

MASERATI

b u l l e t i n e n



Estate

2017



Ordföranden har ordet

Maserativänner!

Äntligen är säsongen i full gång! De första träffarna är avklarade, och förhoppningsvis är din pärla nyservad och körklar. I skrivande stund är det fortfarande oklart för mig om det rostfria avgassystem jag beställde redan i höstas, hinner fram i tid för montering på QP'n, för deltagande i det finska vårrallyt.

Planen är att packa in hela familjen och ge sig ut på äventyr. Att umgås och ha trevlig med likasinnade är för mig en av de stora begivenheterna med att engagera sig i en bilklubb. Hoppas ni känner likadant!

Det vore väldigt roligt om fler ville dela med sig av sina erfarenheter och upplevelser med Maserati genom att skriva en artikel i Bulletinen. Tidningen är klubbens i särklass största investering gällande pengar, tid och engagemang som krävs för att få fram den. Bulletinen är tidningen för våra medlemmar, av våra medlemmar! Så om du vill bidra till höstens nummer, hör av dig till någon i "redaktionen" johan.runberger@maseraticlub.se erik.barkman@maseraticlub.se eller till mig, fredric.gustafsson@maseraticlub.se

Det går bra för Maserati som företag. Produktionen under Q1 ökade med 89 % vs samma period 2016, från 6200 bilar till 11900. Det är siffror som ter sig fullständigt osannolika om man jämför med hela den 100-åriga historien. Det är bara några år sedan årsproduktionen låg på strax över 6000 bilar, och tittar man på den "gyllene eran" (kanske inte kommersiellt) från början på 60-talet och 10-15 år framåt så är dessa siffror än mer astronomiska. Toppnoteringen var 1968 då man skruvade ihop 675 bilar av samtliga modeller. En av dessa bilar kan ni läsa om i Mistralreportaget längre fram i tidningen. 1966 fick man inte ihop mer än 387 bilar!

Planeringen inför MIR 2020 pågår för fullt! Under våren har medlemmar i styrelsen rest runt för att finna den bästa platsen att hålla



detta arrangemang på. Vi passade även på att träffa medlemmar från den södra regionen hos Autoropa i Malmö som var vänliga att bjuda på lokal och kaffe! Vi återkommer när det kommer lite närmare med fler detaljer om detta internationella rallyt.



Glöm inte sätta klubbdekalen på bilen, (medföljer detta nr) samt beställa några klubbtröjor, så du kan visa att du är en stolt medlem i den svenska Maseratklubben!

Bästa Maseratihälsningar

Fredric Gustafsson
Ordförande Svenska Maseratklubben
fredric.gustafsson@maseraticlub.se

Rätt ska vara rätt!

I #2 2016 påstod vi på sid 25 att det för första gången kördes F1 på Ring Knutstorp under Autoropas racedagar. Den uppmärksamma läsaren Christina Friström hörde av sig och rättade oss. "Redan 2007 körde min man, Tommy Brorsson, Ronnie Petersons F 1 March 761". Vi rodnar och tackar Christina för denna information.

Maserati Bulletinen

#1 2017

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

Redaktionen:

Johan Runberger
Erik Barkman

Ansvarig utgivare:

Fredric Gustafsson

Grafisk form:

Sue Ellen AB

Annonsansvarig:

Fredric Gustafsson

Tryck:

Ljungbergs Produktion

Copyright:

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

De uppgifter och åsikter som fram- förs i artiklar i Maserati Bulletinen är respektive bidragsgivares personliga. Maserati klubben och redaktionen för Maserati Bulletinen tar inte ansvar för eventuella fel avseende fakta-uppgifter eller händelseförlopp som beskrivs i dessa artiklar.

SVENSKA MASERATI KLUBBEN

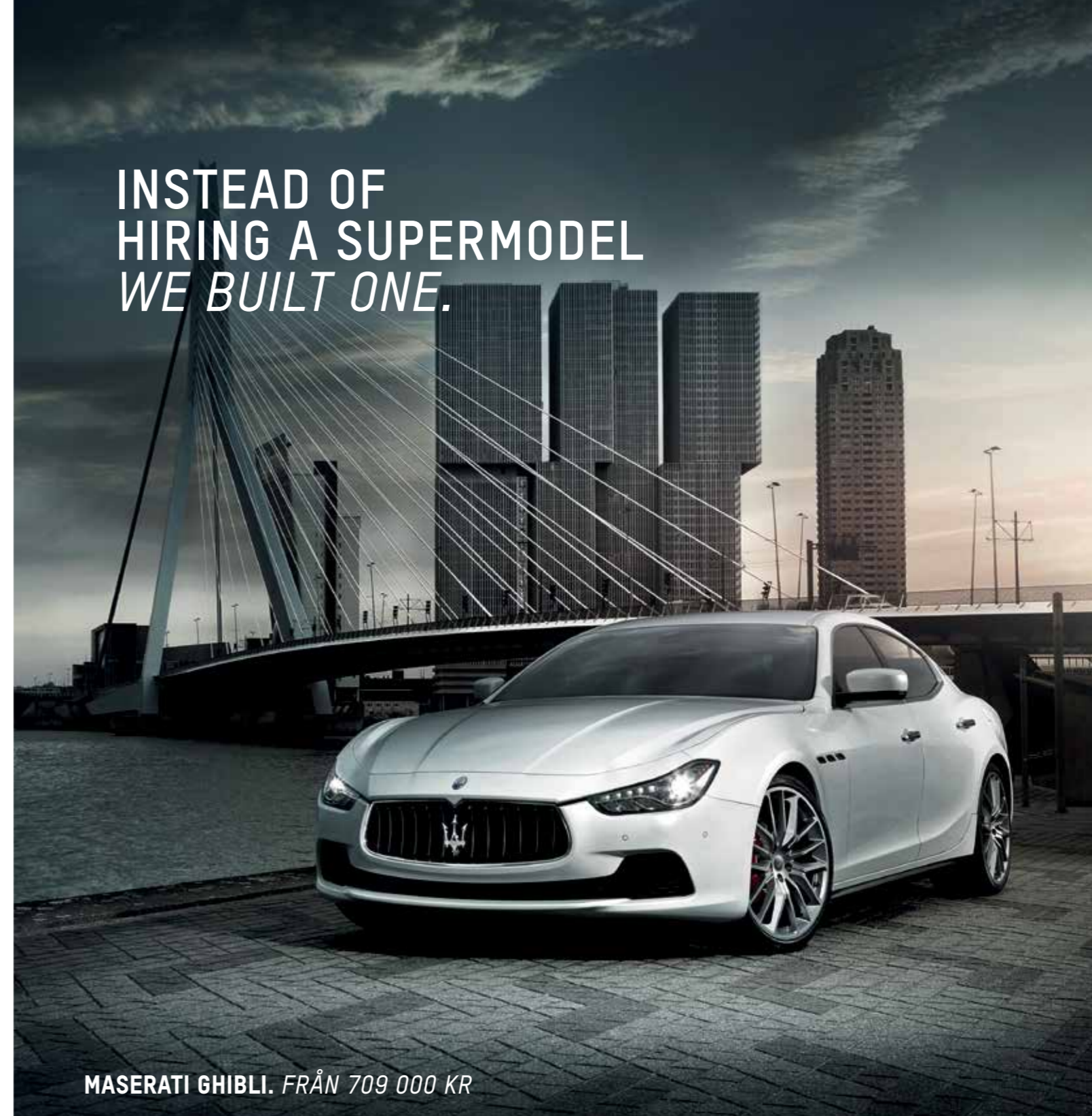
Box 1507, 171 29 Solna
www.maseraticlub.se

Omslagsbild:

Mistral

Foto: Fredric Gustafsson

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



Maserati Mistral

- den första och den sista!

Av Fredric Gustafsson

I november 1963 stod Pietro Frua på toppen av sin karriär efter en hektisk tid. Han hade just fyllt 50 år och affärerna blomstrade. Höjdpunkten var Turinsalongen i november det året, då inte mindre än två nya Maserati-modeller designade av honom skulle presenteras. Modellerna var Quattroporte och Mistral.



Uppdragen strömmade in från alla håll och det var fullt upp i den lilla designstudio/verkstaden. Det som skiljde Fruas studio från de flesta andra carrozzerior vid den här tiden var att man faktiskt byggde hela bilar själva. Detta gjorde att man ofta blev anlitade för "one-offs" eller olika typer av designstudier. Frua var helt enkelt en "one stop shop" för den rike konnessor som ville ha något extravagant som ingen annan hade eller för de bitillverkare som inte själva hade resurser att producera prototyper.

Maserati började samarbeta med Frua redan i början av 50-talet och den första modellen kallades helt enkelt för G 2000 coupé, baserad på A6 chassit. Därefter följde flera varianter av coupéer och spiders på samma chassi, ingen byggd i mer än något handfull exemplar. Extra speciella är Fruas A6 Spydery, som i mina ögon är några av de vackraste bilar som någonsin har gjorts. 1962 presenterades Fruas variant av 5000GT.



Maserati A6 Frua Spyster

En mycket lyxig, snabb och dyr supercoupé som byggdes i tre exemplar. Uppenbarligen gillade man designen hos Maserati då den fick ligga till grund för den nya Quattroporten som hämtat mycket inspiration av 5000GT.

När Quattroporten var klar gav man Frua i uppdrag att designa en uppdatering av de 6-cylindriga coupéerna som var Maseratis brödföda. Den stora succén 3500GT hade ersatts av Sebring som var en mycket vacker men traditionell modell. Ersättaren skulle representera något nytt och originellt. Maserati ville också att den skulle vara mer "sportig". Det är anledningen till att hjulbasen blev kortare och kortare under de 6-cylindriga coupéernas evolution. Resultatet blev en coupé som inte liknade någon annan.

Maserati bestämde sig först att kalla den nya modellen för Due Posti det vill säga 2-sitsig, vilket passade bra ihop med Quattroporte som betyder 4-dörrar. Den franske importören, som var en stor kund, var inte nöjd med det namnet utan föreslog istället Mistral, efter en sydfransk vind. Det nappade Maserati på och därigenom startade man en långvarig trend att kalla modellerna efter vindnamn. Kan ni dem alla? Mistral, Ghibli, Bora, Khamsin, Karif, Shamal.

Det som kännetecknar Mistraldesignen är de stora glasytorna. Det var också en av de första sportbilarna med en stor baklucka i glas. Även grillen ansågs mycket innovativ då den satt under stötfångaren och var nästan lika bred som bilen. Inredningen var traditionell Maserati Coupé av bästa sort, men med ett extra stort bagageutrymme då man helt hoppade över baksätet.

På Turinmässan överskuggades Mistral totalt av den samtidigt presenterade Quattroporte, som fick mycket mer uppmärksamhet då den representerade en helt ny biltyp. Mistral var ju "bara" en uppdaterad 3500. På grund av detta finns det väldigt lite skrivet om Mistral när det begav sig. Det dröjde hela 4 år innan italienska Quattroroute testade modellen och amerikanska Road & Track hade en kortare provkörning först 1968. Den kostade i USA c:a \$15 000 plus ev tillval. Med den tidens mått var listan på extratrustning lång, till exempel radio \$250, diffbroms \$250, automatlåda \$750 (har dock aldrig sett bild på en Mistral aut) air condition \$400, Borrani ekerhjul \$350, rullgardin för bagaget med mera. Dessutom kunde man specialbeställa olika tillbehör utanför den ordinarie listan, allt efter smak och plånbok! Som jämförelse annonserades i samma tidning Porsche 911 för \$4995.

Artikeln i Road & Track är mycket intressant då man har ett reportage om hur Mistral tillverkas. Det hela börjar hos Maserati, där chassit producerades.

Mästerhjärnan bakom Mistrals tekniska konstruktion var precis som alla andra Maserati från 3500GT till och med Khamsin, Giulio Alfieri. Chassit var en utveckling från den ursprungliga 3500GT, som bestod av stålrör med en icke bärande karross i aluminium, allt enligt Tourings Superleggera princip. Endast i främre delen, framför torpedväggen, behöll man stålrörskonstruktionen. Bakre delen av bilen är konstruerad på ett modernare sätt med lådsektioner. Denna konstruktion gör det mycket mer komplicerat att byta karross. Därför finns det inte några tolkningar av Mistral från andra carrozzerior såsom det fanns på 3500-temat.

Chassit fraktades sedan tvärs över staden, till Maggiora, som tillverkade karossen. Råkarossen som redan nu sattes ihop med chassiet transporteras sedan, en och en på flaket av en liten lastbil till Officine Padane. Där görs bilen färdig exklusive mekanik. Lister, rutor, inredning, lack och krom monteras här för hand.

Därefter kommer bilen tillbaka till Maserati. Där väntar montering av motor, växellåda och hjulupphängningar. När bilen är slutmonterad sker en längre provkörning av en testförare. Enligt dokument från Classiche-avdelningen kan man läsa att dessa tester brukar vara c:a 25-30 mil! Normalt är det en lång lista med justeringar som behöver utföras före leverans.



Det är inte konstigt att bilarna var dyra med denna komplicerade tillverkning. Trots detta slet Maserati konstant med ekonomin. Så mycket att man sålde hela företaget till Citroen 1968, men det är en annan historia. Rationellt ekonomiskt tänkade var inte fokus under denna tid. Nästan alla modeller under 60-talet tillverkades så länge som det fanns några enstaka köpare kvar. Mistral gjordes mellan 1963 och 1970. Sista året fick man bara ihop två coupéer och två spiders. Ytterligare en märklig orationell omständighet är att coupéerna tillverkades i både aluminium och stålkaross.

Enligt god italiensk sed finns det ingen som verkar veta hur många man gjorde av varje. Det enda som verkar någorlunda säkert är att tidiga bilar har större sannolikhet att vara i aluminium och sena bilar i plåt, men det finns gott om undantag åt båda håll. Helt klart är att alla bilar hade huv och dörrar i aluminium.

Totalt tillverkades 828 coupéer och 120 spiders, med antingen 3.7 eller 4.0 L motor.



På bilderna syns Tipo #109 1638. Detta är en av tre bilar, som importerades av Aktiebolaget Robert Schmitz. Den levererades på våren 1968 och togs i trafik i juni samma år. På leveranssedeln kan man läsa att den har 3,7L motor, kulören heter "Rosso Cordoba" och inredningen "Senape". Utöver den ordinarie extrautrustningen av bla Borranihjul, så specialbeställdes nackstöd.

Jag har varit i kontakt med den före detta importören för att ta reda på mer om hur det var att importera Maserati på 60-talet. Rolf, som han heter, är numera i den mogna åldern av närmare 90 år och därför har kontakten skett med hans yngre fru. Hon berättade att man tog in tre Mistral till Sverige. En

såldes direkt men de andra två var svårsålda och därför åkte hon och Rolf omkring i varsin i flera år. Denna bil hittade inte en ägare förrän 1972. Hon berättade vidare att Rolf var på besök hos Maserati i Modena för att personligen hämta en av bilarna (oklart vilken av de 3). Väl på plats fick han åka med en testförare runt i trakten i mycket hög fart. Detta var tydligen en upplevelse han aldrig glömde eftersom han inte trodde han skulle komma levande därifrån. Kanske var det med den legendariske Bertocci?

#1638 passerade ett par ägare innan den av okänd anledning ställdes av i början av 80-talet. Där blev den stående, via ytterligare någon ägare tills dess den kom i trafik igen våren 2016 efter c:a 35 år. Då var den körklar och till salu. Det som är så roligt med just detta exemplar är att den är så pass orörd. Den har i dagsläget rullat 6200 mil sedan ny och är i princip orenoverad. Någon gång för länge sedan är den omlackerad, men i övrigt är det mest normalt underhåll som är utfört.

Då jag kände förre ägaren väl sedan tidigare Maseratiköp (köpte min QP av samma herre 2011) var beslutet enkelt. Bilen måste få stanna kvar i Sverige! Men det är ju en sak att vilja och en annan sak att faktisk köpa den. Som alla klassiska Maserati har även Mistral blivit rejält dyra på senare år, så "thinking out of the box" var nödvändigt för att få affären i hamn. Det slutade med att Hans-Ulric Josefsson (Khamsin, QPIVEvo V8, 2-24coupé ägare) och jag köpte den ihop. Hittills har det fungerat över förväntan. Det känns som vi båda upplever 100 % ägarglädje till 50 % av kostnaden! Vi får hoppas det håller i sig. Planen är i alla fall långsiktig från oss båda. Bilen ska behållas, njutas av och vårdas ömt. I dagsläget är detta den enda kända Mistralen i trafik i Sverige efter ett par exporter de senaste åren. I Maseratklubben matrikel från 1977 finns 9 bilar listade, varav några i dagsläget verkar avställda sedan länge, resten är borta. En av de tre svensk-sålda bilarna är i skrivande stund till salu hos Gallery Aaldering i Holland. Vart den tredje tog vägen verkar ingen veta. Det är lätt att snöa in på chassinummer och historier på dessa gamla klenoder när man väl börjar. Om ni har sett annonser för Patek Philippe-klockor, så är deras slogan; "You don't buy a Patek Philippe, you just look after it for the next generation". Precis så känns det när man har chans att vårda den första Maseratimodellen döpt efter en vind, och den sista med rak 6-cyl motor, i rakt nedstigande led från Fangios VM-vinnande F1 bil från 1958. ■

Tipo 108

Av Niklas Hannah

Jag jobbar ju som många säkert känner till nere i Europa och jagar bilar till Artcurials samlarbilsauktioner. Varje vecka åker jag runt till bilsamlare och ser på bilar som eventuellt ska gå till våra auktioner. Man får se många spännande och unika bilar. Ibland får jag se bilar jag inte får yppa ett ord om och som inte ens är kända att de existerar. Ni som har läst bulletinen i några år, vet att jag stötte på en sådan unik Maserati för några år sedan i Spanien. Det var något som kallades TIPO 108.

Senast jag var på fabriken frågade jag Fabio Collina vad han visste om de fyra Tipo 108 som fabriken byggt. Han hade ingen som helst aning och hade aldrig hört talas om typen, men lovade gräva lite i arkiven. Jag kände nu att detektiven i mig måste få lite svar om var dessa bilar tagit vägen.

Alla var prototyper baserade på 3500 GTI och alla var byggda av Touring. Förmodligen var de designförslag som Maserati till sist sa nej till till förmån för Mistralen.

Detta är vad fabriken hittade i arkiven:

Tipo 108.002 En Touring med ovala strålkastare à la 5000 GT Allemano. Röd med svart skinnklädsel och leverades till Barcelona i maj 1965 och visades på Barcelona-salongen 1965. Denna bil var till salu i Spanien för några år sedan och jag spårade den till i närheten av Valencia, men av allt av döma så hade den nyligen sålts till Frankrike. Inget spår finnes av den där tyvärr. Bilen existerar dock fortfarande, det är klart.

Tipo 108.004 En likadan bil som ovan men såldes ny grå med brun skinnklädsel till München, det finns bilder från en film ifrån 60-talet, men denna bil verkar ha försvunnit i tidens hav. Inga spår existerar idag tyvärr.

Tipo 108.008 Detta var en annan Touring-design med runda främre strålkastare. Bilen var utställd i Barcelona 1967 och var silverfärgad med blå skinnklädsel. Denna bil hittade jag i Alcaniz i Spanien 2014 och den såldes orenoverad till Washington där den finns än idag. Jag kommer att åka dit och se på den igen i september med en italiensk kund som vill återbörda bilen till Italien, där den inte varit sedan den lämnade Touringfabriken i Milano.

Tipo 108.010 Likadan som 008 men levererad i Alfa rött med svart skinn i augusti 1967. Även denna i Barcelona i samband med bilmässan där. Denna bil har jag nu spårat till Girona utanför Barcelona. Samtal pågår med barnen till ägaren (som har gått bort), men just nu verkar det som om familjen vill ha kvar bilen. Tre av de fyra bilarna finns kvar, men nästan ingen i Maserati-världen har sett dessa bilar. Många prototyper såldes till Spanien där de inte behövde homologiseras om de såldes på Barcelonasalongen. I Italien gick de inte att sälja alls. Jag jagar vidare och försöker hitta 002 i Frankrike och att övertala ägarna av 010 i Girona att sälja bilen, men det säkraste kortet att visa upp en Tipo 108 i Europa igen torde vara 008 i Washington. Jag försöker hålla Maserati Bulletinen uppdaterad i ärendet. ■

Bild 1: Xxxxxx Bild 2: Xxxxx Bild 3: Xxxxxx
Bild 4: Xxxxxx Bild 5: Xxxxx Bild 6: Xxxxxx



Krappерup

1:a maj 2017

Av Johan Runberger

Krappерup är ett gods på skånska västkusten som ligger tre mil norr om Helsingborg och strax söder om Kullaberg och Mölle. Det nuvarande slottet uppfördes vid mitten av 1500-talet och ligger omgivet av en vacker park som är öppen för allmänheten året runt. Krappерups huvudbyggnad uppfördes vid mitten av 1500-talet över resterna av den medeltida borgen. Ombyggnader under 1700-talet gav herrgården dess nuvarande utseende. De sjuuddiga kritstensstjärnorna i fasaden, det gyllenstiernska familjevapnet, tillkom i början av 1600-talet. Huvudbyggnadens interiörer är präglade av den Oscarianska tidens inredningssmak. Den södra flygeln har alltid inrymt familjens privata rum medan den norra inreddes som gästrumsflygel på 1790-talet. Dess vackra rum har en strålande utsikt över rosengården och Kullaberg. Krappерups gods har sedan början av 1800-talet varit fideikommiss inom den Gyllenstiernska familjen. Slottet och dess vackra park är väl värd ett besök särskilt i början av maj när våren på allvar börjar visa sig i landets sydligare delar.

För ett stort antal tillskyndare av Italienska bilar och motorcyklar har Krappерup och första maj dock blivit synonymt med den stora säsongsupptakten på bil och mc-säsongen.

I år bjöd vårets makter på strålande sol även om den isande vinden gav anledning att behålla vinterjackan på. Köerna ringlade långa till slottets gräsytor redan tidigt på morgonen och enligt uppgift deltog hela 550 fordon vilket torde vara nytt rekord. Av dessa fordon var uppskattningsvis ett tjugotal försedda med Neptuns treudd i grillen och således av särskilt intresse för läsaren av dessa rader. Även i år var trenden tydlig mot allt nyare Maserati bilar med ett flertal QPV och Granturismos. Även ett exemplar av den nya suven Levante folierad i en matt kopparnyans som föranledde en och annan kommentar bland förbipasserande.

Bo Nilssons fina 3500 GT från 1964 stod dock ut och väckte stor uppmärksamhet och beundran från flertalet besökare.



En av framgångsfaktorerna för denna typ av träff tror jag är det otvungna formatet där man kan komma och åka precis som man vill och där entusiasmen för Italienska fordon står i centrum. För oss i den södra delen av landet är första maj på Krappерup den perfekta starten på året då man återigen får träffa sina märkesbröder och systrar som man i många fall inte träffat sedan förra sommaren. ■



VI SÅLDE
TRÖJOR FÖR
NÄSTAN 7000:-.
Köp en du också,
se sid 28



1 Maj på Wenngarns slott

Av Fredric Gustavsson

Äntligen var det dags för årets första träff! Solen som aldrig förr och mängder av bilar och människor samlades på Wenngarn. När Skokloster blev flyktingförläggning förra året var många oroliga att den fina 1:a majtraditionen skulle försvinna. Istället blev det ännu bättre! Wenngarn är

bättre än Skokloster på alla sätt man kan tänka sig. Drygt 30-talet Maserati samlades och hade trevligt tillsammans. Denna gång bjöd klubben på grillkorv och Roland Axelsson hade med de dagsfärska nya klubbtröjorna till försäljning. Vi sålde tröjor för nästan 7000:- första dagen, inte illa. ■



Maserati Barchetta

En bortglömd biturbo

Av: Johan Runberger



Barchetta

Från 1975 till 1993 drevs Maserati av Alejandro de Tomaso. De var år som kännetecknades av brist på kapital. Trots detta lanserades under 80 och 90-talet ett otal varianter på biturbo temat i form av coupéer, cabrioletter och 4-dörras sedanbilar. 1992 sålde Maserati cirka 1000 bilar per år jämfört med mer än 40 000 per år i dagsläget. Företaget var således i desperat behov av att öka försäljningen och därigenom intäkterna.

Som en del av Alejandro De Tomasos sista försök att nå framgång introducerades den 14 december 1991, på Maseratis födelsedag, den helt nya tävlingsbilen Maserati Barchetta för den samlade presskåren.

Den i stort sett handbyggda Barchetta, inspirerad av den olyckliga och misslyckade Tipo 65 racerbilen,

designades av Synthesis Design, en konsultfirma under ledning av Carlo Gaino. Gaino är även känd som upphovsmannen bakom De Tomaso Guarà, Lancia ECV II-rallybil och Alfa Romeo 155 GTA.



Vad var då tanken bakom Barchetta? Maserati bar en idé om en sportvagnsserie av enbilstyp riktad till så kallade "gentleman drivers" som skulle fungera som en supportserie till mer kända tävlingsklasser. På köpet skulle Maserati återupprätta märkets traditioner på tävlingsbanan och ge välbehövlig PR för att öka försäljningen av Ghibli II som lanserades på marknaden vid denna tidpunkt.

Tekniskt baserades Barchetta på ett starkt ryggrads-chassi av aluminium och kolfiberkomposit, på denna monterades sedan en framvagnsvagga av lättmetall och en motsvarande större hjälpram för den långsmonterade V6:an och hjulupphängningarna med dubbla "wishbones" på alla fyra hjul. Motorn var den dubbelturboladdade 2,0-liters 90 graders V6:an från Ghibli II med 315 hästkrafter kopplad till en femväxlad dogleg växellåda.



Ovanpå detta vilade en tredelad, enkelt borttagbar, kaross av komposit formgiven som en modern tolkning av de klassiska sportvagnarna från Maseratis historia.

Denna konstruktion gav bilen en vikt på endast 775 kg, vilket innebar ett vikt/effekt förhållande motsvarande en Porsche 911 GT2 eller Lamborghini Murciélago. Prestanda enligt samtida uppgifter var 0-100 km/h på 4,8 sekunder och en toppfart på 300 km/h. Hur gick det då med tävlingsserien? När den startade 1992 fanns endast sju bilar på startlinjen och av dessa var bara två privatförare, belgaren Julien Appels och tysken Thomas Bscher. Sex tävlingar kördes på Varano, Vallelunga, Bari, Pergusa, Varano och Bologna.

Under sitt andra år utvidgades serien till tio tävlingar med deltävlingar på bland annat Zandvoort i Holland och i Danmark. Orsaken till detta var att ett

danskt team "High Class racing" deltog i serien med tre bilar. En av dessa kördes av John Nielsen, en professionell, välmeriterad förare med erfarenhet från bland annat Le Mans.

Dessvärre blev startfältet aldrig större än 13 deltagande bilar trots Maseratis plan att bygga totalt 30 bilar vilka skulle säljas till ett pris motsvarande 700.000 kronor. Detta berodde inte på bristande engagemang från Maseratis sida utan helt enkelt på att det inte fanns tillräckligt med intresserade kunder.

Förutom gentlemanförarens bristande intresse i serien var Maseratis andra problem John Nielsen som helt enkelt var snabbare än alla de andra. För att förhindra hans dominans påstås man ha mixtrat med danskens motorinställningar, vilket hjälpte föga. Nielsen vann ändå. Endast 16 Barchetta-modeller byggdes totalt, inklusive en Stradale väggående prototyp. Några andra ex-racerbilar har sedan omvandlats till Stradale utförande.



Barchetta är en modern Maserati med racingarv. Det fåtal byggda bilarna har säkerställt att de som köpte en bil och har behållit den dessutom gjort en ekonomiskt mycket fördelaktig affär. ■





Motorima & Smålands bilmuseum i Rydaholm

Av Johan Runberger

Lördagen den 1:a april var entusiaster för Italienska fordon inbjudna att besöka Motorima och Smålands Bilmuseum i Rydaholm genom ett arrangemang av det eminenta nätverket "smålandsmaffian".

Magnus Ahlqvist har drivit sitt företag Motorima Coachbuilding sedan 1983. Det hela började med en passion för att forma aluminiumplåt med hjälp av gummiklubba och sandsäck. Det första projektet att forma en egen kaross till en Volkswagen typ 1 övergick snart till en egenkonstruerad och byggd bil: Motorima. Totalt byggde Magnus sju Motorima där varje exemplar blev mer unikt med egenbyggda hjulupphängningar och Porsche mekanik istället för Volkswagen.

Så småningom spred sig ryktet om den duktige aluminiumkonstnären i Småland och arbetet övergick alltmer till renoveringsarbeten på sport- och veteranbilar. En specialitet för Magnus har blivit att bygga recreations på klassiska tävlingsbilar, företrädesvis Italienska. En recreation är ett återskapande av en tävlingsbil där man använder motor och hjulupphängningar från en donatorbil. Den färdigbyggda bilen har bär således donatorbilens identitet men har försetts med en annan kaross. Bland de recreations som Magnus skapat kan nämnas Ferrari TR59, Ferrari TR61, Ferrari 340 Vignale, Alfa Romeo Disco Volante med flera. Nivån på dessa recreations är av sådan kaliber att de måste upplevas live för att kunna förstås. Sannolikt till och med bättre än originalvagnarna från 50 och 60-talet.

För oss Maseratifantaster står naturligtvis Magnus fantastiska recreation av Maserati Tipo 151/4 ut. Med 4,2 liters V8:an på 300 hk och en totalvikt på 930 kg kan den lycklige ägaren återuppleva känslan av att köra nerför Mulsanne rakan på Le Mans i 300 km/h.

Magnus berättade för de 30 besökarna om de pågående projekt som sysselsätter de idag fyra medar-

betarna (varav två är Magnus söner) på Motorima. Dessa sträcker sig från en lättare renovering av en Dino 308 gt 4 till en helrenovering av en Maserati Ghibli Spyder SS.



Ghibli Spyder SS

Man arbetar dessutom med recreations av inte mindre än två Ferrari 250 LM, en av dessa åt den legendariske engelske gentlemanen David Piper som ju närmast personifierat denna modell.



Ferrari 250 LM



Tipo

För att inte allt ska bli arbete har Magnus genom åren samlat på sig en del egna fordon vilka han förvarar på andra våningen i sina mycket eleganta och ändamålsenliga lokaler. Bland gatbilarna är undertecknads två favoriter helt klart den gula Dino 246 GT:n och den helt unika Alfa Romeo TZ1 med tävlingshistorik från Le Mans 1964 som Magnus renoverat till toppskick.



Alfa Romeo TZ1 i ursprunglig färgställning Verde Bottiglia, bakom skymtar Dino 246 GT

Garaget rymmer dessutom ett par intressanta formelbilar såsom Cooper T71 F2 från 1964. Denna bil tävlades av Graham Hill innan Frank Williams övertog den och tävlade med den över hela Europa. Sedermera kom bilen till Sverige och tävlades med av Hans Sjöstedt, Bror-Erland Carlsson och Erkki Salminen innan den efter en lång tids uppställning köptes och renoverades av Magnus Ahlqvist.

Juvelen i samlingen måste ändå vara Ronnie Petersons March 721 X/2 som Ronnie tävlade med i formel 1 under 1972 års säsong. Denna bil var Ronnies arbetsplats under tre deltävlingar i Spanien, Monaco och Belgiens Grand Prix. Denna bil var en nyskapande konstruktion av Robin Herd där han strävat efter att koncentrera så mycket som möjligt av bilens vikt inom dess hjulbas. Detta passade dessvärre dåligt med Goodyear däckerna som var anpassade för en mer konventionell konstruktion. Följden blev att framhjulen överbelastades med grav understyrning och oberäkneliga vägegenskaper som följde. Magnus har restaurerat bilen och använt den för uppvisningskörningar på bland annat Scandinavian Raceway i Anderstorp.

Det är en smått osannolik upplevelse att få se dessa unika bilar och bevittna det fantastiska hantverk som utförs i den lilla verkstaden i mörkaste Småland. Det är inte utan att man känner sig förflyttad både i tid och rum. Denna upplevelse hade känts mer sannolik i trakterna av Modena någon gång i mitten av 1960-talet. Dagen slutade dock inte med



Magnus Ahlqvist förevisar Ronnie Petersons March 721 X/2).





denna upplevelse då vi efter att ha passerat riksväg 27 kunde äntra pappa Ingemar Ahlqvist museum med det fullständiga namnet Smålands Bil, musik och leksaksmuseum. Här har Ingemar under ett strävsamt liv lyckats samla ihop en mängd bilar och föremål. Här finns en gammal lanthandel, radioaffär likväl som en och cykel- och mopedaffär. I den sistnämnda återfinns en fabriksny Ducati Cucciolo moped! Bilsamlingen har med åren ändrats från mer traditionella veteranbilar såsom T Fordar med mera till sport och racerbilar från 50 och 60-talet. Inga Maserati bilar även om Ingemar själv under många år körde Maserati Mexico som bruksbil under sommarhalvåret. Däremot andra intressanta vagnar som en Abarth Zagato, Fiat Dino Coupé, Ferrari 308 GTB och den recreation på Alfa Romeo Disco Volante som Magnus Ahlqvist byggt.



Abarth Zagato

Avslutningsvis vill jag varmt rekommendera ett besök på Smålands Bil, musik och leksaksmuseum. Motorima är av naturliga skäl inte öppet för allmänheten men Magnus tar ibland emot klubbar och sällskap som bokat ett besök. Är ni i närheten får ni heller inte missa de så kallade "getaryggarna" ett stycke kurvig sportvagnsväg som löper uppe på en rullstensås inramad av en trädallé. Perfekt för inspirerad sportvagnskörning en vacker vårdag! ■

SNICKARHANTVERK I SÄRKLASS

MODEL: FORM 45	YTA: MÄSSING	+	MODEL: FORM 01	YTA: NATUR EK	   	CRAFTSMANSHIP SINCE 1982
DOCKPLATSEN 8		211 19 MALMÖ		T: 040-61 70 730		W: MULTIFORMDESIGN.SE



MULTIFORM

KÖK / BAD / GARDEROB

Italienska motorcyklar

Av: Bengt Stenvinkel

I vår lilla stad Novafeltria hade de en Motorcykeltävling som startade 1953. Här i området ner mot Pesate låg alla små MC-tillverkare. Idag hade man stängt centrum av Novafeltria och lagt ut en bana. Vilken stad skulle göra det? Jo, det går i Italien. Jag har massor med bilder, men kan dessvärre inte vidarebefordra ljud eller lukt av vegetabilisk racingolja. Och se vad kul gamla gubbar kan ha. Det var klart uttalat att man skulle åka sakta, disciplinerat och inte race'a. Gubbar var testestonstinna 15-åringar på gashandtagen. ■



Succé för Kyalami i Finland!

Av: Cecilia Hedlund

Tre förväntansfulla sällskap från den svenska Maseratiklubben tog sig över Östersjön för att delta i den finska Ferrariklubbens rally från Helsingfors till Åbo, samt concours i Åbo. Dessa var: Per Bylander, Kyalami, Hans Orming, 4200 Coupé och Fredric Gustafsson i en QP-1, som generöst lånats ut av Johan Wallin, då vår egen fortfarande saknade avgassystem. Rallyt gick utmed Kungsvängen som är en vacker vägsträcka som påminner mycket om den svenska landsbygden och dessutom tillhör en del av norra Europas äldsta vägar. Ett 40-tal deltagare av diverse bilmärken deltog, varav de flesta var moderna sportbilar.

På lördag morgon möttes vår svenska delegation upp vid en bensinmack utanför Helsingfors av en representant för den finska Ferrariklubben. Mörka moln på himlen blev till ett plötsligt ösregn vid avfärd, men det klarnade upp och vi fick strålände sol resten av rallyt. Lunchen intogs i bruksorten Fiskars, som kanske är mest känd för företaget Fiskars, men som idag även fungerar som en turisattraktion med finskt hantverk, design och konstverksamhet. Rallyt fortsatte sedan vidare mot Åbo. Ankomsten sammanföll med den klassiska träbåstsparaden på Aura å som går genom Åbo. På kvällen arrangerades middag för deltagarna, en trevlig tillställning på en klassisk restaurang i äldre miljö.

Söndagen dedikerades till Concoursen, som i år firde 20-årsjubileum. Den arrangerades av eldsjelen Antti Wihanto på en närliggande golfbana, och var välorganiserad, genuin och med varierande bilmodeller. Huvuddelen av de cirka 300 utställda bilarna var av modernare karaktär. Den svenska delegationen fick sällskap av ytterligare några moderna Maseratibilar. På eftermiddagen avslutades tillställningen med en jurybaserad prisutdelning. I juryn satt, bland andra, den fyrfaldige rallyvärldsmästaren och bilsamlaren Juha Kankkunen.

Per Bylander kammade hem inte mindre än två priser för sin fina Kyalami. (Den kan ni läsa mer om i Bulletinen 1/16.) Pris ett, var den finska sportvagnsklubbens specialpris, och pris två var en tredjeplats

i kategorin "Bästa Coupé". Sammanfattningsvis blir betyget mycket högt för det finska arrangemanget och vi hoppas på fler svenska deltagare nästa år. ■



Varför heter italienska cabrioletter "Spider"?

Av. Johan Runberger

Ordet "Spider" kommer som så många karossrelaterade termer från tiden kring förra sekelskiftet. Då drog hästar en mindre, lätt två- eller fyrhjulig kärra för att transportera människor bekvämt. Det var ett ord som hittat vägen från England till Amerika och därefter tillbaka till Europa. Italienarna blev särskilt förtjusta i ordet "Spider".

Enligt uppgift kommer benämningarna "roadster", "speedster" eller "two-seater spyder" ursprungligen från en irländsk hästkärra från Dublin. Dessa tillverkades av företaget Holmes & Co. Mr. Holmes hade utvecklat en idé från England 1860 som gick ut på att blanda det bästa från en kärra av Tilburymodell och en Phaetonmodell. Tilbury hade två säten och två hjul, Phaeton hade fyra säten och fyra hjul. Genom att göra en kärra med fyra hjul och två säten fick Mr. Holmes till en ny skapelse som han kallade Spyder. Han hade en spindel i tankarna, Spider, eftersom de fyra höga hjulen och den extremt lätta karossen påminde om en långbent spindel. Karos-

sen hade två platser och ett tygtak ovanpå, ungefär som en cabriolet. Dessutom fanns det två reservsäten bakom de ordinarie, precis som på en biturbo Spyder.

En del hävdar att ordet härstammar för fart, "speed", vilket för en italienare blir "Speeder" eller "Spider".

Om den korrekta benämningen är Spider med "i" eller Spyder med "y" är en fråga som är föremål för ständig diskussion. 1924 kom ett officiellt dekret från Milano, det var International Federation of Body Makers" som tyckte till i ämnet. Vid den tiden styrde och ställde fascisterna i Italien och man använde inte bokstaven y eftersom den kom från det grekiska alfabetet. Därför fick det bli "Spider", stavat med "i" och inte med "y".

Märkligt nog använder Maserati benämningen Spyder med "y" för sina öppna modeller medan både Alfa Romeo och Ferrari använder Spider med "i". ■



En gammal "Spider".



En modernare Spyder.

Mille Scania 2017

Av. Johan Runberger

På alla helgons dag var det dags för det nionde årliga Mille Scania rallyt för Italienska bilar. Tanken bakom Mille Scania rallyt är att replikera den Italienska före bilden Mille Miglia. Detta rally körs ju över tusen Italienska mil vilket motsvarar cirka 160 svenska dito.

Mille Scania körs också över samma distans – fast inte på en gång. Istället delas sträckan upp på ett antal år, där starten går från det område där föregående års rallyt hade sin målgång. Så kommer rallyt att fortskrida till den stora finalen då slutmålet, 160 mil sammanlagt har avverkats.

Efter 2016 års rallyt hade totalt 93 mil avverkats, årets etapp adderade ytterligare 12 mil för att uppnå totalt 105 mil, samtliga på vackra skånska vägar. Årets rally startade från Margretetorps Gästgivarvärdgård på hallandsåsens sydslutning. Rallyt är maximerat till 60 deltagare som alla kör valfritt Italienskt fordon.



Längs rallyslingan, som i år gick igenom bedårande vackra bokskogsalléer längs hallandsåsen för att sedan vika ner mot Klippan vidare över söderåsen för en kontrollstation på Ring Knutstorp och vidare mot slutmålet i Stockamöllan, fanns tre kontroller med varierande uppgifter att lösa.



En av dessa uppgifter var att köra bilen exakt 30 meter på 5 sekunder med en flagga liggande över vindrutan så att man körde helt i blindo. Inte helt enkelt kan intygas av undertecknad som missade och klockades på strax över 8 sekunder.

Utöver detta skulle man svara på tolv kluriga tipsfrågor och den avslutande skilje frågan: hur många nya bilar av Alfa Romeo, Fiat och Lancia såldes i Sverige 2016?

Rallyt kördes efter en så kallad roadbook och dessutom fick man ett blad med fyra olika bilder på föremål man passerade efter vägen som skulle placeras i rätt kronologisk ordning. Det gällde med andra ord för både förare och co-driver att vara alerta längs hela slingan.

Dessvärre var det klen med deltagande Maserati bilar i årets upplaga varför jag vill uppmana klubbens medlemmar i Skåne med omnejd att inte missa detta evenemang nästa år.



Slutligen ett stort tack till eldsjälarna i fyrklöverbladet Skåne som ligger bakom detta arrangemang och dessutom ett antal andra aktiviteter under säsongen i landets södra delar. ■

Maserati Biturbo

Av Henrik Hoff

Alla som kör Maserati Biturbo, vet hur känsligt det kan vara med avgasvärdena. Själv har jag en med insprutning och katalysator (222E -89) som har visat prov på att ha lite spretiga värden genom åren, men det har oftast varit för höga värden som har kunnat "åtgärdas" genom en ordentlig varmkörning eller i värsta fall en skvätt K-sprit i tanken.

Vid besiktningen våren 2011 hade jag dock helt andra siffror på mina värden, där främst lambdavärdet stod ut: CO: 0,0 (0,5)
CO 2500: 0,0 (0,3)
HC: 015 (100)
LAMBDA: 1,41 (0,97-1,03)

För att få en första diagnos vände jag mig till Maseratiforumet på autolife.se och några medlemmar där tipsade om att värdena indikerar läckage av luft in i systemet, så första steget att felsöka blev att se över avgassystemet. Där hittade jag faktiskt några små hål i skarvarna, men efter att ha applicerat avgaspasta blev det tyvärr ingen större skillnad. Jag mätte även temperaturen framför och bakom katalysatorn efter en rejäl varmkörning och resultatet av det borde jag ha lagt större vikt vid. Det var alldeles för låg temperaturskillnad, men jag blev övertygad av andra att det troligen inte var katalysatorn det var fel på, utan något annat, eftersom avgaserna trots allt var så "rena". Jag fick också tips om att kolla tändkablar, tändstift och lite annat, men eftersom 2011 var en sommar med bröllop, bröllopsresa och en hel del annat kul fick bilen

stå till 2012 då den inte gick igenom besiktningen. Jag började 2012 med att köra bilen till Befra i Helsingborg som inte heller trodde att det var lambdan eller katalysatorn det var fel på, utan Risto var inne på att den inte fick bensin till alla cylindrar och alltså släppte igenom "oförbrukad" luft genom någon cylinder. Vi började med att rengöra spridarna och beställa ny temperaturgivare för kylarvattnet. Inget av detta hjälpte dock, men sent på hösten upptäckte han att ett tändstift inte satt i ordentligt. Kan det verkligen ha varit så enkelt? Bilen gick mycket riktigt igenom besiktningen, men då vi nu var framme i oktober var det inte till någon större "nytta", utan bilen åkte rakt in i vinterförvaring i väntan på 2013...

Tyvärr var glädjen inte långvarig, vid besiktningen i april 2013 var värdena dåliga igen. Bilen åkte tillbaka till Befra och Risto körde en ny omgång spridartvätt och provade till slut med helt nya spridare, men det hjälpte inte det heller. Hans nästa förslag var att lyfta toppen för att se om det fanns läckage någonstans inuti motor, för han trodde fortfarande att problemet var läckage av luft, eller brist på bensin i någon cylinder. Jag hade vid ett par tillfällen pratat om problemet med Åke på AMK i Nacka, då jag under flera år tidigare servat bilen hos honom, och hans kommentar var något i stil med "Det är säkert något enkelt, det brukar det vara.". Men eftersom jag flyttat (hem) till Skåne något år tidigare, var det inte helt enkelt att lämna bilen hos Åke som finns 60+ mil bort. Att lyfta toppen var jag inte heller sugen på,

utom som allra sista utväg, så istället lät jag Uffe H från Alfa 1900-garaget i Trelleborg göra ett försök. Han hade lite idéer som kanske kunde hjälpa och han fick visserligen värdena att bli bättre, men inte helt bra. Så till slut såg jag ingen annan utväg, utan jag fick bita i det sura äpplet och transportera bilen de 60 mil till AMK i Nacka. Sagt och gjort, tidigare nämnde Uffe hjälpte mig med transport av bilen till Åke och en vecka senare var bilen fixad! Jag ångrar verkligen att jag inte körde upp den till honom direkt! Vad var problemet då? Ja, lite av varje visade det sig. Som någon i min diskussionstråd på autolife.se varit inne på, så var glapp i en tändkabel en del av problemet. Så nya tändkablar fick det bli. Och sen visade det sig att katalysatorn troligen var i princip helt slut. Det var en metallisk, sk sport-katalysator som Åke satt in över 10 år tidigare så den blev nu utbytt mot en nyare keramisk modell.

Dessutom reagerade Åke direkt på att ventilerna lät och skramlade för mycket och efter en kontroll visade det sig att ventilspelet var dubbelt så högt som det borde vara! Till saken hör att ventilerna justerades av Befra i Helsingborg 2008. Han sa då att han ställt den "lite högre" än de ska enligt specen, för att ha lite utrymme att slitas ner igen så att säga. Men 100% över är ju på tok för mycket!

När Åke ändå höll på, bytte han även tändstiften, samt olja och filter, och det gjorde susen. Avgasvärdena blev bra, bilen gick igenom besiktningen och jag kunde köra hem den till Skåne igen för egen maskin. Detta var juli 2015 och blev det lyckliga slutet på problemen som började våren 2011! Bilen gick glädjande nog även igenom besiktningen utan problem våren 2016 och 2017. ■



<https://goo.gl/photos/WDbhXGKUEyzWBXZ49>
Bilen står uppallad för att söka efter avgasläckage, juli 2011.

Roine Lindberg Gummi AB grundades 1967.
Sedan år 2000 drivs Roine Lindberg Gummi AB av andra generationen - Nicklas Lindberg.
Det finns många leverantörer av däck av olika kvalitet och pris. Vi har valt att leverera högsta kvalitet till bästa möjliga pris. Viktigast är dock att leverera ett däck som matchar bil och förarens önskemål om egenskaper.
Våra ledord är Pålitlighet - Perfektion - Passion
Läs mer om oss på vår hemsida - www.roines.se

Välkommen in önskar
Nicklas Lindberg
med personal!

Roine
LINDBERG GUMMI AB
KUNGSTENSGATAN 12 · 113 57 STOCKHOLM
info@roines.se www.roines.se

DISCOVER NORWAY 2017

Av Bengt Jödahl

Norsk Maserati Klubb stod som arrangör för en resa på cirka 150 mil som pågick mellan den 31 maj till den 6 juni 2017. Norge har som bekant ett fantastiskt landskap med fjordar, försår och spektakulära vägar där våra maseratibilar kommer till sin rätt. Den norska klubben har gjort denna resa för att visa vad Norge kan erbjuda i form av härliga bilvägar, gamla historiska hotell, god mat och allt vad naturen har att bjuda på.

DAG 1: OSLO-GEILO 207 KM

Vi börjar vår resa strax väster om Oslo. Vi är 38 bilar som påbörjar äventyret efter att italiens oslobasador har hälsat oss välkomna till Norge och önskar oss en bra resa i våra fina maseratibilar. De flesta bilarna kommer från U.K. (9) och Norge (9). Därefter Belgien (6) och Australien (5). Från Sverige är vi 2 bilar men vi har också bilar från Danmark, Frankrike, Tyskland, Grekland. Italien och Schweiz. Det är England och Australien som uteslutande bidrar med de klassiska bilarna såsom Sebring, 3500 Vignale Spyder, Indy, Bora, Ghibli SS, 5000 GT och en Mistral Spyder. Vägen upp mot Geilo är vacker men ej spektakulär däremot gör vi ett uppehåll vid en stavekirke, alltså en träkyrka, som definitivt är ett unikum. Det byggdes cirka 1000 stavekirker under tiden 1100-1300, alltså under medeltiden. Av dessa återstår idag ett endast trettio och vi passerade ytterligare ett par under vår resa. Typiskt för dessa kyrkor är att de i allmänhet är utsmyckade med någon form av drakprydnader. De återstående kyrkorna är naturligtvis kulturklenoder som underhålls och skyddas på alla sätt. Geilo känner väl vi svenskar mest som skidort och det är därför inte så konstigt att orten inte har så mycket att bjuda på vid denna årstid.

DAG 2: GEILO-LOFTHUS 129 KM

Denna dag åker vi ut över Hardangervidda vilket

innebär att vägarna börjar bli ordentligt kurviga och våra bilar trivs förstas i denna miljö. Det är nollgradigt men de flesta som kan åker nercabbat med ordentlig värme underifrån. Efter 10 mil börjar det dock att bli kallt om händerna och de nyligen avlagda vinterhandskarna kom naturligtvis ej med till Norge. Synd. De hade behövts vid denna temperatur. Hardangervidda nationalpark är Norges största nationalpark och den största högfjällsplatån i Nordeuropa. Hardangervidda har ett rikt djurliv och här finns den största stammen av vilda renar i Europa med 6000 djur. Vägen över Hardangervidda är en så kallad nasjonal turistveg. Det finns 18 sådana vägar och vi kommer att passera 5 av dem. Vi gör ett antal stopp utefter vår färdväg bl.a. Vöringsfossen som anses vara ett av Norges mest berömda vattenfall där vattnet störtar 182 meter från Hardangervidda ner till Måbødalen. Efter ett stort antal spiraltunnlar är vi nere i Måbødalen där vi besöker Hardangervidda Natursenter där vi lär oss att fjordarna har skapats av cirka 25 olika istider där glaciärerna grävde ut djupa fjordar och formade höga berg. Vi anländer till hotell Ullenvang i Lofthus och badar av oss resdammet i deras mycket förnämliga spaanläggning. Från vår balkong har vi en bedårande utsikt över fjorden och en fjällsida med många mindre vattenfall. Vi avslutar vår dag med en buffet, dvs. norskt smörgåsbord och det kan avslöjas redan nu att det blev många under vår vecka. Alla utmärkta.



DAG 3: LOFTHUS-BALESTRAND 223 KM

Vi lämnar Lofthus i ottan för att passa en tidig färja. Detta blir den stora färjedagen då vi ska åka med tre olika färjor denna dag. Efter den första färjan väntar en mycket smal och krokig väg som tar oss till nästa färjeläge. Denna sträcka är mycket rolig att köra med havet på ena sidan och blommande äppelträd på den andra. Denna trakt är Norges fruktträdgård och den påminner inte så lite om fruktodlingarna i



Alto Adige i Italien där vägarna också är ordentligt krokiga. Att köra dessa vägar innebär många stopp då man ofta måste stanna för att släppa förbi mötande då vägbredden många gånger bara räcker till en bil. Är det en buss eller långträdare blir det extra trångt. Efter färja 2 är vi fem bilar som blir fast efter en tysk husbil under nästan 2 mil. Det är man ju inte van vid direkt i en maserati men i detta landskap går det inte alltid så fort att komma fram. Vi fick trösta oss med att vi låg bakom en norsk Gran Turismo med ett riktigt härligt maseratiljud som gjorde resan angenäm trots allt. Bakom oss hade vi en Quattroporte Bellagio fastback concept car. En riktig raritet som bara tillverkades i fyra exemplar och som vi fick bekanta oss med under hela veckan. Bilen kan väl närmast jämföras med en Mercedes CLA Shooting Brake. Ja, man får tänka på något angenämare när man sitter fast i en kö och snart är vi framme vid vårt mål, Kviknes Hotel i Balestrand. Det är mycket snickarglädje i detta hotell och det möter vi även i många av de andra hotellen. Än så länge har alla bilarna fungerat oklanderligt under resan men vid embarkering från den andra färjan ville Vignale Spydern starta så vi fick skjuta den av färjan.

Bilen gick igång så småningom och under kvällen justerade ägaren tillsammans med en duktig norsk mekaniker tändningen så att bilen kunde fullfölja resan utan problem. Ja, Norge är väl inte Norge utan en norgehistoria. På vår färjetur gjorde färjan ett mellanstopp. Då var alla tvungna att köra av färjan, alltså även vi som skulle vidare med färjan. Alla kör av, gör en u-sväng vid färjeläget, och kör ombord igen med fronten åt andra hållet. Ja, så kan det gå till vid färjning i Norge.

DAG 4: BALESTRAND-GEIRANGER 252 KM

Denna dag är det medhavd lunch som gäller så det blir på norskt vis med "matpakke" på en fin P-plats i fjällskapet på väg till dagens färja vid Hellesylt. Vi uppmanas att titta lite extra på Hellesylt då orten hotas av det omgivna berget som är på väg att erodera ner i fjorden. Skulle detta inträffa, gud förbjude, så kommer en väldig tsunami att dränka Hellesylt. Vi lämnar mardrömssepariet bakom oss och kör ombord på färjan som tar oss till Geiranger på en dryg timme. Från färjan ser vi bara väldiga fjällsidor med det ena vattenfallet efter det andra. En mycker vacker resa som alltså slutar i Geiranger, den ort som ofta förknippas med Norge där man ser ett par kryssningsfartyg på redan längst in i en fjord. På kvällen blir det aperitif i hotellets bilmuseum. Hotellens ägare informerar om Geiranger och nämner att det första kryssningsfartyget anlände till Geiranger redan 1869 och sedan har det fortsatt med fler och fler fartyg för varje år. Geiranger är Norges mest besökta turistmål och alla vill upp på berget för att bese fjorden uppför. De första resenärerna tog sig upp på berget med häst och vagn. Från 1920-talet var det bilar som tog över transporten. Bilarna byggdes om för att klara bergsvägarna. Hotell Union har gjort ett bilmuseum där 7-8 bilar i mint condition från denna epok finns att beskåda. Bilarna är bl.a. Studebecker, Packard, Mercer, Buick och Cadillac. Efter ännu en buffetmiddag somnar vi gott till forsens brus utanför fönstret.



DAG 5: RUNDTUR FRÅN GEIRANGER 235 KM

Vi börjar med Örnsvingene som är en utsiktsplattform med panoramautsikt över Geirangerfjorden, när vädret tillåter vill säga. Idag är det tyvärr bara dimma vi ser och färden går vidare. Dagens begivenhet är Trollstigen, en serpentinväg med 11 nårhålskurvor som byggdes 1936. Vägen är givetvis en av Norges största turistattraktioner så jag vill föreslå att man gör ett besök i slutet av maj eller under senhösten då sommarmånaderna är ganska besvärliga körmässigt. Under vintern är Trollstigen stängd för trafik. Jag åkte Trollstigen för 35 år sedan, då var det grusväg, men idag är det givetvis asfalterat och betydligt mer välordnat. Det finns natursköna vägar på många ställen i världen. Vad som gör de norska turistvägarna speciella är att de har berikats med spektakulär arkitektur och konst. På toppen av berget kan vi alltså bese, hela serpentinvägen samt ett vattenfall som faller över 320 m efter bergssidan, från en exklusivt designad utsiktsplattform. Även toaletterna är modernt designade på många håll. Det kan betyda att forsen brusar under ett glasgolv och att också väggen ersatts av glas så att i stället för att stirra in i en vägg när man gör sina behov så ser man ett bedårande fjälllandskap utanför en glasruta. Inte så illa.



DAG 6: GEIRANGER-BEITOSTÖLEN 204 KM

Morgonen börjar med en kortare tur som tar oss till betalstationen för Dalsnibba. Då vägen upp till Dalsnibba är privat så blir det att fysiskt betala innan vi kör in på Nibbevägen upp till toppen. Alla andra betalstationer, och det är många vid broar och tunnlar, läser av nummerplåten och i sinom tid får man en faktura hemskickad. Till skillnad mot Sverige så måste alla betala avgiften i Norge. Nibbevägen är ett utmanande vägprojekt från 1936 och vägen är en dramatisk asfaltväg, sedan 2013, som hårnålar sig upp på berget Dalsnibba. Dalsnibba på 1500 meters höjd är Europas högsta utsiktspunkt över havet som kan nås med bil. Vägen upp kantas av snövallar som

fortfarande är upp till fyra meter höga och vi möter också ett ymnigt snöfall som dock ej blir alltför långvarigt. På toppen finns en stor parkeringsplats och från denna har man en vidunderlig utsikt över Geirangerfjorden och de omgivande fjällen. Efter att ha beundrat utsikten går färden vidare och vi kommer äntligen ut på vägar där man kan trycka lite extra på gasen. Härligt efter alla hårnålar. Kör man cabriolet är man dessutom närmare elementen och kan njuta av det fantastiska fjällskapet till fullo samtidigt som man avnjuter det härliga ljudet från Maseratins V 8. Dagen avslutas med buffet på en fjällhytte halvvägs upp i en skidbacke. Efter mycket stillasittande tyckte arrangören att det var dags med lite motion innan middagen. Efter ett par GT med våra norska vänner i hotellbaren somnar vi gott på Radisson Blu Mountain Lodge.



DAG 7: BEITOSTÖLEN-OSLO 225 KM

Denna dag gör vi lunchuppehåll vid en gård som gör "rakfisk". Det är fisk som framställs enligt ett gammalt traditionellt recept. Fisken, i princip öring, fileas och läggs i träbyttor tillsammans med salt och tillbringar sedan en tid mellan 3-15 månader i en mörk källare innan den är färdig. Detta är alltså en gammal metod att bevara en färskvara över längre tid innan vi fick kyl och frys. Metoden är väl lite surströmming över det hela och när man öppnar ett paket vakumpackad rakfisk känner man tydligt en illaluktande doft som dock försvinner snabbt, till skillnad mot sur strömming där doften hänger med hela tiden. Den färdiga fisken påminner om gravad lax och smakar mycket gott. Det finns gott om fartkameror på våra etapper men denna dag stöter vi på en speciell variant som ännu inte introducerats i Sverige. I stället för att bara mäta hastigheten registrerar kameran tiden vid den första mätpunkten och 10 km senare kommer nästa mätpunkt och då ser man direkt om medelhastigheten överskrider tillåtna 80km/tim under den uppmätta sträckan. Vi får väl hoppas att Transportstyrelsen inte börjar med denna variant hos oss.



Vi kommer till Oslo lagom till kvällsrusningen så vi får köa upp till vårt hotell på Holmenkollen. Kvällen avslutas med fem rätters middag på restaurang Frognerstern, en oslorestaurang med traditioner sedan slutet av 1800-talet. Jens Holger Nilsen, som varit drivande kraft och gjort det mesta av arbetet tillsammans med sin familj, avtackas och vi är alla mycket glada att vi varit med på denna fantastiska resa genom det norska fjordlandskapet tillsammans med andra maseratientusiaster. Vi får också vara glada över att inga incidenter har ägt rum och att alla bilar kom tillbaka till Oslo utan några större problem. Mistral Spydern fick problem med framvagnen mot slutet men detta kunde åtgärdas i Oslo. Ja, det finns mer att berätta men nu sätter jag punkt och det är bara att konstatera att vi fick en fantastisk resa och mötte många trevliga reskamrater. Det var inte en billig resa men när man betänker att nästan allt ingick i priset 39.000 NOK för två personer får det anses rimligt. ■



Smått & gott

Nya klubbtröjor redo för leverans!

Nu är de nya klubbtröjorna äntligen här! Det finns två modeller att välja på. En mörkblå pikétröja i hög kvalitet. Tridenten på bröstet och texten "Maserati", samt "Svenska Maseratklubben" på vänster arm. Det finns gott om olika storlekar i både dam och herrmodell. Sedan finns det även en vit T-shirt i hög kvalitet. På bröstet sitter på vänster sida den klassiska Maseratiloggan. På ryggen texten "Svenska Maseratklubben" Även denna tröja finns i många storlekar inkl barn!

PRISER:

Pikétröja 350:- inkl frakt
T-shirt 175:- inkl frakt

Köper man en av varje kostar det 450:- inkl frakt.

Beställning sker till:

roland.axelsson@maseraticlub.se

Uppge namn, telefonnr, address, storlek, vilken tröja du vill ha och antal. Betalning sker lättast via **swish till 070-555 63 10**



Välkomna till Maserati Club Sweden

Safa Haghir Mansour, Stockholm
Bengt Jacobsson, Limhamn
Peter Ahlgren, Nacka
Jesper Åkesson, Bjärred
Peter Sandberg, Enskede Gård
Birgitta Asplund, Åkersberga
Anders Hall, Svenljunga
Oscar Kihlskog, Vaxholm

Gunnar Dahlberg, Krylbo
Morgan Johansson, Älmhult
Thomas Wuolikainen, Täby
Daniel Frounberg, Bunkeflostrand
Mark Mattsson, Sollentuna
Irfan Vidimlic, Täby
Rolf Sjödel, Stenungsund
Christina Icten, Gränna

Paul Gregory, Östersund
Margus Carle, Järpås
Kristoffer Broberg, Hässelby
Kent Andersson, Kiruna
Frederic Haglind, Stallarholmen
Ola Eliasson, Lidingö

Höst & vinterprogram 2017

22 juli kl 10-17
Halmstad Sport Car event

6 aug kl 8-17
Skanör Falsterbo Gran Turismo Show

27 aug kl 10-17
Körning med Barncancerfonden
på Rosersberg

1-2 sept
Racedagar på Ring Knutstorp Autoropa

2-3 sept
Maseratklubben står även som
arrangör för 2017 års höstrally.
Plats Vadstena klosterhotell.

21-24 sept
Maserati international Rally Italy

26-29 okt
Auto e Moto d'Epoca, Padova

16 dec (prel. datum)
Julmiddag

För detaljerade program,
se vår hemsida www.maseraticlub.se



Åke fyller 70 år.

Den 22 april samlades familj och vänner i Nordqvists stora nybyggda hus för att fira födelsedagen. Husets storslagna salong är perfekt för stora fester och Åke var den perfekte värden som fanns överallt och såg till att alla fick mat och dryck i rejäla mängder. Många av vännerna förenas genom ett gemensamt intresse för klassiska Maseratibilar. Genom denna gemenskap känner vi att även vi räknas som en del av Åkes familj. Det är en lisa för själen att få känna så. Det sägs att behålla sina vänner är en större konst än att vinna dem. Det synes mig att Åke tycks lyckas mycket bra med att både behålla och vinna nya. Hurra för Åke!

6 snabba frågor till Åke Nordqvist

När började du meka med bilar?

Jag gick yrkesskolan 1962-65, därefter var mitt första jobb som mekaniker på VW i Boden. Efter lumpen flyttade jag till Stockholm och fick jobb hos Porsche på Lindhagensplan.

När, och hur kom du i kontakt med Maserati?

1973 fick jag jobb hos Autoservice i Solna som var generalagent för Maserati samt auktör för Alfa Romeo. Det var roligare att meka med dessa bilar då man fick tänka mer. Porscharna gick aldrig sönder så där fick man bara byta oljefilter och olja, vilket inte var så kul i längden.

När startade du AMK?

1983 bestämde jag mig för att öppna eget. Fokus har hela tiden varit på italienska entusiastbilar, speciellt då Maserati förstås! I början av 90-talet flyttade vi till Saltsjö-Boo, där vi fortfarande håller till.

Vad är det som är så speciellt med just Maserati?

Det roligaste är alla trevliga människor, alla dessa speciella figurer man träffar. Maserati verkar dra till sig de trevligaste ägarna, jämfört till exempel med Ferrariägare som ofta är lite fina i kanten.

Vilken är din favorit, respektive minst favoritmodell?

Jag gillar alla de gamla modellerna, men om jag

måste välja en blir det nog Ghibli. Minst favorit får bli de tidiga Bi-turbobilarna med förgasare, de är inte så kul. Fast å andra sidan är det ju bra business för oss, säger Åke och skrattar. Ibland ringer det någon kille hit för att fråga om någon Bi-turbo som är till salu. Är de här bilarna bra, brukar de fråga? Bra för vem brukar jag svara, för dig eller för oss, säger Åke och skrattar ännu mer. Sköter man om den ordentligt så är det inget problem att åka tidig Bi-turbo. Man får bara vara beredd på att första servicen brukar tangeras inköpspriset.

Vilken typ av jobb är din favorit, respektive minst favorit?

Jag gillar att skapa och att tänka. Problemlösning är det roligaste. När man renoverar dessa gamla bilar finns det till exempel ingen plåt att köpa, allt måste tillverkas. Det gillar jag. Eljobb låter jag mina killar ta hand om, det är inget för mig!

På lördagarna brukar det samlas en skara av de mest inbitna entusiasterna hos Åke. Det dricks kaffe och pratas bilar och allt möjligt. Åke avslutar med att skicka med en liten historia som får känneteckna stämningen på AMK.

- Har du träffat min fru Erstin?
- K:t då?
- Jaa, mycket!

