

MASERATI

b u l l e t i n e n

STORYN BAKOM TRIDENTEN

MIR 2020 närmar sig

ANDRA VÄRLDSKRIGET
OCH CHAMPAGNE

MASERATIS AGAINST CANCER

Syntetoljan är död - leve syntetoljan

BLOD, SVETT OCH DÅRAR

Estate



2019



Maserati Bulletinen

#1 2019

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

Faktagranskning:

Bengt Dieden

Ansvarig utgivare:

Fredric Gustafsson

Grafisk form:

Sue Ellen AB

Annonsansvarig:

Fredric Gustafsson

Tryck:

Ljungbergs Produktion

Copyright:

Korta citat medgives 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 bidragsgivarens personliga. Maserati klubben och redaktionen för Maserati Bulletinen tar inte ansvar för eventuella fel avseende fakta-uppgifter eller händelseförlopp som beskrivs i dessa artiklar.

SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna
www.maseraticlub.se

Omslagsbild: Mistral Spyder
fotograferad av Marc Sonnerly.

Ordföranden har ordet

Vart är Maserati på väg?

I mitten av maj meddelades det att Maserati inte längre kommer använda Ferrari som motorleverantör. Senast 2022 behöver man ha hittat en annan leverantör av motorer. Samarbetet som startade med 4200 Spyder går alltså mot sitt slut efter 20 framgångsrika år. Hela modellprogrammet står inför en uppdatering och två helt nya modeller är på gång. Det verkar som att sportbilen Alfieri äntligen är på väg, både som coupé och cabriolet. Levante, Quattroporte och Ghibli uppdateras med nya motorer och design. En helt ny mindre SUV är också på väg, där tekniken delas med Alfa Romeo Stelvio.

Enligt uppgift ska samtliga modeller erbjudas med hybridteknik! Frågan varifrån motorerna skall komma återstår. Alternativ 1; Tillverka egna motorer som på den gamla goda tiden låter nostalgiskt och tilltalande, men tyvärr osannolikt. Alternativ 2; Hitta en ny samarbetspartner utanför den egna "familjen". Detta verkar också osannolikt. Alternativ 3 och det mest troliga; Utveckla motorer tillsammans med andra varumärken inom Fiat/Chrysler koncernen.

Som jag tidigare varit inne på är motorn hjärtat i varje Maserati. Vad händer då med bilarna om motorn kommer till exempel från Chrysler och tillverkas i USA? Skulle det fortfarande vara en "riktig" Maserati? Jag hoppas verkligen att det inte blir så illa, utan att Maserati förblir en Italiensk bil med Italiensk motor. Sannolikheten att det förblir så verkar relativt låg om man ska tro internetskvaller. Det första steget togs för flera år sedan, då Chrysler redan idag gjuter blocken till V6'orna som sedan skickas till Ferrari för montering. Nä, det låter inte så kul med "Chrysler Hemi Big Block engine from USA" i en Maserati. Hoppas jag har fel.

Jag vill passa på att marknadsföra årets höstrally 17-18/8. Denna gång åker vi till Västervik och deltar i Sportbilsdagarna, som arrangeras där varje år. Det är ett kanonevenemang som börjar redan på lördag eftermiddag. På något outgrundligt sätt har man lyckats få



tillstånd att köra race på en avstängd slinga mitt i staden. Det är inte en hastighetstävling utan en regularitetstävling. Deltagarna kör tre varv på tid, sedan tre varv till på tid. Ekipaget med minst differens mellan de två rundorna vinner. Förra årets vinnare hade en diff på 15 hundradelar!

Trots att det inte är en hastighetstävling kan jag lova att det går undan. Jättekul att se en stor variation av bilar gasa ordentligt! Efter tävlingen är det korete genom staden för att till sist hamna i slottsparken vid Gränsö slott, där det på söndagen är utställning. Maserati-klubben kommer ha ett eget område i parken. Boende rekommenderas på hotellet vid slottet. Där kan man även delta i den grillmiddag som arrangeras på lördag kväll för deltagarna. Anmälan sker på sportbilsdagen.se

I övrigt jobbar styrelsen på med förberedelser inför Maserati International Rally 2020 i Båstad, se artikel längre fram i tidningen.

Bästa Maseratihälsningar

Fredric Gustafsson
Ordförande Svenska Maserati-klubben
fredric.gustafsson@maseraticlub.se

**Glöm inte att betala
medlemsavgiften för 2019!
Sätt in 500 kr på bankgiro 433-3753.**

In memorian - Bengt Jödahl

Av Erik Barkman



Precis när ljuset och värmen återkommit och motorentusiasterna börjar lufta sina klenoder möts vi i Svenska Maserati-klubben av ett överraskande och sorgligt budskap. Bengt Jödahl har efter en kortare tids sjukdom somnat in i kretsen av de nära och kära.

Så sent som 1 maj i år - en traditionsfylld dag för alla som älskar italienska bilar fanns Bengt med i kretsen av Maserativänner tillsammans med "co-drivern" sonen Daniel som övertagit rätten att föra fram ekipaget - en mörkblå Maserati Gran Sport Spyder. Bengt ville som många hårt drabbade vara med in i det sista och inte alltid erkänna eller inse den svåra situationen som drabbat honom och hans familj. Där den lömska sjukdomen sakta bryter ned ett liv i en process som präglas av hopp och förtvivlan. Mediciner kan göra underverk, men inte alltid.

Vi i klubben kommer länge att minnas Bengt som med fasta spelregler och envishet under en 10-årsperiod och fyra presidenters ledarskap såg till att gamla och nya medlemmar registrerades och gjorde rätt för sig genom att förbli medlemmar och nyttja alla de för-måner som ett medlemskap innebär.

Medlemsvård är en av de viktigaste funktioner en ideell klubb har - särskilt när flödet in och ut varierar stort över tiden. Idag är vi på topp med ca 250 medlemmar. Mycket tack vare Bengts idoga arbete som har skötts med bravur.

Bengt har varit medlem sedan 2007, samma år som klubben hade 20-årsjubileum. Då ägde han en Biturbo Spyder (1988) som fortfarande är en pärla i familjens bilpark. Bengt har alltid älskat att färdas med himlen som tak såväl i det italienska klimatet med dess kulturskatter och i Anconaregionen, där familjen har en Casa i bergen som i de norska fjällerna. Senast där under det uppmärksammade Rallyt Discover Norway 2017 för ett 30-40 tal Maseratientusiaster från Europa. Där Bengt med sin Susanne gled omkring i deras Maserati Gran Sport Spyder från 2006 som ett av två svenska ekipage.

Bengt var med redan då Sverige senast var ansvarig för MIR det internationella rallyt för Maseratientusiaster år 2010, där ca 100 Maseratibilar årligen samlas från nästan hela världen för att glädjas tillsammans i fest, flärd och fart. Lika självklart var han med i den inre kretsen av de i Maserati-klubben som nu förbereder för nästa svenska MIR-evenemanget 2020.

Bengt har funnits med oss i många sammankomster som vi har under åren - men han tillhör den sparsmakade gruppen av människor som verkar, men inte alltid syns. En sorts grå eminens. Nu senast i Vårrallyt 2018 var han dock en av färdledarna och programansvariga för ett synnerligen lyckat äventyr med bl.a. Kolswa Herrgård som delmål.

Nu är Bengt inte med oss längre, men hans insatser och minne kommer att bestå och leva vidare inte minst om sonen Daniel väljer att ratta vidare i en av Bengts Maseratis.

Erik Barkman e.u. för styrelsen Maserati Club Sweden

Med sikte på andra världskriget och Champagne

Text & bild: Sirpa Franzén

Tio dagar och fyratusen kilometer i en Maserati Quattroporte IV Evo V8 är inte dumt. För den som dessutom gillar när vägen kantas av magnifik historia, underbar champagne och en och annan svavelosande svordom kan den här turen rekommenderas.

Fotanglar och djävulsgupp

Resan börjar i Malmös hamnkvarter som känns ruffiga och tomma. Dessutom kantas kaj och båtbygga på färden ombord på färjan från Malmö till Travemünde av illasinnade metallutjutningar. QP:n rynkar på näsan, det känns som fotanglar och djävulsgupp. Hennes förare svär svavelosande haranger för första, men inte sista gången på denna 4000 kilometer långa resa. Vi får plats på en proppfull hylla ovanför det stora lastdäcket, där det myllrar av bilar och vi är näst sist upp. Föraren muttrar missbelåtet när vi parkerar med bakdelen mot rampen där vi kört upp. Men, kvällen är sammetslen och efter ett glas vin på däck plus en hisnande vy när vi stryker under Öresundsbron är allt förlåtet.

Fri fart mot Brügge

Nästa morgon får vi mycket riktigt backa nerför rampen och över de ovänliga guppen. Men det betyder också att vi är bland de första att rulla av båten och ut på Autobahn. Nu spinner QP. För varje kilometer som tickar uppåt på hastighetsmätare, blir våra leenden bredare och bredare:

- Fri fart!

Det blir en glatt hojtad kommentar som återkommer under hela resan. Färden går i ett svep mot Brügge i

Belgien med kort ett lunchstopp i Holland på vägen, i en liten by som kryllar av elcyklister och körskolor. Brügge finns på UNESCOs världsarvslista, en stad så sockersöt, välordnad, städad, vacker och gullig att det nästan känns som att vara i ett dockskåp. Allt är av hög klass och vi bor bra, äter god belgisk mat, våfflor, choklad samt obligatoriska pommes med musslor, dricker belgisk öl, åker kanalbåt och promenerar. Vi besöker faktiskt även ett hemskt – men väldigt bra – tortyrmuseum och kan konstatera att människan är grym och förfärligt uppfinningsrik.

Haddock och Rouen inspirerar

Tintin kommer ju som bekant från Belgien och vi provar också hur många av Kapten Haddocks svordomar vi kommer ihåg på rak arm. De kommer väl till pass under bilfärden, särskilt när vi kör på motorvägar som påminner om ett blodsystem fullt av slumrande hjärtinfarkter. Men nästa dag rullar vi mot Rouen och de franska vägarna känns genast mer lättkörda. Vi parkerar bakom låsta grindar hos våra värdar, ett pensionerat par som hyr ut lyxiga rum i ett underbart hus på den södra stranden. Huset förekommer i franska inredningstidningar och de har en sagolik prisbelönt trädgård där vi äter middag och frukost. Både staden, med sin magnifika katedral, sin historia med spår av två världskrig och omsorgen från värdparet gör att vi gärna återvänder. ▶



Chambres d'Hôtes La Maison i Rouen



Katedralen i Rouen



Hamnen i Honfleur

Honfleur, hav, ostron och calvados

Vi rullar vidare i Frankrike. Den som sett den franska filmen "En oväntad vänskap" vet att en Maserati spelar en central roll i filmen. Utan att veta hur det var att köra Maserati i Frankrike innan filmen kom ut, så kan vi lugnt säga att bilmärket är förknippat med mycket positiva reaktioner på de franska vägarna. På hotellet i Honfleur, där vi tillbringar tre nätter, möts vi av uppskattande nickar och leenden. Portieren kastar längtande blickar på den och tar "mer än gärna" på sig uppgiften att flytta bilen, om det skulle behövas på den välfyllda parkeringen. Honfleur är en ljuvlig liten somrig hamnstad med många restauranger och bra belägen för oss som vill besöka Atlantstränderna men framför allt resa i andra världskrigets spår. Vi strosar i staden, käkar ostron och crêpes, dricker calvados och badar i klassiska Deauville som bjuder en flera hundra meter bred sandstrand.

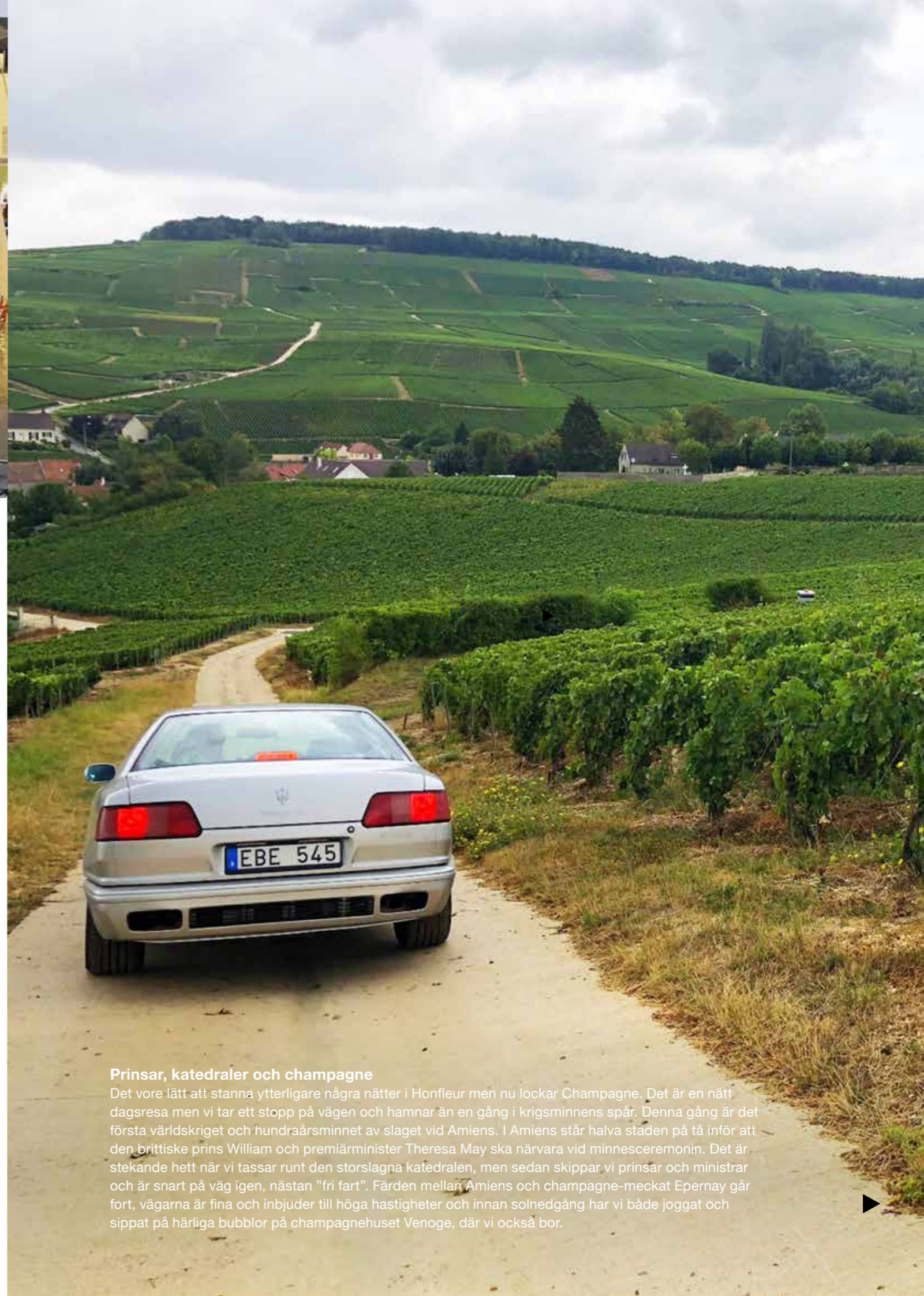
Normandie – en krigsminneskust

Vi beger oss till Caen och Memorial Museum, ett suveränt besök med en guide som ger ett översiktligt och annorlunda perspektiv på kriget och med en berättarkonst och kvalitet som vi sällan sett maken till. Tillsammans med henne reser vi sedan till tre av stränderna där landstigningen ägde rum och till en av de större amerikanska krigskyrkogårdarna. Solen skiner, de vackra stränderna har mjuk, vit sand och gräset frodas runt de välskötta korsen. I de gamla bunkerhålen vid Pointe du Hoc växer blommor och de meterstora kraterhålen ser ut som naturliga sanddyner, nötta av väder och vin. Trots allt det vackra känns berättelsen om det viktiga och fruktansvärda som ägde rum där verklig, påtaglig och stark. Omaha Beach kallas

även för "The Bloody Beach" eftersom sanden färgades röd av blodet från alla som dog av de kulor som träffade dem när de tog sina första steg på europeisk mark. När vi vandrar runt på den välansade amerikanska krigskyrkogården ser vi vita kors från både presidentfamiljer och helt okända stupade. Ytterligare en mäktig upplevelse. Vi bär med oss en stark och ihållande känsla av vördnad efter dagen och tänker länge på alla som stred och stupade för att frigöra Europa.



Amerikansk krigskyrkogård och bunker i Pointe du Hoc



Prinsar, katedraler och champagne

Det vore lätt att stanna ytterligare några nätter i Honfleur men nu lockar Champagne. Det är en nätt dagsresa men vi tar ett stopp på vägen och hamnar än en gång i krigsminnens spår. Denna gång är det första världskriget och hundraårsminnet av slaget vid Amiens. I Amiens står halva staden på tå inför att den brittiske prins William och premiärminister Theresa May ska närvara vid minnesceremonin. Det är stekande hett när vi tassar runt den storslagna katedralen, men sedan skippar vi prinsar och ministrar och är snart på väg igen, nästan "fri fart". Färden mellan Amiens och champagne-meckat Epernay går fort, vägarna är fina och inbjuder till höga hastigheter och innan solnedgång har vi både joggat och sippat på härliga bubblor på champagnehuset Venoge, där vi också bor.

Staden Epernay förtjänar egentligen bara besök av den som är nyfiken på eller redan gillar champagne och för sådana gäster finns det mycket att utforska. Det blir roliga och intressanta två dagar i trakten, för man måste ut och besöka lokala tillverkare och se kullarna med de högt eftertraktade druvodlingarna. Vi lär vi oss till exempel allt om champagnetillverkning av den förtjusande Madame Charpentier som är född i familjens champagnehus i Charly-sur-Marne, dit hon återvände efter att ha provat på livet som banktjänsteman i distriktshuvudstaden Reims i dryga tio år. Vingården är en av de äldsta familjeägda i Champagne, ägd av familjen Charpentier sedan 1855. Vår koffert fylls snabbt upp med fyra lådor av familjens goda bubblor. Mums!



Resenärerna Hans Josefsson och Sirpa Franzén



Madame Charpentier

Ingen baksmälla men färden hemåt från Epernay till färjeläget i Travemünde känns lång och den blir mer och mer Kapten Haddock-osande vartefter köbilingar, galna trafikomläggningar och knasiga medtrafikanter drabbar oss. Vi har inte väldigt många minuters marginal när vi än en gång rullar upp QP:n för fotanglar och djävulsgupp på färjan. Trots det kan vi varmt rekommendera denna reserutt – en härlig mix av god mat, historia, krig och champagne.

BOENDETIPS

Brügge:

Hotel Alegria, Sint-Jakobsstraat 34

Rouen:

Chambres d'Hôtes La Maison,
82 boulevard de l'Europe

Honfleur:

Hôtel L'Ecrin, 19 rue Eugène Boudin

Epernay:

Les Suites du 33, 33 avenue de Champagne

Några av Kapten Haddocks svordomar och uttryck

Amöbor och apsvansade analfabeter
Stormar och orkaner
Anfäkta och anamma
Bomber och granater
Riv mina råsegel
Vid alla apsvansade smådjävlers löständer
Krabbsaltade tångräkor
För tusan bövlar
Huggormars avföda
Sabotörer och pestråttor
Årans luspudlar
Plattfotade mollusker
Anfäkta och regera alla mörkrens makter
Dyngspridare

Skribenten tycker fö att vår tids svordomar är platta och fantasilösa om man jämför med detta lilla axplock av vad Kapten Haddock använde. ■

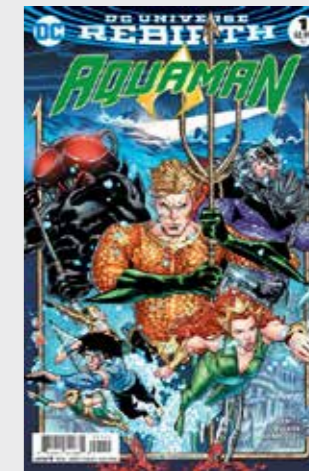
Text, bild, co-driver: Sirpa Franzén
Förare: Hans Josefsson



S A E T T A

Av Niklas Palm

I julas var familjen och såg den nya äventyrsfilmen Aquaman. Ett fantasifullt äventyr om världsherraväldet och den sjunkna staden Atlantis, som bygger på serietidningen med samma namn. Endast den utvalde kunde förfoga över den magiska treuddens krafter och kom den i fel händer kunde det sluta i katastrof. Ett kort tag tappade jag koncentrationen på filmen när tankarna vandrade i väg till min bil och dess emblem – en treudd.



Treudden; endast för de utvalda

Saetta (pilen), som italienarna kallar Maseratis logotype, illustrerar ju ett vasst hullingförsatt treuddigt spjut – närmare bestämt ett ljuster. Spjutet måste ha minst tre spetsar för att få kallas ljuster, men det kan ha flera. Det finns olika typer av ljuster. En typ där villebrådet spetsas och ett annat s.k. sågljuster där bytet kläms fast mellan hullingarna. Huh! Saetta, eller Tridente (de tre tänderna – tridentes) som den också kallas av italienarna på Maserati, torde väl vara av den förstnämnda typen. Visste du förresten att fiske och annan jakt med ljuster är förbjudet i Sverige numera. Ett tag lekte jag med tanken på denna artikel skulle få kvällstidningsrubriken "Treudden förbjuden i Sverige" för att locka läsare ... men nån måtta får det ju vara.



Ljusterfiske

Treudden lär aldrig ha använts som militärt vapen då forna tiders stångvapen endast hade en eller två spetsar. På romartiden fanns dock en särskild karaktär i gladiatorspelen, Retarius (nätmannen), som slogs med sitt fiskenet och en treudd. Retarius med sin lätta beväpning blev ofta matchad mot Seculator (förföljaren) som var en tungt bestyckad gladiator. Genom att utnyttja avsaknaden av tunga skydd och vapen hoppades Retarius att snabbt och lätt fånga in motståndaren eller dennes vapen i sitt nät eller utnyttja det manshöga ljustret för att hålla opponenter på avstånd.

Det var den egensinnige italienska markisen Diego De Sterlich Aliprandi som föreslog att bröderna Maserati skulle ha det treuddade ljustret som logotype. Inspirationen kom från statyn av den mäktige havsguden Neptunus som tornar upp sig tillsammans med sin treudd i fontänen på torget Piazza Maggiore i centrala Bologna (Fontana di Nettuno). Tanken var att denna symbol för styrka och vitalitet skulle passa Maseratis företagsprofil väl samtidigt som det var en hommage till staden där verksamheten då bedrevs.



Retarius med sin treudd



Treudden; endast för de utvalda

Bronsstatyn av Neptunus står sedan 1567 nonchalant högst upp i denna grandiosa byggnation med vattnet sprutande runt omkring sig. Maserati är i dag bland de främsta sponsorerna till det projekt som avser att återställa och bevara den sk. Neptunusbrunnen. Fontänen är uppbyggd i tre våningar. Den första består av själva bassängen av marmor från Verona. I dess mitt finns ett fundament med fyra havsnympor, s.k. nerejder, som ingick i Neptunus hov och är döttrar till guden Nereus. Bilder på Neptunus fontänen censurerades ett tag av Facebook. Jag tror inte det var Neptunus utan snarare nerejderna med sina mjölkstinna och sprutande bröst som utgjorde grunden för detta beslut.

I mitten finner vi några keruber som lär representera de fyra världsdelarna. Ja, fler än så var inte kända vid den tiden. Det är i sammanhanget intressant att notera att Maserati numera har försäljning i ungefär 70 länder i alla (hittills) kända världsdelar. Vem kunde tro det när valet av logotype diskuterades? Högst upp på fontänens fundament tronar Neptunus, som han kallas i den romerska mytologin. För en grek är han ju Poseidon. Maserati hade sin första verkstad på Via de'Pepoli i Bologna, cirka 500 meter från statyn. Via de'Pepoli är en smal liten gatnutt mitt i centrala Bologna. Ungefär 100 år senare är platsen kanske mer känd för konstmuseet MenoMale med en del ljusskygga utställningar som passar utmärkt på denna mörka bakgata. Konsten samsas med utställningar om Maseratis historia och denna kombination torde vara unik.



En utställning om Maserati mm på MenoMale museet som huserar i Maseratis första verkstadslokal



Museets logotype är misstänkt lik en annan välkänd symbol. Förutom att komma med idén till logotypen så var de Sterlich fundamental för såväl bildandet av bilmärket som dess fortlevnad.



Alfieri Maserati i mitten med mustasch och till höger om honom, med händerna på magen, den belätne de Sterlich som just har vunnit Coppa Tullio Leonardi (Vernicino-Rocca di Papa) 1927 i sin Maserati Tipo 26B.

Diego de Sterlich fortsatte att supportera Maserati. Han lär en gång ha sålt 300 hektar mark för att stödja verksamheten. Två gånger till sköt han till pengar för att rädda Maserati undan konkurs. Han kom att bli fullständigt uppslukad av sitt intresse för bilar och motorsport och ägnade inte många tankar åt att förvalta familjen Sterlich stora förmögenhet. Diego de Sterlich personifierade själva sinnebilden av en sann gentleman. Under en tioårsperiod lyckades han förbruka

hela sin stora förmögenhet och det slutade också med att han gjordes arvs-lös (även arv-slös) eftersom han hade tydligt visat att han inte kunde handskas med pengar. Efter många framgångsrika s.k. back-tävlingar som var vanliga på den tiden så fick han smeknamnet Bergskungen. Han var även känd som den flygande markisen (Marchese Volante) då han ofta hade en tung fot på gaspedalen.

Bakom logotypens tillkomst döljer sig även flera personer. Det var faktiskt Mario Maserati som designade logotypen, baserat på de Sterlich idé samt Neptunus statyns ljuster som skapats av den flamländsk-italienska konstnären Giovanni da Bologna, även kallad Giambologna eller Jean de Boulogne.



Skiss av Mario Maserati, 1926

Mario var den enda av de många bröderna Maserati som inte ägnade sitt liv åt motorsport utan istället valde konstnärsbanan. Professorns (som Mario senare kom att kallas av sina vänner och bekanta) bidrag till företaget kan dock inte underskattas. Logotypen lever än.

Logotypen har dock utvecklats med åren. Den har framförallt blivit mer stiliserad och kan ibland förekomma infogad i en oval samt med ett horisontellt streck undertill. Ovalen infördes 1951. Vad gäller materialval så har dock utvecklingen gått bakåt. Den rektangulära plaketten med logotypen som var fäst längst upp på

kylaren på bilarna av den första Maserati-modellen, Tipo 26, tillverkades av en juvelerare i äkta silver. Min Quattroporte från 2014 har emblemet i annat material. Jag tror det är äkta plast. ■



Giambologna som gjorde den första designen av Maseratis logotype

Porträtt av Ferdinando Porini målat av Mario Maserati 1932



Saetta i sin oval och med ett horisontellt streck



Logotype i riktigt silver på 1929 årsmodell



SAVE THE DATE
MASERATI INTERNATIONAL RALLY 2020
SWEDEN, JUNE 25-28
HOTELL RIVIERA STRAND
BÅSTAD

mir2020.se

SYNTETOLJAN ÄR DÖD - LEVE SYNTETOLJAN.

Av Bengt Dieden
Med tillstånd av auto motor sport

Syntetolja är antingen en mineralolja som har manipulerats genom diverse tekniska processer, så att den har fått förbättrade egenskaper eller en syntetiskt framställd olja. (Wikipedia)

Krig är fasansfullt men ur teknisk synvinkel källan till många innovationer. Syntetoljan är en av dem. Det tyska krigsmaskineriet under WW2 led stora brister på bränsle då landet inte hade någon egen produktion av råolja. Med Hitlers stöd började landet istället producera högoktanig bensin som utvanns ur brunkol. Miljontals liter producerades av IG-Farbens fabriker som placerats nära koncentrationslägren för att få gratis arbetskraft. Luftwaffe kunde med detta bränsle öka effekten hos sina flygmotorer, främst de inverterade V12-motorerna från Mercedes. Nu uppstod ett nytt problem, de högt belastade motorerna havererade därför att smörjningen var otillräcklig. Flygmotorer måste kunna startas i kyla och sedan köras med full effekt under lång tid. Tyska tekniker tog då fram en smörjolja som saknade mineraloljornas defekter och förmådde att smörja i såväl låga som höga temperaturer. Den syntetiska oljan var född.

Först med syntetisk olja syntetisk olja för bilbruk var franska Motul som införde en ester-baserad olja 1966 men det var först när amerikanska Mobil Oil lanserade en helsyntetisk olja 1974 som det började ta fart på allvar. Mobil använde sig av en bas som kallas polyalfao-lefin (PAO) och som klarar högt tryck och hög temperatur utan att bli tjockflytande när den är kall. Oljan hade ett högt naturligt vikositetsindex och krävde färre additiv än mineralolja. Priset var högt och skepsisen som vanligt stor inom bilvärlden. Så småningom lärde sig dock bilägarna att dessa oljor innebar stora förbättringar. Det tog ungefär tio år för syntetoljan att etablera sig och under den tiden var biltillverkarna inte sena att höja kraven på oljorna vilket förlängde serviceintervallerna och livslängden på motorerna vilket i sin tur motiverade det högre priset. Motortrimmarna var entusiastiska då motorerna gav mer effekt i bromsbänken, oljetemperaturen sjönk och hållbarheten ökade. De nya smörjmedlen introducerades även som transmissionsoljor och Alfa Romeo-ägarna kunde

nu använda tvåans växel även på vintern. Basen för PAO är en produkt som används inom många andra områden, inte minst plastindustrin. Tillgången blev knapp när ett par fabriker i USA förstördes av orkanen Katrina i New Orleans 2005. Oljebolagen behövde hitta en ersättare och man dammade då av en process som kallas hydrocracking. Det innebär att mineralolja får reagera med vätgas under högt tryck och hög temperatur. Resultatet blir att mineraloljans sämsta egenskaper eliminerats och kvar finns en olja som är nästan lika bra som syntetolja. Poängen är att den kos-tar bara en bråkdel av den äkta syntetoljan att producera. Oljebolagen jublade men mark-naden hade nu börjat kräva syntetolja. Ett stort engelskt oljebolag definierade då om ordet syntetolja som nu kom att betyda mineralolja med syntetisk modifiering. Poängen var att, genom att kalla den nya oljan syntetisk, kunde priset behållas på samma nivå. Idag består i stort sett all syntetolja av "trimmade" mineraloljor, även Mobil 1 som beskrivs så här av sin tillverkare: "Ett syntetiskt smörjmedel innehåller fler förädlade basämnen än de konventionella mineraloljorna, vilket ger din motor ett bättre skydd och en större prestationsförmåga. De syntetiska motoroljorna ger många fördelar som håller motorn i funktion på bästa prestandanivå i årtal". Står det något om syntetiska basoljor? Nej, inte nu längre.

Vi kan därför glömma det här med syntet eller inte syntet då det är normuppfyllande som gäller idag. Motortillverkarna har mycket precisa krav på vad oljan ska prestera och hur oljebolagen mixar produkten för att uppfylla dessa krav har vi egentligen inget behov av att veta. Äkta syntetolja finns kvar men då i första hand som raceapplikationer vilka saknar de godkännanden som bilindustrin kräver. Men detta är en helt annan historia...





3500GT i lackboxen

RAPPORT FRÅN RENOVERING AV EN 3500GT DEL 3

Av Fredrik Ajnefors

Det var länge sedan del 1 och del 2 publicerades i Maserati bulletinen, närmare bestämt 2011 respektive 2012 men här följer så äntligen del 3.

Den ljusblåa 3500 GT finns inte mer. Den bytte nämligen färg förra året till originalkulören Grigio Brighton som är en mörkt grå kulör. Det har ju blivit allt viktigare att återställa dessa bilar till så nära originalskick som möjligt och då var kanske inte "Baby blue" som jag lackade om bilen till först, det bästa färgvalet. Nu var det inte helt lätt att beställa omlackering av bilen till Grigio Brighton som enligt ursprungsdokumenterna är

originalkulören. Vad är det för färg? Sökning på Google visade att det troligen var en mörkt grå kulör som användes på främst Lancia bilar i början på 1960-talet. Firman Max Meyer var det företag som försåg Maserati med färg under den aktuella perioden. Jag frågade därför Max Meyer representanter i Sverige och på huvudkontoret i England om de hade kvar receptet men de sade att det hade dom tyvärr inte längre. Jag kontaktade då Maseratis mycket sympatiske och hjälpsamma medarbetare Fabio Collina i Modena. Fabio kontaktade i sin tur den lokale Max Meyer representanten Tiziano Mattioli som fantastiskt nog visade

sig ha det exakta receptet: 77,82 % svart, 2,71 % rött, 6,42 % ockra och 13,05 % vitt, alla färger med en viss kod så klart. Det är fantastiskt trevligt och uppskattat vilken fin hjälp man kan få från fabriken när man renoverar gamla bilar. Det känns roligt att dom fortfarande engagerar sig i dessa. Nästa moment att lackera om själva bilen var inte heller helt självklart. Receptet är ju mer än 50 år gammalt och är baserat på lösningsmedel och inte vatten. Lackeringen fick därför utföras hos en firma som normalt lackerar lastbilar och fortfarande har tillstånd att lackera med lösningsmedel. Bilen såg väldigt liten ut i den kolossala lackboxen men resultatet blev mycket bra.

Innan bilen lackerades om renoverades alla hjulupphängningar och bakaxeln av AMK. Länkarmer med mera rengjordes och målades med lämplig färg. Nya bussningar och leder monterades. Bladfjädrarna bak lösgjordes och lades i min svåggers bil för vidare transport och renovering hos firma Oljemarks i Vallentuna dagen därpå. Allt går naturligtvis inte på räls när man renoverar men att min svåggers bil skulle bli stulen på natten med bakfjädrarna i bakluckan var ju inget man räknar med. Bilen hittades i ett tämligen oskadat skick efter någon vecka men fjäderbladen var naturligtvis

inte kvar. Det underlättar att ha kontakt med andra 3500 ägare och den hjälpsamme Lasse Hagman i Kumla hade ett paket jag kunde få låna. Med detta som mall kunde Oljemarks tillverka två nya paket till min bil och så var även detta problem löst.

Nu var det dags för AMK att montera den totalrenoverade motorn i bilen. Alla hjälpaggregat, kylare, bensintank med mera skruvades på plats och de elektriska systemen kopplades in. Bilen rullades ut ur verkstaden och så var det äntligen dags för provstart. Motorn gick igång efter bara något varv på startmotorn och den gick sedan nästan direkt jämnt och fint som om den inte alls hade varit vilande sedan i början på 1970-talet. En otrolig känsla och den första försiktiga provturen kunde göras sittandes på en låda.

Nu står bilen i uppställningshallen hos AMK och alla "småsaker" som rutor, belysning, lister, fönsterhissar med mera med mera monterats när tid finns av under-tecknad. Ibland tycker verkstadsägaren Åke Nordqvist att det går väl långsamt och då och då tar jag hans hjälp men eftersom man alltid blir försedd med frukost och ofta även lunch av Åke är det ju inget som egentligen brådskar. Det är nog resan framåt som är grejen. ■



Åke och Sebastian justerar motorn vid första uppstarten

MASERATIS AT 500 FERRARIS AGAINST CANCER

Av Marc Sonnerly

A quarter century, that is how long this event has existed and the heavens collaborated with the very sudden and unquestionable arrival of summer with 80 degrees and not a cloud in sight all weekend. This meant that affluence was up and revenue from the cancer charity drive as well.

45000 people attended between Thursday and Sunday, about €300000 were gathered. A very good year bringing revenue accumulated to the benefit of the Poitiers hospital research center close to five million Euros in 25 years. This is unique not only in the Ferrari universe but also in the classic car world at large so take notice and clap hands, I certainly do, trying to help in any way possible having had cancer in my own family, it concerns us all. This year it was my good fortune to convince the owner of the Breadvan Austrian Martin Halusa to bring it along with his 212 Export which we had arranged for him to display on the Sport et collection stand at Retromobile back in February. It is always a pleasure to return to this event in a gorgeous region about five hours south of Paris, same driving time west from Geneva, three hours drive south from Le Mans called le val de Vienne; it is very green, bucolic countryside; picturesque with the amazing viaduct on the Vienne river nearby and a slower life pace. I stayed in a cute and very pleasant near new bungalow 15 minutes from the circuit it had a pool 20 meters away and I made ample use of it, in fact I booked it for next year already!

But there can be some surprises as I found out on the way there.

The Gendarme came out of nowhere.

He suddenly stood in the middle of the road in this village 50kms before the circuit and pointed at a parking lot where his colleagues awaited politely notifying me I was speeding. I had seen no radar I said calmly but was told it was the pistol type and their colleague was obviously well hidden. Seconds later a convoy of

Maranello cars passes through and a red Testarossa is waived in for "service". As I am told I was 35kph over the limit the TR driver is informed he was 45 over and thus loses his licence on the spot for a month, thus goes the law in France, beyond 40 over you are in trouble. His anguished girlfriend explains she can't drive the car as he absorbs the shock. I explain who I am and offer to drive his car to the track with him if she will drive my Alfa but he is too upset and frustrated to even think and as their friends arrive I wish him luck and drive on. Somehow my Gendarme was very polite after noticing I was a journalist and my ticket still has not arrived 12 days later: occasionally the power of the press justifies its fourth estate appellation as it once did in the Adirondacks during a 2000 FNA road rally in a 550 Maranello!

The circuit du Val de Vienne near the village of Le Vigeant is a high quality modern track built less than two decades ago with a straight apt to satisfy the appetites of the biggest engines and an entertaining mid section you have to figure out to be really quick. Track time during Sport et collection is divided in logical groups by era, type and they succeed each other diligently even if someone beaches his car in the kitty litter it is quickly retrieved, any mess sorted and the light at pit exit is soon green again. On Friday sessions go all the way to midnight, a rarity as the track is far enough away from any village, most circuits are fighting noise hassles -as I saw at Lime Rock during an article test drive in September where sonometers tracks decibel levels and any offenders get summoned to pitlane- and could never even dream of late evening sessions.

Speaking of pit lane how does the charity drive work? Like Columbus's egg it is a simple yet brilliant idea once you think about it. First the press campaign ahead of the event clarifies its caritative purpose then members of the public who wish to partake go to the charity's booth next to the ticket office and pay €35 for a few laps in a Ferrari (it could be any other exotic present as well).



Then they stand in line just outside pitlane end where a line of Ferrari and other fast car owners willing to partake (it is not mandatory) await them. It looks like the taxi line at your local airport as marshals help members of the public unfamiliar with these low cramped cars get comfortable and put on their seat belt or harness, also making sure they have no keys or other protruding items likely to damage upholstery. A vast majority of Ferrari and Maserati owners attending play along, the event is characterized by a wonderful friendly relaxed and generous atmosphere, helped by being far away from large cities.

As always there were plenty of important and historic Ferraris amongst the hundreds partaking. The record actually stands at 510 one year though that peak was not approached in 2019. The French Maserati club normally attends but were not present not this year however there were still some interesting Tridents, my favourite being a gorgeous

Mistral spyder. Several Granturismos and Grancabrios could be seen as well as an MC12.

One of my treats of the weekend however was to ride in a Granturismo Trofeo owned by a friend who is France's number one Maserati collector. We all love the design and I want a Granturismo S eventually but for track use of course it seems too large and heavy. Well he invited me for a ride and I was in for a surprise! I knew he was a very competent driver but I was not really aware of the fact that this is a seriously prepared car. 400 kilos less, full roll cage, racing brakes and huge slick tires, wow. It was very quick and we were catching recent Ferrari challenge cars. Of course the noise already fabulous in a street Granturismo S was even better in this. The car had amazing poise and he did basically what he wanted with it out there. I was so impressed that I forgot to take photos so those included are from before this event.



Another very interesting car was a Cegga Maserati single seater. The Cegga Ferraris and Maseratis were made in the Valais region of Switzerland by the Gachnang brothers, the elder of whom, Georges is 88. I had the pleasure of meeting him, he still drives on track and he explained that he had won hill climbs in period with the car between 64 and 68. At St Ursanne he won only in his class because a certain Jo Siffert the F1 star was a surprise guest with his F1 car! He came second at La Faucille and won at Sierre Montana. The car is fitted with a Tipo 61 engine i.e. a 3 liter (2890cc) Birdcage engine but unlike in the Birdcage where it sits at an angle in the Cegga single seater it is vertical. Georges personally went to the factory in Modena to buy the engine which had been owned by a Harry Zweifel before him. With Guerrino Bertocchi he bench tested it and saw 260hp.

It certainly was a treat to see this very little known slice of Maserati history.

Non Ferraris included a display by the ROFGO GULF collection of half a dozen of their cars, this managed by Adrian Hamilton of ROFGO Duncan Hamilton though he was not in attendance. It included everything from an original GT40, a third 917 and a Mirage Le Mans car as well as the wonderful 1960's team transporter.

Paganis, Bugatti EB 110, Veyron and Chiron were also displayed and several dealers had up to a dozen recent Ferraris at hand.

A storied Jaguar D Type was presented by Jaguar Heritage who had a very smart setup worthy of those huge F1 team motorhomes visible at European Grand Prix. I had a ride in it and it was very pleasant though the engine is rougher, not as smooth as Maranello's equivalent period racers.

Another display had every French car to have won Le Mans and almost all were the actual 1st place car though the 1923 Chenard & Walker that won the first edition vanished long ago and was replaced by one of its siblings. The most recent one was the 908 that won in 2009. On track there were Alpines from the 60's to an A442 of 1978 identical to the Le Mans winning car of Jaussaud and future Ferrari driver Pironi, earlier cars such as Bugatti 35's very much not valetted, they are known for being rather grotty cosmetically when used, all kinds of Porsche from humble road cars to a 906, some 1990's F1 cars albeit no Ferraris, there was a Tyrrell ex Mika Salo for example, GT40's, 1960's Mustangs, a Maserati MC12 and a Granturismo GT4 race car which I rode in.

A different kind of noise made its presence indubitably felt each day, the patrouille de France, the air force's national aerobatics team who proceeded to give long mindblowing displays complete with flying straight at each other at warp speed just near but not over the paddock, formation figures, group loopings, candle flights where they shoot straight up, stop, fall and zoom back down or 45 degree flights just fast enough to not fall out of the sky, three dimensional drifting you could say. Certainly among the best I have ever seen. They were honoured at the gala dinner and very interesting to meet, very smart modern day gladiators. Just four days later they were flying above the Normandy cliff top June 6 anniversary in front of Presidents Macron, Trump, prime minister Theresa May and German leader Angela Merkel; all in a week's work! The army was also present with a couple of tanks and armoured vehicles as well as large weapons in a programme focused on kids to generate future soldiers and judging by the wonder on the faces of those who had been helped into a tank it works! They weren't allowed to take it home though.

The touring rally taking place Saturday is always very popular with about 200 cars taking part, it starts mid morning in the square of the nearby village of l'Isle Jourdain as spectators sit at cafe terraces each car comes to the starting gantry and the driver is asked a few questions over the PA system by the speaker before being sent on his way. There is no competitive element as this takes place on open roads, spirited driving within reason is tolerated but any speed through villages and towns absolutely not. It winds through the countryside taking in pretty valleys, villages and stops at a spectacular chateau for the buffet lunch, then all cars gradually arrive in the paddock at the circuit

around 4PM. The gala dinner in a giant awning beside the paddock saw the award ceremonies take place with the Breadvan the star of the weekend unsurprisingly winning best of show, it had been positioned in the gala dining room in front of the stage. The heads of cancer research at the Poitiers hospital did their speeches to much applause and Jean Pierre Doury the organizer was saluted for his tireless efforts to create and continue this event year after year.

After dinner all enjoyed the ambiance the village section of the paddock with nice champagne bars and couches as well as luxury vendors during the day and live bands and dancing at night that area had a supercar display with 288GTO, La Ferrari amongst others. A champagne fountain was started with a pyramid of glasses to celebrate a quarter century of Sport et Collection.

The traditional Sunday lunchtime Parade where all Ferraris present do a few slow laps three abreast behind the pace car boisterously honking their horns in honor of the charity is a nice touch while the afternoon winds down the weekend with more sessions. Organizer Jean Pierre Doury and his team were very happy with this edition and rightly so; it was a complete success with no incidents on track and flawless execution. The 2020 event is June 4 to 7 and if you wish to attend next year you will be able to enter via the website which is below, it is hoped more participants from the UK, all of Europe and the US will join this noble endeavour and fun weekend in good company. All necessary advice will be given and the website will have an English language version next year.

www.sportetcollection.info





Maserati International Rally firar 40-års jubileum på hotell Riviera i Båstad 2020!

Av Fredric Gustafsson

När vårt rally startar den 25 juni, 2020, är det exakt 40 år sedan det första internationella Maseratirallyt genomfördes i Modena i juni 1980. Arrangör var fabriken själv. Huvudsponsor var Marlboro, ja tiderna förändras...

På det första internationella Maseratirallyt i Modena i juni 1980 deltog Staffan Enhörning med dotter samt Mats Danell. Hur jag vet detta? Jo allt finns beskrivet i ett reportage i nr 1/1981 av Bulletinen, som ni kan läsa på vår hemsida under rubriken "Bulletinen".

När Sverige för fjärde gången arrangerar internationellt rally är det alltså ett jubileumsår och det ska vi så klart lyfta fram i vår internationella marknadsföring. Vi hoppas att så många svenska klubbmedlemmar som möjligt vill delta. Om du inte vill delta i rallyt men känner att du vill hjälpa till är vi mycket tacksamma för funktionärer och supportpersonal. Hör av dig till mig om du vill hjälpa till. Vi söker även efter sponsorer. Vill du eller ditt företag, eller någon du känner, vara med och sponsra? Hör av dig till mig så skraddarsyr vi en lösning som passar alla.

Så här ser programmet ut lite mer i detalj:

Torsdag 25 juni

Deltagarna anländer under eftermiddagen. Anmälan och incheckning sker efter hand. Framåt kvällen har vi bokat fint sommarväder och vi planerar fira Svensk midsommar, även om det är en vecka sent. Det bjuds upp till långbord med alla de ingredienser som ett

riktigt midsommarbord ska ha: sill, lax, räkor, nubbe osv osv. Vi ska försöka få till en midsommarstång och kanske någon som spelar fiol så vi kan visa hur man dansar små grodorna runt stängen. Vi hoppas detta blir en upplevelse de utländska besökarna sent ska glömma! Kvällen präglas av informell gemenskap där vi lär känna varandra.

Fredag 26 juni

Denna dag är "dagen på racerbanan"! Vi har bokat Ring Knutstorp som vi kommer ha helt för oss själva hela dagen. Möjligen engagerar vi en "driver coach" som kan hjälpa till att göra dig snabbare runt banan. Lunch kommer att serveras på plats. Om det finns någon i sällskapet som inte vill ha en dag på banan finns det fina möjligheter att spa'a i Båstad. Nöjer man sig med pool och bastu, eller kanske ett dopp i havet, kan man stanna på hotellet. Vill man ha behandlingar såsom massage el dyl fixar vi detta på hotell Skansen som ligger i centrala Båstad. Båda hotellen har samma ägare så det bokas enkelt via receptionen. Eventuella behandlingar ingår inte i rallyavgiften och betalas därför enskilt. Framåt kvällen är det dags för middag. Denna gång hoppar vi in i en buss och åker c:a 10 min till det nyrenoverade orangeriet i Norrvikens trädgårdar. Restaurangen där blev förra året utsedd till Skånes bästa, så förväntningarna på maten är höga!



Lördag 27 juni

Denna dag är höjdpunkten på rallyt. Vi börjar på morgonen med rallydelen. Första ekipaget ger sig av vid niotiden och vi släpper iväg c:a en bil i minuten. Då vi körde söderut på fredagen till Knutstorp åker vi denna dag norrut i det vackra halländska landskapet. Efter snirklande vägar i inlandet över åkrar och öppna landskap, via "Hallands vackraste väg" stannar vi för lunchstopp vid Ästad vingård i Sibbarp. Detta är en imponerande anläggning med hotell, vingård, restaurang och mängder av aktiviteter. Alltihop mitt i Åkulla bokskog, som ger en väldigt speciell omgivning. Efter lunchen i restaurang "Ladan" kör vi ut mot havet och via Morup och Falkenberg följer vi kustvägen till Halmstad. Sista biten blir det transportsträcka på motorvägen tillbaka till Båstad. Då rallyt är relativt långt, en bit över 20 mil, gäller det att alla håller tempot uppe och kommer till hotellet i god tid för nästa evenemang, nämligen Concour d'Elegance! Alla som vill ställa ut sin pärla kommer ha chans att få den bedömd av en kunnig jury. Vi jobbar för fullt på att få dit någon eller några namnkunniga experter. Hotellets utformning gör att det finns en innergård som lämpar sig utmärkt för denna typ av aktivitet. De som inte är lika roade av att titta på bildetaljer kan med fördel sitta på balkongen med ett glas bubbel och njuta lite på avstånd. På kvällen är det galamiddag på hotellet. Kockarna har fått som utmaning att överträffa sig själva och bjuda på det bästa som huset kan åstadkomma. Under middagen kommer det bli prisutdelning till de finaste bilarna i varje klass. Priset kommer förutom ära och berömmelse vara någon form av unikt konstverk som vi

håller på att ta fram. När middagen är slut är det dags för dans! Vi kommer ha ett liveband som underhåller fram till småtimmarna.

Söndag 28 juni

På vissa rallyn har man en gemensam brunchsamling med tacktal osv, men vi är inte säkra på att det är rätt för oss. De allra flesta har en lång väg att åka hem så frågan är hur många som stannar? Det återstår att se hur vi gör.

Någon vecka efter årets rally i Skottland kommer vi öppna anmälan, dvs. någon gång i oktober. Redan nu kan ni titta på vår dummyhemsida mir2020.se. De senaste åren har det varit ett otroligt stort intresse för dessa rallyn. Både årets och förra årets rally sålde slut på bara några dagar. Så du som är intresserad av att delta, kan med fördel skicka ett mail till mig så ska vi se till att ingen svensk medlem som vill komma, missar anmälan. Vi kommer erbjuda en rabatt i storleksordningen 1000: -/ person till alla som betalar sin plats före årsskiftet. Detta för att minimera den ekonomiska risken för klubben. Vi planerar även att erbjuda en rabatt i samma storleksordning för medlemmar i den Svenska Maseratiklubben. Exakt vad anmälningsavgiften landar på kan vi ännu inte säga då det fortfarande är vissa kostnader som är oklara. ■

Hoppas vi ses i Båstad nästa år!
fredric.gustafsson@maseraticlub.se

MASERATI - EN KAMPSPORT?

I klubbens begynnelse hade vi fått disponera en lokal i anslutning till Lennart Lindéns redovisningsbyrå på Ynglingagatan i Stockholm. Lennart hade även sett till att klubbens namn fanns utsatt i hissen vid våningsplan 5. SVENSKA MASERATIKLUBBEN stod det med svarta bokstäver på den guldfärgade skylten. En dag när Lennart var på väg upp med hissen fick han sällskap med ett par grabbar. Den ene läste på skylten och stannade upp vid vårt namn. Han vände sig till kompiserna och sa:

- Maserati? Är det inte någon slags kampsport?

Lennart var på väg att upplysa grabbarna om hur det låg till men hejdade sig. Tänkte på sina senaste vedermödor med bakaxeln på Mexicon och mumlade något om att så kanske det var. Låt oss därför fundera över detta en smula. Är det inte något av en kamp mot elementen att äga en Maserati, i synnerhet om man vill köra med den? Sjävlart skiljer det en del om vi jämför dagens bilar med dem som tillverkades för 50 år sedan men något finns ändå kvar. Är det kanske därför vi gillar dem? Att åka Mercedes Pagoda, bara för att ta exempel, är inte samma utmaning som att köra en 3500 Sebring eller en Biturbo Spider. Varför är det då på detta viset?

I Italien börjar man alltid med motorn när man ska konstruera en bil. I Maseratis fall var det den Colombo-rak sexan från tävlingsbilarna som fick utgöra basen i den första serietillverkade bilen, 3500 GT. Denna motor är något av det stabilaste som finns (vevaxeln väger 41 kg) vilket bland annat bidragit till otaliga segrar, inte minst inom formel 1 med modellen 250 F. I nedtrimmat skick var den slitstark och driftsäker i synnerhet om den var bestyckad med Weberförgasare. Växellådorna köpte Maserati vanligtvis från ZF och dessa var i det närmaste skottsäkra om de bara fick rätt olja och det skulle vara olja med så lite additiv som möjligt, helst vanlig motorolja. Bakaxlarna köpte man från Salisbury och de höll väl skapligt på 3500 GT men visade sig senare för kläna. Nej det var inte i drivlinan vi hittade problemen. Superleggera betyder att en aluminiumkaross lagts på en tunn stomme av stålrör. Problemen började i Sverige när de galvaniska

spänningarna gav sig till känna och omvandlade aluminiumplåten till vitt pulver som bara hölls ihop av färgen bilen var lackerad med. Bilarna var ofta försedda med luftkonditionering men den var så komplicerad att den knappast fungerade ens när de var helt nya. Fönsterhissarna fungerade men öppnade och stängde fönstren i snigelfart. Det fanns en regel om italienska bilar vid den tiden som sa att ju snabbare bilen var desto långsammare gick fönsterhissarna. De bilar som hade Lucas bränsleinsprutning hade även en bränslepump i bagageutrymmet som tryckte upp bränslet i 13 bar. Vid en motorbrand blir det en praktisk brasa om tändningen är påslagen. Detta kunde Harry "professorn" Lundberger berätta skräckhistorier om.



Mitt livs garage. Ett helt garage fyllt med bilar jag hittills ägt i mitt liv, allt dock i skala 1/43. På första våningen ser man tre Maserati, en 3500 GT, en Merak och en Biturbo. Visst var det en del jobb med dem men de har också gett många fina vänner och upplevelser. Närmast kameran en LLOYD som var min första bil.

Sedan kom V8-motorn som hämtats från tävlingsbilarna 450S. När den klämdes ned i ett chassi från 3500 GT blev den en av världens snabbaste landsvägsbilar och Maserati 5000 GT var född. Maseratis testbanor bestod av de fyra motorvägarna som utgår från Modena. Där körde Bertocchi och andra testförare dessa bilar med livet som insats. Däcken var fortfarande Pirelli Cinturato textilgördeldäck som var godkända för max 180 km/h trots att bilarna gjorde närmare 300. ▶



Två på äventyr i Europa

Vi ska minnas att detta var år 1959 då det var högst ovanligt att bilar nådde ens 150 km/h.

5000 GT med kaross från Touring (Shahen av Iran) tillverkades i fyra exemplar varav det sista hamnade i svensk ägo. Det var kampsporternas mästare, Jan Svanbäck, som lyckades få köpa den av fabriken i mitten av 70-talet*. Bilen hade lämnats in för arbeten men kunden hade inte pengar att lösa ut den. Efter många vedermödor lyckades Jan i alla fall få köpa bilen och tog den till Rom för att göra den iordning. Han bjöd ut den till försäljning i Sverige för 30 000 kr men ingen var intresserad. Idag finns den hos en italiensk samlare och är naturligtvis värd en förmögenhet.

Hittills hade Maserati bara sålts i ett mycket begränsat fåtal i Sverige och till människor som var eller blev lutttrade när de försökte använda bilen för vardagskörning. Det var när modellerna Mexico och Ghibli kom som det började bli större volymer. Nu hade däcken blivit bättre och tillät att bilarna fick sträcka ut på långkörningar nere på kontinenten där det fortfarande var fri fart på många håll. Detta har alltid passat dessa bilar som jobbade på bra om de bara fick rikligt med bensen. Mexico var försedd med dubbla bensintankar och det var säkert en tanke bakom detta. Att köra långsamt hjälpte inte, det ökade nästan förbrukningen. Nu började bakaxlarna dock att visa att de var för kläna. Oljan i dem överhettade och fosfortillsatserna fäldes ut varvid alla metalldelar tog stryk. Dessutom luktade det ruttna ägg. En känd Maserati-kännare uttryckte saken så att man känner igen en gammal Maserati på doften av mögel och överhettad hypoidolja. Även kopplingen kunde haverera tvärt. Detta hände mig vid ett besök på Kinnekulle Ring. Kopplingsaxeln hade gått tvärt av och det blev till att köra hem på natten på treans växel.

34 mil nonstop utan att stanna för så mycket som ett trafikljus. Men det gick. För hårda kopplingsfjädrar var sannolikt orsaken.

Vi kommer då fram till Biturbo-serien som av vissa anses vara de verkliga problembarnen. Jag menar att detta inte är sant, det var snarare så att bilarna inte kördes eller sköttes på rätt sätt. Min egen Biturbo var nog den mest driftsäkra samlarbil jag någonsin ägt men den krävde noggrann skötsel och den drog också kopiöst med bensen. Vid Bilprovningen uppvisade den enorma HC-värden vilket betydde att den släppte ut oförbränd bensen. Det kunde man känna på avgasernas som inte luktade avgaser utan ren bensen. Dessbättre räknades inte HC-värdena in i Bilprovningens protokoll men mättes ändå upp. En bilprovare sa att HC-värdet var högre än på hans crossmotorcykel med tvåtaktsmotor, och det vill inte säga lite. Bakaxlarna fick nu horisontellt placerad oljekylare vilket torde vara unikt i bilvärlden. Torsen-diffen hade nämligen gjort problemet ännu värre och naturligtvis dyrare att åtgärda när väl olyckan varit framme. En kompis köpte en likadan bil som var importerad från Schweiz och som fortfarande hade schweiziska skyltar. Den bilen hade samma avgasrening som tillämpades i Sverige och var därför mycket renare i avgaserna. Vid registreringsbesiktningen saknades dock ett papper och utan det blev det inga svenska skyltar. Bilen fick skrotas medan min bil som kom från ett EU-land (Italien) direkt inte hade några problem med detta. En liten detalj som hörde till när man körde Maserati med Weberförgasare var att göra rent lågfartsmunstyckena. Dessa satte ofta igen och motorn började gå ojämnt. Då det fanns två munstycken i varje förgasare var det sex alternativt åtta munstycken skulle skruvas ut för att rengöras. I Biturbo fanns bara en förgasare men den var instängd

i en tryckkammare som först måste avlägsnas för att man skulle komma åt munstyckena. En halv dag var alltid räddad när detta skulle göras. Anni-Frid Lyngstad i Abba köpte en ny Merak SS av dåvarande Maserati-importören Hagström men det fungerade ju inte. Hon trodde att hon bara skulle kunna använda bilen, och Benny kände jag från skolan och visste att han var totalt ointresserad av teknik. Bilen stod för jämnan i Hagströms verkstad. Motorn delades med Citroën SM av vilket det tillverkades 11 000 bilar men för dessa inte mindre än 30 000 motorer!

De vanliga problemen med krånglande likströms-generatorer, dåliga batterier, läckande kylare var ju inte heller Maserati befriad ifrån. Kruxet vara bara att när det skulle fram delar så var man ofta tvungen att ta dem från Italien. Detta gjorde att en anda av samförstånd spred sig bland ägarna. Men utbytte delar och synpunkter och var inte främmande för att handla delar åt kompisarna när man var på utlandsresa. Minns själv att jag köpte en fabriksny Lucas bränslepump i London åt en god vän. Blinkersglas köpte jag åt mig själv i Genua på en resa med familjen. Listan kan göras lång. I klubben samlades man för att utbyta synpunkter om detta, gärna hemma hos familjen Widenborg, som kommit att bli ett slags Maserati-center i Stockholmsområdet. Det åts Maseratiformade pepparkakor till jul och den ena mer hårresande historien än den andra

berättades, ofta av kampsportmästaren Svanbäck själv. Maseratilivet var inte alltid enkelt men vi hade mycket kul tillsammans.

Det jag här nämnt gällde för många år sedan. Har då problemen ökat för ägarna av de gamla bilarna? Både ja och nej. Ingenting blir ju bättre i dessa sammanhang av att åren går men räddaren i nöden kom i form av Åke Norqvist som från sin verkstad på Värmdön ser till att hålla de äldre Maserati-bilarna rullande. Behöver jag nämna att Åke skaffat sin kunskap bland annat genom att ha arbetat i både Hagströms och Widenborgs verkstäder? Vi ska i sammanhanget inte heller glömma att nämna Ulf Sundberg, alias Mr Ulf, som gjorde mycket för att hjälpa Biturbo-ägarna under 90-talet. Och han blev ju så illa tvungen till detta då han själv importerat bilarna till Sverige. Ibland körde han hem dem på egna hjul bara för att få dem utprovade innan de gick till leverans. Vid en sådan hämtning märkte han efter ett tag att det var något som saknades i den helt nya bilen. Fabriken hade glömt att montera den invändiga backspegeln. Det var ju bara att köra tillbaka till Modena. Kampsport är nog inget missvisande namn trots allt och som alla sporter har den sina trogna supporters. ■



På lyften i Kinnekulle konstateras att kopplingsaxeln gått av. Inget att göra, bara att köra hem i skydd av mörkret på treans växel. Bilen är en 3500 GTI-62 med Lucasinsprutningen i behåll. (foto Ian Nilsson)

*) Jan Svanbäck var en trogen kund på reservdelsavdelningen hos Maserati i Modena. Han höll på att göra iordning den 3500 GTI som han köpt i Schweiz, eller rättare sagt bytte sig till mot en Ferrari 250 GT som han tröttnat på. Han drog sig inte för att köra från Farsta till Modena för att hitta rätt delar till sin bil och det var vid ett av dessa besök han gjorde den stora upptäckten. Bakom fabriken stod på inhägnat område en svart bil som han genast kände igen som en 5000 GT Shahen av Iran. Han frågade dagen därpå om killarna som sålde reservdelar visste något om bilen men de påstod sig inte ens känna till dess existens. Ett nej har aldrig hindrat Jan Svanbäck att leta vidare så samma dag gick han till en slaktare och köpte en stor påse med köttben. I skydd av mörkret begav han sig sedan till området där bilen stod. Han klättrade över staketet varvid han blev anfallen av ett koppel blodtörstiga hundar. Tog fram köttbenen ur påsen och gav till hundarna som lät sig väl smaka. Sedan sprang han till bilen, öppnade huven och med hjälp av en ficklampa läste han av chassinummerskylten. Nu var hundarna på väg igen men Svanbäck hade förutsett även detta och sparat hälften av benen. Sedan snabbt tillbaka för att sätta sig i säkerhet.

Dagen efter går han med höguret huvud in på reservdelsavdelningen igen och säger att han vet vilken bil det handlar om och meddelar att han vill köpa den. De ber att få återkomma varvid Svanbäck lämnar dem numret till hotellet i Rom där han skulle bo de närmaste dagarna. Ett par dagar går men en fredag före lunch ringer telefonen. Det är från Maserati. De säger att han får köpa bilen för si och så många lire men att han måste vara där före kl 3 samma dag. Förmodligen har de räknat med att detta ska vara omöjligt men då känner de inte Jan Svanbäck och hans körstil. In i den gamla Opelien han hade, tvärs över en rondell och sedan plattan i mattan hela vägen upp till Modena. Några minuter före 3 gör han en stoppsladd framför fabriksbyggnaden och på slaget 3 står han vid disken och lägger upp en bunt liresedalar på den. "Här är pengarna, var vänlig ge mig nycklarna!". Alla såg häpna ut men sagt var sagt och bilen blev hans. Året bör ha varit 1975. Bilen såljs inte i Sverige utan hittar en köpare i Italien. 30 år senare sitter jag med Matteo Panini på restaurang Lauro på Via Ciro Menotti i Modena. Panini är son till mannen som köpte alla Maseratis äldre bilar efter det att de Tomaso sålt fabriken till Fiat. Lauro var en klassisk restaurang i Modena som frekventerades av folk från både Ferrari och Maserati på sin tid. Vi åter Tagliatelle al burro con tartuffo (Tagliatelle med smör som kyparen hyvlar vit tryffel över) under det att jag visar bilder jag fått av Svanbäck på alla 5000 GT som byggts. Vi uppehåller oss speciellt vid den omtalade bilen med chassinummer 10. Panini frågar om jag vet var bilen finns idag. Nej, svarar jag, det känner jag inte till. I detta ögonblick inträffar ett mirakel. En man vid bordet intill lutar sig fram och säger: Jag ber om ursäkt att jag lägger mig i er diskussion men jag kunde inte låta bli att höra att ni talade om 5000 GT. Jag vet vem som äger bilen ni pratar om. Vi spårade upp ögonen såsom vi sett en uppenbarelse. Vem, berätta? Jag heter Igor Zanissi och det är jag som äger bilen. Mannen tar fram bilder och visar att bilen idag är svagt grönmetall till färgen och naturligtvis i drömskick. Sådant kan bara hända med Maserati. Mer minns jag inte av den dagen.

BLOD, SVETT OCH DÅRAR.

Av Mr Ulf

Vad krävdes för att starta den svenska Maseratiagenturen?
Tid, envishet, pengar och en gnutta galenskap. Här redogör Mr Ulf för allt som krävdes innan agenturen var ett faktum.



Allt för att skaffa förtroende för oss hos Maserati i Modena.

Arbetet att Certifiera nybilar var egentligen det stora jobbet. På den tiden fanns inget COC cert. som följde med varje nybil till registreringsbesiktningen. Schweiz, Sverige och Californien hade egen nivå på avgasrening. Det blev då först möjligt att få certifiera Maserati biturbo bilarna med injektion och katalysator som kom just 1987.

Dags för en runda hos Vägverket, TSV, Bilprovningen och Tullverket. Därefter till Modena. Förtroende skapades och jag blev mr Ulf där nere.

Angående alla intyg som behövdes hade jag enastående hjälp av Dr. Cassarini som var chef på utvecklings- och certifieringsavdelningen. Egentligen var ju mr de Tomaso den som bestämde allt om utveckling, både på gott och ont.



Under mötet utarbetades:

- Organisationsplan.
- Försäljningsorganisation bilar.
- Certifiering av bilarna.
- Servicenät.
- Service upplägg/schema.
- Reservdelar.
- Specialverktyg.



Väl hemma så var det dags för en ny runda igen. Bilprovningen i Vinsta fick 2 hyllmeter med intyg av allt typ bromsar, styrning, krockprover, glasmärkning, motorskylt på svenska...ja allt! Inkl. Översättningar av 'Owners manual' och ett svenskt serviceschema som innehöll fabriakens krav och lite till.



Naturvårdsverkets krav att service också fick göras utanför vår serviceorganisation!

Serviceverkstäderna täckte Stockholm (AMK), Göteborg (Jernbergs bil & maskin), Norrköping (TL Racing), Helsingborg (Befra Motor) och Malmö (nya Lindfors & Kronblad). Service-skola hölls i Modena en vecka varje år.

Avgaslabbet i Jordbro fick sitt. Intyg på allt som hade med avgasrenande detaljer. Och senare också en hel bil. Grundupplägg av reservdelar för service och mer frekventa delar i steg: Service artiklar, typ filter, stift, packningar, kamremmar, ventilbrickor... Delar som påverkar bilens gång, typ bränslepumpar och sensorer. Småskador. Stötfångare mm. Lyktor och glas. Och oljetråg! Detta var byggt på erfarenheten av servicenivåns vikt! Senare tillkom även reservdelar till de gamla traditionella bilarna som redan fanns i landet.



Maserati var nu välvilliga att godkänna oss som importör, men några bitar måste falla på plats:

- Bankgaranti genom PK banken.
- Godkännande från fabriken att Italbil Scandinavium AB var generalagent för bl.a. Tullverket och Svensk bilprovning.
- Bullerprov hos Statens testanläggningen i Borås.

Tio bilar beställdes - Biturbo Si, 425 i, Biturbo Cab. Reservdellager och specialverktyg beställdes. Tullverket godkände Italbil Scandinavium som generalagent. Bullertestet godkändes. Men sidoblinkers satt dock någon cm för lågt, nya monterades och strålkastarspolning monterades. Efter sista testet hos Jordbro var bilarna GODKÄNDA!! Det kostade 30 000 kr + moms per motorfamilj varje år! Och en helsikes massa jobb! Efter registreringsbesiktningen tectylades bilarna. På fabriakens bekostnad gjordes bältes tester hos Autoliv i Vårgårda och vintertester hos Bosch i Arjeplog.

GRAND OPENING hölls i de nya lokalerna i Sisjön i Göteborg i slutet av 1987. ■

Ciao, mr Ulf

Kort & gott

MOTORHISTORISKA DAGEN I STOCKHOLM

Av Hans Asplund

Motorhistoriska dagen firades på nationaldagen den 6 juni. Det var motorhistoriska sällskapet som arrangerade träffen tillsammans med AHK och MCHK. Evenemanget erbjöd tre olika startplatser runt Stockholm: Tumba, Riddarholmen och Naturhistoriska Riksmuseet, där man åker gemensamt till målet. Vi har varit på träffen även tidigare år och det går fint att komma också direkt. Det är ingen föranmälan eller avgift.

Platsen är Edsbergs slott i Sollentuna. Träffen är välbesökt av i första hand klassiska europeiska bilar och en hel del motorcyklar. Dagen till ära så bjöds det även i år på fantastiskt sommarväder. Enda molnet på himlen skulle väl vara att det inte kom så många Maseratibilar, bara en kunde upptäckas, dock inte vilken som helst... I Slottsparken intill var det mer nationaldagsfirande med aktiviteter och uppträdanden för stora och små. På Stallbacken ligger även Edsviks konsthall med utställningar, så evenemanget passar hela familjen.

Vi rekommenderar gärna denna trevliga träff till nästa år som ett perfekt sätt att fira nationaldagen, och så hoppas vi på en ordentlig uppställning av våra fina Maseratibilar!

Tilläggs kan också att motsvarande träff firas på flera håll i landet.



Maserati Bora

AUTOROPA RACING DAYS PÅ RING KNUTSTORP 30-31/8 2019

Vi hoppas du som Maseratiägare vill markera den 30 och 31 augusti i din kalender. Då slår vi upp portarna för fartfyllda dagar på Ring Knutstorp. Dagarna kommer att innehålla allt vad en motorentusiast letar efter.

I år erbjuds ett Autoropa Racing Days som skapar minnen du sent kommer att glömma. Det blir garanterat skön stämning, underhållning för hela familjen och ett exklusivt utbud av bilar.

Vi bjuder på en upplevelse utöver det vanliga där både du, din familj och dina vänner kan trivas.

Förra året inledde vi ett viktigt samarbete med D.A.C.A., Drivers Against Child Abuse. Självklart kommer vi år att fortsätta detta samarbete. Alla pengar vi får in vid den mycket populära medåknigen går oavkortat till

D.A.C.A. som bidrar till att de har möjlighet att hjälpa ännu fler utsatta barn i vårt samhälle.

Boende och middag

Vi kommer även i år att bo på det naturnära Hotel Riviera Strand i Båstad som känns som vårt andra hem i sammanhanget. Vi kommer umgås under gemensamma middagar både fredags- och lördagskväll för att ta till vara på stämningen ända in på småtimmarna.

Vi på Autoropa hälsar dig varmt välkommen att uppleva en fantastisk motorfest på Autoropa Racing Days 2019 på Ring Knutstorp!

Har du några frågor är du välkommen att kontakta event@autoropa.se

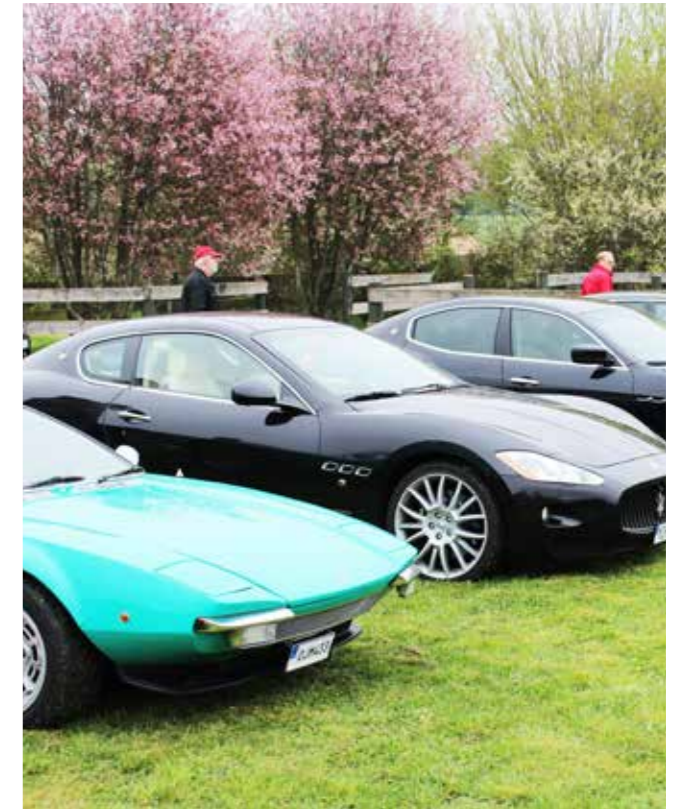
KRAPPERUP 1 MAJ 2019

Av Johan Runberger

Den första maj var det dags för åttonde årgången av den numera traditionsenliga vårupptakten för alla ägare av italienska fordon på Krapperups Slott.

Trots det varma och sköna vårvädret i april bjöd årets upplaga av träffen på likaledes traditionsenligt kyliga vindar från det närbelägna havet. Trots detta kunde arrangörerna räkna in ett rekordstort antal bilar, enligt uppgift närmare 300 stycken under dagen. Av dessa var uppskattningsvis minst ett tjugotal försedda med Neptuns treudd i grillen.

Tyvärr var den för oss tilldelade platsen för liten varför våra bilar blev utspridda över det stora fält som utgör träffen. Bland de närvarande Maserati bilarna utmärkte sig en vacker vit Merak bland majoriteten av modernare bilar. Ett trevligt inslag på träffen är när Ducati klubben anländer i kolonn, en ljudupplevelse som måste upplevas!



SKOKLOSTER

Av Jan Fidjeland

Många Maseratibilar av olika åldrar och storlekar. Många vänner, gamla och nya. Många barn kom. Vår president skötte korvgrillningen som nu är en återkommande årlig tradition. Rätt fint väder. Andra italienska bilar hade också mött upp.



Klassiska ögonblick

Enzo Ferrai - färgblind affärsman

Av Bengt Dieden



Vi befinner oss i Modena och året är 1950. Enzo Ferrari bedriver tillverkning av tävlingsbilar i en fabrikslokal i de centrala delarna av staden. Just nu heter modellen 166 då den har en V12-motor på två liter under huven. Karosserna, som görs av Touring, finns både öppna och täckta. Italienska förare har med denna modell vunnit de flesta av de stora tävlingarna: Mille Miglia, Targa Floria, Le Mans 24-timmars och Spa 24-timmars. Bilen har därigenom blivit känd i bilsportkretsar även utanför landets gränser och Enzo tillverkade den även i en ren landsvägsversion. Chefredaktören för Frankrikes största motortidning, l'Auto-Journal, hade beställt ett exemplar som han skulle ge till sin hustru som snart skulle fylla år. Han beställde bilen franskt blå och med naturfärgad skinninredning. Enzos mekaniker byggde bilen som stod klar för leverans. Den var inte mindre än ett smycke att se på. Öppnade man huven stod tre dubbla Weber DCNF på parad och motorns aluminium blänkte. En dag kom en välbeställd oljeman från Texas på besök för att diskutera affärer med Enzo. När de kommer ut från Enzos kontor får amerikanen syn på den blå bilen som står på verkstadsgolvet och han blir naturligtvis störtförläskad i den. Han vänder sig till Enzo och säger medan han pekar på bilen:

– How much is that one?

På stappande engelska börjar Enzo säga att den är beställd och ska snart levereras. Amerikanen formulerar då om frågan något:

– And how much is it today?

Enzo begriper att finns affärer att göra så han trissar upp priset tre gånger och meddelar beloppet. Texasmannen tittar på bilen en gång till och säger sedan:

– OK. I take it.

Han skriver ut en check på stående fot och tar bilen med sig därifrån. I dörren möter han telegrambudet på cykel som har ett telegram till Ferrari.

RESER MED TÅG FRÅN PARIS IMORGON STOP ANLÄNDER MODENA FREDAG FÖR ATT HÄMTA BILEN STOP

Enzo går ut i verkstaden och frågar sina män om de har någon annan bil på gång. Jo, de har en 166 MM på gång men motorn är inte ilyft ännu.

– Vad är det för färg på bilen?

– Den är röd och har svart inredning.

– Va bene. Bygg den klar till på fredag då den ska levereras.

Fredagen kommer och bilen står klar. Enzo går hem tidigt men fäster en lapp under ena vindrutetorkaren. På eftermiddagen kommer den förväntansfulle fransmannen.

– Är Signore Ferrari här?

– Nej, han har gått för dagen, säger mannen som sopar verkstadsgolvet.

– Men jag skulle hämta en bil.

– Den står där borta. Nycklarna sitter i.

Fransmannen går fram till den röda bilen och ser lappen där det bara står: BOUNO VIAGGIO.

Han förstår att det inte är mycket att göra så han tar bilen och kör hem till Paris och hustruns födelsedag. En vecka går och Enzo hör ingenting. Konstaterar att det gick ju bra det där. Han hade sålt två bilar och fått betalt för fyra.

Efter två veckor kom ett vackert brev från l'Auto-Journal. Bästa Signore Ferrari. Min hustru framför sitt varma tack för den trevliga bilen. Hon uppskattar den mycket och vi har gjort flera utflykter med den. Häromdagen besökte vi slottet XXXX och restaurangen YYYYY där vi åt ZZZZ och drack champagne. Värdet var strålande och folk beundrade den vackra bilen. Men avslutningsvis vill jag bara säga er en sak Signore Ferrari - ni är totalt färgblind!

Texten är inspirerad av Brock Yates bok från 1991: Enzo Ferrari, the man and the machine.

Välkomna till Maserati Club Sweden

Bo Christensson, LIMHAMN
Ioannis Arvanitopoulos, SPÅNGA
Jan Rasmussen, SÖBORG, Danmark
Ludwig Stendahl, UMEÅ
Jean-Pierre Pellicano, SUNDBYBERG
John Österdahl, STOCKHOLM
Peter Strand, SKANÖR
Sven-Olof Klavus, VÄSTERÅS
Mats Björkeby, BLENTARP
David Ramm, STOCKHOLM
Dennis Ilijason, BJÄRRED
Rickard Israelsson, STOCKHOLM
Stefan Nyberg, ÖSTHAMMAR
Bengt Eliasson, SALTSJÖ-BOO
Alexander Stark, KOLBOTH, Norge
Anders Marner, Färentuna

DRIVE THE EXCELLENCE



AUKTORISERAD MASERATISERVICE I ARLÖV / MALMÖ OCH STOCKHOLM

Vi på Autoropa kan Maserati. Våra fabriksutbildade tekniker med mångårig erfarenhet av Maserati erbjuder ledande service, reparationer och garantiarbeten. Vårt certifierade Maseratiteam besitter den kunskap och använder de redskap som din Maserati förtjänar och självklart använder vi endast originaldelar. Kontakta oss om just din bil för en anpassad service.

Official fuel consumption figures for Maserati Levante MY19 in l/100km: Urban 14.5 – 15.8, Extra Urban 9.8, Combined 11.6 – 12.0. CO2 emissions 227 – 367 g/km. NEDC values. Tests for comparative purposes may not reflect real driving results.



AUTOROPA ARLÖV / MALMÖ

TESTVÄGEN 18
232 37 ARLÖV / MALMÖ
Tel: +46 40 43 70 00
www.autoropa.se



AUTOROPA STOCKHOLM

MAGASIN 1, SÖDRA HAMNVÄGEN 8
115 56 STOCKHOLM
Tel: +46 8 562 485 10
www.autoropa.se