästa sort.

Fredagen startade (som alltid) med tidig frukost vid sjutiden för att alla skulle hinna åka till Porsches testbana i Leipzig ca 12 mil därifrån. Väl på plats kunde vi höra Sir Drummonds "Barchetta" skrika i kurvorna och jag är faktiskt alltid lika förvånad över dessa maseratis-ters lyriska glädje på banracingen. Det var en tekniskt svår bana men Shamal- och Asetto Corsa- modellerna fick faktiskt bättre tider än de nyare bilarna. När den sista Indyn släppt loss och snurrat 2 varv på startsträckan var det dags för lunch som serverades på plats, men jag och min fru avvek med våra engelska vänner tillbaks till Dresden för att prova stadens kulinariska stolthet Die Carousel. Det blev en oförglömlig lunch med årets största vinupplevelse, en Corton-64 (Bourgogne). Därefter promenerade vi ut på Dresdens gator för att titta på stadens arkitektur. Det är helt ofattbart att alla stadens 1700-tals hus och katedraler är helt återställda på bara 20 år av återuppbyggnad. Fresker med barockmotiv var helt i originalskick även i "Frauenkirche". Kvällens temaafon började med fördrink på stadens palats i den gemytliga "Sophienkeller" som var en riktig höjdpunkt när det gäller grillade rätter, sallader och tyskt öl samt underhållning.



Vi var efter frukost laddade inför lördagens rally som startade med briefing kl.08.30. Vi stack iväg i god ordning (trodde vi) men efter ca 4 mil stämde ingenting och det visade sig att vi var 15 bilar som hade kört helt fel vilket medförde att vi inte fick avstånden i väg boken att stämma. Det tog oss tre och en halv timme innan vi fann vår lunchstation, barockslottet Ramanau. Katastrof!

Efteråt visade det sig att tyskarna medvetet ändrat en anvisning i boken som någon sorts "trick". Tysk humor tydligen, tänkte vi och tog en välbehövlig, kall öl till tröst i det varma vädret.



På aftonens galamiddag drack vi champagne inför avtäckningen av nya Quattroporte V, i hotellets trädgård. Det var nästan lite för varmt i smoking tyckte jag men Audemars Piguet's säkerhetsvakter som troget vakade över deras dyrbara priser i klockmontern, tycktes inte klaga. Med busstransport till galaaftonens ballroom satte vi oss



till bords. Menyn var medioker men programmet, -jösses! Händelse-musik på terrassen med ett strålande fyrverkeri som speglade sig i floden Elbe och över hela Dresden med Maseratis treudd som motiv. Storbandet gick igång samtidigt som 650 ballonger kom seglade ned ifrån taket. Under dansen underhöll akrobater som briljerade med Pirellihjul...mm. Det är bara att gratulera Deutsche Maserati Club till ett enastående elegant arrangemang. När det så blev min tur att hålla tal (samtliga presidenter höll tal) så välkomnade jag alla till vårt internationella möte 2010. Jag kunde heller inte låta bli att skämtsamt nämna att det tyska "rallyskämtet" skapat 3 skilsmässor och två bilar som ännu inte kommit tillbaka. Tyskarna kommer således att få en "egen" incheckning i Båstad 2010... Jubel och skratt medförde i alla fall att 6 maseratis från England anmälde sitt intresse direkt för vårt svenska rally i Båstad 2010.



På söndagen var det så "Concours d'elegance" innan brunchen. Alla fordonen parkerades prydligt i parken framför hotellet till allas förtjusning. En fantastisk fin A6 som Walter berättade om på galaaftonen hade renoverats för 400.000 Euro. Den fick mycket riktigt också pris men best in show blev en grå A6 med engelskt-/rysiskt ursprung och vakterna från Audemars Piguet överlämnade slutligen ett Royal Oak-ur till en brett leende ägare. Själva fick vi faktisk också en utmärkelse. Högsta poäng (10/12) för originalskick på skinn & lack på vår 3200 GT. Kul! Det var ett nöje att få överlämna vår klubb's gåva, en kristallglob av Bertil Wallien, till ordföranden i tyska klubben: Rolf Deichman som firade 25 år i och med detta jubileum. Så sade vi adjö till Italiens Theo och Maria Theresa de Filippis och åkte helt lagligt (enligt tysk lag) i 240 km mot Svedala för att hinna med vår bokade färja.



Deutsche Maserati Club har genomfört ett fantastiskt, internationellt rally 2008 som blir svårslaget. Nästa år är det Englands tur i eleganta Goodwood Park och sedan är det vi som tar facklan inför 2010. Det blir nå't att bita i. För denna gång säger vi... danke schön, Dresden!

Margareta och Staffan Wohrne rapporterar

Dresden dag för dag

Det internationella Maserati-mötet gick i år av stapeln i Dresden, Tyskland. Mötet sammanföll med den tyska klubbens 25-års firande. I inbjudan välkomnades maseratiägare till en oförglömlig weekend, och tyskarna lyckades verkligen infria förväntningarna. Vi var två bilar från Sverige, Camilla och Thomas Wolf och vi själva. Totalt anlände 62 bilar till träffen.

"Dresdentag"

Mötet inleddes med en "frivillig" Dresden Tag med sightseeing. Dresden har ju en glansfull historik som kulturcentrum och är känd för att vara en mycket vacker stad. En av de personer som satt sin prägel på staden är August "den starke". Tillnamnet kommer sig av att han kunde räta ut hästskor med bara händerna. (!) Förutom dessa egenskaper var han också en vacker och ståtlig karl med stor aptit på kvinnor. Han sägs vara pappa till 350 barn varav han legitimerade 9. Han står staty, sittande till häst. Hela statyn är förgylld så den syns lång väg. Förutom sitt intresse för kvinnor (han byggde palats för sina favoritälskarinnor i närheten av slottet) så samlade han skatter av olika slag. Han var också mycket intresserad av porslin, speciellt från Meissen. Meisenporslinet är för övrigt resultatet av ett av de första stora industrispionagen där man försökte kopiera det berömda kinesiska Ming-porslinet. Man lyckades emellertid inte fullt ut med att få fram kinesernas speciella vita färg. August den Starkes slott är nu restaurerat och skattkammaren har mycket att bese, även om en del försvunnit under kriget. Ett besök rekommenderas om du har vägarna förbi.

Dresden blev ödelagt under kriget i den bombraid som startade med första bombvägen på kvällen den 13 februari 1945. Som följd av att staden saknade luftförsvaret kunde bombningen genomföras helt enligt instruktionsboken varvid en blandning av konventionella bomber och brandbomber byggde upp en så kallad eldstorm, som ödelade 33 kvadratkilometer av staden. Som om inte detta var nog så hamnade Dresden bakom järnridån, och det som fanns kvar av gamla fina villor i förorterna fick förfalla under årtionden.

Efter murens fall håller staden på att byggas upp på nytt efter de ursprungliga ritningarna och nu senast har den berömda "Frauenkirche" blivit helt återuppförd. Som ett led i att blåsa liv i forna Östtyskland har man allokerat diverse industriproduktion och utveckling dit och bland annat startat en bilfabrik mitt i Dresden där man sätter ihop Volkswagen Phaeton i ett gigantiskt glaspalats som skulle gjort Jaques Tati inspirerad till nya stordåd i filmbranschen.

Fredag: "Bankörning"

Själva mötet inleddes på fredagen med bankörning. Den var förlagd till Porsches fabrik och testbanor i Leipzig. Placeringen av denna nya fabrik kan också ses som ett sätt att rusta upp och blåsa liv i forna Östtyskland. Banan var mycket varierad. Man hade bland annat byggt en stor kulle, kanske för att efterlikna förhållandena på Spa Francorchamps i Belgien. 90 grader höger, brant upp och drygt 90 grader vänster på backkrönet samt tvära kurvor i nedförsbacken på andra sidan. Därefter korta raksträckor blandade med många kurvor. En mycket intressant och rolig bana att köra under alla förhållanden. Träning och inkörning med pacecar till en början, därefter regularity-test, där det gäller att ha så lika varvtider som möjligt. Här gick det bitvis "hett" till, och en av engelsmännens gamla klassiska Ghiblis kom in med brinnande bromsar. Men sådant går ju att åtgärda, och bilen togs omgående om hand av tekniker från Porsche. Lunch intogs på toppen av den omvänt konformade administrationsbyggnaden med fin utsikt över banan. Där fanns även en utställningshall med klassiska racingbilar liksom nya produktionsbilar. Vädet var varierande med tidvis vackert väder med avbrott för regnbyar. Detta gav lite extra krydda åt bankörningen. Inga olyckor inträffade som väl var, trots att tempot bitvis var högt. Vad som imponerade var med vilken lätthet de moderna fyrdörrarsbilarna for runt på banan och i backarna. De väger ju trots allt runt 2 ton! Min snart 20-åriga Karif gjorde även den bra ifrån sig utan några elektroniska kontrollsystem. (Tack Micke och Åke på Alfa Motor!)



Lördag: "Bilorientering och galamiddag"

Lördagen ägnades åt bilorientering, ungefär 10+10 mil. Man kunde föreställa sig hur det såg ut under den östtyska tiden, då det bitvis var ganska förfallet. Återuppbyggnad pågår dock för fullt. En och annan Trabant skymtades både på landsbygden och i Dresden. Bilarna har blivit lite av kult och vårdas ömt. Vägarna var bitvis mycket knaggliga och för Karifen, med hård fjädring och stötiga Bridgestonedäck blev det en skakig men fullt uthärdlig historia. Lunch intogs på ett vackert slott med alla bilarna uppställda på gräsmattan framför.

På kvällen var det galamiddag med en myckenhet av god mat, underhållning av jonglörer som gick i hjulens tecken, samt ett praktfullt fyrverkeri vid Elbe till Händels "Feuermusik" (som för övrigt skrevs i London och uruppfördes vid Themsen). En höjdarkväll, som det anstår avrundningen av ett internationellt Maserati-möte!

Söndag: "Avslutning"

Söndagen ägnades åt "Concour d'elegance" med parad genom Dresden och avslutning av mötet. Sammanfattningsvis ett mycket trevligt och väl genomtänkt möte som hedrar den tyska klubben.

"Intressanta Maseratibilar"

Kom det då några intressanta bilar till mötet? Absolut! Tyskarna har en genuin Maseratitradition vad gäller att renovera och hålla liv i gamla fina bilar. Här kommer några xplock: två st A6G-2000 i ypperligt skick, en 2005 och en Barchetta från England, två 3500GT Touring, tre 3500GT Spyder Vignale (kanske en av de vackraste Maseratis som tillverkats). Vidare fyra 3500GT Sebring, en 3700GT Mistral och, inte minst, en 5000GT. Förutom dessa rariteter en mängd övriga "klassiska" V8 bilar, inklusive en Kyalami som var en av de två prototypexemplaren som tillverkats. Den var dessutom betydligt tyngre än det 25-tal som sedan kom i produktion.



Nästa möte...

kommer att gå av stapeln i England på Goodwood. Någon tidpunkt är inte bestämd eftersom det gäller att klämma in mötet mellan de många evenemang som går av stapeln på denna anrika bana. Och året därpå behöver vi inte åka så långt. Thomas har redan de tyngre delarna av arrangemanget på plats, så då ses vi i Båstad.



Bengt Dieden rapporterar från Paris-salongen.

NYA MASERATI QUATTROPORTE

Quattroporte får en utvändig och invändig ansiktslyftning och en S-modell med större volym och 430 hk ur V8-motorn. Quattroporte är märkets mest framgångsrika med produktionssiffror som liknar de Maserati hade på 80-talet med Biturbo-modellerna. Toppfarten har nu ökat till 280 km/h vilket gör att den är lika snabb som den 50 år gamla 5000 GT. Vad som bidragit till modellens framgång är försäljningsframgångar på stora marknader som USA och Kina.

Klockan är 11.45 på första pressdagen vid Mondiale de l'Automobile, eller Paris-salongen, som vi säger till vardags. En kvart tidigare har Luca Cordero de Montezemolo hållit ett flammande tal i den intelligande Ferrari-montern. Här får vi nöja oss med att lyssna till Harold Wester, för närvarande VD för Maserati. Knappast någon idé att lägga hans namn på minnet då han med all sannolikhet kommer att vara ersatt till nästa Mondial, eller kanske rentav till Frankfurt-salongen i september. Han håller dock ett tal på utmärkt engelska (kanske beroende på att han är engelsman) om Maseratis nuvarande situation och något om framtiden. Mest uppehåller han sig vid nyheten på salongen, den ansiktslyfta Quattroporte.

Med ett glas italiensk prosecco i handen går jag ett varv runt bil- och ser på de utvändiga förändringarna. Nosen sticker ut mer och kylargallret är glesare och svagt konvext. Luftintaget är större vilket enligt Maserati behövs för den högre effekten hos motorn. Samtidigt ligger det i tiden med överdimensionerade kylaröppningar där Audi går i täten. Strålkastarna innehåller LED-ljus och har också getts en annan formgivning. Slutligen är bakpartiet lite slankare med en lägre koffertlucka. Små förändringar men bilen får genom dem en tuffare uppsyn. Invändigt kan vi konstatera att instrumentbrädan fått en slankare utformning, stolarna är nya och så även ratten som har fått en ny greppvänlig struktur. 19 olika karoskulörer kan kombineras med ett stort antal läderinredningar till över en miljon kombinationer. Skönt att känna att man kan beställa sig en bil som inte grannen har!

Vad har då hänt med motorn i Quattroporte S? Egentligen inte så mycket mer än att volymen ökats till 4,7 liter och effekten har däri-

genom stigit till 430 hk/7000 varv/min. Både borring och slaglängd har ökat och kolvarna löper i Nicasilbehandlade tunna stålfoder. En enkel kedja driver vart par av kamaxlar och ventilerna har hydrauliska tryckare. Insugskammen har en omställningsmöjlighet som gör vridmomentkurvan flackare. Tyvärr har motorn kvar sin våtumpssmörjning vilken Maserati valt, till förmån för torrsumpen, för den tystare gången. Det är svårt att sälja bilar i USA med för mycket mekaniskt motorljud (det som vi älskar).

Det är också omöjligt att sälja bilar i USA utan automatlåda och således är detta den enda växellådan som erbjuds. Tillverkare är tyska ZF och antalet växlar är sex. Den har förutom ett normalläge även lägen för Sport och Ice. I sportläget är den programmerad för att ta tillvara motorns hela varvtalsregister, vilket betyder att den växlar upp vid 7200 varv/min. Naturligtvis finns även möjlighet att växla manuellt och då på ett intressant sätt. Uppväxling sker bakåt och nerväxling framåt, precis som på en tävlingsbil.

Centrumkonsolen har helt ny design och innehåller förutom tränfattad växelväljare nyheter som en knappstyrd parkeringsbroms och dubbla kromade mugghållare. Man kan ju fråga sig vad man ska med mugghållare till i en Maserati men det är återigen USA-marknaden som styr. Sälja bil där utan mugghållare går inte, man kan tydligen inte åka en meter i det landet utan att ha en mugg Starbucks coffee inom räckhåll! Något förvånande finns även stor askkopp och tändare i konsolen, något man trodde biltillverkarna vuxit ifrån också.

Chassit är i huvudsak oförändrat men med tillägget att S-modellen erhållit automatiskt justerande stötdämpare. Systemet kallas

Skyhook och innebär att åkkomforten blir bättre när man kör lugnt (om man kan) för att övergå till sportsättning vid entusiastisk körning. Systemet har vidare två lägen, sport och normal, där man kan göra en manuell inställning beroende på hur man kör för stunden. Fungerar utmärkt på andra bilar och borde göra så även här. 4,2-litersvarianten har fixa stötdämparinställningar som innebär ett mellanalternativ vilket aldrig blir optimalt på en prestandabil (för hårt i stan och för mjukt på Autobahn i 250 km/h). Skyhook finns som tillval på QP 4,2.

En snabb bil måste ha bra bromsar, det vet vi alla. Maserati går inte lika långt som Ferrari som utrustar alla sina bilar med keramiska bromsskivor. Maserati har tillsammans med Brembo funnit en annan (och billigare) väg till supereffektiva bromsar. De nya bromsskivorna är tillverkade av två material, den yttre delen av stål och centrumdelen av aluminium. Enheten blir därigenom lättare men har lika bra värmeavledning som en skiva helt tillverkad av stål. De främre oken har sex kolvar och kan fås lackerade i olika färger. Standardfärgen är svart men alternativa färger är silver, titan, rött och blått, där den blå färgen av någon anledning står för det sportigaste utseendet. Säg sedan inte att det förekommer kosmetik i bilvärlden! Med hjälp av ABS och EBD kan de 330 mm stora skivorna stoppa bilen från 100 km/h på en sträcka av 36 m med en medeldecceleration på 1,24 g.

Som om inte bilkörningen i sig är ett nöje erbjuder även Quattroporte den farsot som härjar i bilvärlden sedan några år tillbaka, nämligen infotainment. Vanligtvis är mer än halva innehållet i bilens instruktionsbok upptagen av detta. Det innebär att du kan få all tänkbar information om bilen, körsträckan och vädret från bilens dator, dess-

utom allehanda underhållning i form av radio, MP3-spelare, CD-ljud och DVD-film (säkert också TV). Med andra ord kan du i bilen göra allt det du normalt sett gör hemma i favoritfåtöljen. Fullständigt onödigt och dessutom trafikfarligt. Naturligtvis kan du ansluta din mobiltelefon via Bluetooth till bilen, vad det nu ska vara bra för. Bose Surround System med ett otal neodymhögtalare hör normalt till bilar som är så tråkiga att man måste ägna sig åt något annat medan man kör. Men i en Maserati? Nej tack! Jag kan däremot ha en viss förståelse för att man i nya Quattroporte har Isofixfästen för barnstol. Lika bra att vänja barnen och att kunna fästa barnstolen ordentligt.

Andra komplett onödiga utrustningsdetaljer som är standard på Quattroporte är ljussensor, regnsensor, dimsensor för att inte tala om farthållare, den detalj som mesta av allt dödar körglädjen i en bil. Som tillval finns dock även några användbara detaljer. Jag tänker främst på växlingspaddlar bakom ratten och punkteringsfria däck. Det senare är en sanning med modifikation. Däcken kan fortfarande punktera men resultatet blir inte lika förödande för de åkande. Bilen kan bromsas normalt och köras till närmaste gummiverkstad. Att få punktering i 280 km/h begriper vi alla inte är en situation vi vill hamna i.

Maserati Quattroporte står sig, trots fem år på marknaden, som en av de mest karaktärsfulla bilar man kan köpa idag. Nu gäller det bara att vidtala en av monterns vackra tjejer att ställa upp på en bild för denna bulletin. Om någon tror att detta var svårt tror ni fel. Proseccon har däremot stått och blivit varm, men även sådant går att åtgärda...



Nya Quattroporte S. Längd/bredd/höjd: 509/189/143 cm. Tjänstevikt: 1990 kg. Max effekt: 430 hk vid 7 000 varv/min. Max vridmoment: 490 Nm/4,750 rpm. Toppfart: 280 km/h. Acceleration 0-100 km/h: 5,4 sek. Förbrukning: 15,7 l/100 km. CO2 365 g/km

Nya Quattroporte 4.2 I. Längd/bredd/höjd: 509/189/143 cm. Tjänstevikt: 1990 kg. Max effekt: 400 hk/7 000 varv/min. Max vridmoment: 460 Nm/4 750 varv/min. Toppfart: 270 km/h. Acceleration 0-100 km/h: 5,6 sek. Förbrukning: 14,7 l/100 km. CO2 345 g/km

En av de mest tillverkade bilarna hos Maserati men minst känd

Chrysler TC by Maserati

Av Bengt Dieden

Man kan diskutera om detta verkligen är en Maserati. Komponenterna kommer till stor del från USA men bilen har en treudd i nosen och byggdes på Maseratis fabrik i Milano fram till 1991

Den skulle egentligen ha fått namnet Lido men i slutändan blev det istället Chrysler TC by Maserati där TC står för Touring Cabriolet. Tanken med projektet var att ge Chrysler mer glamour och Maserati klirr i kassan, tyvärr lyckades ingetdera och idag hör bilen, trots en tillverkningsiffra på 7 300 exemplar, till de bortglömda. Frågan är om någon saknar den.

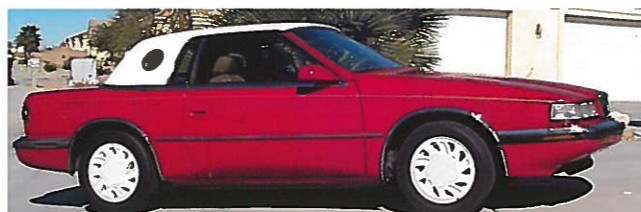
Allt började på det sorglösa 60-talet när Ford styrdes av den karismatiska Lee Iacocca, mannen bakom Ford Mustang. I Italien hade Alessandro de Tomaso etablerat en tillverkning av sport- och tävlingsbilar. I den mån de Tomaso inte gjorde motorerna själv köpte han dem från Ford och det var så de bägge bilmogulerna träffades. Under 70-talet sålde de Tomaso så bra av sin Pantera att Ford var på väg att köpa hela företaget. Alla bilarna var utrustade med Ford V8-motorer och såldes i USA genom Lincolns återförsäljarnät.

En dag kallades Iacocca upp till sin chef som var Henry Ford II och fick veta att han fått sparken. Han undrade varför. Företaget går lysande och han upplever sig som populär. Ford lär ha svarat: "Because I don't like you!". Iacocca, som kanske blivit för populär, gick då över till Chrysler som befann sig på ruinens brant. Ungefär samtidigt befann sig också Maserati på ruinens brant och såldes av den tillsatta förvaltaren till de Tomaso, enligt uppgift för 1000 Lire. De Tomaso hade då en fabrik i Milano där han tidigare tillverkat Innocenti-bilar och Lambretta-scooters. Nu började planer smidas över Atlanten om ett gemensamt bilprojekt.



De båda företagen skrev ett avtal om att gemensamt bygga en sportcoupé, som i realiteten kom att bli en cabriolet med lös hardtop. Bilen skulle byggas på Chryslers K-plattform som kortades något. Motorn blev en rak fyra på 2,2 liter som placerades på tvären och drev framhjulen. Toppen göts i England hos Cosworth och slutbearbetades hos Maserati i Italien. Motorn sattes samman i USA och skeppades sedan till Italien. Två versioner fanns, en normalaspirerad på 160 hk och en turbomatad på 200 hk. Under åren 1990-91 fanns bilen även att få med en treliters V6:a från Mitsubishi. Den manuella 5-växlade växellådan köptes från Getrag och vidare fanns två automater (3- och 4-växlade).

Chrysler TC by Maserati visades på Los Angeles Motor show 1986 men produktionen började inte förrän 1988. Under denna tid upptog produktionen av Biturbo stor del av kapaciteten i Milanofabriken. Granskar man detaljerna i inredningen så finns många likheter mellan bilarna. De pösiga skinnstolarna, den runda kudden att vila armbågen på i framsätet, ratten, instrumenten m m tyder på att man



använde samma underleverantörer och hantverkare. Även kylargrillen har omiskännliga spår av Biturbo. Att tridenten är omgärdad av ett Chrysleremblem är minst sagt udda(!).

Bilen introducerades på den amerikanska marknaden 1989 till ett pris av 33 000 dollar, vilket var nästan dubbelt så mycket som för en Chrysler le Baron cabriolet vilken också hade en turbomatad 2,2-litersmotor. Bilen blev inte den försäljningsframgång som de inblandade företagen hoppats och efter 1991 års modell lades bilen ner. Den låga försäljningen anses inte bara bero på priset utan att handlarna helt enkelt inte förstod sig på bilen. De finns de som hävdar att den skulle ha kunnat bli stor i USA då den hade högre kvalitet än amerikanska bilar och inte var lika svårhanterlig (ur amerikanskt perspektiv) som en äkta italienare. Motorerna blev dessutom kända för att vara långlivade och driftsäkra. Komforten gillades i USA och Maserati-namnet lät exotiskt. Nu finns inte många bilar kvar men åtminstone en har letat sig till Sverige.

FAKTA

Chrysler TC by Maserati

2-sitsig cabriolet med frontmotor och framhjulsdraft. Lös hardtop.

4-cyl 2,2 liter 8V SOHC 160 hk, 5-växl manuell

4-cyl 2,2 liter 6V DOHC 200 hk, 3-växlad automat

V6 3,0 liter, 12V SOHC, 141 hk, 4-växlad automat

Längd/bredd/höjd 446/174/131

Vikt ca 1376 kg

Pris ny		Produktion
1989	33 000 USD	3 764 ex
1990	35 500 USD	1 900 ex
1991	37 000 USD	1 636 ex

Pris idag. Osäkert. Om du hittar en, köp den!



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 Skåne. Det kommer att bli ett exklusivt event där flera hundra Maseratientusiaster från hela Europa möts under lättsamma former. Till höjdpunkterna hör rally med gourmetlunch på Sofiero Slott, bankörning på Ring Knutstorp och galamiddag på Restaurant Sand på Hotell Skansen, Båstad som också blir vår bas. Till detta unika event söker vi nu sponsorer som vill synas i ett internationellt sammanhang och stärka sitt varumärke. Vi erbjuder tre sponsorkontrakt: Sponsorpaket I å 50.000kr (huvudsponsor, egen produktstation under rallydagen, medverkan på samtliga dagar och alla

reklamplatser, helsidesannons i Magasinet samt presentation under galamiddag), Sponsorpaket II å 10.000kr (egen produktstation under rallydagen och halvsidesannons i magasinet). Sponsorkontrakt III å 5.000kr (1/4 sida i magasinet och medverkan på sponsorstation under rallydagen). Mer om sponsorkontrakt hittar du på www.maseraticlub.se. Du som är medlem i Maserati Club Sweden och tecknar sponsravtal får en reducerad anmälningsavgift till rallyt. Varmt välkommen till en oförglömlig upplevelse.





Av Meta Carlsten

Mistralen tätt åtföljd av Leif Lindströms gula Spyder

Höstrally är något speciellt, alla samlas kring en gemensam upplevelse av både kulturellt värde och ett ståndsmässigt boende med utsökt mat och dryck. Naturligtvis har vi våra bilar som det mest centrala och gemensamma. Träden börjar skifta färg så här i slutet på september och det är inte så många mil kvar tills våra kära klenoder rullas in för vintervila.

Rentvättade bilar samlades kl. 10.00 på morgonen lördagen den 20 september på bensinstationen vid infarten till Stockholms Universitet. Det blev många som ville vara med i år, 17 bilar och 25 personer, alla förväntansfulla och med kartor och vägbeskrivning väl till hands. När vi så kom iväg började ett fint regn falla över karavanen men när vi passerat Norrtälje och började närma oss vårt första stopp, Bergby Gård, började solen så smått titta fram i det vackra Roslagens böljande landskap. Bergby Gård är en 1700-talsherrgård mitt i hjärtat av Roslagen. Här fick vi fika och en macka. Camilla Wolf och Thomas Carlsten laddade jukeboxen med gamla godingar från sent 50- och 60-tal, stämningen var minst sagt avspänd.

Plötsligt hade klockan hunnit bli nästan halv ett och vi skulle ta oss till Roslagens Sjöfartsmuseum i Älmsta, en kort resa på 15 minuter. Där fick vi en härlig presentation av hur sjöfolket i Roslagen livnärde sig och faktiskt varit de som byggt upp mycket av de rederier som sedermera blev stora svenska bolag. Anläggningen var mycket illustrativ med så väl filmvisning som en väl dokumenterad museianläggning. Sjöfolket hade inga som helst faciliteter och livet var hårt, blev de sjösjuka fanns en spott- och kräklåda fastsatt vid sängen - kan det vara något för finlandsfärjorna kanske? Vi såg en mängd fina handbyggda gamla båtar och massor med tillhörande redskap. Neptunus var ständigt närvarande, och hur hans treuddiga harpun ser ut vet vi, alla Maseratiägare mycket väl.

Det sedvanliga fotograferandet och djupdykandet i motorutrymmen mm. framskred till ca halv tre på eftermiddagen. Nu började det bli bråttom till Rånäs Slott där afternoon tea skulle serveras i Röda Salongen. Resan från Älmsta gick fort, mycket fort, här skulle ett antal kräklådor kanske varit väl till pass. I efterhand fick vi reda på att den väg vi åkte ofta är hastighetsbevakad. Tänk er raksträcker på flera kilometer, böljande landskap och vetskaper om att det inte finns så här många vackra dagar kvar på året, och framför allt inte med likasinnade på samma väg. Det inbjöd verkligen till hastigheter som gjorde att samtliga deltagare kunde ha förlorat sina körkort.

Bilarna fick varvas ner efter en (trots allt) väl utförd färd från Älmsta och en fin uppställningsplats var reserverad framför slottet med parkliknande miljö och utsikt mot Skedvikens norra strand. Incheckning och afternoon tea med allt vad där tillhör serverades. Klockan halv 5 var det förevisning av slottet och dess historia. Dagens slottsbyggnad uppfördes av Axel Didrik Reuterskiöld under början av 1800-talet och här har stora fester hållits så långt som in på 1900-talet. Från 1930-talet användes slottet som sinnessjukhus av Stockholms stad, sorgligt men sant. För ca 10 år sedan renoverades det till vad som idag är en fantastisk hotell- och konferensanläggning. Ni som inte var med, åk dit om ni har vägarna förbi.

Sena eftermiddagen tillbringades i sjöbastun eller de 2 bubbelpoolerna (utomhus) för de som så önskade. Övriga satt med öl och vin på den soliga bryggan vid Skedviken och bara njöt. Samtalen var



Allvarliga diskussioner om något kring Magnus Anderssons Indy



Vår ordförandes dyrgrip



Tuss Barkman, Meta och Thomas Carlsten och Ulf Erno

blandade, men visst var bilresan från Älmsta ett av dem. Efter upppackning och lite privat vila serverades middagen. Vad säger ni om följande; förrätten dillinbakad gösfilé serverad med forellrom och plocksallad. Varmrätten hängmörad helstekt bifv, rökt blomkålspuré med en paprikasalsa samt senapsvinäggrett och örtsmör och som avslutande dessert rabarber och hallontarte med en limesorbet. (Jatack! red. Anm) Mätta och belåtna gick vi upp i salongerna och fortsatte kvällen med kaffe, avec och prat kring dagens upplevelser. Vi var alla överens om att ett sån't rally som årets mår både bilar och människor bra av. Nästa års höstrally är inte spikat men att ett sådant kommer att anordnas det är säkert, och det vi redan nu vet och kan garantera är att det blir ett lockande innehåll. Vi brukar ha mycket trevligt ihop och ni som inte har varit med, gör det när september 2009 visar sig som allra vackrast och ni vet med er att Maseratin behöver luftas innan den snart ska ställas in för vintern.



Björn Westrell rapporterar från

ROSERSBERG

I år var det 10 års jubileum för den alltid lika trevliga sportbilsträffen på grasmattorna framför Rosersbergs slott.

Historien upprepar sig. Nämligen att solen sken som vanligt över alla välputsade och blänkande fordon och att Maserati som vanligt hade en klar dominans bland antalet deltagare. I år kom drygt 20 bilar med tridenten i nosen. Förutom ett flertal nyare 3200 GT och Coupéer samt ett antal Biturbobilar, var både 60 och 70 talet representerade genom t ex Khamsin, Merak, Bora, Indy, Ghibli, Mexico samt Mistral.

Traditionsenligt hade Automobils jury valt ut ett antal bilar för deltagande i årets Concour d'élegance, med vår "egen" Bengt Dieden som mycket sakkunnig presentatör. Som vanligt hade Maserati en representant till Concouren även i år, nämligen Fredrik Ajnefors fina Maserati Khamsin.

Tyvärr blev våra bilar lite spridda över grasmattan i år. Men till nästa år kanske vi kan styra upp parkeringen av bilarna bättre så åskådarna får en uppfattning om hur tung Maseratklubben är, när så många kommer. Det gäller att vara ute i god tid.

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





Von Braun Sports Cars nya verkstad

Av Erik Barkman

Årets numera sedvanliga besök på en intressant verkstad för Maseratiklubben gick av stapeln den 25 oktober ute hos von Brauns ultramoderna high tech-verkstad. Som vanligt samlades några av entusiasterna på Norr Mälstrand för att i kortege åka till Arlanda stad och dess Motortown där von Braun har skapat en Cornerplats för sin försäljning och service av välkända sportbilmärken. Eftersom von Braun har agenturen för Lamborghini dominerade dessa fräcka och kraftfulla bilar arenan.

Men vilken fantastisk verkstad. I princip var det ingen skillnad i material och design mellan exklusiv försäljningslokal och verkstad.

De eleganta, nedsänkta hydraullyftarna i det spegelblanka klinkergolvet var den stora skillnaden. Inte ens med lupp kunde man spåra oljefläckar. 15-20 maseratientusiaster inmundigade chips, bullar och dryck tillsammans under trevliga och enkla former med all ögongodis som var att beskåda. Utanför von Brauns lokaler fanns våra Maseratibilar uppställda som inkastare till evenemanget.

Ett STORT tack till de kunniga och trevliga "ambassadörerna" som ställt upp och visade det senaste och sobra i en modern sportbilsverkstad.



Åke Nordquist med familj, Fredrik Ajnefors och undertecknad för till Milano, i första hand för att inhandla en motor till Åkes 3500 GT samt diverse reservdelar som saknas till den.

PADOVA MÄSSAN

Oktober 2008

Av Niklas Hannah

Padova är den mässa man INTE får missa om man gillar italienska bilar. I mina ögon betydligt bättre och nästan lika stor som Essen. Men framförallt är allting italienskt. I Essen får man alltid se 45 silverfärgade mäsvingar bland allting annat, något som får mig att må lite illa.

Det roligaste med Padova är alla de udda märkena och de ovanliga karosserna som man får se på bilar man trodde man redan visste allt om. Dessutom har Coys en auktion där varje år.

De intressanta maseratibilarna i år var framför allt de bägge ORIGINAL A6GCS berlinettorna som gjordes av Pininfarina (2 kopior existerar också). En A6G 1500 Pininfarina som var till salu hos Coys var också fantastisk. Ett 10 tal 3500 Gt var utställda, 2 spiders, 3-4 Mistral, 3-4 Ghibli, 3 Indy, 2 Sebring. En för mig okänd OSCA 1600 GTZ (chassi 82) var också utställd.

Maseratiresultat på Coys auktion i Padova

Indy 1973 i fint skick	22000 euro
Mistral 3700 1967	46000 euro
Sebring serie 1 1965	76000 euro vilket var högt över estimate,
A6G 1500 1948	351000 euro som blev 200000 över estimate, men det måste sägas att detta estimate var helt galet satt.

Samtalade lite med Coys ägare Douglas Jamieson efter auktionen och han berättade att de hade nått en försäljningsprocent på 50%, vilket är ganska lågt. Jag tror många ägare sätter höga reserves vilket självklart påverkar försäljningsgraden.

Det är skakigt på marknaden just nu men det finns ett sug efter de BÄSTA bilarna som fortfarande säljs till höga priser medan genomsnittliga bilar (i genomsnittligt skick) förblir osålda.





MASERATI

EXCELLENCE THROUGH PASSION



MASERATI QUATTROPORTE S 4.7

"a second masterpiece"



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.MASERATI.COM