

MASERATI

b u l l e t t i n e n



Autunno

Anno 2009



Maserati-bulletinen

Nr1-2009

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:
Printgraf Stockholm

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:
Staffan Enhörnings Maserati Mexico.
"Filmstjärnan"
Foto: Staffan E

Ordföranden har ordet.

Förra året ställde jag frågan om vår inriktning och vårt aktivitetsutbud var tillräckligt brett och attraktivt för att tillgodose alla på något sätt. De förmåner som ett medlemskap innebär tillsammans med glädjen att se och lära om det gemensamma intresset Maserati och dess historia måste med råge motsvara den uppoffring som en medlemsavgift innebär. Våldigt få har reagerat på frågeställningarna så vi utgår från att det inte är där problemet sitter. Sedan dess har inte bara vi haft en kärv period pga den globala ekonomiska krisen som självklart påverkat verksamheten. För vår del har medlemsantalet sjunkit ca 20 % till en nivå på ca 160 medlemmar. Om det har direkt samverkan med ekonomin eller att vi inte tillräckligt har följt upp våra utskick -vet vi inte. Programutbudet har varit nästan större än tidigare år dels tack vare att vi har lyckats bilda sektion SYD med deras programpunkter och dels har vi satsat på ökad samverkan med Ferrariklubben och ytterligare en Italienresa. Autoropa har också utökat bankörningsmöjligheterna till 2 per år - Mantorp och Knutstorp - där både Maserati och Ferrarivänner varit inbjudna. Tyvärr är det få Maseratis på plats vid dessa tillfällen -men de som kommer passar på att åka fort runt banan.

Det vi inte lyckats med är att prestera 2 Bulletiner. Och det ber vi om ursäkt för men det ingår i vår strategi. Vi har 2 som vi upplever goda skäl för det. 1 är Ekonomin pga satsningen på det internationella rallyt 2010. Broschyr och andra marknadsföringsåtgärder har tagit sin beskärda del av ekonomin på kort sikt men skall ses som en investering/satsning med goda möjligheter till bättre ekonomi 2011-2015. Det andra skälet är ökningen av våra aktiviteter och våra jobb som krävt mer av den disponibla fria tiden för att vi själva skall överleva.

Nu har det vänt och vi är helt inriktade på att skapa ett minnesvärt 2010 för alla. Och det vill vi göra tillsammans med dig och andra Maseratientusiaster. Vi önskar bara en motprestation och det är att du även i år betalar medlemsavgiften i god tid. Med denna Bulletin följer inbetalningskort. I övrigt väljer du själv vilka aktiviteter som du vill delta i. Julmiddagen den 18 dec är första möjligheten.

Den aktivitet som vi särskilt vill puffa för är det internationella rallyt som vi har ansvar för. Det går av stapeln 2-5 september 2010 i Båstad. Det är en unik händelse som bara sker vart 10:e år i Sverige. Vi hoppas att upp till 90 ekipage från hela Europa visar upp sig. Du och din co-driver kan delta fullt ut genom att köra rally, race på Knutstorp eller visa upp bilen på Concours d' Elegance. Vi kommer att äta gott - ha roligt -och uppleva unika bilar och människor under fest, flärd och full fart.

Ett annat sätt är också att delta som volontär på någon av delaktiviteterna. Vi behöver ca 30-40 frivilliga för att genomföra race- och rallydagarna på ett effektivt och säkert sätt. Anmäl ditt intresse

till ansvariga i klubben. Har du en unik bil att visa upp för alla våra gäster så är du också välkommen. Så gjorde engelsmännen på Goodwood nu i höstas där tre svenska ekipage var på plats för att se och lära tillsammans med 180 (90bilar) andra entusiaster. Min Ghibli 71 avverkade de ca 300 milen + färja till och från Goodwood på ett värdigt sätt. Under rally -och racedagarna morrade den dock till och visade klorna. Den njöt stort bland alla andra skönheter.

Tidigt nästa år 2010 får du som medlem en broschyr med information om hela Rallyt dess upplägg och anmälningsblankett. Välkommen med din anmälan. Inspiration får du också från våra rapporter från Goodwood här i Bulletinen. Genom att sponsra eller ragga sponsorer kan du reducera dina kostnader betydligt för deltagande i ett oförglömligt evenemang.

Den nya sektion SYD som etablerades i våras i Skottorp är ytterligare ett satsningsområde som jag vill framhålla och som hittills slagit väl ut. Det skall ses som ett komplement till alla aktiviteter som erbjuds i Mälardalen/Stockholm. Vi har fått lite kritik för att vara alltför Stockholmsfixerade. Genom sektion SYD har vi nu en början till ett nytt nätverk i söder med eget program. Tag kontakt med Lennart Dahg, Henrik Löwendahl eller Henrik Sjökvist samt givetvis hemsidan www.maseraticlub.se

På hemsidan kommer du också att finna hela programmet för hela 2010. Hoppas vi ses flera gånger under nästa år.

Erik Barkman
erik.barkman@maseraticlub.se

Program för 2010

- 11 feb** Pubträff kl 19.00
- 20 mars** Årsmöte
- 1 maj** Skokloster Italiensk träff
Skottorp Italiensk träff Sektion SYD
- Maj/juni** Försommarrally i Skåne Sektion SYD
- 5-6 juni** Mantorp/Vadstena Autoropas racedag för Ferrari och Maserati
- 25 juli** Falsterbo Classic Sektion SYD
- 21-22 aug** Knutstorp Ferrari o Maserati racedagar i Autoropas regi
- 28 aug** Rosersberg Automobils sportbilsträff
- 2-5 sept** Båstad Maserati International Rally (Obs max 90 ekipage)
- 25-26 sept** Höstrallyt
- 16 okt** Oktoberträff
- 13 nov** Verkstadsbesök
- 18 dec** Julmiddag. Se inbjudan på sidan 15.

Kolla maseraticlub.se för mer detaljer och fler träffar som är på gång

Maseratklubbens sektion SYD bildad 1 maj 2009 För Maseratentusiaster i södra Sverige

Skottorp slott som ligger i Halland, bara ett stenkast från Båstad, var i år, den första maj, mötesplats för alla med italienska fordon i södra Sverige.

Cirka 15-20 maseratentusiaster ställde upp sina ögonstenar framför det vackra slottet. Vi hade ett strålande väder och ett brett utbud av olika Maseratis samt en Osca, tillsammans med ett 150-tal Alfor, Fiats och Ducatis. Alfaklubben var arrangör. De hade förväntat sig ett 50 tal ekipage men det kom nästan 200 italienare. En manskör från Laholm, traditionsenligt uppställd på slottstrappan, hälsade oss och våren välkomna.

Mot slutet av evenemanget samlades Maseratigänget i en slottsflygel som Henrik och Lennart hyrt. Vi fikade och diskuterade om intresse fanns för att bilda en sydlig sektion inom Maseratklubben. Resultatet av detta blev att en sektion SYD bildades interimistiskt med Henrik Löwendahl, Lennart Dahg och ytterligare en Henrik Sjökvist från Lund som "styrelse". Moderklubben hälsade att man formellt ställer sig bakom beslutet och hälsar den nya sektionen hjärtligt välkommen.

Förslag till aktiviteter redovisades med bla ett deltagande på Sofiero Classic, Tjolöholm och Falsterbo Classic. Man föreslog också ett möte på Autoropa (var aktuell den 14 november). Två tunga namn finns med som "senior advisors" nämligen Benny Ringsberg och Bo Nilsson. Henrik och Lennart fick varma applåder för sitt initiativ.

Som avslutning på dagen konstaterades att "Sektion SYD" är på plats vilket varit ett långsiktigt mål för klubben. När får vi en sektion VÄST eller NORD? Kul att steg 1 är taget.

Erik B



Sektion SYD samlas hos Autoropa i Arlov den 14 november, inför 2010



Svenska klassiker FALSTERBO OCH ROSERSBERG



Bengt i klassisk pose



Djärvt gul Granturismo (Autoropas)

Falsterbo Auto Classic

Motorevenemangen i Falsterbo har kommit och gått genom åren och det senaste (innan detta året) arrangemanget med rally mitt i byn kunde tyvärr inte fortsätta. Ni som varit där vet hur häftigt det var med alla sportbilar som mer eller mindre gav vad de tålde runt Falsterbos trånga gator! Efter ett par års uppehåll var det nu dags igen, men i en lite lugnare form. Efter en lång kortage genom Skanör samlades alla fina sport- och veteranbilar på torget i Falsterbo. Det blev en bra uppslutning där Porsche och Ferrari dominerade. Båda märkena var väl representerade rent numerärt. Maseratiklubben fick en hörna av torget och där vi satte upp ett partytält och bjöd ut våra regaler till försäljning. Tältet (som visade sig inte vara 100% vattentätt) fick även agera regnskydd åt ett 10-tal



Lennart och PG i dialog om Falsterbo

besökare när en kort regnskur gjorde sig påmind på eftermiddagen.

Tyvärr var det ingen som nappade på möjligheten att köpa ett av våra fina treuddsprydda paraplyer under regnet... Allt som allt var det en mycket trevlig dag och om de får till detta som ett återkommande evenemang tror jag nog att det kan bli en stående punkt på Sektions Syds program också!

Henrik Löwendahl

Att visa upp gamla bilar i en vacker miljö är ett koncept som alltid går hem. Att antalet träffar i landet ökat kraftigt gör inte intresset mindre, tvärt om. Ett par av klassikerna är Falsterbo och Rosersberg, var och en pionjär på sitt sätt.

I Falsterbo hade man redan på 60-talet samlat de två ingredienser som var nödvändiga för en Concours d'Élégance, nämligen sportbilar och lättklädda flickor. Publiken kom företrädesvis från Falsterbo och Malmö och bilarna var klassiker men det visste inte ägarna då. Konceptet har tagits upp två gånger under 2000-talet. Första gången på hästhoppningsbanan i form av utställning och påföljande år inne i samhället med racing som tema. Nu var det dags igen och då var man tillbaka inne i Falsterbo, dock utan racingtemat. Den drivande kraften var Sol Laurén, själv bilentusiast och en allmänt positiv människa som får saker och ting att hända.

Den 25 juli var det dags. Mitt under brinnande industrisemester samlades ägare av klassiska (och gamla) bilar mitt inne i Falsterbo för att bli presenterade under min och Jesper Aspegrens ledning. Jesper är en härlig människa som utan att kunna särskilt mycket om bilar kan framkalla leenden och skratt genom sin förmåga att ta människor. Själv blev jag den som stod för den mer biltekniska diskussionen med de stolta ägarna. I mängden av vackra bilar kunde vi bland annat märka Erik Barkmans svarta Ghibli som för dagen hade rullat den inte alltför långa sträckan från Båstad, där Erik har ett sommarviste.

För att vara med i Falsterbo-träffen, som kommer tillbaka nästa år, krävs att du föransmäler dig. Vad som är klassik bil är som alltid en öppen fråga. Mäktigaste ekipaget vad en Auburn Speedster med släp på vilket det stod en Riley Brooklands. Andra uppskattade bilar var Kaj Wehtjes Ford GT40 -66 och Lars-Göran Svensson Saab Sport -64. Mustangar, Alfor och MG förekom sedan i en fin mix så att alla besökare fick sitt lystmäte tillfredsställt. Bland Maserati-ägarna som var på plats kunde vi förutom Erik Barkman se Lennart Dahg med en fin Gransport, Johan Runberger och Tuve Skoug, bägge med Biturbo Spyder, samt Henrik Löwendahl-Nyrén med sin röda Biturbo 222.

Bengt Dieden

SOFIERO OCH SKOKLOSTER



Bengt intervjuar Ewy Rosquist

Automobil Classic Car Rosersberg

Automobil Classic Car i Rosersberg genomfördes för tionde året, alltid på samma dag, sista lördagen i augusti. I det vackra uppländska 1600-talsslottets park noterades rekord vad det gällde deltagande bilar och även för betalande publik. Vädret kunde inte ha varit bättre och höstens klara färger gav en vackert kontrasterande bakgrund till den breda skaran av klassiska bilar. Själv stod jag för pratet och hade laddad upp med Läkerol och Ramlösa för att rösten skulle klara sig. Klockan var 11 och spelet kunde börja.

Efter en kort presentation, där alla hälsades välkomna av mig och Automobils nye chefredaktör, Niklas Carle, var det dags att dra dagens program som i stort sett började med lunchpaus. Klockan 13 körde vi igång på allvar med dagens bilpresentationer inför en glädjande stor publik. Typen av presentation kan jag nog säga att vi på Automobil var först med när träffen startade för 10 år sedan och den har sedan bara förfinats. Det gäller att lyfta fram vad ägaren har att berätta om bilen men jag

erkänner gärna att det är en sport att hitta luckorna i hans eller hennes kunskaper om bilen också.

Runt Competition Motors rödsvita tält hade de italienska bilarna som vanligt samlats. Här fanns Ferrari och Maserati tillsammans med en och annan ädel engelsman. Solen stekte och diskussionens vågor gick höga över fikabordet i tältet. Stämningen var på topp trots att alla visste att detta var ett av de sista stora mötena i Stockholms-trakten för säsongen. Dagens prominenta gäst var Ewy Rosquist som kunde berätta om sina erfarenheter som en av få kvinnliga rallyförare på 60-talet. Mest fascinerande tyckte jag var att höra hur hon och kartläsaren Ursula Wirth gjorde för att alltid se så fräscha ut efter målgång. Ewy kunde berätta hur de bytte till nya kläder och hur de hade lärt sig en teknik att sminka varandra, allt under körning i full fart.

Träffen i Rosersberg är nu så inarbetad att många som kommer dit har lärt känna varandra. Säkert har dessa satt ett kryss i almanackan för lördagen den 28 augusti 2010 också. Ska bli kul att ses igen!

Bengt Dieden

Skokloster 1 maj 2009

I strålende solsken och +17 grader mullrade italienska fordon av olika fabrikat och modeller in på Wrangels gamla slott "Skokloster". Årets första, klassiska italienska bilträff var därmed ett faktum.

I år hade Autoropa förutom det eminenta serviceteamet från verkstaden på Lidingö, också tagit med sig den senaste versionen av Quattroporte till allmän beskådan. Vår nye, engagerade "regalie-ansvarige" PG sålde Maserati-regalie och berättade att han till nästa år kommer att presentera en ny, exklusivt designad kollektion inför vårt internationella rally 2010. Vi blev tyvärr tvungna att avboka vår lunch på Krägga herrgård men med ett så underbart väder

så hördes ingen klaga. Med vackert väder brukar för övrigt följa att många deltagare letar sig fram till Skokloster den första maj enligt traditionen. I år blev inget undantag. Det var en rekordpublik som avnjöt detta års första klassiska bilträff. Ses vi nästa år?!

Thomas Wolf

Sofiero Classic

Mitt under rhododendronbuskarnas ståtliga blomning anordnas Sofiero Classic. Hundratals bilar av alla de slag samlas och njuter av slottsparken utanför Helsingborg. I år var det tema MG och svenska motorcyklar, men vi var en tapper skara italofiler som hittat dit också. Maserati representerades av en handfull bilar om man även räknar med OSCA, men tyvärr var vi väldigt utspridda på området. Grindvakterna verkade inte kunna enas om var vi skulle stå. Det hindrade dock inte att det blev en underbar dag i solskenet och undertecknad gick med på en fascinerande guidad tur bland de många MG-bilarna på plats.

Henrik Löwendahl



Henriks OSCAs hjärta



FILMSTJÄRNA FÖR EN DAG

Det är höst på Côte d'Azur enligt kalendern, men det märks inte.

Solen skiner, luften är 27 grader och vattnet 23.

Första halvan av oktober kan vara sådan. Min gamle vän och motorjournalisten Bengt Dieden gör en serie bilprogram i TV8 för Teknikens värld. Alla program är inspelade i Sverige men för att förlänga säsongen för inspelning så föreslog Bengt att man skulle spela in på Côte d'Azur, där Bengt också har en våning.

Första reaktionen var –Oh nej, –det blir för dyrt, tills Bengt visade på vad resa och hotell skulle kosta. Man nappade och ville göra en försöksinspelning med tre bilar. Bengt hade redan en idé. Han bestämde sig för en Maserati, en Bugatti och en Citroën Méhari då han visste att dessa kunde han hitta i Nice-trakten. Inspelningsteamet (Eyeworks) anlände till Vence, beläget lite nordväst om Nice, och Bengt likaså. Han skulle bo hos oss (Enhörnings) under de tre inspelningsdagarna och då hade han nära till första objektet, Maserati Mexico. Han hade valt tre helt olika bilar. Mexicon (1969) är en GT-vagn för motorvägar (en efterföljare till Maserati 5000 GT), Bugatti typ 37 är en tävlingsbil från 20-talet och Méharin en typ "beachbuggy" från sjuttioalet.

Bengt måste skapa en story att berättas för varje bil. Den författade han kvällen innan varje inspelning. Då stängde han in sig och skrev under några timmar. På morgonen före inspelningen presenterade han sin idé för inspelningsteamet och föreslog miljö och därefter började dagen. Den nyligen hårt putsade Maserati Mexicon kördes ut ur garaget till teamets förtjusning. De var mycket imponerade av ljudet från V8:an. Man hade bestämt sig för att filma bilen i lite glassigare miljöer. Det är alltid Bengt som kör bilarna, ägarna syns inte alls i bild. De får vara nöjda med att deras bilar exponeras.

Första anhalten för filmningen var Villefranche-sur-Mer, en mycket vacker stad vid havet alldeles öster om Nice. Där sitter Bengt framför kameran med en kopp kaffe och berättar bilens historia och vem som köpte denna typ av bil. Efter en trevlig lunch körde de vidare till Monaco och kasinot förstås, där man lyckades få plats framför det berömda Hôtel de Paris.



Dock först efter att hotellvakterna skickat iväg en sprillans ny Porsche Cabriolet. Lite filmning där och sedan vidare utmed Medelhavet mot Menton för att kunna filma bilen i rörelse på vägen.

Efter första dagens aktiviteter blev det middag hos Enhörnings och förberedelse för nästa dag med Bugattin. Samma procedur. Bengt låser in sig och skriver. Han vet inte alltid exakt vad som kommer att hända och en gammal Bugatti från 20-talet har han ju dessutom aldrig kört. Ägaren, Per Larsson, är 76 år och orkar inte med en hel dag ute på filmning. Han tog dock den begåvade Bengt med sig ut på en testtur då Bengt bakom ratten fick en lektion i hur man hanterar Bugattins trixiga växellåda. Så småningom gick det utmärkt. Målet för filmningen blev nu Col de Vence, dvs en tur uppe i bergen. Måste också helt kort berätta om Méharin som det skulle handla om under sista



dagen. Bengt hade inte tillgång till någon sådan bil i Nice-trakten. Bägge påtänkta objekten hade nubbat medverkan dagarna före. På väg hem till oss efter Bugatti-inspelningen såg vi en Méhari stående på den enda macken som finns inne i Vence. Vi pratade med mackägaren som gav namnet till Méhariägaren. Efter ett möte med honom, och diskussioner, så kom man över-

ens om att träffas nästa morgon klockan åtta. Ytterligare samtal följde men man märkte att ägaren tyckte det var kul med idén om filminspelning. Han skulle få hela DVD:n när den blev klar. Mannen nappade till slut på att låna ut sin frus bil och så var den dagen räddad för Bengt. Klockan nio började dagen med filmteamet och inspelningen gjordes i Tourettes-sur-Loups gamla stadsdel.



Skulle du låna ut din bil till en vilt främmande utlänning? Förmodligen inte. Bengt lyckades. Om honom kan man säga att det är en person med mycket starka nerver som dessutom talar en utmärkt franska. Han är verkligen cool och ger ett seriöst intryck. Resultatet kan ni så småningom se i TV8 eller på nätet. Håll kollen i TV-tablånerna. Filmteamet var mycket nöjda och insåg att man kan förlänga säsongen genom att filma på sydligare breddgrader, dessutom till en överkomlig kostnad. Man diskuterar redan ytterligare filmprojekt i trakterna. Staffan Enhörning/Vence

ATT IMPORTERA EN BIL...

... från ett EU land till ett annat borde inte vara en **hel vetenskap**, kan man tycka.

När familjen flyttade till Frankrike för ca 2 år sedan krävdes att man också tog in bilen (eller bilarna) i landet med franska plåtar. Som väl var hade jag köpt en ny fransk bil i Sverige och bara kört den där i ett år ca. Att importera en fransk bil till Frankrike borde vara enkelt. Proceduren man skall igenom är efter mycken research följande:

1. Först skall man åka till den lokala skattemyndighet med de svenska bilpappren (registreringsbevis) och alla inköpshandlingar (kvitton o dyli). Man skriver där en handling som skall bevisa att bilen är betald och att allt är OK ekonomiskt. Pappret skall sedan användas i nästa instans som är prefekturen (motsv länsstyrelsen).

2. Bilen skall försäkras och besiktigas i Frankrike. Dessa bevis skall medföras till prefekturen.

3. Där vill de att du fyller i en blankett med alla data om bilen (den är inte helt lätt att förstå men det går) som tillsammans med regbevis, skattemyndighetens dokument och försäkringsbevis samt besiktningssprotokoll skall leda till ett Carte Gris. Till ett pris av ca 360 euro för min vardagsbil. Carte Gris är det yttersta beviset på att man lyckats få in bilen i landet (håll i det beviset, utan det är du lost i en poliskontroll). Med det i handen kan man gå till någon verkstad och få plåtar till bilen. Då min bil var yngre än 4 år så behövdes den inte besiktigas men försäkringen hade jag ordnat.

Här skulle storyn vara slut men jag fick ett problem när prefekturen inte kunde hitta en lämplig produktkod till min bil, efter att ha knappat in bilens chassinummer i datorn. Nej, –den här franska bilen finns inte. Jag kunde bara säga att den står här utanför. Kom och titta. Det ville hon inte. Hmmm.. Jag fick rådet att gå till en annan myndighet, DRIRE. Jag tror inte ni vill veta vad det står för (men för ordningens skull, www.drire.gouv.fr: Directions Régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement). DRIRE i Nice är bemanad med en dam som är på kontoret 2 dagar i veckan om hon inte har semester eller är sjuk. Nåväl, –väl där tog det henne 5 sekunder att hitta min bil i datorn och med en lapp i handen kunde jag gå tillbaka till prefekturen.

Detta var ett försök att beskriva den normala proceduren att importera en modern bil. Hur skall det då gå med en gammal

Maserati. Jag har skjutit på importen av min gamla Maserati Mexico (1969) då jag anat att detta kommer att bli lite krångligare. Måste ta sats lite, hämta krafter. Man börjar igen hos den lokala skattemyndigheten och jag måste säga att jag är stolt att ha kvittot från inköpet av bilen 1976 i Modena, kvar idag. Hur hade det gått utan det. Det gick nu galant. Fick det jag ville ha. Till prefekturen med alla papper som krävdes, trodde jag. Där skickade man mig igen till DRIRE som först sa att det går inte att ta in den som en modern bil men som sedan ringde en kollega på annan ort och efter det backade hon. Men hon sa också att jag måste ha papper från importören om bilen. Det finns 2 sätt att importera en gammal bil, som en vanlig bil eller som en samlarbil. Jag hade hört ryktesvägen att om man tar in den som samlarbil så finns begränsande regler för användandet: Den får bara köras i området där du bor eller i angränsande områden (dvs jag skulle inte få köra till Sverige med Mexicon), man skulle få 25 kuponger som skulle rivas av och lämnas i till den lokala myndigheten tillsammans med 50 euro varje gång man skulle ut och köra i angränsande områden. Hur dumt får det vara. Nej min bil skulle importeras som en vanlig bil. Annat fanns inte på kartan. För att ta in en gammal bil måste man alltså ha en teknisk beskrivning från importören/generalagenten. Det var bara att skicka in alla papper om bilen med chassinummer och allt till Maserati West Europe och M. Viktor Neto. Han fixade ett utlåtande från fabriken i Modena och skickade mig en bunt papper som krävdes av myndigheterna till ett pris av 358 euro. Det här går ju galant tänkte jag och gick tillbaka till DRIRE som berättade vart jag skulle skicka pappren (till Antenne véhicules de la Valette) och jag förstod nog inte riktigt vad det var för myndighet. När jag fick tillbaka pappren 3 veckor senare med avslag och med motivering att 30 år gamla bilar måste tas in som samlarbilar så ringde jag Viktor Neto på Maserati i Paris som envist hävdade att det skulle gå att få in bilen som en modern bil. Dessutom pratade jag med den franska Maseratiklubbens ordförande som också sa att det skulle gå bra men jag borde åka till myndigheten med en person som talar franska bra och



kan mycket om bilen. Då kan det gå bra, om man har tur. Jag skickade istället in samma papper igen till en ekologisk myndighet i Marseille (Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, www.developpement-durable.gouv.fr) men med samma resultat.

När jag började berätta om mina erfarenheter för bekanta och vänner här i Frankrike, som är intresserade av bilar, fick jag reda på att de regler som fanns tidigare, nu (den 15/10-09) är borttagna och att det bara finns alternativet att importera som samlarbil.

Tillbaka till ruta 1 med andra ord. Nu är det en annan myndighet man skall vända sig till, FFVE (www.ffve.org, Fédération Française des Véhicules d'Epoque), innan man går till prefekturen och jag skall fundera på det men har blivit mer tveksam. Idag kör jag bilen i Frankrike med svenska plåtar och med svensk försäkring (IF) men den är besiktigad i Frankrike. Om det är hållbart så vore det idealet (får dock inte köra i Sverige utan svensk besiktning). Den franska gammelbilsförsäkringen är minst 10 gånger dyrare än den svenska. Dessutom måste man värdera bilen hos en expert på gamla bilar. Det kostar 350 euro och värdet kan ju bli vad som helst och försäkringspremien är beroende av värdet. Jag ser framför mig kostnader som: Maserati i Paris 358 euro (redan taget), värdering av bilen 350 euro, intagningskostnaden kanske 700-800 euro (som är beroende av antalet hästkrafter), en försäkringspremie kanske 800-1000 euro/år. Inte underligt att man blir tveksam och jag har idag inte tagit ställning vilken väg jag skall gå, köra helsvenskt eller helfranskt.

Myndigheter i Frankrike är lite som isolerade öar. Den ena vet inte vad den andra gör. Det positiva är dock att man får användning av sin skraltliga franska genom att prata med många myndigheter.

Staffan Enhörning/Vence

Auto e Moto d'Epoca - Padova

-MED KULTURUTFLYKT TILL VENEDIG

Sex Maseratientusiaster steg upp i ottan för att ta flyget från Skavsta flygplats. Siktet var inställt på fyra dagars kombinerad nöjes och studieresa till Italien och staden Padova där den årliga mässan för klassiska bilar går av stapeln.

Flyget gick till Bergamo några mil norr om Milano och vi möttes av svalt väder med regn. Ett tag undrade vi faktiskt om vi hade släpat med det dåliga vädret hemifrån? Resan i hyrbil mot Padova, som ligger cirka 20 mil väster om Venedig, gick fort på den klassiska autostradan men inte fortare än att vi hann med en lunch utefter vägen.

Ingen rast ingen ro. Erik och Tussa Barkman hade lagt upp programmet och det var uppställning klockan 16.00 på hotell "Zaramella" där de flesta av oss bodde. Där hade ytterligare åtta personer anslutit. Dels de som rest ner

dagen innan och dels våra Italien- och Frankrikebor. Målet var stadsvandring i det vackra Padova. Tussa, som vanligt påläst, berättade för oss andra om bland annat det stora och vackra Palazzo Della Ragione. Nu hade vädret blivit bättre och temperaturen var acceptabel (i alla fall för oss nordbor) för att vi skulle kunna avsluta stadsvandringen med en drink på Piazza Del Duomo. Dagen avslutades sedan med gemensam middag för alla 14 personerna: Erik och Tussa Barkman, Hans och Birgitta Asplund, Björn Westrell, Fredrik Ajnefors, Inga och Staffan Enhörning, Bengt och Birgitta Stenvinkel, Ulf

Björkman samt Åke, Joanna och Emma Nordqvist.

Dag två, -fredag, var vikt för Auto e Moto d'Epoca (www.autoemotodepoca.com) som ligger centralt i Padova inte långt från Stazione Ferroviaria. Det visade sig vara ett gigantiskt mässområde med cirka 10 hallar fulla med bilar och reservdelar. Dessutom stora områden utomhus mellan hallarna som också var helt belamrade. Helt otroligt!! I stort sett bara klassiska italienska bilar i hundratal! En jättestor hall som var full med bara tillbehör och reservdelar, tog bara den en hel dag att gå igenom (i alla fall för undertecknad).

Dag tre, -lördag, var vikt för kulturresa till det fantastiska Venedig. Nu hade det svala vädret helt återvänt till nordligare trakter och vi bjöds på härlig sommarvärme med sol. Turen gick med tåg till Venedigs moderna Stazione Ferroviaria ett stenkast från Canal Grande. Till fots vindlade vi oss fram till Markusplatsen via Rialtobron. Vattnet hade just dragit sig undan så pass att vi kunde slå oss ner och avnjuta varsin öl. Strax började det stiga igen varför vi hastade vidare innan vattennivån nått vårt bord. Vi rusade förbi kampanilen innan den skulle få tid att rasa ner igen (senast år 1902). Därefter guidades vi av Tussa Barkman in i stöldgodsgömman "Markusbasilikan" (som gömmer benknotor från Alexandria, bronshästar från Konstantinopel etc.) och upp på taket med utsikt över världens första och största analog-digitala, astronomiska ur med både romerska (timmarna) och arabiska (minuterna) siffror på displayen, samt en vacker vy ut över hela den blånande lagunen. Nere på marken igen rundade vi snabbt Dodgepalatsets hörn och fann så småningom en restaurang där vi kunde få även en lekamlig spis. Med Erik som kartläsare tog vi oss tillbaka till järnvägsstationen. Under den promenaden passerade vi dagens femte bronshäst Verrocchios Colleoni-monument. (Den sjätte; -Donatellos Gattamelata såg vi nästa dag i Padova).

På kvällen samlades vi igen efter det att vi kommit tillbaka från Venedig, samt även vissa kultursyndare som inte kunde låta bli att gå till mässan, för att bese Musei Civici Eremitani och framför allt Capella degli Scrovegni med målningar av den Toscana konstnären Giotto. Målningarna är gjorda 1303-1305 och är så kallade fresker i ursprungligt, fantastiskt skick. (Fresken är en slags väggmålning, där pulvriserat färgpigment blandat med vatten målas direkt på fuktig, nylagd kalkputs).

Middagen blev mycket lyckad, Åke ville inte vara i närheten av någon pizza och tur var väl det, för vi hittade en mycket fin och genuin restaurang som bara hade en rätt på menyn, men vilken måltid! Varmrätten bestod av oxfile i tunna skivor, stekta vid bordet på din egen, i förväg upphettade tallrik. Både gott, mycket anorlunda och minnesvärt. Dessutom den första restaurangen som givit dricks tillbaka till gästerna och dessutom gåvor till damerna i form av Chiantivin(!), italiensk



Tussa, Erik, Inga, Ulf, Fredrik och en gondol



Dodgepalatset



Marcusplatsen



markandsföring männtrö? Vi gör gärna ett återbesök på den restaurangen om vi får chansen att komma till Padova igen.

Dag fyra gick i kulturens tecken, nu hade även de värsta kultursyndarna kommit till sans och alla kvarvarande samt två inhoppare från Fiat Classic Club, var med på dagens stadsvandring. Nu fick vi se mer av mysiga och trevliga Padova med gator och gränder lot-sade av vår egen guide Tussa Barkman. Vandringen gick till kyrkan, Basilika Di Sant' Antonio. Fantastiskt stor och byggd på ett speciellt sätt med flera olika kupoler. Vidare till världens äldsta botaniska trädgård samt stora platsen Prato Della Valle med alldeles egen vallgrav. Innan vi så småningom blev tvungna att åka vidare till flyget blev det gemensam lunch på Piazza Della Frutta där den varma solen (20° C) rullade på taknocken till det stora Palazzo Della Ragione.

Jag tror att alla var mycket nöjda med 4 dagar fulla av italiensk kultur och bilkonst. En stor eloge till Barkmans som arrangerat resan och vi ser redan fram emot fler resor i samma anda.

Hans Asplund och Ulf Björkman



Bronshästar igen



A6 GCS Scaglietti



International Maserati rally 2009

Goodwood England

Årets tveklöst största Maserati-event är det anrika internationella rallyt som detta år gick på Goodwood, England. I år var vi 3 Maseratis som deltog från Sverige, jag själv med fru Camilla i vår 3200 GT, Erik och Lennart Dahg i en Ghibli samt Lennart Lindén med fru i en Merak.

Vi tog tillfället i akt och åkte en vecka tidigare med färjan från Esbjerg till Harwich och hälsade på våra engelska vänner i deras 1500-talsgods utanför Norwich. Värdet på resan var helt enastående. Solsken i 10 dagar och +19 är inte precis vad man förväntar sig när det gäller det engelska klimatet. Dagen innan rallyt började så åkte vi in till London för att bo på det klassiska hotellet Claridges. Det var med skräckblandad förtjusning vi tog oss in i Londons rusningstrafik, till Brook Street. Camilla körde min väns 4200 Spider, och vi i vår sin 3200 GT, till vaktmästarn på Claridges stora förtjusning, som utbrast "vi har aldrig haft 3 Maseratis här samtidigt och aldrig en svenskregistrerad, varmt välkomna!" Dagen efter anlände vi till Goodwood Park som verkligen är en imponerande anläggning med allt från en klassisk grand-prix bana, flygplats, museum och stora parkområden, till "hästarena" med hotell.

Efter välkomstdrink och en indiskinspirerad meny konstaterade vi att detta rallyt med 95 bilar och 200 gäster samt ett fyrtiotal funktionärer var det största i Englands Maserati-historia. I fredagsmorgonens första dag vid soluppgången,

anlände vi kl 08.15 till Goodwoods racerbana för att göra ett decibeltest samt gå igenom säkerhetsbestämmelserna. Endast 5 bilar i taget släpptes ut på banan så det tog sin tid. Min vän Mark gjorde helt rätt som tog med 2 bilar för att få mer racingtid. Det är en av dom snabbaste banor jag kört på klassisk mark i Europa. Som alltid är det upplevelsen från alla internationella rallyn som sitter kvar i min själ. Alla dessa unika bilar, från 5000 GT, 200 S, och A6 till MC Victory, kommer nu att närvara för första gången i det största Maserati-evenetet hittills i Sverige nästa år i Båstad, då vi är värd för det internationella Maserati rallyt den 2-5 september 2010. Under alla dessa år har jag fått nöjet att lära känna många Maseratisamlare som t ex Gordon McCull (Zagato A6, 200 S) och Sir Drummond (Barchetta) och det kommer att bli mycket intressant att se så unika bilar i aktion på ring Knutstorp eftersom dessa herrar verkligen använder sina bilar. (Som engelsmän i regel gör. Red. Anm.)

På fredagens temaafteon transporterades vi till slagskeppet H.M.S Warrior i Southport där (tyvärr) en usel meny caterades till min väns utsökta viner. Mark sponsrade nämligen hela rallyt med vin & Champagne vilket inte är möjligt i Sverige p g a våra lagar. Det blev ändå en mycket trevlig afton. Hela skeppet var ett museum och vi sjöng snapsvisor så det ekade i båtskrovet. Det italienska bordet svarade med besked kan jag lova.

Lördagens rally i den undersköna landsbygden i South Down var fantastisk, med underbara vägar och med rallyts bästa lunch på operahuset Glyndebourne. Imponerande var också funktionärernas snygga avledningsmanöver när det uppstod en trafikolycka.

Vi tog en avstickare för att se mer av detta underbara landskap innan vi anträdde vårt SPA på hotellet inför galamiddagen som hölls på det storartade Goodwood House. Bland canalettos och Champagne avtäcktes den (enda) nya Maserati Grancabrio som vi hoppats få visa på nästa års rally men, - c'est la vie. Efter en välsmakande meny höll jag ett kort tal inför alla där jag informerade om att jag låtit hotellet dela ut vår anmälningsfolder (om 2010-års svenska event) som en överraskning på deras kudde. Dansen tog fart in på småtimmarna men vi var ändå uppe med tuppen nästa morgon. Den första höststormen härjade nämligen på nordsjön och färjan som vi skulle åka med var inställd. För att kunna komma hem till Stockholm på utsatt tid tog vi därför beslutet att bila hela vägen hem genom kanalen (210 mil) vilket gick väldigt smidigt och gav ytterligare tillfälle att njuta av både resa och bilens fartresurser. Erik & Lennart valde att vänta på nästa färja dagen efter och kunde då också njuta av söndagens Concours d'Elegance. Sir Stirling Moss med sin OSCA och Nick Mason med sin Tipo 26 MM tog täten till en klassisk "hillclimb" innan concourseen framför Goodwood House med avtack och prisutdelning avslutade detta lyckade rallyt år 2009. Själv tillhör jag den lilla skara som tycker om att njuta och använda vår Maserati och inte bara låta bilen vara en putsad "garagedrottning". Missa nu inte för allt i världen det unika tillfälle som erbjuds nästa år när vi är värdland för det internationella rallyt 2010 i Båstad... Maserati Cirkusen är snart här!

Ciao tutti... Thomas Wolf



Skulle England och dess Maserati-klubb, med ganska kort framförhållning och måttlig marknadsföring, lyckas få tillräckligt många deltagare och genomföra rallyt på ett intressant och kul sätt?

Goodwood sett med våra ögon

Av Erik Barkman och Lennart Dahg

Detta var våra frågeställningar när vi började planera vår resa för att se och lära inför vårt eget engagemang i Båstad 2010. Tre svenska ekipage var anmälda (Wolfs, Lindéns (från sydfrankrike) och Barkman/Dahg).

Till Goodwood kom ytterligare 90 bilar från övriga Europa och Australien. Vilken succé för England trots att rallyt låg ca 1 månad senare än brukligt. Deltagandet har ju haltat lite de senaste åren pga global ekonomi, samt tveksamheter i både förberedelser och marknadsföring.

Vi siktar på minst 50 bilar (break even) och har kapacitet för just ca 90 bilar i Båstad.

Lennart Dahg och jag startade vår resa till Goodwood från Båstad i min Ghibli-71. Ca 300 mil bil jämte färja Esbjerg-Harwich tur och retur var våra planer och så blev det trots att vädret på Nordsjön blev så hårt att färjan hem försenades 1 dygn. Ghiblin spann som en katt hela resan med ett och annat rovdjursvrål under själva Racedagen på Goodwoods klassiska Motor Circuit. Bara att se och uppleva Goodwood är värt en resa. Det är inte bara den klassiska racerbanan utan hela atmosfären med anrika herresäten. Goodwood House (Earlen var på plats) och hotellet Goodwood Park med parkanläggningar och 2 st golfbanor, en modern skulpturpark, Cass Sculpture Foundation, och inte minst hästkapplöpningsbanan "Goodwood Racecourse" som utstrålar härligt burgen engelsk stil. Mitt i detta finns också ett flygfält Aerodrome där Hurricanes och inte minst Spitfires från andra världskriget gör sina loopar och hänger lodrätt i propellern tills motorn inte orkar dra mer. Vilket äventyr vi fick uppleva och vilka vackra bilar vi fick se. Goodwood kan också ses i vår på Revival. Där möter du liksom vi gjorde, säkert Sir Stirling Moss. Idag en åldrad man som har svårt att röra på sig men en sjuårdeles racerförare under 50-talet då Maserati var i poolposition på racerbanorna. Inte minst tack vare Sir Stirling.

Det internationella rallyt pågår i 4 dagar och har 3 återkommande dagsevent, -rally (bilrebus), race och Concours d'Elegance samt 3 kvällsaktiviteter -välkommenreception, nationell festkväll och galamiddag. Prisutdelning sker ofta sista dagen som här i Goodwood.

Genomförandet av det engelska rallyt får klart godkänt. Organisationen med upp till 70 volontärer som svarade för anmälan, starter, service och inte minst säkerhet var förträfflig. Servicestallet med fyra mekaniker från Bill McGrath, jobbade nästan dygnet runt med våra klenoder för att hålla dem rullande och inte minst med de underbara renoveringsprojekt (se Concoursvinnaren) som de själva i sista minuten skruvat ihop. Ghiblins elsystem krånglade med en mindre brand och kortslutningar som följde men servicekillarna fixade allt. Att tänka på för vår del är att engagera tillräckligt många medlemmar och andra volontärer samt säkerställa att Autoropa (vår största sponsor som lovat att ge service under race och rallydagarna) blir varse om att insatserna för våra veteraner kan bli betydande.

Racedagen på Goodwood blev fartfylld utan incidenter



tack vare alla "marshalls" som nästan väl grundligt (sannolikt krav från banan) kollade ljudnivåer och många säkerhetskontroller av såväl förare som codrivers. Med start av bara 5 ekipage per tionde minut gick hela dagen till ett utdraget köande i depån vilket inte var så lyckat. Vädret var dock fantastiskt sensommarlikt alla dagar.

Vi måste försöka hitta bättre och effektivare former med bibehållen säkerhet. Det som saknades var tidtagning, klassning av förare/bil, speaker och publik samt däcktrycksmätning. Autoropas racedagar för Ferrari och Maserati under 2009 upplever vi som klart bättre organiserade. Vi behöver deras hjälp och erfarenhet under vår racedag på Knutstorp.

Rallydagen startade utanför hotellet Goodwood Park där vi fick en förträfflig Road-book som ledde oss genom ett starkt kuperat och vackert landskap på trånga vägar omgärdade av siktskyddande häckar och vallar. Uppgiften var att hitta rätt och upptäcka samt registrera utvalda tidstypiska vackert målade Pubslyktor och andra motiv som fanns i "roadboken". Målet var det välkända operahuset Glyndebourne som också bjöd på internationellt högklassig mat. Att jämföra med våra sommaroperor på Drottningholm och Dalhalla i Dalarna. Hem fick vi ta oss på egen hand via stöd i "roadboken" för att klä om till galakvällen på Goodwood House beläget ca 1 km från hotellet. Övriga som vi bjöds på var en första titt på nya Maserati GranCabrio en elegant vit fyrsitsig cabriolet. Galakvällens mat och miljö var överdådiga inne i Goodwoodhouse. En plats där "kravet" på klädseln black-tie mycket väl hör hemma men som allt mer övergår till mörk kostym eller rent av enstaka udda kavaj och byxor. Lennart och jag valde mörk kostym medan Wolfs och Lindéns valde mer traditionellt, -smoking. Kvällen blev utan presidenternas tacktal eftersom den punkten var flyttad till söndagens prisutdelning. Vi fick dock in en minikort blänkare om vårt rally tack vare Thomas Wolfs utmärkta kontakter med eventets vinsponsor.

Programmet avslutades under söndagen med Backkörning/kortege/uppställning (i färgklasser framför Goodwoodhouse) för alla deltagarna inklusive särskilt inbjudna unika tävlingsbilar (Maserati) från 30-talet och framåt (se bilder). Prisutdelning med lunch och presidenternas tacktal och gåvor avrundade det lyckade internationella rallyt. Concours d'Elegance vanns av en trevlig australiensare (Steven) med sin i England nyrenoverade röda 5000GT. (Bill McGraths verk). Vi fick bra kontakt med Steven som lovade komma till Båstad. Trots tidsbrist fick vi utrymme att invitera alla till vårt rally och samtidigt dela ut vår vita specialdesignade 2010-skjorta till varje deltagande land (7st).

Intresset för vårt exotiska rally i Båstad verkar stort om man tar fasta på vad alla deltagare uttalar vid våra samtal -men.... Lennart och jag är dock övertygade om att vi måste bli flera som jobbar med eventet och också fortsätter att marknadsföra oss intensivt såväl här hemma som internationellt.

Ett dygn försenade pga storm på Nordsjön, kom vi tillbaka till Sverige med många positiva intryck och ett flertal idéer om hur vi kan göra VÅRT RALLY om möjligt ännu attraktivare, effektivare, godare och ändå ha kul tillsammans. Det ska vi väl klara -vi Maseratisti!



Vinnare i Concoursen blev denna 5000GT Allemano renoverad av Bill Mc Grath



Uppställning inför Concours d'Elegance

Höstrally tillsammans med Ferrariklubben

Ett höstrally med Maseratklubben, hur arrangerar vi det när vi nu har en Ferrari? Frågor som; kan vi ha ett höstrally tillsammans, finns det skillnader i hur vi betar oss, ligger det något i snacket om storebror och lillebror? Frågor som tarvar en utmaning för att få ett svar. Att konvertera är inte svårt när det är italienskt

Tänk att det alltid har varit kanonväder då vi har varvat våra motorer för att dra iväg på vårat höstrally. Så blev det även i år, en strålande sol från en klarblå himmel och lysande träd i sensommarens och förhöstens alla färger.

Vi samlades som vanligt runt 10-tiden vid Statoilmacken Frescati. Det var 20 bilar som anmält sig, från Maserati Bora till Ferrari 599 GTB. Nu var det ju deltagare att bekanta sig med, och intresset för våra ögonstenar gick inte att ta miste på. Dock tyckte mackägaren att vi var i vägen, ställde till det för deras biluthyrning och de som ville tvätta sina "vanliga" bilar. Det blev inte bättre av att Helge sa till mackägaren att vi alla stod i tvättkö. (Ingen humor där inte..) Vi samlade oss snabbt och fick våra kartor för att ge oss ut i spenaten. Nästa år får vi nog hitta en ny mötesplats, vi var inte populära.

Thomas och jag hade gjort en provtur några dagar i förväg för att säkerställa att allt skulle flyta smärtfritt. Vägvalet var inte helt lätt och det var bra att Thomas och jag fick hacka på varandra så ingen annan hörde vad vi sa, provturen visade sig vara nödvändig. Tack till Johan Helenius som tipsat oss om vägvalet. Böljande landskap, tvära kurvor och stor körglädje väntade rallydeltagarna.

Första etappen var Modelljärnvägens Hus i Alunda, där skulle vi också få en rallymacka med kaffe. Att det finns andra galna och entusiastiska människor än vi vet vi redan, men att så totalt ge allt för en modelljärnvägsanläggning som denna familj hade gjort var helt imponerande att se. Eilerth som visade oss runt hade nog roligare än vi, han var som ett barn när han satt och körde sina lok med stinsmössa och uniform. Det var trevligt att sitta ner i den vackra trädgården och tala om färden dit, det kändes som om vi hade känt varandra längre än bara ett par timmar.

Etapp 2 gick vidare till Competition Motors där Johan och Carina Helenius tog emot. Jag skulle aldrig tveka att lämna min bil i deras händer. Vilket kunnande och vilken känsla för dessa bilar och ögonstenar som i vissa fall är näst intill oersättliga. Att anläggningen får ligga ostörd mitt ute i Roslagens famn, är unikt. Flera av deltagarna har varit där tidigare och känner väl till deras verksamhet och lokaler, men det är alltid lika spännande att komma dit.



En person som dock inte hade varit med vare sig på någon Klubbträff eller sett familjen Helenius fina anläggning var Sigmond von Granitz (Ferrari 456).

Nu till etapp tre. Efter att Johan och Carina Helenius omsorgsfullt hade låst samtliga lokaler bar det iväg mot Gimo Herrgård. Visst är det något speciellt att i strålande solsken starta upp våra bilar och höra det härliga ljudet av alla hästkrafter och sedan få dra iväg. Johan och Carina i täten och med alla andra ekipage efter sig i en lång rad, vilken syn och vilket ljud! Plötsligt tvärstannar Johan, rusar fram till Carina och säger något, vänder sin Maserati Bora och åker tillbaka. Ingen förstod någonting, vad hade hänt?

Carina tar oss på kurviga och roliga vägar till Gimo där vi ställer upp våra bilar mot Herrgårdens byggnaden, till övriga gästers stora nöje. Men vad hände med Johan, vart tog han vägen, saknar vi några frågor fick inga svar. Vi checkar in på våra rum och beger oss till Herrgårdens underbara afternoon tea.

Johan anländer så småningom tillsammans med Sigmond. Ja visst var det någon som vi saknat. Sigmond hade innan vi skulle åka från Competition Motors känt ett trängande behov av ett toalettbesök. Intet ont anande låste Sigmond in sig för att uträtta sina behov, som brukligt är. Han blev då bokstavligen, -i nästan samma stund, ordentligt inlåst på den väl larmade anläggningen. Ni kan ju själva föreställa er vad som hände när han klev ut i de larmade

lokaler. Det är händelser som den här ni missar när ni inte följer med på våra rallyn! Sigmond har nu blivit väl känd bland oss övriga deltagare och nu vet han vad inläsning kan betyda och hur ett larm låter.

Vi hade en härlig eftermiddag med färdigblandade drinkar som Helge och Lena Hansen alltid har med sig. Då vädret visade sig från sin bästa sida satt och stod vi vid den närliggande sjön och njöt av dryck, natur och trevligt sällskap medan dagen sakta övergick i kväll.

In på rummet för att byta om, sedan ner på en fördrink, mousserande vin och välkomsttal från min man Thomas. Vi åt en härlig 3 rätters middag tillsammans med mycket prat, skratt och vin. Avec och kaffe intogs i sällskapsrummen på övervåningen i Herrgården. Allt diskuterades, hur vi vårdar och kör våra ögonstenar, till hur dagen hade varit. Georg Helenius drog igång en helt galen diskussion kring Anna Anka som rev ner mycket skratt och roliga kommentarer.

Ni som inte var med av olika anledningar, tveka inte inför nästa år. Kanske ni då får klara er utan storebror, men det vore synd. Våra funderingar innan rallyt vad gällde farhågor besannades inte. Vi funkade mycket bra ihop, kan de bero på att det som förenar är de snabba bilarna, Italien och passionen för det vackra. Jag vill tro att det är så. Så våga vara lite galna, konvertera eller skaffa en bil till. Vi ses nästa år!

Hälsningar Meta Carlsten

Tur till Autoseum i Simrishamn med Alfa-klubben



Precis som förra året - då det var premiär - bjöd Alfa-klubben in oss andra "italienska klubbar" till ett besök på Autoseum i Simrishamn. Autoseum öppnade 2008 och består av den bilsamling som tidigare huserade vid Skokloster slott nordväst om Stockholm. I år har de utökat och förnyat samlingen och dessutom har Nisse Nilsson - legendarisk bilhandlare från Malmö - lånat ut en stor del av sin samling till allmän beskådan på museet! Utbudet av italienska rariteter är dock väldigt begränsat, men ägarna lovar att det är bättring på gång. Till skillnad från 2008 hade vi strålande sol i år och efter museebesöket var vi tre Maseratisti som beslöt oss för att köra till Kivik för lunch på Café Strand som serverar god mat med italiensk touch. De har även italiensk glass där chokladglassen är rent gudomlig, missa inte den om ni är i krokarna!

Efter maten körde vi lite mer inspirerat, hemåt på små krokiga vägar, tillbaka till västra Skåne där vi alla hör hemma. Vi fick stanna och pausa på vägen då Khamsinen blev lite överhettad och senare igen då Håkans Biturbos bromsar började mattas av, men jag tror att alla höll med om att det var fantastiska vägar att verkligen köra sin Maserati lite mer aktivt på!

Henrik Löwendahl



OBS!

Årets Julmiddag äter vi fredagen den 18 december kl. 19.30 på restaurang SERWITO som ligger på Regeringsgatan 77 i Stockholm

Menyförslag

Välkomstdrink (Ett glas mousserande vin)
Antipasto misto sardo
Saltimbocca alla romana
Valfri dessert från menyn
500:-/pers

Dryck tillkommer och beställs på plats.
Bra priser utlovas.
Glutenfri- och vegetariska alternativ finns.

Anmäl dig på bengt.dieden@comhem.se, tel+33 601 849 158 (nödfall) senast den 11.12. 2009. Anmälan är bindande.

JULKLAPPAR FÖR MASERATI-ENTUSIASTEN

Tröjan "BÅSTAD 2010"

Inför det internationella mötet nästa år kommer klubben att trycka upp en speciell tröja i en mycket fin kvalitet. Tröjan som är av märket Harvest, är vit och har mötetets logotype på bröstet. Finns i både dam- och herrmodell i storlekarna S, M, L och XL. Några få exemplar finns tillgängliga redan nu och är den perfekta julklappen att önska sig, eller hur? Priset är 395 kr plus frakt.



Exklusiv Maserati-mössa
För skidturen i vinter finns även en svart stickad mössa med namnet Maserati i vacker silverbrodyr. Som klippt och skuren för pisten i Åre. Endast 130 kr plus frakt.

RING OMGÄENDE

till PG Johnels om du vill försäkra dig om dessa unika produkter. Tel 0739-800056. E-post pg.johnels@tele2.se. Först till kvarn...

MASERATI RALLY 2010 BÅSTAD SWEDEN



HIGHLIGHTS 2-5 SEPTEMBER.

A fun, full speed, gastronomic program is waiting. The program in brief.

THURSDAY 2 SEPTEMBER

- 3 pm-6 pm. Welcome reception at Hotel Skansen.
- Cocktail & Mediterranean buffet dinner.

FRIDAY 3 SEPTEMBER

- 08.45 am. The rally starts.
- Car control test & presentation of the swedish sportscar Koenigsegg.
- Lunch at Sofiero Palace and Gardens.
- Concours d'Elegance.
- Cocktail & 3 course dinner & entertainment.

SATURDAY 4 SEPTEMBER

- Race at Ring Knutstorp Racetrack, modern cars and classics.
- Ladies tent colorbox.
- Gala cocktail & model presentation by Autoropa.
- Gala dinner. Awards ceremony. Dress code: Black tie.

SUNDAY 5 SEPTEMBER

- Breakfast & departure.

Last entry date is 31 May 2010. More information on www.maseraticlub.se

