

MASERATI

b u l l e t i n e n





Ordföranden har ordet

Maserativänner!

Säsongen är i full gång och vi har redan avverkat de första evenemangen för året. En fantastiskt 1:a Maj på Wenngarns slott samt ett lika fantastiskt vårrally som gick till Blaxta Gård. Visst är det skönt att plocka fram skönheten ur den alldeles för långa vintervilan!

I slutet av mars hölls som vanligt årsmöte, denna gång i Autoropas fina lokaler på Narvavägen i Stockholm. Mycket glädjande är att vi 2015 slog nytt rekord i antal betalande medlemmar, nämligen 215 st. Klubben redovisar ett positivt resultat på c:a 18 000: - och vi har en stabil kassa. Detta är inte minst viktigt då vi redan är i full gång att planera för det internationella Maserati-rallyt som kommer gå av stapeln i Sverige i september 2020!

På årsmötet fick även den exklusiva skaran av hedersmedlemmar ett välkommet tillskott, då styrelsen enhälligt beslutat att Erik Barkman uppfyller alla kriterier för att ingå i denna grupp. Dessa kriterier är relativt vaga då stadgarna lyder: "Styrelsen utser hedersmedlem". Vi har tolkat det som en person som gjort en betydande insats för klubben. I Eriks fall handlar det om ett 6-årigt ordförandeskap med bl a huvudansvar för det internationella rallyt 2010 samt inte minst ett 10-årigt redaktörsskap för Bulletinen. Detta nummer är det sista med Erik vid rodret. Han går med flaggan i topp då detta nummer är det tjockaste i klubbens historia!

Erik, stort tack för ditt arbete och engagemang för klubben och jag hoppas vi ses på många träffar framöver!

Jag hoppas ni varit inne på hemsidan (maseraticlub.se) och läst de gamla nummer av Bulletinen som nu ligger där. Vi fyller hela tiden på med fler nummer och målsättningen är att till slut ha en komplett samling. Det som slår mig när jag med stort intresse plöjer nummer efter nummer är hur mycket som förändrats i vårt samhälle på 20-30 år



samtidigt som det i vissa fall inte har förändrats alls! Många av de artiklar som finns i de gamla Bulletinerna kunde lika gärna ha varit med i detta nummer. Vi kan verkligen tala om att vårt intresse är tidlöst!

Vi är många som känner igen oss i Rolf W's bekännelser längre fram i tidningen. Så många bilar man drömmer om och vill ha! Alldeles nyligen dök det upp en fantastisk bil som var helt oemotståndlig för mig. En svensksåld Mistral i originalskick och bara 5900 mil. Bilen har stått still sen början på 80-talet och är nu körklar igen. Som alla vet har de klassiska modellerna blivit rejält dyra så en viss kreativitet krävdes för att köpet skulle bli av. Slutligen köpte jag bilen tillsammans med vår revisor Hans Josefsson. Jag tänkte att om det fungerar bra att ha delad vårdnad om en dotter, varför inte en Maserati? □ Det kan nog bli en egen artikel om detta rullande konstverk i ett senare nummer av Bulletinen.

Vi är några som ska åka från Stockholm till Holland på det internationella rallyt 22-25 sep. Mig veterligen är det nu fulltecknat. Om ni har anmält er och vill göra sällskap så hör av er.

Bästa Maseratihälsningar

Fredric Gustafsson
Ordförande Svenska Maserati Klubben
fredric.gustafsson@maseraticlub.se

Maserati Bulletinen

#1 2016

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

Redaktionen:
Erik Barkman

Ansvarig utgivare:
Fredric Gustafsson

Grafisk form:
Sue Ellen AB

Annonsansvarig:
Meta Carlsten

Tryck:
Wasa Grafiska

Copyright:
Korta citat medges med angivande av källan. Längre utdrag endast efter skriftligt medgivande från redaktionen.

SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna
www.maseraticlub.se

Omslagsbild:
Villa d'Este.
Foto Marc Sonnery

INSTEAD OF HIRING A SUPERMODEL WE BUILT ONE.



MASERATI GIBLI. FRÅN 709 000 KR

NYA MASERATI GIBLI DRIVS AV EN RAD AVANCERADE OCH KRAFTFULLA 3-LITERS V6-MOTORER I BÅDE BENSIN- OCH TURBODIESELUTFÖRANDE, NATURLIGTVIS MED ÅTTASTEGS AUTOMATLÅDA.

VÄLKOMMEN TILL AUTOROPA, EXKLUSIV SVENSK ÅTERFÖRSÄLJARE AV MASERATI, FÖR ATT LÄRA KÄNNA MASERATI GIBLI NÄRMARE. NÄR DU KÖPER EN NY MASERATI FRÅN AUTOROPA INGÅR 3 ÅRS GARANTI OCH 3 ÅRS FRI ASSISTANS.

Official fuel consumption figures for Maserati Ghibli range in l/100km: Urban 14.1 - 7.7, Extra Urban 7.1 - 4.9, Combined 9.7 - 5.9. CO₂ emissions 226 - 158 g/km. Fuel consumption and CO₂ figures are based on standard EU tests for comparative purposes and may not reflect real driving results.

www.maserati.com



AUTOROPA AB

TESTVÄGEN 18, ARLÖV, MALMÖ, NARVAVÄGEN 19, STOCKHOLM
T. +46 40 43 70 00 / www.autoropa.se

Sebring

Av Jan Fidjeland

Vignale

Giovanni Vignale föddes 1913. Han arbetade under många år på företaget Stabilimenti Farina i Cambio där han fick en gedigen yrkeskicklighet och stor erfarenhet.

År 1946 önskade Vignale prova sin egen förmåga som tillverkare och grundade företaget Carrozzeria Alfredo Vignale.

1950 och 60-talen var en guldålder för den Italienska motorindustrin. Vignales företag blomstrade och beställningar strömmade in från Ferrari, Lancia, Fiat, och naturligtvis även från Maserati.

Mot slutet av 1960-talet blev dock de ekonomiska villkoren svårare för de små karosstillverkarna som Vignale var en del av. En relativt småskalig produktion, ganska arbetskrävande även för den tiden, gjorde Vignale bilarna för dyra för den produktionsvolym som behövdes för att överleva. Alfredo Vignale var tvungen att ge upp och sålde företaget 1969 till De Tomaso.

Endast tre dagar senare omkom Giovanni Vignale i en bilolycka, under mycket oklara omständigheter...



G.Michelotti med G.Vignale

Michelotti

Giovanni Michelotti föddes i Turin 1921. Han började sin karriär 1936 vid en ålder av 15 år som lärling på företaget Stabilimenti Farina i Cambio och blev där inom de närmaste 10 åren en av de ledande formgivarna. Hos Farina lärde Giovanni även känna en annan Giovanni, Giovanni Vignale.

År 1946 startar Michelotti sitt eget företag och verkade därefter som frilansande bilformgivare. Samma år hade även Vignale startat sitt eget företag. Mellan Giovanni Michelotti och Alfredo Vignale fanns en personlig vänskap vilket resulterade i att de arbetade tillsammans med flera projekt.

Michelotti arbetade även för flera andra Carrozzeria

såsom Pininfarina, Bertone, Ghia, och Allemano. År 1959 startade Michelotti även en konstruktionsavdelning som ett komplement till sin formgivningsverksamhet. Några Maserati bilar formgivna av Michelotti är 3500 GT Spyder, Sebring Serie I och Serie II, samt 5000 GT för Carrozzeria Allemano. Michelottis hela livsgärning kretsade nästan uteslutande kring konstruktion och formgivning av bilar, med ett litet undantag. En kaffemaskin, som kom till världen strax efter andra världskriget. Giovanni Michelotti dog den 23 januari 1980.



Första gången för insprutningsmotorn i en Maserati GT

Maserati Sebring prototyp

Karossen till prototypen, AM 101 1335, byggdes på en 3500 GT Vignale Spyder ram. Det var förmodligen även första gången som den 6 cylindriga Maserati motorn visades med mekanisk bränsleinsprutning i en GT vagn. Det var samma motortyp som kom att användas i efterföljande produktionsbilar såsom 3500GTI serie II sent 1961, och naturligtvis, Sebring och Mistral 1963.

Alla delar av karossen är unika på prototypen. Inga delar av karossen kom att användas då biltypen senare kom i produktion. Interiören har influenser från andra samtida Maserati bilar. Instrumenten lånades från 5000 GT. Kontrollerna för luft och värme liknade i 3500 GT kupéerna och Vignale Spyder. AM 101 1335 producerades för Bilmässan i Turin 1961 som Maseratis första tillfälle att introducera Sebring modellen. Den var även Maseratis utställningsbil på Bilmässan i Paris 1962. Prototypen såldes efter mässan till sin första ägare, som bodde i Paris. Ingen dokumentation finns därefter, annat än att bilen blev kvar i Europa och bytte ägare 3 gånger. Prototypen köptes av bilens nuvarande ägare i Belgien 2007.



Sebring prototypen, AM 1011335, på Bilmässan i Turin 1961

Under 2012 lämnades bilen till ett välrenommerat företag i Connecticut USA för en översyn av karossen med avsikt att ej störa bilens interiör. Karossen slipades plåten för att kontrollera förekomsten av korrosion och andra "felaktigheter". Med den nuvarande ägarens egna ord: "Efter inspektion, noterades det genom flera mätningar att karossens paneler var mycket asymmetriska, som vanligtvis är ett resultat av en kaross som beställts som en prototyp inför en ny serie av bilar. Paneler korrigerades för korrekt raket, korrosion och gropar reparerades, och bilen målades med rätt färg i rätt kulör. Bilen är nu som den borde ha byggts för 53 år sedan!". (Överrenovering? Synd i så fall på ett så historiskt viktigt fordon-författarens synpunkt) Proportionerna och dimensionerna på Sebring prototypen skiljer sig mycket från produktionsbilarna, Serie I och Serie II. Enligt den nuvarande ägaren är taklinjen ca 150mm lägre och bredden ca 75 mm bredare mätt över framskärmarna. Fronten, partiet ovanför grillen, "skjuter fram" ca 50mm mer än på produktionsbilarna, vilket ger bilen ett lite

aggressivare uttryck. Olika teman från prototypen införlivades sedan i de 2 produktionsserierna. Dock tyvärr ej bakpartiet vars formgivning är mycket vacker och hade mycket väl kunnat leva vidare i de båda serierna. Någon gång under bilens liv har även de ursprungliga Borrani bimetall hjulen ersatts med ekerhjul.

De blanka panelerna under dörrarna har tyvärr även gått förlorade. Båda dessa felaktigheter borde rättas till. Solida hjul fyller ut hjulhusen bättre och drar ej till sig uppmärksamhet från helheten såsom ekerhjul gör. De blanka panelerna under dörrarna bidrar till att förstärka intrycket av karossens "låghet" och utsträckt längd.

Under tecknande har under tillkomsten av denna artikel haft flera kontakter med prototypens nuvarande ägare som bor i USA.

Den välkände tyska Maserati historikern Walter Baeumer har bidraget med fotografierna till denna artikel. Walter såg bilen i verkligheten för några år sedan och blev då fullständigt överväldigad. L'ultima Maserati Sebring.





Maserati 150S -56. Oljepåfyllning i vänster håll, bensin i höger.

Mille Miglia 2016

Av Bengt Stenvinkel

Mille Miglia kördes som ett landsvägslopp för sista gången 1957. Det gick från Brescia utmed östra sidan rundade upp mot norr igen vid Rom och tillbaka till Brescia. En körstrecka på 159,7 mil som gick på vanliga ej avlysta vägar och som man enbart körde på snabbaste totaltid. Rekordet 1955 Sterling Moss med Denis Jenkinson blev på 10 timmar, 32 minuter och 48 sekunder, lika med medelhastighet 160 km/tim inklusive stopp för mat, tankning och service. Bilen var en Mercedes 300 SLR samma som tvåan Fangio kom i mål med 32 minuter senare. 1957 hände en olycka med 12 döda. Loppet kördes tre år till, kortare med ändrade regler och vanns sista året av Gunnar Andersson och Charlie Lohmander.

1977 kom Mille Miglia igen. Samma distans, men med vanliga trafikregler, körning på idealtid med tre etapper. Ett event för klassiska bilar tillverkade före 1957. Bilar som varit med i MM tidigare har företräde, men annars bilar som sticker ut. I år deltog 456 bilar. Pengar är då bra att ha. Startavgiften är 80.000:-. Vill man ha med supportbil så kostar det ungefär detsamma, men dessa har utvecklat någon

sorts sidorace där det gäller att ha senaste och dyraste Lambon, Ferrarin, Paginin eller Mercan och köra om varandra på mest vågade sätt.

Årets lopp hade första nattuppehåll i Rimini. Första bilarna landade genom gamla vackra Gamla staden i ösregn och 10 grader vid 9-10-tiden på Torsdagskvällen.



Återstart var från 08.30 i fint väder och varmare på Fredag f.m. med äldsta bilarna först. Jag var nere ihop med två barndomsvänner (Calle f.d. Morgan, Olle f.d. MG TD, Maserati 200SI, OSCA 1500TN (Tipo Nuovo) och nu Triumph TR6). Åh, vad mycket vackra bilar! Man klarar nästan inte av det! Och vilken folkfest! Alla är på benen. Mycket gamla gubbar i min egen ålder, som nog av deras kommentarer och entusiasm varit med tidigare. Modena, Bologna och söderut hit var ju ett centrum för Italienskt bilbyggande. Efter kriget var det ju fattigt och allt i princip förbjudet av "segrarmakterna". Men tänk så många vackra så röda bilar man snickrade ihop,

huvudsakligen på FIAT-delar. Stanguellini, SIATA, Cisitalia, Zagato, Patriarca, Ermini, Gilci Mariani, Giannini, Zanussi är namn ur startlistan. Många byggdes kanske bara i ett exemplar eller ett fåtal, kanske 10 st. Och detta gjordes då i små lokala verkstäder med fiffiga killar som ofta också körde dem i gatlopp och backtävlingar. Italien hade många flygplansfabriker under kriget. Dessa stängdes och skickliga mekaniker och plåtknackare blev utan jobb. Men de plockade nog med sig verktygen och visste var aluminiumplåtgömmorna fanns. Här knackades det bilar, skickligt och oerhört vackert.



Vacker instrumentering i den högerstyrd Maserati 200SI.



Maserati 150S -56.



Maserati 200SI. Vid tankning lyfter man på strömlinjekåpan. Elegant.



Stanguellino 1100 Sport -57. 90 hk vid 8000 rpm.

Rimini ställde upp fantastiskt. Innerstaden var avstängd där funktionärer och poliser lotsade de ankommande bilarna in och senare för nattupställning vid de olika hotellen. Strandboulevarden var avstängd dels som uppställningsplats, men också för framkörning till start i nummerordning. En vacker

syn för ögat men också örat. Glada besättningar, från världens alla hörn, som nu njöt av vädret och bjussade i svängarna. Två Svenska ekipage var med. Kenneth Andrén med en Arnolt Bristol Bolide och Jan Söderström med en Frazer Nash Mille Miglia ur farfarsfar Allans (Förenade Bil) samlingar.



Abarth FIAT 750 Zagato "Bubble Head"



Fransk Alpine A106 Mille Miles (=Mille Miglia) -56 med CV4-motor på 43 hk.



Maserati 200SI, underbart vacker med bland annat sina feta avgasrör.



En bilnörds historia

Av Rolf Westberg

Hur kunde det bli så kan man undra. Som liten grabb tjuvade man till sig att få titta på Helgonet och se hans vita P1800 fräsa runt och jaga bovar med snygga damer i passagerarstolen, se snobbar som jobbar i Aston Martin & Ferrari Dino samt alla Bond-fimer med olika sportbilar. Första bilen blev dock en PV444 med 44 hk som min farfar lämnade efter sig.

Ett par år senare fick jag dock ihop femtusén kronor och kunde införskaffa den första bilen på drömlistan, en P1800, gissa om man njöt, kände mig som helgonet varje gång jag klev in i den.

Några år senare kom andra bilen på drömlistan, det var en MB 230 SL eller en s.k. Pagoda, jag kunde åka nercabbat varje dag som solen lös, det var en fantastisk känsla. Min dåvarande fru och jag åkte på långresor med Pagodan flera somrar i rad på 80-talet och livet lekte.

En BMW 633 CSI blev sen en trogen vän i många år och en njutning att åka i året runt. Första barnet Charlotte fick uppleva sina första år i CSI-n och det har nog präglat henne en del.

Den tredje bilen på drömlistan ropade jag in på en bilauktion i slutet av 80-talet, en Jaguar E-type ser 1,5 i 2+2 utförande med ett stort soltak och nu tyckte jag att jag uppfyllt alla bil-drömmar man haft som grabb.

Nu började man se mig om och fundera på vilka bilar jag missat i min uppväxt och snubblade då över en Alfa Romeo GTV från 84, ordet körglädje och långa armar var nya vokabulär för mig och blev något som man lärde sig aft uppskatta. Tyckte dock att Alfian var lite väl trött så något italienskt med mera motor började jag då hålla utkik efter. Då jag hade passerat Mr Ulf's bilimport varje dag under några års tid så svängde jag en dag in och pratade med honom och sen var jag såld på Maserati en till synes obotlig sjukdomsbild som jag än i dag inte är återställd ifrån. Bilen jag fastnade för hos Mr Ulf var en mörkblå Biturbo 425, en fantastisk körupplevelse och den njöt jag av och hade roligt med i många år. Så småningom föll ögonen på en något modernare variant på Biturbo att åka i till vardags så då hittade jag en 4.24V nere i Mannheim som jag åkte ner och hämtade hem, en perfekt bil att vardagsåka i.



Med två Maserati min ägo så skulle jag självfallet också gå med i Maseratklubben, sagt och gjort så blev det. Min fru Anette och jag hängde då med på en resa tillsammans med klubben till Modena 2002. Det blev startskottet på en helt ny gemenskap med alla dom trevliga människor man nu umgås och känner en stor gemenskap med. Deltagare på denna resa var Staffan E, Fredrik A, Björn, Åke N med familj m.fl. En resa som gav starka intryck och som jag än i dag kommer ihåg väldigt väl. Om denna fantastiska resa kan man fortfarande läsa på klubbens hemsidan.

På den första julmiddagen som jag deltog på så lärde jag känna en viss Per Bjerner som så småningom övertygade mig om att köpa hans Indy 4900, en riktig gran turismo som blev min drömbil direkt efter att ha tagit första provturen, den fjärde drömbilen i ordningen och som jag deltog med på vårt internationella möte i Båstad 2010.

Under några år har jag haft en särskild 3200GT med solidblå färg och brun inredning av den sista årsmodellen under uppsikt. På Årstaviks-träffen 2014 träffade jag Patrik Gudmundsäter med just denna 3200GT. Han var ute och letade en fin Indy åt en bekant i Italien och lyckades övertala mig att få visa bilen för sin bekant. Det blev affär ganska omgående på ett villkor att jag fick 3200GTn som ersättare till min vackra Indy. Indy'n som jag hade ägt i elva år finns numer hos Patriks bekant i Italien.

Jag hade nu fått min femte drömbil. Att ha en klassisk Maserati som Indy'n frestar hårt på både tålmod och plånbok så detta byte passade mig som handsken. 3200GTn är vansinnigt snabb och i hyggligt skick.

Nu har jag hoppat över att nämna alla de vardagsbilar som jag haft under åren, totalt kom jag upp i 28 bilar inklusive de jag nämnt ovan, men säkert har jag glömt någon. Då jag är årsbarn med Borg och Stenmark så har jag därmed hunnit med att vara bilägare under många år.

Några av ovan nämnda bilar har jag dock fortfarande kvar i min ägo: P1800, 230SL, 4.24V och den sistnämnda 3200GT.

Har jag då någon ny drömbil, ja trean dvs E-typen saknar jag väldigt så en sådan med V12:an i skulle kunna bli den sjätte, men det får tiden utvisa hur det blir med den saken.

Mina andra barn Alexander, Anna och Agnes har alla från födseln lärt sig allt om Maserati-modeller då jag tagit med dom i bilarna på träffar och annat.



Vår nye redaktör

Av Johan Runberger

Då Erik Barkman efter många år som redaktör för vår eminenta klubbtidning kommer tråda tillbaka kommer Johan Runberger succesivt ta över ansvaret som redaktör.

Erik och Johan kommer tillsvidare att dela ansvaret på ett sådant sätt att Johan tar över ansvaret för tidningens innehåll och Erik ansvarar för layout, tryck och distribution.

Vem är då vår nye redaktör? Johan presenterar sig med följande ord. Passionen för bilar har funnits med mig i hela livet. Som liten satt jag och ritade bilar och läste allt jag kunde komma över som handlade om bilar. På den tiden fanns inte internet så den tillgängliga informationskanalen var framförallt tidningen Tekni-kens Värld.

Efter några ungdomsår med lätt och tung motorcykel blev det äntligen dags att äga en egen bil. Som för de flesta ungdomar tillät inte ekonomin några extravaganser men så småningom köpte jag min första nya bil, tillika min första sportbil en Honda CRX av 1986 års modell. Genom en kompis som körde Alfa Romeo Sprint blev jag introducerad till detta anrika märke varför Hondan ganska snart byttes in mot en fabriksny Alfa 75 Milano. Där någonstans startade galenskapen och en livslång passion för Italienska sportbilar.

Med tiden har intresset renodlats från ungdomens generella bilintresse till dagens mer specifika fascination för mekanik, de-sign och marknadsföring. Bilen är, tycker jag, ett av de tydligaste exemplen på hur man kombinerar dessa storheter för att åstadkomma en produkt som attraherar oss konsumenter beroende på vem vi är och den livsstil som tilltalar oss.

En annan viktig aspekt av bilintresset är naturligtvis också den renodlade glädjen att köra en bil som kommunicerar med föra-ren på ett sådant sätt att man känner sig "som ett med bilen". Att aktivt och snabbt köra sin bil längs slingriga asfaltvägar en solig vårmorgon är en svårslagen upplevelse. Lockelsen av nya förvärv och även glädjen i att

köpa och sälja (och att någon gång också göra en bra affär) har inneburit att det genom åren passerat ganska många bilar genom mitt garage. Till dags dato 17 Alfa Romeo, 3 Maserati, 1 Ferrari och 1 Fiat om jag håller mig till det Italienska. En fascination för den klassiska hundkojan från det dimmiga öriket i Atlanten gör att jag även ägt några sådana fordon samt även dess sentida syskon med rötter i Tyskland.

I dagsläget är garaget fyllt med Maserati Spyder E-89, Maserati Ghibli GT -96, Alfa Romeo GTV V6 -99 samt Mini Cooper Sport -00. Som synes är det framförallt så kallade "youngtimers" som tilltalar mig. Bilar som är tillräckligt gamla för att ha den där mekaniska känslan där inte all kommunikation filterats bort via elektroniska hjälpsystem, men som ändå är tillräckligt nya för att kunna brukas på ett smidigt och tillförlitligt sätt.

För övrigt har jag lyckan att ha en förstående fru, Mari, som med lätt resignation genom åren lärt sig att acceptera den pågående förändringen i vagnparken trots att jag vid inköp av en ny bil alltid säger att den här ska aldrig säljas. Familjen består även av två söner Hugo, 17 och Milton 13 där framförallt junior tycker det är roligt att följa med på olika sportvagnsträffar.

Yrkesmässigt har jag genom åren arbetat som marknadschef och VD på olika företag framförallt inom leverantörsled till möbelbranschen hela tiden med utgångspunkt från vår bostadsort i Gnosjö, småland.



Den nye redaktörens kollektion av Maserati bilar



Levante in Geneva



Av Marc Sonnery

So at long last the much publicized Levante had its world premiere in Geneva and I was able to see it in person there. No one has ever accused SUV's of being pretty but for what it is and compared to its rivals the Levante is quite attractive if not for the huge mouth which seems an obligatory style trend. Other than that the design has the proper recent Maserati DNA and fits well with the other models in the range, the interior is superb, the trunk is not the largest among SUV's but still quite satisfactory. Being a classic car person I am not an expert in all the recent electronics but it seems the Levante has all the gadgets and driving aids people feel they can't live without nowadays. There were two Levante versions shown and the one thing that I found disturbing is that one of them had the Trident in the nose grill encased in transparent plastic, I found that disturbing, Mr Marchionne apart from needing a few ties also needs to not confuse what is acceptable

on a Chrysler and unacceptable on a Maserati. In the weeks following the show top magazines were able to test the Levante and were surprised at the excellent high speed handling which is a positive point. One important aspect to bear in mind is that an SUV can be sold in many more markets, with bad roads, where a sports or GT car cannot, as Porsche found when they started marketing the Cayenne. At the time I lived in Florida near the world's largest Porsche Dealership, Champion in Pompano Beach and was shocked one day to see several hundred Cayenne's there. They were inventory for local sale but also for the nearby Caribbean and central America, where hardly any normal Porsches were sold due to impractical roads. We will see how well Maserati tackles new markets. One can only wish that the Levante will be the much needed cash cow Maserati hopes it to be so that we can see many more exciting true Maseratis such as the Alfieri.

NYA MICHELIN *PILOT SPORT 4*

GÖR DIG REDO FÖR RESOR MED ENASTÅENDE KÖRGLÄDJE



DYNAMIC RESPONSE

HÖG SÄKERHET PÅ VÅTA VÄGAR

MICHELINS LÅNGA LIVSLÄNGD

*FRAMTAGET I SAMARBETE MED
DE MEST KRÄVANDE BILTILLVERKARNA*

*FRÅN TANKE
TILL VÄG.
OMEDELBART.*



 **MICHELIN**
Total Performance

KÖRGLÄDJE TYSTNAD VÄGGREPP
LIVSLÄNGD SÄKERHET KOMFORT

FÖR MER INFORMATION KONTAKTA DIN NÄRMASTE EUROMASTERVERKSTAD.
DU HITTAR DEN PÅ VÅR HEMSIDA EUROMASTER.SE ELLER RING 0771-829 829.



Förutom sport- och samlarbilar som utbjuds av handlare specialiserade på dessa bilar finns en stor mängd privatsäljare på flertalet utomhusmarknader på mässområdet. Eftersom mässan hålls i Tyskland är det naturligtvis stort fokus på de tyska märkena där BMW, Mercedes och Volkswagen gruppen fyller varsin hall med bilar från sina historiska samlingar. Utöver detta finns ett antal hallar där bilklubbar ställer ut samt en stor sektion med handlare som säljer allt från bildelar till verktyg och reservdelar. För den som söker efter broshyrer, reklamblad och annan memorabilia finns också ett enormt utbud. Självt hittade jag en ovanlig pressmapp för Ghibli 11 med fina illustrationer och intressant information kring den tänkta kundgruppen för Ghibli GT och Ghibli Cup. För oss Maserativänner fanns också mycket att se framförallt är det de äldre GT bilarna som erbjuds till försäljning. Nästan alltid verkar de bilar som bjuds ut vara mer eller mindre nyrenoverade och prisnivån är också mycket hög. Helt klart har värdet på samlarbilar ökat markant på bara några år.

En intressant vagn som visades upp var den Maserati Ghibli som användes som sjukvårdsbil under Italiens GP 1978 och som fraktade Ronnie Petersson till sjukhuset efter hans fatala olycka.

Naturligtvis var den Tyska Maserati klubben på plats med en stor monter i Hall 3 där enbart två bilar visades upp men å andra sidan var det inte vilka Maseratis som helst; en MC12 och en 3500 Spyder. Självgynnade jag våra tyska kollegor genom att köpa två nyckelknippor och en Maserati penna.

Sammanfattningsvis är TechnoClassica enligt min mening helt klart värd att besöka. Sin storlek till trots är det en vänlig atmosfär och ett unikt tillfälle att se många vackra bilar varav ett antal är ovärderliga dygripas som man nästan aldrig annars får tillfälle att beskåda i verkligheten.



TechnoClassica Essen 7-10 April 2016

Av: Johan Runberger

TechnoClassica i Essen är en årligen återkommande mässa i mastodontformat med allt som hör till bilintresset. Under tecknad besökte i år denna fantastiska mässa för sjätte gången. Tillsammans med några goda bilvänner ägnades två dagar (vilket är det absolut minsta som krävs om man ska hinna gå igenom hela mässan) åt att bese alla fantastiska bilar som visas upp.

Maserati, spädgris och lufttorkad bäver!

Av Cecilia Hedlund



Årets vårrally gick av stapeln den 28 maj med destination Blaxsta gård som ligger en bit utanför Flen. Som sig bör kretsade evenemanget runt bilarna men fick, enligt min mening, hård konkurrens av både den gästvänliga och den kulinariska upplevelsen på Blaxsta gård.

Eftermiddagen invigdes med champagne och därefter en underhållande utslagstävling i Segway. Det blev snart uppenbart för samtliga deltagare att detta tvåhjuliga knubbiga fordon krävde en helt annan manöver än de fyrehjuliga skönheter som stod uppstadade på gräsmattan en bit därifrån. Balans, mod och fokusering var det som behövdes för vinst. Damklassen vanns till slut av Lena Hansen och Fredric Gustafsson tog hem vinsten i herrklassen. Första pris var en flaska av Blaxsta gårds egenproducerade och prisbelönta Icewine.

Då Blaxsta gård är världens nordligaste kommersiella vingård erbjöds vi så klart en mycket intressant och lärorik guidning av både vingården och vinfabriken. Vi fick även smaka på dessa prisbelönta Icewines, vars druvor skördas vid minus sju grader. Med den kunskapen är det faktiskt inte så konstigt att även vi i Sverige kan producera vin i världsklass. Efter besöket i vinfabriken var det dags för middag. Grillad spädgris och egenproducerad lammkorv stod på menyn och till det serverades bl.a ett egenproducerat merlotvin.

Innan avresa på söndagsmorgonen stod en härlig frukostbuffé uppdukad. Hembakat bröd, hemtjänat smör och ost är det där lilla extra som gör skillnaden tycker jag. De modiga fick även smaka på tunt skivad lufttorkad bäver. Jag höll till godo med osten, jag.

Succé på Wenngarn slott 1:a maj!

Av Fredric Gustafsson



Den 25 åriga traditionen att samla italienska motorfordon av alla de slag 1:a maj på Skokloster tog i år slut då man gjort om anläggningen till flyktingförläggning.

Många var oroliga att det skulle bli svårt att hitta en lämplig ersättningsplats. Valet föll på Wenngarns slott utanför Sigtuna. Vi var några stycken som bestämde oss för att åka i god tid för att vara på den säkra sidan att hitta fram, hitta klubbens plats osv. Det visade sig vara helt rätt taktik, för om det är något som man kan klaga på så var det de långa köer som uppstod för att komma in på området framåt förmiddagen.

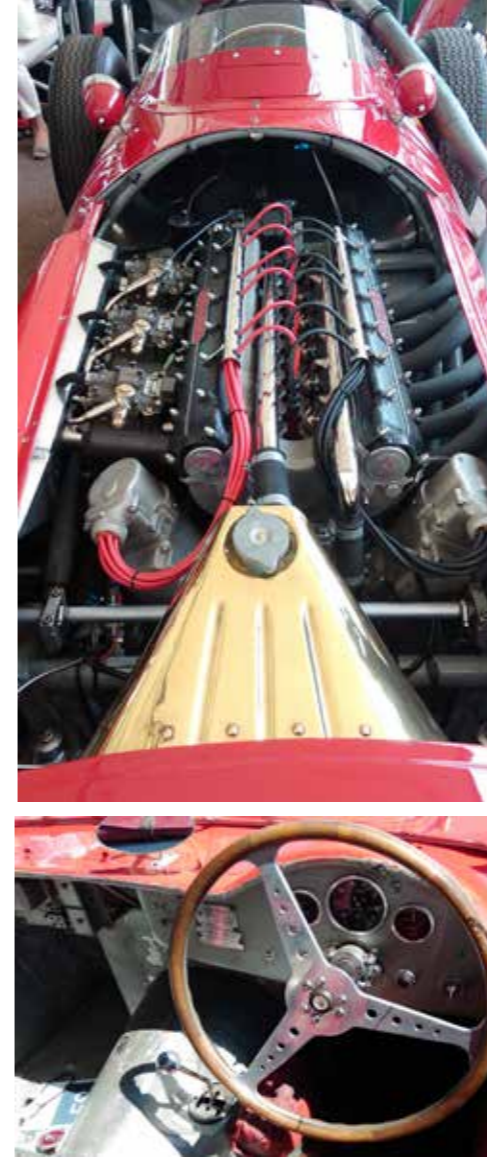
Utöver detta så blev träffen en supersuccé. Inte bara för arrangerande Alfaklubben utan även för Maseratklubben. Det var c:a 30 Maseratis inne på klubbområdet och flera utanför som inte fick plats. Området kändes mer ombonat och inte lika utsatt för väder och vind som på den stora gräsplanen vi är vana vid från tidigare år.

Klubben grillade hamburgare som vi bjöd på till klubbens medlemmar. Detta var mycket populärt och totalt så gjorde vi av med 38 st! Jag ser fram emot de kommande 25 åren på Wenngarns slott!

Monaco Historic Grand Prix

Av Marc Sonnery

This event taking place every two years in mid May 2 weeks before the F1 Grand Prix is a wonderful evocation of the romance of racing in the streets of the Principality in decades gone by. Several Maseratis, mostly 250F's took place this year. Since sportscars were used during the 1952 edition of the GP due to a lack of non obsolete F1 cars, a race recreating that year featured a few other Maseratis including a 300S and A6GCS. A few Oscas were also present.



Concorso d'eleganza di villa d'Este

Av Marc Sonnery

This grand dame, the most prestigious of all concours first took place in 1929 and is an absolute delight to attend in late May. On the Saturday the grounds of the Villa d'Este hotel, one of the finest in the world on the shore of lake Como, are used for the display of just over 50 cars, among the absolute finest in the world within specific categories. Only the owners, VIP's and the press are given access so it is not too crowded and the location is as superb as the cars. This year the weather was a perfect spring day and there were two Maserati: a 200SI

owned by Egon Zweimueller of Austria in absolutely original condition all original down to the Maserati trident shields which were painted on the side of the car. One could say this car is the poster child for patina and untouched condition, a complete time warp, I sent ages looking at it in detail.

The other Viale Ciro Menotti macchina was a stunning two tone 1954 A6GCS Berlinetta Pininfarina owned by a Monaco collection. It received the Jury's best of show award.

Första Maserati Kyalami till Sverige

Av Per Bylander

Kyalami är en ovanlig Maseratimodell som tillverkades mellan 1976-1983 och är den sista handbyggda MASERATI-bilen. Antal tillverkade Kyalami är endast 200 st för hela världen. Detta gör Kyalamin mycket unik. Därefter kom biturbo bilarna och massproduktion för Maserati inleddes. Bilen har fått sitt namn Kyalami i sann Sebring anda efter en racerbana i detta fall i Sydafrika.

Kyalami historik

Maserati gick i konkurs 1975 då Citroen inte kunde driva företaget vidare. Ny kris för Maserati och räddningen kom med att Alejandra DeTomaso från Argentina köpte företaget tillsammans med Italienska staten. DeTomaso byggde egna bilar i Italien med motorer från Ford Cleveland V8. Kända modeller är Pantera, Deauville och Longchamp.

Med ny ägare till Maserati skulle en ny modell sätta fart på försäljningen ansåg DeTomaso. Vad gör man då när endast lite kapital fanns i kassan. Ett kapitaleffektivt handlande var att titta på vad som finns inom familjen. Företagsledningen fann DeTomaso Longchamp en GT-vagn med Ford V8 som sålde dåligt. Nu gällde det att göra en Maserati av denna DeTomaso bil. Longchamp hade ett bra och modernt chassi som kom från Deauville. Frua fick i uppdrag att göra en modern design och lyckades ge Kyalamin en egen attityd. Motorn var förstas Maseratis V8 i olika storlekar. Manuell växellåda 5 vx från ZF och samma hundben låda som i Khamsin. Påkostad inredning i skinn enligt traditionell Maseratistil.

Köpa Kyalami 4,9 L

Jag har haft flera Maseratibilar såsom Mexico, Biturbo, Quattroporte serie 1 och Mistral. Alla är nu sålda och jag var sugen på en modernare Maserati. Läste

in mig på Kyalami och fann några till salu och mycket varierande priser i Europa. Kyalami har varit lågt prissatta tidigare men nu börjar Maseratifolket förstå att detta är en handbyggd Maserati med kraftfull V8 med rätta ljudet som i äldre bilar men med ett modernt chassi som tål att köras fort i kurvorna.

Efter letande fann jag denna Kyalami 4,9 -82 manuell låda på en Ferrari chatt sida. Bilen har inte varit annonserad på öppna marknaden. Bilen fanns söder om Frankfurt och säljaren är medlem i Tyska Maseratiklubben. Jag flög ner och tittade på bilen och gillade designen. Vi förhandlade om priset och kom överens. Kyalamin är inte längre billig och det gör att de få bilar som finns kommer att underhållas bra. Enligt en följesedel från Maserati var fabrikspriset 57 840 CHF på Kyalami 4,9L år 1982. Med dagens kurs 1 CHF= 8,45 Kr blir fabrikspriset 490 000 kr för 34 år sedan. Då förstår man bättre att Kyalamin var svårsåld.

Lite körintryck är att bilen är bred och mycket rymlig för 2 personer. En lång person kan sitta med helt raka ben i mycket bekvämt säte. Litet baksäte finns. Chassit är mycket stabilt och du kan släppa ratten i hög fart och bilen styr absolut rakt fram utan vibrationer. Behaglig ljudnivå i bilen. Enligt kunniga Maseratimedlemmar är detta troligen den första Kyalamin i Sverige.



Kyalami har Sebring proportioner



Kyalami 4,9 L, V8



Per Bylander och Kyalamin på färja Kiel till Göteborg.



Kyalami inredning.

THE NEW QUATTROPORTE

Av redaktioner

The flagship Maserati model is relaunched with an exterior restyling, further refinement for the interior and additional high-tech features. A new range strategy is launched with the introduction of the GranLusso and GranSport trims.



The restyled Quattroporte represents the quintessence of Italian sport saloons. It's destined to continue a success story that started in 2013.

The exterior of the restyled Quattroporte is recognizable with a new bumper design with matte black profile at the front and the matte black extractor at the rear. The front grille is more pointed and imposing, and it introduces new vertical chrome elements that contrast with the deepness of the shark nose effect.

The improvements to the interior were introduced to enhance the purity of the model by underlining only the functional parts. This takes place through the clean integration of the new interface elements with the infotainment area and tunnel console. Specifically, the redesigned central dashboard now accommodates a capacitive high resolution 8.4" screen with multi touch function.

Engine-wise, the Quattroporte remains faithful to its traditions with a very wide range of engines and transmissions starting with the Quattroporte GTS, powered by the immense 530 hp 3.8 litre Ferrari-produced V8 Twin-Turbo with rear wheel drive, capable of a peak torque of 710 Nm and able to propel the car to 310 km/h, accelerating from 0 to 100 km/h in a mere 4.7 seconds.

All versions of the Quattroporte are fitted with state-of-the-art ZF eight-speed automatic transmission and electronically-controlled Skyhook shock absorbers; with an ideal 50:50 weight distribution and an extensive use of aluminum in the chassis, body and suspension, performance and comfort are unparalleled.



The New Quattroporte. By Maserati.

- Exterior restyling
- Cx improved by 10% with the adoption of electric Air Shutter
- New GranLusso trim with individual contents
- New GranSport trim with individual contents
- New infotainment system with high resolution 8.4" capacitive touch screen
- Redesigned central console with rotary knob
- Standard Air Quality Sensor on all versions
- Advanced Driver Assistance Systems optional package
- Adaptive Cruise Control with Stop&Go
- Lane Departure Warning
- Forward Collision Warning with Advanced Brake Assist
- Automated Emergency Braking
- Surround View Camera
- New Electronic Parking Brake
- 3.8 V8 petrol version with increased top speed (now 310 km/h)
- 3.0 V6 petrol version with increased top speed (now 286 km/h for S and S Q4 versions)
- 3.0 V6 petrol version with additional 20 hp (now 350 hp), increased top speed (now 270 km/h), improved 0-100 km/h acceleration of 5.5 seconds
- 3.0 V6 diesel version with increased top speed (now 252 km/h for 275 hp - 242 km/h for 250 hp)



Krapperup 1:a maj 2016

Text Johan Runberger
Foto Henrik Hoff

För femte året i rad bjöd arrangörerna, Fyrklöverbladet Skåne, in alla ägare av en Italiensk bil eller motorcykel till säsongsupptakten på Krapperups slott strax utanför Mölle och Höganäs i den vackra Kullabygden.

Denna träff har nu verkligen etablerat sig och lockar något hundratal entusiaster som visar upp sina fordon samtidigt som man får tillfälle att träffa likasinnade. Som vanligt bjöd årets träff på vackert väder även om både vi som kom norrifrån och de som kom söderifrån fick köra genom några regnskuror på vägen till Krapperup. Väl på plats bröt dock solen igenom molntäcket och framåt middagstid var det riktigt behagligt att vandra runt bland alla vackra bilar och motorcyklar.

I år kunde vi räkna in hela 18 Maseratibilar vilket var i nivå med föregående år. Tyvärr räckte inte riktigt den anvisade ytan vilket gjorde att några eftersläntare fick stå tillsammans med Alfa Romeo bilarna längre in på Krapperups vidsträckta gräsytor. En tydlig trend är att de deltagande Maseratibilarna blir av allt yngre årgång. Den äldsta Maseratin på plats i år var en Biturbo si från mitten av 80-talet. Om detta är en effekt av att de äldre bilarna på senare tid ökat dramatiskt i värde och att ägarna därför inte vågar bruka dem eller något annat kan man väl bara spekulera i.

Roligt i alla fall att se allt fler Granturismo och QP5 bilar delta såsom moderna entusiastbilar.

Även hos de andra märkena är trenden tydlig att alltför föredrar att köra "moderna" bilar. Trots det fanns det en och annan gammalbil på plats bland annat två mycket vackra Lancia Aurelia GT. För övrigt den bilmodell som av många anses vara den första Gran Turismo vagnen. Ett uppskattat inslag på träffen är när medlemmarna i Ducati klubben anländer i gemensam trupp. Ljudet från ett trettiotal Ducatis (och en och annan Moto Guzzi och Aprilia) är en sensation för alla sinnen! Arrangörerna hade även i år lyckats arrangera så att det fanns goda hamburgare att köpa och till och med en orkester som spelade jazzmusik.

För egen del var det den första längre turen med den nyligen införskaffade Ghibli GT:n. Som alltid men en "ny" bil krävs det lite tid för att lära känna den och därför desto mer glädjande att den skötte sig ypperligt med en imponerande prestanda som gör att man gärna drar på lite extra vid omkörningar!

Sammanfattningsvis var årets upplaga av Krapperup återigen ett mycket lyckat arrangemang där man utöver alla fina bilar och slottets vackra omgivning får tillfälle att återse sina Maseratikompisar igen efter ett alltför långt vinteruppehåll.



Smått & gott

Gärdesloppet 22 maj 2016

Av Jan Fidjeland



Gärdesloppet 2016 blev en rejäl flopp för Svenska Maseratiklubben. Tre Maseratibilar mötte upp vid Sjöhistoriska tidigt för gemensam färd mot fältet. Tre Maseratibilar gav sig sedan iväg på den högtidliga kortegen genom vår Kungliga huvudstad. En Maseratibil fick problem med kyningen och återvände till den bästa klubbplatsen på fältet. En Maseratibil avvek som planerat under kortegen. En Maseratibil fick ett oplanerat motorstopp på Kungsgatan och fick bärgas.

Återstod således endast en Maseratibil som fick representera klubben hela denna soliga dag. Det gick bra men kändes lite snopet därför att det stod drivor av Aston Martin och Ferraribilar strax bredvid. Den ensamma Maseratibilen i fråga väckte dock visst intresse. Den unge mannen på bilden fick också provsitta. Han var mycket nöjd efter det. Han tyckte att det nästan kändes sam att köra sa han. Jag tror vi kanske ser en blivande klubbmedlem här om några år. Det finns hopp!

Maseratiklubbens höstprogram 2016

7 aug	Skanör Falsterbo Gran Turismo Show	22-25 sept	Maserati International Rally MIR i Holland
3-4 sept	Maseratiklubbens Höstrally i Sthlm Mälardalenregion	20-23 okt	Auto Époque Padau
3-4 sept	Autoropas Racedagar Knutstorp	17 dec	Julmiddag i Stockholm

Detaljerade program Se vår hemsida www.maseraticlub.se

Välkomna till Maserati Club Sweden

George Gardner, Bro
Göran Amnegård, Flen
Jesper Langebro, Malmö
Peter Pettersson, Kvicksund
Nils Andersson, Göteborg
Hans Örming, Bromma
Tone Bjerner, Lidingö
Kenneth Glanzen, Sandared

Dan Hedborg, Helsingborg
Stefan Åberg, Stockholm
Patric Norén, Bandhagen
Niklas Hannah, Niederkassel
Björn Hedqvist, Lidingö
Christian Ferroni, Järfälla
Claus v. Larsen, Fredriksberg
Peter Andersson, Kimstad

Viveka Söderholm, Eskilstuna
Hans Ericsson, Munkfors
Peter Andersson, Haggby
Christina Friström, Örekelljunga
Robert Sundell, Arvika
Björn Sidhagen, Lidingö

