

MASERATI

b u l l e t i n e n



Estate



2018



Maserati Bulletinen

#1 2018

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

Redaktionen:

Lasse Linder
Johan Runberger
Erik Barkman

Faktautgrävning:

Bengt Dieden

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
framförs i artiklar i Maserati
Bulletinen är respektive bidrag-
givares 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:

Kaross och chassi no. 2070 A6GCS
Pininfarina Berlinetta, foto från 1977.

Baksida:

Bri Normann och Kranbilan-Uppsala
Nybyggnad av 120 lägenheter och 4
lokaler för HSB.

Arkitekt: Fidjeland och Partners arkitekter AB genom Jan Fidjeland, Sara Hagman, Anja Knudsen och Anna Heimbürger. **Bild:** Olof Eriksson

Ordföranden har ordet

Har du varit otrogen någon gång?

Jag måste erkänna att jag nyligen varit otrogen. Jag har skaffat mig en bil av ett annat förnämligt märke som inte är en Maserati. Valet föll på en Lancia. Inte en sådan där hemsk Chrysler med Lanciaemblem, utan en riktig Lancia. En Flaminia Pininfarina coupé. En fantastiskt vacker och välbyggd vagn från början av 60-talet.

Men, den är ingen Maserati, det är något som saknas. Efter en del funderande har jag kommit fram till att den enskilt största skillnaden är motorn. Den har ingen riktig motor! Trots att Flaminians motor gick till historien som världens första serietillverkade V6-a i föregångaren Aurelia saknar den något. Maseratis klassiska raka 6-a och V8-a har en själ som nästan ingen annan bilmotor kan matcha. Sitter bilens själ i motorn? Jag tror faktiskt det.

Vad händer då när motorerna successivt ersätts av "power units" av odefinierbart slag och drivmedel? Försvinner bilarnas själ då också? Har en Tesla någon själ? Eller är den bara en "transportation appliance" som fraktar människor dit de ska utan någon känsla?

Frågan är hur Maserati ska tackla denna fråga de närmaste åren. Själ i en Maserati, det vill säga motorn, är ju ett av huvudargumenten till att man köper bilen, oavsett om den är klassisk eller modern. Rykten säger att det ska dyka upp någon form av hybridmodell kring 2020. Jag gissar att en hybridversion av Levante blir första modellen ut.

Nyligen avverkade vi årets vårrally, lika kul som vanligt, nästan ännu roligare faktiskt. Ni kan läsa Hans Örmings medryckande beskrivning av händelserna längre fram i tidningen. Förutom allt trevligt umgänge, besök på museum osv var det en sak som för mig slog allt. Vi provade varandras bilar. Det är något jag verkligen kan rekommendera när du träffar likasinnade vid olika tillfällen. Fråga om du får ta en sväng.



Under eftermiddagen kunde jag njuta av klassisk rak sexa, likaså klassisk 4.9L V8 samt en modern Maserati med 4,7L V8. Den moderna Gran Cabrions motor har verkligen själ, vilket ljud! Dessutom blev det en tur i en Lamborghini Espada med V12-motor. Inte så tokig den heller, men den är ju ingen Maserati!

Bästa Maseratihälsningar

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

PS. Hoppas du gillar detta nummer av Bulletinen. Det är det tjockaste och mest innehållsrika i klubbens historia! Tusen tack till alla inblandade som gör det möjligt att producera en tidning av hög kvalitet till våra cirka 250 medlemmar.



The absolute opposite of ordinary

Ghibli från 775.000 SEK.

Autoropa - Sveriges enda importör och auktoriserad Maserati återförsäljare. Vi erbjuder alltid 3-års fri service, 3-års nybilsgaranti med möjlighet till förlängning upp till totalt 5 år och 3-års assistans. Boka din provkörning redan idag!

Ghibli Diesel 275HK RWD, pris från: 775.000 SEK, Ghibli 350hk Bensin, pris från: 815.000 SEK och Ghibli SQ4 430HK 4WD Bensin, pris från: 965.000 SEK.

Autoropa AB

Testvägen 18, Arlöv, Malmö, Narvavägen 19, Stockholm
+46 40 43 70 00 autoropa.se



MASERATI

Ghibli

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 - 158g/km. Fuel consumption and CO₂ figures are based on standard EU tests for comparative purposes and may not reflect real driving results.



QP II

Text: Jan Fidjeland
Fotograf: Bernard Canone

I slutet av 1960-talet befann sig Maserati - som många små biltillverkare - i en svår ekonomisk situation. Medan märket hade gjort sig känt under slutet av 1950-talet och hela 1960-talet med modellerna 3500GT, Sebring, Mexico, Mistral, och QP1 förmådde de inte finansiera en utveckling av nya modeller. Samtidigt letade Citroën efter en lämplig motor för sitt kommande flaggskepp GT. Fransmännen köpte en majoritetsandel i Maserati och chefsingenjör Giulio Alfieri gav sig i kast med att ta fram en V6-motor. Denna motor på 2,7-liters, internt projekt C114, tog sin plats i Citroën SM som lanserades 1970. Samtidigt fick fransmännen arbete med SM italienarna att börja söka efter ett sätt att ersätta deras 4-dörrars limousin QP1. Oljekrisen och nyradikalism drabbade världen i början av 1970-talet. En av modellerna som drabbades hårdast av denna våg av nyradikalism var Citroën SM. Försäljning-

en kollapsade. Detta skapade en veritabel storm för ett redan kämpande Citroën som hade köpt Maserati för V6-motorns skull. Då en majoritet av arbetskraften på Maserati i Modena hade tilldelats sammansättningen av SM-motorn stod de därför utan arbetsuppgifter. Idén föddes därför att använda ett förlängt SM-chassi för att skapa en ny luxuös Maserati Quattroporte. Hur man kom fram till att en bil med fyra dörrar istället för två plötsligt skulle vara lättare att sälja i denna oroliga och svåra tid förblir en gåta. En Maserati som dessutom bröt med all tidigare tradition.

Tipo 123 /QP II

Den andra generationens Quattroporte II, gjorde sin världspremiär vid oktobermässan i Paris 1974. En mycket annorlunda bil jämförd med dess föregångare och även efterträdare. Den något bisarra Quattroporte

II var den enda Maserati hittills som har varit framhjulsdreven. Varför tillverkades endast 13 exemplar och hur upplevs QP II jämfört med den bil som donerade sina delar, Citroën SM? I tidskriften Auto Italia nr. 265 belyses denna fråga av skribenten Axel Catton. "En framhjulsdreven Maserati limousine med en V6-motor på 190 hk, supermjuk hydropneumatisk fjädring och fem torkare? Det låter som ett skämt. Men det är faktiskt sant. Det var verkligen så som Maserati tänkte ersätta sin framgångsrika volymlimousine QP I.

Quattroporte II är en av de märkligaste Maserati bilarna av dem alla - och en av de mest sällsynta. Enligt Maseratis arkivarie Fabio Collina tillverkade företaget enbart 13 stycken QP II åren 1974-1978. Blott fyra av dessa är kända för att ha överlevt, varav endast två är i körbart skick idag.

Men hur letade sig framhjulsdrift och en avancerad fjädringslösning in i en limousin från denna traditionsbundna biltillverkare? Eftersom QP II utvecklades då Maserati ägdes av Citroën, kan det kanske uppfattas som ett logiskt val att använda drivlinan från Citroën SM. "Arbetet på Quattroporte II påbörjades i början av 1970-talet, efter att den första generationens Frua-designade QP hade nått slutet av sin livscykel. 1974 hade Citroën Maseratis Giulio Alfieri utvecklat en V8-motor genom att lägga till två cylindrar till SM:s V6:a. En SM användes för att testa denna 260 hk starka motor. Nödvändiga justeringar för att få plats med motorn i motorrummet var blygsamma och förvandlade SM-bilen från en GT till en supersportbil. Höga utvecklingskostnader ledde dock slutligen till att arbetet med V8-motorn avbröts och att nästan hela bottenplattan från SM användes för den stora limousinen. Naturligtvis ►



Ågaren till QP II samt SM: Bernard Guénant, La-Roche-Sur-Yon, Frankrike

behövde måtten på bottenplattan ändras, då QP II var tänkt att vara en lyxlimousin med en hjulbas på strax över 3m. QP II byggdes således på ett förlängt Citroën SM-chassi. Det innebar framhjulsdraft och Citroëns hydropneumatiska fjädring och svängande strålkastare. Försämrade relationer mellan Citroën och Maserati innebar även att Maserati blev ekonomiskt oförmögen att få bilen EU-typgodkänd. De flesta byggda bilarna såldes därför i Mellanöstern och i Spanien, där typgodkännande inte var nödvändigt. Framhjulsdraften och det blygsamma V6 3.0-liters Citroën SM-motorn lockade heller inte de traditionella Maserati kunderna. Bilen var tung. Dess 190 hk vid 5500 varv/m var knappast tillräckliga för bilens ca 1750 kg. Quattroporte II prototypen byggdes 1974 medan de efterföljande tolv bilarna tillverkades på beställning mellan 1976 och 1978. Oljekrisen, tidsandan, samt denna olyckliga felsatsning från Citroën Maserati bidrog säkerligen mycket till både det stora och det lilla företagets konkurser.

De 13 chassinumren samt vilka länder de såldes till: AM123-002, 004, 008, 012, 016, 018, 020, 022, 024, 026, 032, 034 och 036. Spanien AM123-002, 004, 008, 016, 020, 024. Qatar AM123-018, 034. Saudiarabien AM123-012, 022, 026, 032 and 038 QP II prototypen (002) skiljer sig något från de övriga

12 i några detaljer; formgivning av C-stolpen, antalet torkarblad, samt instrumentering. Skribenten och Citroën Maserati historikern Marc Sonnery har nyligen publicerat en mycket detaljerad, underhållande, och läsvärd artikel om prototypen i Octane no.179.



Quattroporte II och Citroën SM- säregna syskon
Den något bisarra Quattroporte II är den enda Maserati hittills som har varit framhjulsdreven. Vad skiljer till exempel körupplevelsen av QP II med den bil som donerade sin bottenplatta, Citroën SM? I tidskriften Auto Italia nr. 265 belyses även denna fråga av skribenten Axel Catton.

Formgivningen

QP II formgavs av Marcello Gandini, då hos Bertone. Gandini hade tidigare gjort sig känd som formgivare av Lamborghini Miura, Espada och Jarama, liksom Iso Lele. "På fotografier ser QP II lite oproportionerlig ut, främst på grund av dess långa hjulbas och låga höjd, överdriven av ett annat av Gandinis kännemärken – de kromade tröskelöverdragen. Den främre delen av bilen saknar den typiska Maserati grillen. Tre vindrutetorkare och sex framljus med ytterligare två vindrutetorkare bidrar knappast heller till en stilren form. De två innerstrålkastarna svänger för övrigt med styrningen, såsom på Citroëns DS- och SM-modeller.

I verkligheten är QP II mycket mer imponerande än på bild. Den är 5,13m lång, vilket är cirka 7cm längre än t.ex. Mercedes-Benz 450 SEL W116 från samma år. Gandinis bitvis lekfulla formelement, såsom bränslepåfyllningen dold bakom ett Trident-märke, är frivoliteter på en annars relativt stram kaross. Precis som på SM är strålkastarna gömda bakom transparenta skyddsglas. Bakluckan har en något förhöjt mittparti som expandera mot bilens sidor och ger denna en nödvändig spänst. Bakljusen, som är lånade från en Lancia, är för små för denna stora vagn. Området kring bakljusen är formgivningens mest ofärdiga och svagaste del. Interiören bjuder på en instrumentbräda av massivt trä, en blinkning tillbaka till 1960-talet och förmodade förväntningar från Maseratis välbärgade kunder. Framför

QUATTROPORTE II



föraren finns sju Jaeger-instrument som flankerar hastighetsmätaren, kalibrerad till ett mycket optimistiskt 280 km/tim. Den inbjudande inredningen är självklart i finaste läder, med en rymlig soffa bak för tre passagerare. Det finns gott om benutrymme tack vare den långa hjulbasen och avsaknaden av kardantunnel. Under motorhuven syns gröna bollar överallt. Det är Citroën hydropneumatiska system. Denna Maseratis motorrum lika italiensk som en Sauvignon blanc."

Körupplevelser SM/QP II

"Vi börjar med att köra SM, eftersom det är bilen som startade allt 1970. Den är bara 1,33m hög men erbjuder överraskande gott om utrymme bakom ratten. Den futuristiska inredningen med rymdäldersstolar skulle se bra ut i en modern bil av vår tid, även om de är långt ifrån särskilt bekväma. Jämfört med Maseratin ser även Citroëns instrumentering, med sina ovala mätare, oerhört futuristisk ut.

Den 2,7-liters V6 startar med en överraskande raspig ton från de två avgasrören. Växelspakens löper mellan de fem växellägena i en mycket vacker växlingsport. Accelerationen är oväntat snabb och man blir raskt van vid den ökända Citroën-knappbromspedalen och den en-ekrade ratten med sin starka självcenterande funktion.



CITROËN SM



Nu Quattroporten. Jämfört med SM, erbjuder den italienska limousinen betydligt mer utrymme, bredare sittplatser och mer huvud- och benutrymme. Det är uppenbart att QP II är tänkt för den välbärgade ägaren som vill köra själv. Avgasljudet är mycket likt den hos SM, även om Maserati låter ytterligare lite raspigare. QP accelererar smidigt och progressivt, men inte på något sätt snabbt - kanske en av anledningarna till att De Tomaso, som tog över Maserati efter konkursen, inte hade något som helst intresse av projektet. Med bara 190 hk tar det drygt nio sekunder för QP II att nå 100 km/tim. Lite sävligt för en Maserati GT limousine. Den hydropneumatiska Citroenfjädringen kommer dock ännu mer till sin rätt i QP II än i den lättare SM. Fjädringskomforten är vid linjär färd är överraskande och kan inte jämföras med någon annan bil. Men Maserati känns även mjukare än SM och lutar extremt mycket då man svänger, även vid mycket låga hastigheter. Faktum är att under 50 km/tim lutar bilen likt en 2CV och föraren riskerar att glida av de breda läderstolarna. Det är omöjligt att navigera i bilen runt en rondell i vilken vilken hastighet som helst utan att däcken skriker - något pinsamt för en bil med denna stamtavla. Maserati lade ner stora resurser i utvecklingen av Quattroporte II. Sammantaget är det inte svårt att förstå varför enbart 13 exemplar av QP II tillverkades om man ser tillbaka på de historiska skeenden i vilken denna föddes. Det är lätt att glömma bort att SM tillverkades i hela 12920 exemplar bara några år tidigare. Även idag är QP II inte speciellt eftertraktad trots att det är så extremt få kvar. För vissa är det bara inte tillräckliga kraftfulla, medan de allra flesta känner nog faktiskt inte till att modellen har funnits.

Mina slutord

Citroën SM, med Maseratis V6-motor, tillverkades i nästan 13000 exemplar. Den var en viktig bil för Citroën även om den inte genererade några vinster. SM är idag en mycket beundrad och eftertraktad samlarbil med entusiastiska och kunniga ägare över hela världen. De fel som bilen hade då den var ny har i de allra flesta fall rättats till i samband med renoveringar. Det är intressant att spekulera över huruvida QP II kunde ha blivit en försäljningssuccé för Maserati om den hade haft kraften att rätta till bilens svagheter. Personligen tvivlar jag. Citroën SM är vacker, mycket säregen och speciell. De mekaniska tillkortakommandena skulle säkerligen ha rättats till men QP II är inte vacker enligt min uppfattning. En Maserati måste både vara tekniskt fulländad och vacker. ■



TEKNISKA SPECIFIKATIONER

BIL:	Maserati Quattroporte II	Citroen SM
MOTOR:	2965cc V6	2684cc V6
KOMPRESIONS-RATIO:	8,75: 1	9,0: 1
EFFEKT:	190/210 hk vid 6000 varv/min	170/178/190hk vid 5500-6000 varv/min
VRIDMOMENT:	255Nm vid 4000 varv/min	230-255Nm vid 4000-4400 varv/min
KRAFTÖVERFÖRING:	5-växlad, framhjulsdraft	5-växlad manuell/automat, framhjulsdraft
BROMSAR:	Skivor, 300mm(fram), 265mm(bak)	Skivor, 300mm(fram), 265mm(bak)
DÄCKDIMENSIONER:	205/70 VR15	205/70 VR15
DIMENSIONER:	5,13m (L), 1,870m (B), 1,37m (H)	4,83m (L), 1,87m (B), 1,33m (H)
VIKT(torrsvikt):	1750 kg	1449-1490 kg (automat)
MAX SPEED:	200 km/h	220-225 (automat) km/h
ACCELERATION:	0-100km/h: 9,0sek	7,6-9,0sek (automat)
FJÄDRING QP II/SM:		
Fram:	oberoende, dubbla bärramar, hydropneumatiska självnivellerande sfärer.	
Bak:	oberoende, bärramar, hydropneumatiska självnivellerande sfärer	

MASERATI LEVANTE S

Av Fredrik Josefsson



Jag har alltid varit bilintresserad så länge jag kan minnas. 2000 kom jag i kontakt med Ferrari på nära håll då jag ansvarade för Shells F1 aktivering i Europa från Shell Centre i London. Min hustru och jag reste ner med kunder till Italien på F1 lopp, och jag gick Corso Pilota Ferrari utbildning i Maranello - allt för att lära mig så mycket som möjligt för att kunna representera Ferraris historia och samarbetet med Shell på bästa sätt.

Varumärket och besöken i fabriken, inklusive tillverkningen av Maseratis motorer påverkade min känsla för dessa bilar mer och mer. 2002 beslutade vi oss för att köpa en Ferrari 348 TS som sedermera visade sig bli för bred för vårt townhouse garage i Wimbledon Village så det blev ingen lösning på det.

Därefter har besök på mässor och event tagit oss närmare och närmare Maserati - inte minst för dess magiska kombination av Sport, Lyx och Stil kryddat av ett ljud som får en

att rysa av vällust. Tänker inte minst på Granturismen och Grancabron. Men sedan vi flyttade från hus till lägenhet har vi gjort ett medvetet val - att hålla oss med en bil året runt. Då blir det omedelbart vissa kriterier som får spela en viktig roll. Bland annat säkerhet för familjen året runt. Vi har kört bakhjulsdrivet sedan dess men efter en sladd när vi passerade mittsträngen på väg till Vaxholm en vinter med familjen i bilen, dubbdäck och saltsäckar i bagagen har vi utslutande börjat köra fyrhjulsdrevet. Vi har provat det mesta men fastnat för suvar - exempelvis Mercedes ML, Porsche Cayenne av olika slag men sedan en dag valde vi att åka förbi Autoropa på Narvavägen 19 där Fredric Palmqvist tog emot. Han och Daga tog sig tiden att sitta ner med hela familjen för att lyssna in oss och hur vi såg på bil. En god espresso senare stod vi och tittade på Maseratis Levante S, GranLusso. Det blev januarikylan och mörkret till trots en provkörning samma dag och vi blev rekommenderade att prova de båda sportlägena. ▶

Familjen tog plats och jag vid ratten rullade vi iväg - 10 meter senare åkte sportläget på och avgassystemet öppnade karaktäristiskt upp med ett ljud som bara Maserati kan prestera. De dubbla glasen runt om kupén stängde ute allt onödigt vägljud och vindbrus men släppte in det man ville höra - motors och avgassystemets alerta responsljud på minsta vink av gaspådrag, ljudet vid nedväxlingarna vid inbromsningar och krackningen efter 3000 varv. Magiskt - och allt paketerat i premium Italienskt skinn med en komfort och känsla som ingen annan bil levererat till denna familjen tidigare - vi var på det klara med att detta skulle bli vår nästa bil.

Sedan började en dialog med Fredric som på allvar tog oss från önskan till verklighet och en relation till inte bara en bil i världsklass med en passion som sitter i varenda detalj utan också till ett företag i världsklass representerat av människor som Fredric. Daga med flera som lever för Maseratis varumärke och gör allt för att passionen och känslan skall fortsätta även in i ägandet och vardagen med detta fullblod till Italiensk sportbils känsla.

Men verkligen, kanske ni tänker, det är ju ändå en SUV och inte en sportbil. Tro mig, det är så mycket mer än en SUV.

Jag kör mer aktivt i denna bilen än jag gjort i någon annan bil tidigare. Med det dubbla sportbilsläget är Levante S med sina 430 Ferrari byggda hästar och skyhook dämpningssystem tigtare och snävare i kurvorna på banan än motsvarande sedan. Och det gör den till den mest inkluderande sportbils känslan på marknaden enligt mig - alla kan vara med och hela året står till förfogande för att leverera fyra säsonger av Sport, Lyx och Stil kryddat av ett ljud som bara kan levereras av en Maserati, Maserati Levante S GranLusso. ■



Sue Ellen rattar Bulletinen

Av Erik Barkman

Efter att i några år verkat i kulisserna kring produktionen av Bulletinen har Sue Ellen AB tagit över huvudansvaret. Bakom Sue Ellen finns bland annat Lasse Linder med ett stort och nördigt bilintresse. Han jobbar som copywriter och kreatör till vardags och har de senaste 15 åren jobbat med bland annat Saab, Audi, Peugeot, Renault, Jeep, Fiat och Alfa Romeo. "Alfa Romeo är det närmaste jag kommit Serie A-ligan med Maserati med flera", säger Lasse Linder.

Sedan Sue Ellen tog över huvudansvaret har Svenska Maseratiklubbens ordförande Fredric Gustafsson skickat upprepade blocket-tips med lämpliga Maserati-objekt. "Tyvärr tillåter inte ekonomin ytterligare ett bilinköp just nu, stallet är fullt med sex bilar. Men jag uppskattar Fredrics



tips och det finns Maseratis från 80- och 90-tal som ligger inom smärtgränsen och som är riktigt snygga. Men fick jag drömma skulle det bli en Maserati från sent 60-tal eller tidigt 70-tal, som till exempel en Ghibli, Indy, eller Khamsin", säger Lasse.

I den nuvarande bilparken finns idag bland annat en Buick Estate Wagon från 1975, en Jeep Grand Wagoneer från 1991 (sista året den tillverkades), en Cadillac Eldorado Biarritz från 1985 och en Jaguar XJS från samma år. Att en Maserati skulle bli stjärnan i den samlingen är givet, men då måste en eller ett par andra bilar ge vika. "Faktum är att det finns en bil jag drömmer lite extra om och det är inte en Maserati! Det är inte sällan jag bildgooglar en Iso Grifo och sen köper en trisslott".

Favorit i repris

Av Henrik Hoff

Hur skriver man om den årliga italienska bilträffen på 1 maj, utan att det blir klyschigt eller rent av, rakt upp och ner, en kopia av det som skrevs förra året? Och året innan dess, och året innan dess osv... Det var samma plats (Krappertups slott norr om Helsingborg), typ samma väder (soligt men kyligt, lite blåsigt och en skvätt regn framåt eftermiddagen), ungefär samma matförsäljare och utställare, och det var ungefär lika många bilar (ett par hundra total) och även ungefär lika många Maserati (ungefär 20). Fast på sista punkten var det nog nytt rekord i år med över 25 Maserati totalt! Bra jobbat och kul med sån bra uppslutning!

Så vad var det som var unikt just 2018 som är värt att skriva hem om? Ja, vi kan väl fokusera på bilarna. Två klassiska Maserati kom, en Indy och en Mistral, vilket är extra kul då det blir mer och mer ovanligt att den äldre generationen bilar kommer ut på vägarna. Två till antalet var också Citroën SM, som bekant har en Maseratimotor under huven. En av dem, en USA-im-

port, hade gått så långt att ägaren satt en treudd på motorhuven och ett "MASERATI" i aktern. Just att det är en USA-import gör att den är lite speciell och det pratades om att den bilen vore värd en helt egen artikel här i Bulletinen. En annan väldigt speciell bil på träffen i Skåne, som dock inte alls är en Maserati, var Qvale Mangusta. Dock finns det en länk mellan Maserati och Qvale i att De Tomaso var inblandad i Qvale-projektet till att börja med och den salufördes också först som just De Tomaso Biguá och sen De Tomaso Mangusta innan De Tomaso drog sig ur projektet och den fick heta Qvale. Även den vore värd en egen artikel i Bulletinen var det "någon" som tyckte, och glädjande nog går det att läsa den artikeln på sid 26 i detta nummer!

Avslutningsvis kan jag (som vanligt) summera det hela som en väldigt trevlig dag med mycket bilsnack och många fina bilar av alla slag att beskåda, beundra och förundras över. Vi ses igen nästa år! ■





Bengt Lingmarks 3500 Vignale Spyder

Hur det började en gång

Del 1

Av Staffan Enhörning

Foto: Dan Hedborg, Staffan Enhörning, Staffan Gunnarsson, okänd.

Det fanns ingen Maseratklubb i Sverige i början på 70-talet men väl en Ferrariklubb med huvudsäte i Göteborg. Intresse fanns dock för Maserati visade det sig när jag fann min 3500 GT från 1961 under en presenning på Ericssons parkering vid Telefonplan i Stockholm. Blev eld och lågor när jag lyfte på skynket och såg något som liknade en Volvo P1800 i designen men var vackrare, gedignare och hette Maserati. Maserati 3500 GT stod det på bakluckan i kursiverad stil i krom. Bilen blev snabbt min och kort tid efteråt blev jag kontaktad på jobbet av en Ingvar Sjöstrand, en Ferrarifan med en Ferrari 250GT och direktkontakt med ledningen i Ferrariklubben. Han blev min första supporter och informatör.

Innan Internet

På den tiden fanns inte Internet. Maserati hade ingen hemsida så var skulle man då hitta mer information. Det dröjde något år innan en Uno Lingmark ringde och frågade om vi inte skulle starta en Maseratklubb. Han hade kontakt med ett par tonårsgrabbar, Niklas Hanna och Magnus Andersson, som visste allt om Maserati då i Sverige. De hade nämligen samlat information till ett register på Maserati. Dessutom ville Uno att alla Maseratiägare skulle träffas i Danderyd en dag 1974. Så blev det, men utan mig. Jag kom först till samma möte 1975.

Allemano, Zagato, Pininfarina och Frua

Under tiden hade jag gått med i den engelska Maseratklubben och den amerikanska (MIE), köpt Hans Tanners bok samt den bok Richard Crump precis gett ut. Man lärde sig med rasande fart och fick favoriter som Maserati A6GCS Coupé 54 Pininfarina gjord i 3 exemplar. Även senare kallad världens vackraste bil. Vad var det som fascinerade så till den milda grad? Maserati har haft en racinghistoria från 1926 till 1963 kan man säga. Kanske ingen lysande affär så varför inte bygga GT bilar med modifierade racingmotorer. Bra idé och man började med det i slutet av 40-talet men först på 50-talet fick man lite "volym" med cirka 60 exemplar med olika karosser. Olika karosser ja, varför det? Tja det var så det fungerade. Maserati byggde

ett chassi och olika karossmakare fick göra sin version av bilen och därefter valde Maserati vilken man trodde mest på och producerade den. Karossmakarna tävlade om att designa den vackraste bilen eller den som man trodde skulle sälja bäst. Karossmakarna var Allemano, Zagato, Pininfarina och Frua. Bilarna kallade man Maserati 2000 GT som hade en rak 6a på 2 liter och tillverkades från 1954-1957.

Detta var ju riktigt spännande tyckte man då. På sjuttio-talet var ju dessa bilar gamla och stod någonstans för någon att hitta. Jag blev själv erbjuden en 2000-GT Spider Zagato för 7000 dollar om det nu var seriöst av Richard Crump. Maserati byggde på 50-talet 36 stycken 5000 GT med en modifierad 450S V8 motor och med flertalet karosser. En Maserati 450S vann ju ett stort lopp, Kristianstads Grand Prix 1957, med bland annat Stirling Moss vid ratten. 5000 GT var förlagan till en mer gatuvenliga Maserati Mexico med Vignale kaross och 4,2 eller 4,7 liters V8 motor.

Den mest lyckosamma bilmodellen på 50- och -60-talet blev 3500 GT med en rak 6a på 3.5 liter (från Maserati 350S) med Touringkaross (Vignale som Cab) och tillverkades i ca 2225 exemplar mellan 1957-1964. I början på sjuttio-talet fanns 19 stycken i Sverige i olika kondition. Man kunde se en och annan till salu i DN för runt 12500 kronor.



Bengt Diedens (f.d. Sandberg) Maserati 3500 GTi.



3500 GT prototypen "Dama Bianca" 1977.



Andra Maseratimötet i Sverige 1975 i Djursholm, norr om Stockholm



Kaross och chassi no. 2070 A6GCS Pininfarina Berlinetta, foto från 1977.

Våra tonåringar.

Niklas och Magnus, samlade information om vilka Maserati som fanns i Sverige och Uno Lingmark tryckte ett tjugigt register 1976. Där kunde man läsa att det fanns 19 stycken 3500 GT, lika många Ghibli som blev den näst mest populära modellen. Totalt olika modeller cirka 80 bilar (idag fler än 900 stycken). Dessutom fanns tre stycken OSCA, Officine Specializzate Construzione Automobili, det vill säga sportvagnar från bröderna Maserati efter att de sålt Maseratifabriken till familjen Orsi 1937, samt en gammal tävlingsbil, 6C, från 1937.

Så märket var ganska etablerat men bilägarna kände inte till varandra. Det lyckades vi ändra på. Kombinationen extremt vackra, färgglada bilar, lyxigt inredda

och med kraftfulla motorer som lät potent lockade. Det blev en ganska stor vänkrets runt Maserati, alla positiva med egna små renoveringsprojekt. Benny Ringsberg renoverade två stycken Ghibli i Malmö till exempel. Eje Blomberg renoverade en Mexico, en Mistral och senare en Lamborghini 400 GT.

Resor utomlands.

Jan Svanbäck var en profil som inspirerade mycket. Han var utkastare på restaurang Wallonen på Kungsgatan i Stockholm. Dit åkte man lite då och då för att lyssna på hans berättelser om sina resor till Italien för att hämta hem bilar och besöken på fabriken i Modena. Jan köpte en vit Ferrari 250 GT, en 5000 GT Touring (finns bara tre stycken) samt en Bizzarrini 5300.

Inspirerad av Jan reste jag till Modena 1977 tillsammans med Dan Hedborg och Mats Danell i en Transit skåpbil som man kunde övernatta i. Med tanke på att Transiten inte gick fortare än 100 km/tim och det var 250 mil till Modena var vi tvungna att köra nästan nonstop. Det blev ändå en lång resa. Vårt mål förutom att besöka fabriken i Modena var också att besöka intressanta samlare, museer och handlare, till exempel Autosport. Vi bodde på ett Motell Emilia vid Modena Nord och gjorde utflykter därifrån. På fabriken var man glada över vårt besök och vi kunde köpa reservdelar. Maseratis serviceverkstad låg bredvid reservdelsförsäljningen och man kunde inte låta bli att kika in därför att de om man kunde hitta något intressant som t ex en Mexico AM 112 003, en Mexico med Fruakaross (en eller två gjorda).

Världens vackraste bil.

Dan ville besöka en Franco Lombardi i Genova som hade ett instrument som skulle kunna passa Dans OSCA så vi åkte dit. Efter lite förhandlingar kunde Dan köpa instrumentet och var mycket lycklig. Franco hade lite mer att visa oss i sitt garage några kvarter bort. Så vi packade oss, 4 lite större killar, in i en Fiat 500 och



åkte till garaget genom några riktigt smala gränder. Väl där visade han mycket stolt upp en kaross till en Maserati A6GCS Pininfarina (världens vackraste bil, gjord i tre exemplar). Karossen måste kompletteras med ett chassi och allt annat som hör till en kaross för att det skall bli en bil. Sen såg jag inte bilen förrän 2004 på Mugello utanför Florens fullt restaurerad. ▶



År 2004, Franco Lombardis A6GCS Pininfarina Berlinetta efter renovering.





Maseratichassin utanför fabriken i väntan på nästa steg.



På fabriken 1976 hittade jag Mexicon som blev min i 39 år.

Åter mot Modena.

Vi lyckades också hitta till karosseri Fantuzzi som gjorde några karosser till Maseratis tävlingsvagnar. Där kunde man hitta mycket, t ex en kaffefabrikör i Padova som först vägrade att släppa in oss men efter viss övertalning kom vi in. Där fick vi se 50-talet huvudsakligen italienska sportvagnar från 50-60 talet men vi fick inte fotografera tyvärr. Mycket imponerande. På vägen hem via Schweiz besökte vi Walter Grell i Reinfelden. Där hittade Dan en OSCA (hans specialitet) kupé, 2000, en Maserati 250F samt en A6G2000 med Allemanokaross.

Efter den resan växte bara upptäckarglädjen och omedelbart planerades en gruppresa till Riva vid Gardasjön som fick 18 entusiaster att anmäla sig. Med fyra hyrda bilar besökte vi fabriken i Modena och man visade oss produktionslinan med Khamsin, Merak och Bora. Det kunde löna sig att titta in hos Maseratis serviceställen där vi i Vicenza till exempel fann ett antal 3500 GT, Quattroporte och Sebring på deras bakgård som ägarna inte hade hämtat ur efter service. Dessa hade man kanske kunnat köpa loss men ingen kände sig manad. En av bröderna Lindgren köpte en Fiat Dino (Fiat med Ferrarimotor) som han hämtade veckan efter. Vi passade också på att koppla av och turista lite. Lyckad resa.

Långvarig kärlek

Ytterligare en resa gjordes i mitten av 1976, med Dan, jag och Gunnar Ezelius. Vid besöket på fabriken hittade jag den mörkblå, eleganta Mexicon som jag ägde och uppskattade i 39 år. En kund fick hjälp av fabriken att sälja bilen som jag hämtade senare i oktober.

På den tiden kunde man förregistrera bilar samt få ut plåtarna och med en försäkring kunde man hämta sin bil. Jag kom till Bologna en lördag förmiddag i oktober och tog mig till Modena där jag fick hjälp av servicekillarna på fabriken att montera registreringsskyltarna på min nyinköpta Mexico. Sedan snabbt iväg, för jag skulle ju vara hemma söndag kväll. Efter 300 meter stannade bilen. Den vägrade att starta. Som tur var stannade den mitt emot en bilverkstad som tog sig an problemet och fick fart på den tre timmar senare. Full fart mot Brennerpassen med dimmoln på fälten utmed vägen ända till München, där jag stannade, frös och sov i tre timmar utmed vägkanten. Söndag kväll hade jag kommit till vänner i Växjö och beslöt stanna där över natten. Lämnade Växjö med fantastiskt soligt väder. Jublande glad körde jag i 175 km/tim på Vätternleden med ett öga mot himlen för att hålla koll på polishelikoptern. Sen äntligen hemma. ■

Del 2 av artikeln kommer i nästa nummer av Bulletinen.

Pyttesmå Maserati

Av Peter Plunty

Maserati grundad 1914 i Bologna av bröderna Maserati specialiserade sig på tävlingsbilar och först 1946 började man att bygga exklusiva sportbilar för "gatan". Kanske är det anledningen till att det finns relativt få leksaksbilar av detta märke, men å andra sidan har en av världens mest exklusiva leksaker tillverkats av detta bilmärke.



Bild: Elektrisk variant från Bergrummets leksaksmuseum

Under sent 1940-tal och under 1950-talet gjorde Lesney Toy i England en liten racer M4 CLT i sin Matchbox-serie. Engelska Dinky Toys har gjort en GP vagn och en "Sport 2000" i sin franska fabrik. På hemmaplan gjorde Mebe Toys en Mistral Coupé. Samtliga är gjorda i gjutmetall i liten skala. Alla dessa är relativt ovanliga och i gott skick med kartongerna bevarade får man räkna med att betala en dryg tusenlapp styck. Detta är i stort sett det jag lyckats hitta förutom "pärlan" "Tipo 4 CL från 1949. Det lär även ha tillverkats en elektrisk trampbil på 1950-talet i ett par hundra exemplar.

När det sedan kommer till "modernare" bilar så finns en uppsjö av modeller, men dessa kan knappast kallas leksaker, utan de är snarare modeller för mogna herrar med grått eller tunt hår. Min egen fullvuxna 3200 GT finns som modell tillverkad av Burago i Italien och är i skala 1/18. En mycket välgjord och detaljerad modell som jag hittade på nätet i nyskick för det facila priset av 175 kronor. Medlemmar som äger andra Maseratibilar har inga svårigheter att hitta sin egen bil i det lilla formatet oavsett om ni äger en Bora, en Ghibli, en Levante eller en Khamsin.

Nu till "pärlan", en obskyr fabrik i Turin med namnet Domo tillverkade omkring 1948-49 en serie mycket komplicerade leksaksfordon. Man kan antaga att de under kriget sysslade med betydligt elakare eller tyngre saker. Med andra ord det tekniska kunnandet fanns. Ett exempel på ändrad produktion är motorcykeltillverkaren Rumi som under kriget gjorde torpeder och miniubåtar. Min söta italienska skoter Rumi Formichino (myran) från 1953 har dessutom kvar sitt ankare i firmamärket.



De fordon jag sett från Domo är en grön stridsvagn, en Fiat 500 och en strömlinjeformad sportkupé och så "pärlan" Maserati Tipo 4CL. De tre förstnämnda är alla utrustade med elektiska motorer och styrs med tunna gummislangar via pneumatik genom en kontrollpanel, så även TIPO 4CL. I "aktern" på fordonen hänger de olika slangarna och kablarna. Den sistnämnda gjordes dock även med en glödstiftsmotor på 2,24 ccm. Racerbilen Tipo 4CL är 43 cm lång med ett gjutet chassi i aluminium och med kaross i pressad plåt. Välgjorda avtagbara hjul med vingmuttrar och gummidäck, vindruta och avgasrör och som prickar över i en liten förarfigur klädd i tygoverall med gjutet huvud i porslin.



Denna sällsynta variant med glödstiftmotor har ett "vevaggregat" för att starta och dessutom en koppling som består av små korkplattor. De två varianterna skiljer sig lite beträffande karossen, i glödstiftsutförandet ser man det lilla tändstiftet som sticker upp och påfyllningen för bränslet. Det sägs att när man väl fått igång motorn hade kopplingen brunnit upp. Pneumatiken för styrning, koppling med mera går som sagt genom tunna gummislangar och påverkar små gummikuddar. Det hela är otroligt komplicerat och hur barn klarat av detta är en gåta. Jag misstänker att ganska få blev tillverkade och priset på varuhuset NK (enligt uppgift såldes den där) gjorde nog att få gossar blev ägare till detta stiliga fordon. Nypriset 1949 var 1.500 kronor vilket idag motsvarar drygt 28.000! Hur ofta köper ni leksaker till era barn för dessa summor?



Glödstiftsvarianten från Bukowskis auktioner

Men gjorde man ett sådant inköp 1949 så har man faktiskt gått plus. Nyligen sålde Bukowski auktioner en Tipo 4CL för ca 75.000 inkl. provisioner vilket ändå får betraktas som ett hyggligt pris.

I nuläget finns den vanligare eldrivna varianten till salu på nätet för Euro 22.000 och för den summan kan man ju få en fullskalig 3200GT i hyggligt skick.

Den lilla Tipo 4CL led av en hel del barnsjukdomar och det gällde nog dessvärre även många i skala 1/1. ■



MONACO HISTORIC

GRAND PRIX 2018 *By Marc Sonnery*

The 11th edition of this bi-annual event was the best yet, with even more F1 races this time instead of F3/Formula junior grids.

First organized in 1997, the Monaco Historic Grand Prix allows the ACM (Automobile Club de Monaco) to use the Grand Prix circuit one extra time two weeks before the actual F1 Grand Prix, an excellent idea since it takes months to prepare, from mounting the guardrails to the final grandstand seat. Biannual since 2000, run on even years, it alternates with Formula E run on odd years. Friday offers free access while Saturday and Sunday race day tickets remain affordable. Seven grids with 20 to 40 cars saw about 180 competitors from all over Europe the US and the world race an amazing variety of single seaters from pre war Bugatti 35's's and ERA's to ground effect 1980's Williams and March's.

The MHGP is now acknowledged as the best F1 vintage race meeting worldwide in terms of quality and quantity of cars. The driver level at the front is very very impressive for gentlemen drivers and there was little incompetence to be seen in any of the races as some who took part in previous editions were not welcomed back. Sunday afternoon's races saw rain and therefore in such a tight unforgiving environment some incidents but noting major.

There were more Maseratis than ever, a wonderful sight, from A6GCS to four250F, the oldest being 6CM's and a V8RI, one A6GCM. A Grand Touring race commemorating the 1952 edition which did not use single seaters saw the greatest number of Maserati with no less than 13! There were six A6GCS, one 200SI, and six 300S. ▶



They were facing off with Listers (one of these even had a Maserati engine) Frazer Nashes and Aston Martins, while the Cooper Jaguar of Chris Ward won.

Ex F1 drivers actually racing that weekend included Alex Caffi in an Ensign M176, 3 time Le Mans Audi winner Marco Werner in a Ferrari 312B3, Paolo Barilla in a Ferrari 312B.

The race of the weekend was the intense duel between the Ferrari 1512 of Lawrence Auriana driven by Joe Colasacco and the Lotus Climax raced by Andy Middlehurst, it was like watching Clark and Surtees fighting it out. The Lotus won by a mere 6/10ths of a second. Swede Bjorn Wirdheim won another intense duel in his March 711, ahead of Brit Stuart Hall in a McLaren M19A 40000 attended, a far more manageable number than for the overcrowded F1 Grand Prix two weeks later. Mark your calendars for My2020 when the next edition takes place, see you there! ■



VÅRRALLY

Av Hans Öring

12-13 MAJ



Kära Maseratifantaster, se detta referat som en apptre- tare till det vi kan få ut av våra bilar. Jag lovar inte att hålla mig enbart till sanningen, men försöker förmedla vår upplevelse dessa trevliga dagar.

Lördagen den 12 maj 08.45 samlas åtta bilar, nytanka- de, blankvaxade och i bästa trim hungriga på att visa sina ägare vad de går för och ge ett smakprov på vilka glädjeturer som väntar sommaren 2018. Organisatörerna Jan Fidjeland och Bengt Jödahl delar ut delagarlistor samt en mycket detaljerad välskriven körplan. På slaget 08.45 kommer orden "Gentlemen- start your engines" och Bengts Grand Sport Spyder gasar glatt upp på E18 med oss andra i tät följd därefter. Maseratklubben hade i år beställt ett fantastiskt väder med sol och blå himmel vid startpunkten - parkeringen Bauhaus, Barkarby. Vädet stod oss bi genom leverans av sol samt mera sol mest hela tiden. Gott om vårsjungande fåglar fanns i de nyutslagna träden längs de ringlande vägarna. Vi hörde nog inte så mycket av fåglarna då de flesta överröstades av våra motorers skrikande på 6000 varv i kurvorna. Efter transportsträckan på E18 till Bålsta svängde vi av mot Skokloster för att en stund dansa tango med gas och broms mellan fartkamerorna. Emellanåt blir vi omkörda av vår medlem Fredrik Ajnefors Lamborghini uttagen dagen till ära, vars V12-motor försöker talar om

vad skåpet ska stå. Glädjen blir inte långvarig eftersom flera Maseratis behöver gasas ur och visar att de minsann inte är långsammare på något vis. Om vartannat intar Fredrik Gustavssons Mistral och Hans Josefssons Kamsin vänsterfilen med plattan i mattan. Färden genom underbart doftande och gröna landskap tar oss på härliga körvägar så småningom till Västerås och Vallby Friluftsmuseum bestående av ett 40-tal gamla hus och gårdar. Här på parkeringen ansluter ytterligare en Maserati Gran Turismo som verkligen har längtat efter att få komma ut på grönbeta. Den stolta ägaren Kjell Olsson från Göteborg berättar att han minsann tvingats flyga med i 270km/h vissa sträckor. Vi spatserar runt på Vallby en stund. Vi är mycket glada att vi fått deltagare på rallyt från Lancia-klubben, Lasse o Marika Cyrus, gamla Maseratiägare som hittar fint hantverk i en av bodarna och sprider glädje hela resan. Lasse vid pedalerna visar att hans Lancia Flavia minsann inte behöver skämmas för sig. Detta välbalanserade ingenjörsmästerverk hänger lätt med när vi gasar på. Det vore väl trevligt att utveckla samarbetet med andra italienska bilklubbar, bjuda in till våra arrangemang och bli inbjudna till deras. Trots allt så är kittet i vår klubb kärleken till italienska bilar och då speciellt Maserati. Lunchen serveras på Gaggerska gården och består av en smaklig landgång och kaffe med kaka.

Vid 12.15 var det dags för nästa utmaning, att från Vallby ta sig ner till Västerås hamn och en av Sveriges roligaste asfalterade lekstugor - Tidövägen. Det visade sig svårare än förväntat. Endast tre Maseratibilar lyckades med konststycket att hitta dit. Lyckligen var en av bilarna min...puu! Underbart med självkörande bilar! Övriga deltagare hade alldeles för ystra bilar som hittade egna och snabbare vägar till Strömsholm där de redan hade landat vid vattnet nedanför Strömsholms slott då vi de tres gång anlände lite omskakade efter karusell-upplevelsen Tidövägen. Jag önskar att ännu fler medlemmar vågade släppa ut sina bilar på våra rallyn och få uppleva den gemenskap och glädje som dessa rallyn ger oss. Denna gång var det 16 personer som i nio bilar fick en minnesvärd upplevelse. Ett speciellt tack till arrangörerna Jan och Bengt som verkligen lagt ner jobb på att vi ska få valuta för pengarna. Det kan knappast bli bättre än kurviga vägar och ljudet av Maseratimotorer. På detta vägnitt låg jag bakom en vackert dansande Quattro Porte V, proffsigt rattad av Sam Burman. Ljudet från min Maserati V8 har som ni säkert vet flera gånger utnämnts till det vackraste och sexigaste motorljudet alla kategorier. Föreställ er hur härligt vi hade det på Tidövägen då alla vi tres bilar var utrustade med varianter på denna motor. Vid 13.30 körde vi vidare mot Köping och dess lilla men välsorterade bil och teknikhistoriska

museum. Vi fick en fängslande guidning om mycket speciella bilar såsom Krügers Bentley Eight, en V8 Cadillac från Argentina, Bugattis Delage D8 och amerikanska presidenternas favoritbil på 1920-talet, Pierce Arrow, ägd av guldkungen och torparsonen John Bryntesson, en av världens rikaste som drev ett guldletarföretag i Kalifornien. Ej att förglömma juvelen - deras ovärderliga kompressormatade Mercedes Bens SSK konstruerad av Ferdinand Porsche. På museet finns även ett exemplar av den marinmotor som i tripplemontage drev våra svenska motortorpedbåtar under kalla kriget. Dessa kompressormatade 18-cylindriga V-motorer tillverkades av Isotta-Fraschini, var på 57 Liter och levererade 1800 hästkrafter körda på högoktanig flygbensin. De satt i 40 ton tunga svenska torpedbåtar vars uppgift var att smyga i skären och överaska fienden. Deras toppfart var i många år hemlig och angavs till 35 knop officiellt. Sedan ett antal år är sekretessen angående dessa vidunders prestanda hävd och finns att läsa i böcker som säljs på det eminenta marinmuseet i Karlskrona. 1969 hade jag glädjen att få sitta fastspänd på däck iförd njurbälte och uppleva båtens arbetsfart 55 knop! Toppfart i slät sjö runt 60 knop vilket vid den tiden var topphemligt



Fullmatade med historiskt teknikkunnande lämnade 16 par ögon Köping för dagens sista stäcka till Kolswa Herrgårdshotell. Jag fick äran att ratta en av mina drömbilar Fredriks och Hans Maserati Mistral, vilken känsla, man känner kontakten med mekaniken och klicken i växellådan, trögtrampade pedaler och tung styrning, men det är precis som det ska vara. En underbar interiör och instrumentering, man känner verkligen att Maserati är en bil byggd för förare som älskar att köra. Det skedde flera bilbyten och det är en av fördelarna med klubben - vi kan få möjlighet att prova olika Maseratis, som alla har sin karaktär och charm. Det är så roligt att se så många glada småpojkar leka med sina bilar. Glöm inte höstrallyt! då blir vi ännu

flera, eller hur? Kolswa herrgård hade arrangerat bilmöte för klassiska bilar på gräsplanen där vi fick vår dedikerade plats för parkering. För att orka med kvällens tre-rätters Herrgårdsmiddag med vin fick vi nu avnjuta kaffebuffé med smörgåsar innan vi hade ett par timmars fri tid att förbereda oss för middag och efterföljande rockabillyband. Dans för de som ville svinga sina lurviga.

Söndagen inleddes med frukostbuffé, för att sedan säga adjö till våra vänner. Enskilda aktiviteter skedde så som galleribesök, nya slingriga vägar hem. Var det nån som tog Tidövägen baklänges? Jodå och den finns kvar till er alla som inte var med denna gång.



Qvale Mangusta

Av Johan Runberger

De Tomaso Bigua / Qvale Mangusta / MG XPower SW Alejandro de Tomasos namn är intimt förknippat med Maserati. Tillsammans med det statliga bolaget Gestione Partecipazioni Industriali tog han 1975 över ägandet av Maserati efter att Citroën kört bolaget i konkurs. De Tomaso var sedan huvudägare och den drivande kraften i Maserati fram till 1993 då han sålde sin resterande andel av bolaget till Fiat. Alejandro de Tomasos levnadsöde är för övrigt en mycket intressant historia som vi kan återkomma till i ett senare nummer av Bulletinen.

Parallellt med sitt ägande av Maserati fortsatte de Tomaso att tillverka bilarna som bar hans eget namn. Denna verksamhet som startade i början av 60-talet med mittmotorbilen Valletunga och fick sin storhetstid i början av sjuttioalet med Pantera, som såldes via Fords återförsäljarnät i USA, fortsatte sedan i mycket begränsad omfattning under 1980-talet för att sedermera nå sitt inte alltför ärorika slut med denna artikels föremål - Bigua.



BAKGRUND & UTVECKLING

Under 1993 och 1994 gjorde Maseratis tekniska chef, Giordano Casarini, ett antal affärsresor till England. Han imponerades av den brittiska tillverkaren TVR och deras Griffith-modell som vid tiden var tämligen framgångsrik. Alejandro de Tomaso drabbades 1993 av en stroke och efter sin konvalescens diskuterade han med sin förtrogne vän Casarini vad han skulle göras med företaget De Tomaso. Casarini föreslog att De Tomaso skulle ta fram en "Italiensk TVR", och framhöll de positiva designelement som gjorde Griffith bilarna attraktiva. Alejandro de Tomaso förhandlade med Maserati-ordföranden för att släppa Casarini till De Tomaso, så att arbetet med designen kunde börja. Casarini avsåg att använda en befintlig, billig V8-motor, i linje med de Tomasos tradition, som skulle minska bilens inköpspris och underhållskostnader. Man kontaktade Ford för att undersöka möjligheterna att köpa deras nya Modular 4,6 liters V8. Ford svarade att man inte var beredda att släppa denna motor till externa tillverkare. Casarini letade vidare och hamnade slutligen hos Australiska GM företaget Holden som via sin avdelning HSV (Holden Special Vehicles) var beredda att sälja både motorer och kraftöverföringskomponenter. Projektet tog nu en mer konkret form och gavs det interna kodnamnet ETX.

Strax efter Casarinis kommunikation med HSV kontaktade Ford Motor Company honom med nyheterna att de nu faktiskt var beredda att leverera Modular V8:an tillsammans med transmissionskomponenter, armaturer och el.

Bilen kom alltså att förses med Ford motorn på 320 hk/426 Nm kopplad till en femväxlad manuell växellåda

av fabrikat Borg Warner eller en 4-stegad automatlåda. Detta gav bilen en toppfart på 257 km/h och en acceleration 0-100 km/h på 5,3 sekunder. Då Alejandro de Tomaso var förtjust i Marcello Gandinis designarbeten kontaktade han Gandini angående jobbet att formge den nya De Tomaso bilen. För att visa honom karaktären och känslan av den önskade produkten kördes Gandini runt i en TVR Griffith. I stylingspecifikationen ingick även att bilen skulle förses med en nedfällbar takmekanism med flera alternativa positioner liksom hos TVR Griffith.

En prototyp av bilen visades på motorsalongen i Geneve 1996 som De Tomaso Bigua. Det krävdes emellertid en hel del fortsatt utveckling innan den skulle vara klar för produktion. För att finansiera den vidare utvecklingen försökte man få bidrag från den Italienska staten. Detta beviljades inte på grund av Alejandro de Tomasos vacklande hälsa. Man började då söka efter externa finansierare för att kunna fullfölja projektet och få bilen i produktion. Diskussioner inleddes med Kjell Qvale, en norskättad amerikan som hade varit en nordamerikansk importör för Maserati. Qvale gick med på att finansiera bilens utveckling förutsatt att slutprodukten skulle säljas under varumärket De Tomaso, som De Tomaso Mangusta.

1997 bildades bolaget Qvale Modena SPA för att producera Mangusta. Bruce Qvale, son till Kjell, ledde projektet att utveckla en produktionsanläggning, som innebar renovering och modernisering av en byggnad i Modena. Byggnaden var elegant och fullständigt inredd, med marmor överallt. ▶

DESIGN OCH TEKNIK

Mangustas chassi designades av tidigare Formula 1-designern Enrique Scalabroni. Med tidigare erfarenhet från arbete hos Dallara, Williams F1 och Scuderia Ferrari. Chassit bestod av svetsade laserskurna stålprofiler som galvaniserades. Både fram- och bakfjädring på Mangusta bestod av dubbla triangellänkar och fjäderben. Bromsarna var Brembo ventilerade skivor både fram och bak.

Karosspanelerna tillverkades enligt RTM-metoden (Resin Transfer Molding) av Stratime Cappelo Systems i Villers-Cotterêts, Frankrike. Samma företag levererade för övrigt karosserier med hjälp av samma teknik till Alfa Romeo SZ och Lotus Elan. Panelerna målades sedan av det italienska företaget Rovercoat S.p.A. innan de monterades.

Det hela resulterade i ett mycket vridstyvt chassi med en torsionsstyvhet på 1450 kg/m/grad vilket var mer än fyra gånger den typiska vridstyvheten hos en öppen bil vid denna tid. Den speciella takkonstruktionen hos Mangusta kallades "roto-top", designad av Gandini och inspirerad av TVR Griffiths fällbara tak. Roto-toppen har en centrerad avtagbar panel (liknande vanliga targatak), men tillåter också att bakre delen roterar elektriskt (på en framåtvridning) till ett utrymme bakom sätena. Detta förvandlar bilen till fullt öppen. Inredningen i Mangustas kläddes med de synliga ytorna täckta i läder. Visteon Automotive Systems valdes som leverantör för inredningselektronik. Aluminiumfälgarna tillverkades av Antera. Företaget Synthesis Design kontrakterades för att utföra nödvändiga produktionsanpassningar av designen.



PRODUKTION OCH LANSERING

Den 6 januari 2000, vid Los Angeles Motor Show, meddelade Bruce Qvale återkomsten av varumärket De Tomaso till Nordamerika med den nya Mangusta. Han informerade också om de planer man hade att tävla med bilen genom sitt eget racing team Qvale Motorsports. Bilen lanserades med ett pris på \$ 78 900, den enda extrautrustning som erbjöds utöver standardspecifikationen var 18-tums aluminiumfälgar. Man kunde välja mellan silvergrå, Mangusta grön metallic, Santorini blå pärlemor, korallröd pärlemor, tigersgul eller midnatts-svart färg.

När Mangusta lanserades bedrev Alejandro de Tomaso parallellt ett annat designprojekt (som skulle återvinna namnet De Tomaso Pantera). Eftersom företaget De Tomaso ekonomiskt stöddes av Qvale orsakade detta en konflikt mellan Qvale och de Tomaso som slutligen resulterade i beslutet att avbryta samarbetet. De Tomaso Mangusta döptes om till "Qvale Mangusta", och produktionen fortsatte. Biljournalister och testare rosade bilen för sin fina prestanda och väghållning, även roto-top taket fick mycket beröm för sin funktion. Däremot slog man ner på bristande kvalitetskänsla framförallt på tidiga bilar. Den okonventionella stylumen väckte blandade känslor bland journalister och allmänhet. Det tillverkades 29 bilar för kraschtestning och homologering. På grund av svag efterfrågan sänkte Qvale priset med \$10 000 inför modellår 2001. Totalt såldes 284 bilar.

"THE MG CONNECTION"

Sommaren 2000, efter att BMW hade sålt MG Rover-gruppen till Phoenix Consortium, kontaktade Bruce Qvale en av konsortiedirektörerna, Nick Stephenson, och föreslog att de skulle bilda en europeisk distributionsavdelning för Qvale Mangusta. Strax efter började Stephenson och hans kollegor överväga möjligheten att använda Mangusta-plattformen för att utveckla en högprestanda bil för att marknadsföra varumärket MG.

I februari 2001 inledde Stephenson och hans kollega Peter Beale förhandlingar med Qvale Modena SPA om att köpa all produktionsutrustning för tillverkning av Mangusta modellen. Ett kontrakt undertecknades den 19 juni 2001, enligt uppgift betalade man 7 miljoner GBP.

Under MG Rover-gruppen utvecklades Qvale Mangusta-plattformen till MG XPower SV, men det är – som man brukar säga – en helt annan historia.

QVALE MANGUSTA I SVERIGE!

Med endast 284 tillverkade bilar är Qvale Mangusta minst sagt en ovanlig bil. Döm därför om undertecknads förvåning när ett exemplar dök upp på den Italienska säsongsupptakten vid Krapperups slott den första maj. Ägaren till bilen, Juha Huhtilainen, berättar att han som

arkitekt och designer tilltalas av den lite udda designen. Hans favoritdesigner i bilvärlden är Marcello Gandini och dessutom är han ägare av en TVR Griffith series 200 från 1965. Dessa faktorer leder självklart till att intresset för att även äga en DeTomaso/Qvale Mangusta uppstod.

Bilen är importerad från USA, där de flesta exemplaren såldes, och är enligt uppgift riktigt trevlig att köra. Juha berättar att bilen väcker mycket uppmärksamhet men att ytterst få känner till bilmodellen ifråga. ■



Italienska bildagen – Skokloster 2018

Text och bild: Marianne Edling



Trots morgonens regn blev det 22 Maseratis.

Somliga grävde ned sig i leran. Ägaren hoppas Lamborghini deltar med en traktor nästa år.

Inte bara bilnördar.

Klubben bjöd som vanligt på grillat

Autoropa deltog med flera bilar och bjöd på dryck



3200 GT

en superbil för Maseratifrälsta.

Maserati har hämtat inspiration från förr och bjuder på vad myten lovar.

Av Rolf Westberg

GT betyder Gran Turismo, en långfärdsbil att ta sig långa sträckor med.

Det är precis vad en Maserati 3200 GT är. Vill man ha en elegant bil som inte väcker alltför mycket uppmärksamhet så passar Maserati 3200 GT som handen i handsken. Känslan är som att ta på sig en välsittande Armani-kostym.

3200 GT har Maseratis sista egentillverkade motor helt i aluminium, en V8 på 370 hk och mitt exemplar har ännu mer. Slagvolymen är blott 3,2 liter men matas av två små turboaggregat som ger ett vridmoment på hela 491 NM. Det är även den sista Maserati'n där man kan beskåda hela motorinstallationen när man öppnar motorhuven, utan att ta bort en massa plastkåpor. Som bilnörd imponeras man av det man ser.

Ljudet från den lilla och potenta V8:an har Maserati ingenjörerna lagt ner mycket energi på, här finns ett register från dov kraft via ilsket rytande till skön sopransång.

Den tar sig 0-100 km/tim på ca 5 sekunder och har en toppfart av 280 km/timmen, en 6-växlad Getrag-låda med korta slag. Vill man få stopp på bilen så klarar den det på 38 meter från 100 till 0 km/timme som den superbil den är. Tacka de låsningsfria Brembo-bromsarna för det.

Att höja motor-effekten på en 3200 GT är inte så svårt, det kräver enbart lite ny programvara och det sägs att många levererades effekthöjda redan från Maserati-fabriken utan att det registrerades någonstans, detta på grund av homologeringskostnaderna. Det fanns även modeller med tilläggsnamnen Modena och Aspetto Corsa som även de var effekthöjda, men det angavs heller aldrig.

Bilen är skodd med 18 tums aluminiumfälgar med ZR 265/35 däck bak samt ZR 235/40 däck fram som bidrar till att bilen känns klippstabil även i riktigt höga hastigheter. ▶

3200 GT har ett överdådigt övermått av kraft från motorn men är trots det stabil och bekväm även i höga autostrada-farter. Motorn har hela 90 procent av sitt maximala vridmoment mellan 2700 och 5500 rpm. Accelerationen är underbar och den manuella 6-växlade lådan är skön att hantera med sina korta och exakta lägen. 3200 GT kunde även levereras med en 4-stegad automatlåda och fick då heta GTA. En automatlåda passar rätt bra på en 3200 GT med dess motorkaraktär. Gaspedalen har en datorstyrd drive-by-wire funktion och reagerar blix-snabbt vid gaspådrag.

Som förare ställs man dock hela tiden på prov om man utnyttjar bilens potential och omkörningskapaciteten är imponerande. Ute på vägen överraskas man över hur solid bilen känns, hur exakt den upplevs eller kanske viktigast av allt hur den förmedlar känslan av en riktig GT-vagn.

Bilen är utrustad med ett antispinnsystem som är förarens livvakt och räddning på denna bakhjulsdrivna vagn. Att koppla bort det gör bilen till en riktig utmaning att köra och ett bra sätt att skrämma slag på sig själv. Kanske inte att rekommendera innan man lärt sig att tygla bilen.

Avsaknaden av farthållare i kombination med den höga motoreffekten gör inte bilen särskilt avkopplande att åka långa sträckor med. En 3200 GT måste köras hela tiden utan några hjälpmedel och kompromisser. Man känner sig som Juan Manuel Fangio i sin Maserati 250F när man rattar en 3200 GT.

När man sätter sig i bilen och kikar framåt över motorhuven så ser man gälarna som hjälper till att kyla de

två turboaggregaten och vid en blick i backspeglarna så avtecknar sig bilens rent förföriska höftlinjer. Karossen är ett enda flöde av kurvaturer med både stil och kraftfullhet på en gång. Giorgetto Giugiaro och hans Italdesign har verkligen lyckats att skapa en vackert designad bil med klassiska Maseratilinjer och med de klassiska GT-linjerna såsom det ska se ut på en riktig Gran Turismo. När man lyckats stänga munnen, slutat dregla över karossformen och kikar på insidan av 3200 GT så infinner sig nästa upplevelse. Man bara njuter av att känna förarstolen sluta upp runt kroppen, av att skåda detaljerna från de rena instrumenten med två stora mätare för varv och hastighet omgivna av fyra mindre för bland annat laddning och oljetryck så som det ska vara på en riktig GT-vagn.

Att se de övriga detaljerna inne i bilen från instrumentpanelen med alla knappar, reglage, Cartier-klockan, framstolarna, baksätet till materialvalen där man klätt det mesta med läder är även det en njutning för ögat. Interiören består av härligt mjukt Connolly läder som avger en välparfymrad doft. Att se 3200 GT bakifrån med de bumerangformade bakljusen, de fyra avgaspiporna och de feta bakdäcken såsom omslaget på förra numret av Maserati-bulletinen, får man aldrig nog av. 3200 GT har en charmfaktor som få andra bilar kan nå upp till.

Använder du dig av motoreffekten så sörplar dubbel turbomotor i sig ordentligt med bränsle. Försöker man sig på snålkörning så är det ändå svårt att komma under en och en halv liter per mil. Så är du känslig för bensinkostnaden så är 3200 GT inget njutningsmedel för dig. En väl tilltagen bensintank på hela 90 liter kompenserar bränsletörsten. ▶



3200 GT eller "Tipo AA 338B32" som den interna modellbeteckningen är, tillverkades under 5 års tid av årsmodellerna 1999 - 2002 i 4795 exemplar. Efterföljarna Coupé och Gran Sport samt Spider fick samma design och karossform men skiljer sig en hel del tekniskt.

3200 GT får betecknas som skiftet och öppnande av ett nytt kapitel i Maseratis historia, från ett gammalt kämpande företag i De Tomaso regim till ett pånyttfött framgångsrikt företag i Ferraris regim. Maserati fabriken genomgick en omfattande renovering och var nerstängd under en lång period innan produktionen av 3200 GT kunde starta.

3200 GT är en riktig Gran Turismo så som man alltid drömt om som pojke och som väcker mycket känslor. Man kan inte annat än instämma i vad motorpressen skrev.

Motorpressen skrev:

Redan på tomgång får mullret ur Maseratis fyra avgasrör det att pirra i de ädlare delarna. Macho så det skriker. Vaghållningen är outstanding, om än något nervös. Fin styrning.

Om körglädjen: Man skrattar hela tiden, från första hjulspinn till sista bensindroppen.

Motorn är magisk, mirakulös.

Kraftutvecklingen från motorn är nästan skräckinlagande. På väg hem i solnedgången, med Maserati motorns dämpade muller som sällskap, är det lätt att hitta anledningar att spendera framtiden ihop med denna italienska skönhet. Maserati 3200 GT är som en magnifik italiensk middag. Blodfull som en fulländad cappuccino, mörkfyllt som en Osso Bucco, len som en Tiramisù och berusande som Modenatraktens förrädiska Lambrusco.



Min historia med 3200 GT.

Den första 3200 GTn som kom till Sverige var en silverfärgad bil med marinblå interiör, denna bil fick jag förtroendet att leverera till sin första ägare Magnus Palmstierna med Mr. Ulf i passagerarsätet.

Sen dess har jag trånat efter en 3200 GT och för några år sen dök det upp en bil med en väldigt fin färgkombinationen, midnattsblå, "Blu luci di Mezzanotte", med en cognacsfärgad interiör, "cuoio", se bilderna. Denna 3200 GT kunde jag inte motstå att köpa, jag hade haft koll på denna bil under flera år och nu infanns sig tillfället att uppfylla drömmen.

En 3200 GT är en väldigt prisvärd bil om den är väl omhändertagen av sina tidigare ägare. Så står du i begrepp att köpa en så kolla historiken extra noga, missar du det så kan det bli dyrt.

Min 3200 GT rullade av tillverkningsbandet och ut genom fabriksportarna på viale Ciro Menotti, Modena, Italien år 2001, ett ställe som jag besökte två år senare tillsammans med Maseratiklubben. Den är en av de sista tillverkade med alla de uppgraderingar som finns. Den var dessutom väldigt välservad och mycket väl dokumenterad.

Så fort vägarna ligger torra, solen skiner och tanken är fylld till bredden i 3200 GTn så tar jag chansen att lufta min vackra bil. Det gäller dock bara sommarhalvåret. På höstrallyt 2016, som gick i Uppland, deltog jag och

då fick min 3200 GT mäta sig med ett antal Aston Martin, Ferrari och Maserati's. Det gick galant att mäta sig med alla dessa potenta fullblod i en kappkörningsduell. Jag blev dock av med en av gälarna på motorhuvens som var i plast. Den visade sig tyvärr ha utgått ur sortimentet. Jag lyckades som tur var att hitta en begagnad hos David Askew i England.

På höstrallyt 2017, som gick till Vadstena, så gick det lugnare till men då gick bilen ner i sparläge tidvis. Efter ett besök hos Åke ute på AMK i Saltsjö-Bo så visade det sig vara gaspedalen som krånglade men med lite kontaktspray så var felet avhjälpt.

Bilen var utrustad med tillbehörsfälgar så en uppsättning begagnade originalfälgar införskaffades, lackrades och nya däck monterades. En hjulinställning var även nödvändig, även detta tog AMK hand om. Detta gjorde 3200 GTn betydligt bättre att köra.

Efter ett stenskott på vindrutan under det senaste höstrallyt så fick den bytas ut. En vindruta visade sig inte heller vara så lätt att få tag på. Autoropa lyckades så småningom få fram en efter en hel del letande, även denna kom från England.

En nybilskänsla börjar nu infinna sig. Mina barn som nu är i körkortsåldern förstår att dom inte kan låna 3200 GTn och får nöja sig med köra Alfa Romeo Brera och Volvo XC90. Gissa vilken bil som är populärast. ■

Maserati Global Gathering Australia mars 2018

Av: Jens Holger Nilsen
Foto: Robyn Jones



Beslutningen:

Den første meldingen om at noe stort og uvanlig var på gang i Australia kom allerede i juli 2016. John Gove, som jeg hadde truffet ved flere anledninger under Maserati International Rallies i Europa, hadde tatt initiativet til å arrangere tidenes første globale Maserati treff, hvor klubbmedlemmer fra hele verden ville bli invitert til å sende sine biler til Australia for å delta på en 7 dagers tur, fra Torquay til Sydney.

Dette høres eksotisk ut..... For eksotisk til at vi kan være med, tenkte jeg da! Riktignok hadde min kone Inger Lise og jeg deltatt på samtlige offisielle Maserati International Rallies i Europa siden dere i Sverige arrangerte det i 2010, men å sende bilen til Australia for å være med på treff.... Nei, dette var nok forbeholdt større entusiaster enn oss, for ikke å snakke om folk med både eierskap av mer klassiske Maseratis og tykkere lommebok enn hva vi kan skryte av.

Månedene gikk. I november kom det en ny oppdatering, og så enda mer informasjon i desember. Tankene svirret..... Jeg hadde jo alltid drømt om å reise til Australia, og hvis man samtidig kunne være en del av et historisk Maserati treff, så måtte vel dette være det vi på godt norsk kaller en «once in a lifetime» opplevelse!

Jeg begynte så smått å undersøke hvilke alternativer som fantes for å sende bilen «down under». Våre sveitsiske venner, ekteparet Aurel Koenig og Sheung Ng, hadde bestemt seg for å ta turen og de mente at deres Ghibli trang en annen Ghibli å dele shipping container med...

På denne tiden hadde jeg allerede «hendene fulle» med å forberede vårt eget internasjonale 7-dagers treff Dis-

cover Norway som skulle starte 31. mai, så den formelle beslutningen om å delta i Australia ble utsatt. Men 5 par fra Australia var påmeldt til vårt treff, så argumentene for at vi ikke skulle kunne reise motsatt vei var i ferd med å forsvinne.

I løpet av våren skjedde det flere ting som fikk betydning for valgene videre. Inger Lise fikk tilbud om en jobb fra høsten av som hun hadde ønsket seg i flere år. I denne jobben ville det være umulig å ta ekstra fri i mars 2018, så skulle det bli tur måtte jeg reise alene. Og min svært forståelsesfulle kone hadde ingen innvendinger mot det. Men kostnadene for å sende egen bil til Australia syntes jeg nå var alt for høye, siden bare jeg ville få glede av dette. Samtidig ble det kjent at Maserati Australia ville stille et større antall biler til disposisjon for utleie til deltakere som ikke ville sende sin egen bil. Etter en rask telefon til John Gove var en av disse bilene reservert for meg, og planene om å sende egen bil «down under» var skrinlagt. Dette skulle vise seg å være en svært god beslutning. Mer om det senere.....

Slik har det seg at jeg lørdag 10. mars 2018 sitter på Emirates flight ut fra Oslo med destinasjon Melbourne. Drømmen har blitt til virkelighet!

Min første uke i Australia:

Maserati turen starter ikke før tirsdag 20. mars, men når man først reiser så langt syntes jeg det er godt å ha litt ekstra tid til disposisjon i Australia. Jeg har bestemt meg for å være to dager i Melbourne og deretter utforske områdene Mornington Peninsula og Yarra Valley, altså sør og øst for Melbourne. Jeg hadde opprinnelig også håpet å få med meg Australia Grand Prix, starten på F1 sesongen, som i år ble avholdt i Albert Park, Melbourne. Men dette løpet går søndag 25. mars, samme dag som vi ankommer Sydney. Dermed får jeg ikke vært tilstede under løpet, men litt av tiden i Melbourne blir brukt i Albert Park til å se på forberedelsene, og til å spasere banen i hele sin lengde. Så nå kjenner jeg F1 banen i Albert Park i detalj. Løpet går på «vanlige» veier og hele området bygges om i anledning at Grand Prix sirkuset kommer på besøk. Trø meg, det er et imponerende arbeid som utføres i forkant av dette F1 løpet, og umiddelbart etter at løpet er avsluttet starter jobben med å bygge ned alt og sette hele området tilbake til sin opprinnelige form. Ikke forstår jeg hvordan dette kan lønne seg, men det er jo både mye penger og høy prestisje involvert i å få arrangere et F1 løp.....

Etter noen dagers reise rundt i nevnte områder, med «oppvarmingsbil» Ford Mustang 5.0 GT fra Hertz som transportmiddel, returnerer jeg tilbake til Melbourne på

mandag 19. mars. Mange av deltakerne på Maserati turen skal møtes til felles middag på kvelden, og neste dag skal jeg hente ut Maserati'en jeg har leid for turen hos Maserati Melbourne.

Min første uke i Australia var tilbakelagt, og den hadde blitt fylt av gode opplevelser; jeg tror nesten jeg kunne skrevet en bok om dette alene. Men jeg skal her nøye meg med å si at jeg allerede på dette tidspunktet hadde blitt fullstendig forelsket i dette landet, og særlig menneskene her med sin vennlighet og utpregede «laid-back» livsstil gjorde at jeg syntes Australia var et svært godt sted å være.

Middagen denne kvelden blir en spesiell og hyggelig opplevelse. Mange av deltakerne i Australia deltok også på «min» Discover Norway tur, og det føles nesten uvirkelig å møte de samme menneskene igjen her nede i Melbourne. Innenfor en ni måneders periode skal vi nå altså igjen på tur sammen, og denne gangen helt på andre siden av kloden. Det er helt utrolig hva vår felles fasinasjon for Maserati medfører av hygge, opplevelser og vennskap.

Maserati Global Gathering Dag 1: Henting av bil og innsjekk i Torquay

Tirsdag 20. mars blir en spennende dag på flere måter. Jeg er selvfølgelig ganske spent på hva slags Maserati jeg skal tilbringe den neste uken i. Ryktene sier at de fleste av oss vil få tildelt Levante. Maserati Levante er selvfølgelig en nydelig turbil, selv med dieselmotor, men jeg må innrømme at jeg egentlig har et ønske om å tilbringe den neste uken med kroppen litt nærmere den australske asfalten. Så lykken er stor når jeg ankommer Maserati Melbourne og får tildelt en splitter ny og helt ubrukt Ghibli med 350 Hk bensinmotor. Sannsynligvis den eneste gangen i livet jeg får oppleve å hente ut en helt ny Maserati fra forhandler. En god karamell å suge på...Jeg nyter min nyervervede hvite skjønnhet på australske motorveier fra Melbourne til Torquay, og sjekker inn på RACV Resort hvor Maserati turen formelt starter. RACV Resort ble av Travellers' Choice kåret til et av Australias 15 beste luksus hotell i 2017, så her er ikke mye å utsette på hverken standard eller beliggenhet. Kun en særdeles velholdt golfbane ligger mellom hotellet og provinsen Victoria's berømte Surf Coast.

Alle er dessverre ikke like heldige som meg denne dagen. Stephen Dowling, som sannsynligvis mange av dere kjenner, har sendt hele sin samling, 6 klassiske Maserati lagret i England, med båt til Australia. To andre

engelske deltakere har også sendt sine biler på «samme lasset». Stephen skal selv kjøre sin 5000GT Allemano, og de øvrige bilene har han, som den generøse personen han er, delt ut til andre utvalgte turdeltakere. Det var på forhånd kjent at australske myndigheter, etter nylige regelendringer, har et særdeles anstrengt forhold til asbest, som kan forekomme i klassiske biler. John Gove har derfor lagt ned masse arbeid for å få forhåndsgodkjenning fra australske myndigheter av at disse bilene kunne korttids importeres. Det var imidlertid helt umulig å få et klart ja svar fra myndighetene, men all tilbakemelding gikk ut på at dette skulle nok ordne seg. Og til slutt måtte bilene sendes uten at 100% sikker godkjenning var gitt. Men tatt i betraktning at Stephen hadde lagt ned masse energi og penger i å dokumentere at bilene var asbestfrie, og det faktum at det midlertidig importeres mange klassiske biler som deltar i Phillip Island Historic Racing til Australia regelmessig, syntes risikoen forsvinnende liten. Men det viser seg å være feil..... Når bilene skal hentes ut fra toll lageret viser australsk byråkrati seg fra sin verste side, og bilene blir nektet «innreise tillatelse». Det er 8 skuffede piloter med tilhørende co-drivere som ankommer RACV Resort med buss denne kvelden.

Dag 2: Fra Torquay til Apollo Bay, med retur til Torquay

I dag starter turen for alvor med at vi skal kjøre the Great Ocean Road, kåret til en av verdens 10 mest attraktive og severdige veier. Turen går langs kysten til Apollo Bay, som ligger omtrent halvveis i vegstrekningen som utgjør the Great Ocean Road. Her spiser vi lunsj. Etter lunsj returnerer vi til Torquay en annen vei som går inne i landet, så dette blir bokstavelig talt en rundtur.

Siden vi nå har 8 deltakende par som ikke har bil, må det gjøres en del endringer med hensyn til disponering av bilene. Heldigvis har vi ledig setekapasitet i de fleste av leiebilene fra Maserati, så det er ikke så vanskelig å skaffe plass til alle. Men det blir jo en annen opplevelse enn hva de fleste har planlagt, enten man får ekstra passasjerer i bilen, eller man plutselig blir passasjer i stedet for å kjøre sin egen (eller for de fleste, Stephen's) bil. Men når alle er fleksible ordner det meste seg, og de fleste tar den uventede situasjonen med fatning. Selv deler jeg bilen med mine gode venner Aurel og Sheung fra Sveits, og fra dag 3 også med Robyn Jones, som er Stephen Dowling's personlige sekretær. For meg er dette bare positivt; jeg har forberedt meg på å kjøre alene, men det er jo mye bedre med hyggelig selskap i bilen. Mine passasjerer virker også fornøyde med situasjonen, og vi deler selvfølgelig på kjøringen. Men jeg må si jeg synes oppriktig synd på Aurel og Sheung. De skulle egentlig ha kjørt Stephen's nyrestaurerte Quattroporte II Frua, som det bare finnes 2 stk av i hele verden..... Var det noen som snakket om «missed opportunity»?

Selv om alle får seteplass på dag 2, ligger det fortsatt en utfordring foran oss. Denne dagen skal vi returnere til det samme hotellet, men hva skal vi gjøre med bagasjen på dag 3 og dagene videre når vi skal bytte hotell



Klare for start fra Torquay, med kurs mot The Great Ocean Road

hver kveld? De fleste har reist langt, og skal være borte hjemmefra en stund, så koffertene er ganske store og det er ikke mulig å få plass i bilene vi har tilgjengelige. Men det finnes løsninger på alt..... Roger Epszajn, og co-driver Helen, påtar seg rollen som «luggage managers», og får æren av å kjøre en for anledningen innleid Hyundai van resten av turen. Litt av et bytte mot en Ghibli SS! De tar det hele med et stort smil, og Roger betyr at Hyundai'en ikke er så gal å kjøre som man kunne tro.....? Og selvfølgelig sørger han også for, i kjent Roger Epszajn stil (de som kjenner Roger forstår hva jeg mener), å grundig dekorere Hyundai'en med Maserati emblemer!

Kjøreturen langs the Great Ocean Road er i sannhet spektakulær, og har i mine øyne mye til felles med Highway 1 i California, for de av dere som er kjent der. Men vi er dessverre litt uheldige med været akkurat denne dagen. The Great Ocean Road skal jo helst nytes i strålende solskinn, men det er helt overskyet denne dagen og for sikkerhets skyld er det skikkelig frisk vind i tillegg. Så dette blir en riktig kald opplevelse.

Returen fra Apollo Bay til Torquay etter lunsj går opp i de høye åsene bak kysten, gjennom the Otway Ranges, på gode, svingete og inspirerende veier som skapt for Maserati sjåfører. Otway regionen er kjent som et av Australias fineste regnskogs områder, med store trær og gigantiske bregner. Ettersom vi nærmer oss Torquay skifter landskapet til mer tradisjonelle jordbruks områder, og etter 209 kjørte kilometer er vi igjen tilbake på RACV Resort.

Som kvelden i forveien, nyter vi en aldeles utmerket middag i hotellets restaurant i hyggelig selskap med både gamle, og nye venner!



Et lite stopp langs the Great Ocean Road..... To velkjente profiler i det internasjonale Maserati treff miljøet, Roger Epszajn og Stephen Dowling

Dag 3: Fra Torquay til Bendigo

I dag forlater vi kysten og turen går rett nordover inn i landet. Mens gårsdagen handlet mest om flotte veier og fantastisk kystlandskap, blir temaet for denne dagen i større grad fokusert på Australia's historie. Dagens kjørerute tar oss gjennom The Victorian Goldfields, et område hvor det var stor aktivitet under gull rush perioden på 1850-tallet. Dette området har derfor mange historiske bygninger og landemerker. Under gull rush perioden vokste det opp flere små byer her, og disse har i stor grad beholdt sine gamle bygninger og fasader, som med tydelighet forteller historien om en svunnen tid. Gode eksempler på dette er Dylesford, Castlemaine og Maldon. Fjern bilene og asfalten fra gatene her, og du er plutselig hensatt 150 år tilbake i tid. Vi spiser lunsj på Old Castlemaine Gaol, et fengsel bygget i 1861 for å ta hånd om de lovløse som det også var «noen av» i dette området under gull rushet. Fengslet stengte i 1990 og er nå åpent for publikum som en turist attraksjon. Under lunsjen får vi høre en del historier om hvilke rutiner og rettspraksiser som rådet her på slutten av 1800-tallet, og konklusjonen er klar: Vi skal være glade vi var innenfor disse veggene i 2018 og ikke på 1800-tallet.

Dagens kjørerute viser oss også det typiske innlands landskapet i den sørøstre delen av Australia; store sletter som går over i slake åser, og danner et bølgende landskap. De spredte trærne med sine grønne kroner danner en flott kontrast mot det ellers tørre og brunsvide landskapet. Jeg kan tenke meg at dette området ville sett mye mer frodig ut på våren eller på begynnelsen av sommeren, men nå i mars måned er det i ferd med å bli høst her i Australia, og landskapet bærer preg av å ha vært gjennom en lang og varm sommer. Mange vil kanskje si at dette landskapet er kjedelig og ensformig, men jeg synes det er både fascinerende og vakkert på sin måte. Det er veldig annerledes enn hjemme, og er det ikke nettopp noe annerledes man skal oppleve når man reiser langt?



Vi kommer heldigvis lettere ut fengselsporten i Old Castlemaine Gaol enn de gjorde her for 100 år siden.



En fin «lineup» utenfor RACV Resort, Torquay

Parallelt med kjøringen i dag, har det foregått et intenst arbeid for å få frigjort bilene som er «innelåst» hos de australske tollmyndighetene. Men dessverre har noen av beslutningspersonene hos tollerne gått fullstendig i «vranglås». Til slutt, etter at sjefen for Maserati Australia – New Zealand har hatt direkte kontakt med den australske regjeringen på ministernivå, lyktes det med å få frigjort 2 av de 8 bilene. Dette var Stephen's Quattroporte V Bellagio og en 4200 Spyder, begge nyere biler som definitivt ikke hadde noe i karantene å gjøre, men som var en del av samme shipment som de gamle bilene og dermed hadde blitt behandlet på samme måte. Men det var så langt australske myndigheter ville strekke seg i denne saken, og dermed hadde 1 stk 5000GT Allemano, 1 stk Quattroporte II Frua, 1 stk Bora, 1 stk Ilva og 2 stk Ghibli SS tatt turen til Australia helt forgjeves.

Jeg trenger vel ikke å si at jeg på dette tidspunktet var glad for at jeg hadde valgt å la min egen bil stå igjen hjemme i Norge.



Lunsj med nye australske venner i Apollo Bay. Fra venstre: Beatrice, Sheung (Sveits), Tony, Marco, Julie, Sam, Aurel (Sveits), Raymund og Alvin

Dag 4: Fra Bendigo til Albury

En ny dag hvor vi får god anledning til å studere det australske innlands landskapet, med både lange flate og bølgede kuperte jordbruksområder. Vi kjører på veier med varierende kvalitet, alt fra mindre lokale veier til en etappe på Hume Freeway, som er en av hovedårene østover til Sydney. Veiene er rette og australsk politi håndhever fartsgrensene svært strengt, så denne dagen byr ikke på mange anledninger til «inspirert» kjøring, med mindre man tar en personlig risiko og legger inn noen hastighetsetapper her og der. Det har vi imidlertid blitt grundig advart mot, og de fleste holder seg derfor innenfor lover og regler.

Derimot byr dagen på andre høydepunkter. Vi skal i dag spise lunsj hos vinprodusenten Brown Brothers, som er lokalisert i utkanten av den lille byen Milawa. Milawa regnes som senter i det som i Australia kalles the Milawa Gourmet Region, og her finnes en rekke produsenter av høykvalitets mat, alt fra kjøtt til bær og oliven. Kanskje nettopp derfor har Brown Brothers lagt vekt på å spesialisere seg på kombinasjoner av mat og vin. Lunsjen vi fikk servert her, med tilhørende vinpakke, var definitivt turens beste.

Og ikke nok med det, etter lunsj blir alle invitert på vinsmaking. Brown Brothers produserer et stort antall ulike rødviner, hvitviner, musserende viner, dessertviner og sterkviner. Som alle er tilgjengelige for våre ganer. Et stort utvalg betyr ofte at kvaliteten kan være dårlig, men dette er absolutt ikke tilfellet hos Brown Brothers. Selv de garvede vinkjennerne i gruppen må nikke anerkjennende etter å ha smakt seg gjennom litt av deres repertoar.

Så undertegnede, som aldri har vært noen stor fan av vin fra Australia, finner ut at det nok er på tide å endre litt på holdningene på dette punktet. Og Aurel er sjåfør resten av denne dagen...

Dag 5: Fra Albury til Canberra

Etter en god natts søvn på Atura Hotel i Albury, er vi klare for turens lengste etappe; 439 km til Canberra, Australias hovedstad. Og dette blir en innholdsrik dag med annerledes opplevelser enn de foregående.

Det starter allerede fra morgenen av. I stedet for å spise frokost på hotellet, starter dagen med 60 km kjøring til Woomargama Station, en kjent australsk sauegård. Vi skal få oppleve litt av det autentiske miljøet på en typisk australsk «station», og her spiser vi også frokost. De av deltakerne som hadde brukt tid dagen i forveien på å vaske bilen før dagens etappe, fant fort ut at dette

hadde vært bortkastet arbeid. De 2 kilometerne fra vi passerte portalen ved innkjøringen til eiendommen, til vi nådde frem til gårdens driftsbygning, var nemlig turens eneste etappe på grusvei, og den var tørr! Så det var en lett støvet samling Maserati'er som parkerte utenfor «the wool shed».

Woomargama Station ble etablert allerede i 1838, og er primært kjent for sin merino ull, men også for sitt Hereford kveg. Gården er dessuten vant til å ha prominente gjester; Ronald Reagan og hans kone Nancy var på besøk her i 1973, og Charles, Diana og prins William i 1983. Det sies at prins William tok sine første skritt på Woomargama, for de som er interessert i slikt..... Men så mange Maserati'er hadde de nok ikke hatt besøk av før!

Etter en deilig frokost, presentasjon av gården og demonstrasjon av saueklipping, er vi tilbake på veien med kurs for Canberra. Arrangørene har gitt oss to valg; enten kjører vi den lette og raskeste veien til Canberra, som hovedsakelig består av motorvei, eller vi velger «the scenic route», som går gjennom et område med det betegnende navnet Snowy Mountains. Alle, bortsett fra arrangørene som må raskt frem til dagens mål, velger det siste alternativet. Hvis noen syntes at veiene de siste to dagene hadde vært litt for lite utfordrende, så får de i alle fall svar på tiltale nå. Ruten gjennom Snowy Mountains er svært kupert med bratte partier både opp og ned, hårnålsvinger i alle tenkelige utgaver, smale broer og kanskje best av alt, tilnærmet fri for annen trafikk. Naturen er også flott, og veldig annerledes enn de typiske jordbruksområdene vi hadde kjørt gjennom de to siste dagene. De høyeste fjellene i dette området har topper som rager over 2000 meter over havet, men australske fjell har ikke har så mye til felles med dem vi er vant til her hjemme, så vi får ikke inntrykk av å være så høyt oppe. Uansett, i disse omgivelsene får både biler og sjåfører opp varmen, for å si det slik. Dagens etappe blir da også det store samtaleemnet under kveldens middag, og det kommer mang en historie om høy innsats bak rattet i løpet av kvelden. Middagen, som holdes på Australia War Memorial, et museum som hedrer alle australiere som har ofret livet i kriger Australia har vært involvert i, er i seg selv også en opplevelse. Vi spiser med gamle kampfly fra annen verdenskrig som kulisser, og på veggene blir det vist data animasjoner av luftkamper fra første verdenskrig. Både skremmende og imponerende på samme tid!

Etter en «ekstrarunde» i baren på luksuriøse Hyatt Hotel Canberra, er jeg klar for en god natts søvn...



Dag 6: Fra Canberra til Sydney

Den siste dagen med organisert kjøring har kommet. Tiden har gått så alt for fort her i Australia.....

Etter et kort fotostopp foran det nye parlamentsbygget i Canberra er vi igjen på veien. Også denne dagen har arrangørene gitt oss to valg; direkte til Sydney på motorvei inne i landet, eller «the scenic route», hvor vi tar av motorveien etter halvkjørt distanse og kjører ned til kysten for så å følge denne til Sydney. Igjen, valget er enkelt og udiskutabelt.....

Kort tid etter at vi har lagt Canberra bak oss, begynner landskapet å endre seg drastisk. Hittil på turen har vi for det meste kjørt i tørre og litt brunsviddede omgivelser, men nå forandrer alt seg til å bli veldig grønt og frodig. Kontrastene fra det vi har opplevd tidligere på turen er store, og det er som om vi kommer over i en helt ny verden. Vi har passert «The Great Dividing Range», og her på den «andre siden» er det tydeligvis et helt annet klima med mye mer nedbør som holder omgivelsene bugnende grønne i alle fall på denne tiden av høsten, og kanskje hele året gjennom.

Ved Moss Vale tar vi av motorveien for å kjøre gjennom Macquarie Pass National Park ned til den idylliske kystbyen Wollongong. Macquarie Pass er en av de mest berømte veiene i provinsen New South Wales. Vi har på forhånd blitt advart og bedt om å ta det rolig på denne strekningen, som tidligere har blitt brukt som arena for «hill climb» racing. Den svinger seg (bokstavelig talt) 8 kilometer nedover til kysten, men det vi ikke har forstått, er hvor høyt over havet vi virkelig har vært før vi startet på denne nedkjøringen. Her er veien på sine steder svært trang, hårnålsvingene ligger tett i tett og noen av svingene har også et betydelig fall som gjør dem ganske så utfordrende. Noen av svingene er så krappe at busser og større lastebiler ikke klarer å kjøre gjennom dem i en sammenhengende kurve, men må stanse og rygge for å passere. I utgangspunktet en riktig godbit av en vei for folk som oss, men problemet er at trafikken på denne veien er stor, så det blir for det meste til at vi kjører i kø. Aurel, som er sjåfør på denne etappen, ergrer seg over all trafikken og når vi har kommet ned, vurderer vi å kjøre opp igjen for å gjøre et «nytt forsøk». Men vi bestemmer oss for å la være, da ingenting tyder på at trafikken vil være mindre på neste runde.

Veien videre til Sydney følger kysten, men går ikke helt ute langs kysten, så dessverre får vi ikke se de stranddyllene jeg trodde vi skulle oppleve her. Etterhvert som vi nærmer oss Sydney, blir trafikken tettere, og passasjer Robyn antyder at ankomst Sydney er lagt til søndag ettermiddag med hensikt, fordi trafikken her kan være ganske tung på hverdage. Selv om hun bor i Brisbane, forstår vi at hun vet hva hun snakker om.....

Vår reise ender på Shangri-La Hotel, perfekt plassert i Sydney's historiske Rocks område, og med panoramautsikt fra rommet til både Sydneys flotte havneområde, den berømte Harbour Bridge, og ikke minst Operahuset, kunne vel knapt denne turen avsluttes på et mer perfekt sted.

Når jeg er på reise, har jeg et personlig prinsipp..... Sett aldri på TV'en, gå heller ut og opplev noe. Men akkurat nå gjør jeg et unntak, fordi Australia's Grand Prix i Melbourne vises i direkte sending. Dette må jeg bare se, siden jeg gikk rundt hele banen i forrige uke og nå føler jeg kjenner den i detalj. Så dermed blir det middag på rommet og F1 på skjermen.

Om kvelden samles hele gruppen til havnecruise med seilskipet Soren Larsen, bygget i Danmark, og med «stjernestatus» i filmverdenen etter å ha hatt hovedrollen i BBCs klassiske TV-serie «The Onedin Line». En 2 ½ times tur i Sydney havn er ingen stor utfordring for denne skuta, men for oss som deltakere er det en spektakulær opplevelse å oppleve Sydney fra sjøsiden etter hvert som mørket faller på.



En fin liten «line-up» foran resepsjonen på Hyatt Hotel Canberra

Dag 7: Avslutning i Sydney

Denne dagen har vi til fri disposisjon, før The Global Gathering skal avsluttes med festmiddag i Operahuset. Dessuten må «min» kjære hvite Ghibli, som jeg i løpet av den siste uken har blitt riktig så glad i, leveres tilbake til Maserati i Sydney..... Trodde jeg!

Rent tilfeldig tar jeg en titt i utleiedokumentene og oppdager da at leiekontrakten ikke avsluttes før i morgen. Og har man nå engang en ny Ghibli uventet til disposisjon en ekstra dag, så lar man vel ikke bilen stå ubenyttet i hotellgarasjen, eller.....? Det gjør i alle fall ikke jeg!

Dermed ble dagens planer raskt redesignet fra sightseeing i Sydney på egne føtter, til strand sightseeing i Maserati Ghibli. Menyen ble bestemt til å være den ikoniske Bondi Beach, syd for Sydney, på formiddagen, og Manly Beach, nord for Sydney på ettermiddagen. På slike steder kan man drømme seg fullstendig bort, på flere måter.....

Mens en blek nordmann nøt severdighetene på nevnte strender, arbeidet arrangørene med å sette opp en utstilling av Maserati'er utenfor Operahuset, som en høytidelig markering av avslutningen på tidenes første globale Maserati treff, og ikke minst til glede for de mange tusen besøkende til Operahuset denne dagen.

Det er vel unødvendig å si at å ankomme Operahuset, et av verdens mest ikoniske bygninger, denne kvelden, med plassen nedenfor dekorert med et utvalg Maserati'er som viser et godt tversnitt av merkets historie, er både imponerende og en svært spesiell opplevelse som aldri vil bli glemt. Middag i Sydney Opera House, sammen med nye og gamle venner fra Australia, New Zealand, USA, Sør Afrika, Frankrike, Italia, Sveits og England er jo heller ikke «hverdagskost».

John og Judy Gove, som var initiativtagerne til the Global Gathering, blir selvfølgelig grundig takket for innsatsen under middagen, både fra deltakerne og ledelsen i Maserati's lokale organisasjon, for det er på tide å ta farvel.



Forberedelsene til kveldens Maserati utstilling foran Sydney Opera House er i full gang.....



Stemningen rundt Maserati'ene foran Operahuset på avslutningskvelden var rett og slett magisk.....

Vil vi noensinne treffes igjen på et tilsvarende arrangement? Jeg vet ikke svaret, men det ble annonsert at Maserati klubben i Sør Afrika arbeider med planleggingen av Global Gathering versjon 2 i desember 2020, med støtte fra Maserati fabrikken. Så hvis noen av dere som leser dette synes det høres spennende ut med langtur i Maserati regi, er det bare å begynne med forberedelsene!

Min siste uke i Australia:

Jeg er heldigvis ikke helt ferdig med turen enda. Dagen etter leveres den hvite Ghibli'en hos Maserati Sydney, med 1800 tilbakelagte kilometer på meteret, og det blir tid til sightseeing til fots i byen, før en egen avslutningsmiddag med mine gode venner Aurel Koenig og Sheung Ng, som jeg har hatt selskap av i bilen på hele turen. De skal returnere hjem til Sveits i morgen, og jeg lar Quantas bringe meg til Brisbane, hvor jeg skal tilbringe resten av turen med privat losji hos Robyn og Peter Jones, som jeg ble godt kjent med under «min» norske tur i fjor. Jeg synes selv jeg har hatt mange fine flyturer i mitt liv, men turen fra Sydney til Brisbane i strålende solskinn, med avgang rett over Sydney med panoramautsikt til byen og Operahuset, og deretter langs Australia's østkyst med flotte strender, azurblått hav og små tettsteder ved havet..... Jeg sier ikke mer.....

Australia er stort..... Veldig stort! Jeg har bare sett og opplevd en liten del av dette fantastiske landet under denne turen. At det var min lidenskap for Maserati som skulle bringe meg hit, ville jeg ikke drømt om for 2 år siden, men slik ble det altså i virkeligheten!

Jeg avslutter med å sitere en kjent amerikansk skuespiller fra en av hans mange berømte filmer: «I'll be back».



Artikkel forfatteren med tidenes beste leiebil og reisefølge Robyn, Aurel og Sheung



Arrangørene Judy og Jogn Gove, foran sin flotte Mistral Spyder, på vei inn til avslutningsmiddagen i Sydney Opera House



Av Johan Runberger

Initierede källor hävdar att Sergio Marchionne som är VD för både Ferraris och Maseratis moderbolag Fiat Chrysler Automobiles (FCA) förbereder sig för att återföra Maserati till bilsportens kungaklass formel 1, efter 60 års frånvaro, redan till nästa säsong 2019.

Planerna lär vara att ta över som huvudsponsor för det amerikanska Haas stallet på samma sätt som man lät Alfa Romeo ta över som huvudsponsor för Sauber stallet inför innevarande säsong. Affären skulle ge Haas, sportens enda amerikanska team, sin första huvudsponsor efter två självfinansierade år i F1. Priset för att få Maserati tridenten målad på de mörkblå motorkåporna uppges vara 20 miljoner euro för en säsong

Maserati-Haas skulle bli det fjärde italienska teamet i F1 cirkusen, men bara Toro Rosso och Ferrari har sin bas i Italien. Vissa kopplingar finns redan mellan Haas och FCA då stallet använder en motor från Ferrari och hyr in sig i Ferraris vindtunnel för att utveckla aerodynamiken på sin bil. Vidare är Haas bilens chassi till stora delar utvecklat av Maseratis granne och samarbetspartner Dallara. Maserati har kontaktats för en officiell kommentar, men dess talesmän sade att de inte visste något om affären. Maserati har en strålande F1-historia med den legendariska Juan Manuel Fangio som vann den sista av sina två förar mästerskap i en 250F 1957. Totalt har Maserati vunnit nio Grand Prix alla i den legendariska

250F-modellen. 250F tävlade för övrigt vidare i F1 i privata stall efter att Maserati dragit sig ur formel 1 efter säsongen 1957.

Bland de legendariska förare som tävlat med 250F modellen kan nämnas Sir Jack Brabham, Phil Hill, Mike Hawthorn, Carol Shelby och vår egen Joakim Bonnier. Maserati har också varit motorleverantör till det Engelska Cooper teamet. Cooper-Maserati T81 med en V12 motor vann Mexikos och Sydafrikas Grands Prix med John Surtees och Pedro Rodriguez 1966 respektive 1967. Längre tillbaka i tiden tävlade Maserati framgångsrikt på amerikanska Indianapolis Man segrade både 1939 och 1940 med Wilbur Shaw bakom ratten i den kompressormatade 8CTF med en rak åttacylindrig motor. Wilbur Shaw ledde tävlingen även 1941 i samma bil men ett dåligt monterat hjul innebar att han kraschade och fick bryta loppet. Listan över racerförare som tävlat med Maserati inkluderar de mest kända förarna genom tiderna som Fangio, Alberto Ascari, Louis Chiron, Stirling Moss och Peter Collins.

Under 70- och 80-talet hindrade det ansträngda ekonomiska läget Maserati från att delta i tävlingsverksamhet. På senare år, med Fiat koncernens ekonomiska resurser, har man tävlat framgångsrikt i FIA GT mästerskapet med den Ferrari Enzo baserade MC12 hyperbilen. Totalt fem lagtitlar i rad från 2005 och fyra förarmästerskap. Kronan på verket för MC12 var vinna FIA GT1 titeln 2010. ■

Smått & gott

Välkommen till höstrallyt 1-2 september 2018

Årets höstrally arrangeras i samarbete med Svenska Aston Martin klubben.

Lördag 1 september -preliminärt program

08.30 Samling vid Shellmacken Norsborg Stockholm, S:t Botvids väg.
09.00-11.30 Gemensam avfärd först mot Järna.
11.30-12.30 En lättare lunch.
Detaljerad info kommer senare.
12.30-14.00 till Knallgruvans gruvmuseum via riks väg 57 & 52. www.knallgruva.se
14.00 -15.00 Guidad visning av gruvan och museet.
15.15-15.45 Ankomst till Hotell Vätterterrassen, incheckning. www.vatterterrassen.se
16.30 Välkomstkaffe
19.30 Fördrink följt av trerätters middag.

Söndag 2 september

08.00-10.00 Frukostbuffé
11.00 Gemensam avfärd för de som vill ha sällskap, alternativt på egen hand för de som önskar åka tidigare eller senare.

Anmälan görs genom att skicka ett mejl till ansvarig på Svenska Aston Martin Klubben, fingal.joakim@gmail.com. Tänk på att antal rum är begränsat, så ligg inte för länge i hängmattan och fundera!

Kostnad: 2.000kr / person i dubbelrum. Trerättersmiddag, kaffe, logi, frukostbuffé.
För eventuellt allergi/vegetariskt mm, meddela i samband med anmälan.
Kostnad tillkommer för entré till museum samt lunch/kaffe.

Välkomna till Maserati Club Sweden

Henrik Jensen, Munka-Ljungby
Christer Bengtsson, Djursholm
Thomas Kärnekull, Västerås
Casimir West, Stockholm
Daniel de Paula, Bromma
Elias Choha, Västra Frölunda
Andrea Gullrös, Älvsjö
Tommy Watkinson, Skultuna
Anders Almén, Lidingö
Firat Tunc, Bromma
Björn Norberg, Stockholm
Bernt Brantvik, Svedala
Magnus Hägnefelt, Stockholm
Roberto Modari, Oxie

Göran Olsson, Eslöv
Gösta Andrén, Norrköping
Gustav Ankersjö, Täby
Christian Fett, Uddevalla
Jerry Lindström, Strängnäs
Lars Andersson, Stockholm
Urban Christof, Billdal
Jan Olsson, Sölvesborg
Peter Seif, Mölndal
Michael Lundberg, Sölvesborg
Fredrik Josefsson, Sundbyberg
Hiam Lindblad, Stockholm
Gustaf Wrånghede, Nätraby
Bo Svensson, Vinslöv

Sven Lundberg, Helsingborg
Leif-Åke Davidsson, Bromma
Mikael Andersson, Vellinge
Ronald Smit, Brösarp
Mark Thier, Lund
Dan von Rosen, Smygehamn
Lasse Linder, Stockholm
Sten Sollenberg, Örsundsbro
Stefan Kulhanek, Djursholm
Tobias Tillheden, Viken
Sven Siggstedt, Havdhem
Stuart Pearce, Göteborg



MIR 2020 I BÅSTAD

Av Fredric Gustafsson

Reservera redan nu v 26, 2020 i din kalender. Närmare bestämt 25-28 juni. Då är det dags för det internationella Maseratirallyt på svensk mark. Så här ser programmet ut i korthet:

Torsdag 25 juni

Gästerna anländer till Hotell Riviera i Båstad. Bilarna parkeras i låst garage över natten (c:a 70 st finns det plats för) På kvällen serveras grillbuffé på terrassen med utsikt över havet. Därefter umgänge i de rymliga gemensamma utrymmena.

Fredag 26 juni

På morgonen bär det via slingrande vägar av till Ring Knutstorp för en dag på racerbanan. Där får alla möjlighet att testa sina och bilens gränser efter bästa förmåga. Lunch serveras på plats. På kvällen blir det en kort busstur till det nyrenoverade orangeriet i Norrvikens trädgårdar. I denna fantastiska miljö blir vi serverade en trerätters middag.

Lördag 27 juni

Lördagen börjar med ett rally på vackra vägar på gränsen mellan Halland och Skåne. Deltagarna väntas tillbaka i Båstad vid tvåtiden på eftermiddagen. Då finns tid att tvätta och putsa upp sin bil inför den stundande Concour d'Elegance. Denna kommer att hållas på hotellets innergård, med utsikt över havet. En grupp av erfarna domare kommer bedöma bilarnas skick och senare under kvällen kommer det att delas ut priser i ett antal olika klasser. På kvällen är det galamiddag på hotellet. Kockarna kommer göra sitt yttersta för att detta ska bli en kulinarisk upplevelse utöver det vanliga. Efter middagen blir det dans så länge benen orkar.

Söndag 28 juni

Efter en rejäl frukost är det dags att sätta sig i sin Maserati och köra hemåt. Det brukar vara en del tacktal från de utländska klubbarnas ordförande där de berättar hur nöjda de varit med arrangemanget (hopas vi). Vi kommer behöva ett antal funktionärer för att få allt att flyta på ordentligt. Så om du har tid och lust att hjälpa till, hör av dig till mig, fredric.gustafsson@maseratclub.se



FIDJELAND.SE