

# MASERATI

b u l l e t i n e n

SIR STERLING MOSS  
FAREWELL  
MR RACING

PRE COVID 19:  
ALL TIME HIGH PÅ  
RETROMOBILE 2020

HISTORIEN OM  
HENKEN WIDENGREN  
"CHAMPAGNEHINKEN"

## IRANSK KAVIAR - 5000 GT



Estate

2020



## Maserati Bulletin

#1 2020

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

**Fakta granskning:**

Bengt Dieden

**Ansvarig utgivare:**

Fredric Gustafsson

**Grafisk form:**

Sue Ellen AB

**Annonsansvarig:**

Fredric Gustafsson

**Tryck:**

Fyra Punkter

**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 Bulletin är respektive bidragsgivares personliga. Maserati klubben och redaktionen för Maserati Bulletin 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:  
Maserati 5000 GT Touring

# Ordföranden har ordet

### Antiklimax!

När ni läser det här är det sannolikt slutet av juni och vi skulle haft fullt upp att arrangera det internationella Maseratirallyt. Efter mer än fyra års förberedelser måste jag erkänna att det känns lite snopet att det blev inställt. Men, försöker jag intala mig, det är ju bara på skoj och inte alls viktigt egentligen.

Tänk på de som förlorat nära och kära eller kanske sin försörjning. Då känns det helt plötsligt lite onödigt att klaga på en bilträff som inte blev av. Det positiva är att vi kör alltihop exakt som planerat, men flyttar rallyt till 17-20 juni 2021. Ni som inte hade möjlighet i år kanske kan hänga med nästa år?

Vi fick ihop rekordmånga svenska ekipage, över 30st! Totalt var 112 bilar bokade från hela Europa, vilket vi är väldigt nöjda med. Det var till och med en Australiensare och en Nya Zeeländare som anmält sig. Man funderar ju lite på vad det kan kosta att skicka sin bil från Nya Zeeland till Sverige? Anmälan för rallyt 2021 kommer öppna 15 oktober på mir2021.se

Även Maserati har blivit ordentligt påverkade av covid-19. Lanseringen av nya supersportbilen MC 20 (jag hade hoppats den skulle heta Merak eller Bora) var planerad till 29 maj. Nu har premiärvisningen blivit uppskjuten till ett obestämt datum i september.

Finns det då några ljusglimtar denna deprimerande vår? Visst finns det positiva saker också. Vår klubb är fortfarande väldigt stark med en stabil medlemsskara på c:a 250 st. Det innebär att vi har en solid ekonomi som möjliggör produktion av en högkvalitativ klubbtidning. En annan ljusglimt är att bensinpriset sjunkit till samma nivå

det hade för 10 år sedan. Inget ont som inte har något gott med sig!

För att uppmuntra mig själv har jag under våren införskaffat ytterligare en bil. Få saker är så roligt som att läsa på inför ett köp, studera, lära sig varje detalj, skillnader mellan olika årsmodeller eller varianter av samma modell. För mig är förarbetet en stor del av njutningen att köpa en ny bil. Då jag är relativt smal i mina preferensramar är det inte konstigt att det blev ännu en gammal italienare. Denna gång en Alfa Romeo Giulia Super-68. Det är helt enkelt en fantastisk bil! Då Alfa Romeo är en del i Maseratifamiljen känns det inte som att vara otrogen. Alfian tar jag när jag ska till affären eller lämna/hämta ungar på dagis. Maserati åker man då man ska någonstans!

Ta hand om er och era närmaste, putsa på era bilar så hoppas jag vi ses på någon träff i höst.

### Bästa Maseratihälsningar

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



MASERATI

## AUTOROPA - VI KAN MASERATI

När det gäller service och reparationer så förtjänar din Maserati bara det bästa. Vi på Autoropa har servat Maserati i över 20 år och har byggt ett extremt kvalificerat team tekniker som kontinuerligt vidareutbildar sig hos Maserati i Modena. När du anlitar våra certifierade tekniker säkerställer du historiken och värdet av din Maserati över tid, likväl som säker körning under den kommande sommaren.

Ta hand om dig själv, vi tar hand om din Maserati. Under rådande situation vidtar vi åtgärder för att ditt besök hos oss ska vara säkert. Har du inte möjlighet att komma till oss hjälper vi gärna till med transport. Om du vill boka tid eller har någon annan fråga så tveka inte att kontakta oss på telefon eller service@autoropa.se.

Varmt välkommen, Team Autoropa

### SERVICE OCH TEST INFÖR SÄSONGEN

Vi vill ta hand om din ögonsten och har därför tagit fram ett unikt specialerbjudande. Inför sommaren erbjuder vi nu ett enhetspris för en BASSERVICE inklusive olja, oljefilter, kupéfilter och bromsvätska.

### KAMPANJPRIS

3200 GT / 4200 / GranSport .....	5 995 kr
Quattroporte M139 / GranTurismo / GranCabrio M145 GT - 2011 .....	6 995 kr

Uppge kampanjkod Sommar 20 vid bokning och ta med denna annons när du lämnar bilen!



**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

www.maserati.com

# MASERATI 5000 GT Touring

“Scia di Persia” AM 103.002

Av Jan Ficljeland



Shahen av Iran, Mohammed Reza Pahlavi, var med stor sannolikhet den tändande gnistan bakom förverkligandet av Maserati 5000 GT.

I slutet av 1950-talet var Maserati som många gånger tidigare i ekonomisk knipa. Omer Orsi, son till Maseratis ägare Adolfo, gjorde försök att öka försäljningen genom att skicka broschyrer till internationellt framstående och välbärgade människor. Strax efter att försäljningslitteraturen för en 3500GT och en 450S racersportvagn hade skickats till Shahen av Iran fick den iranska ambassaden i Rom instruktioner om att ringa Maserati och komma överens om ett möte.

Mötet var i Livorno en tidig söndagsmorgon i november 1958. Shahen överraskade ingenjören Giulio Alfieri och Omer Orsi genom att fråga om Maserati kunde skapa en specialbyggd bil för honom kring motorn från en 450S. Shahen erbjöd sig att betala en stor del av kostnaden för utvecklingen och byggandet av en denna speciella Maserati GT. Alfieri och Omer blev självklart överlyckliga.

Shahens önskelista för bilen var kort och rakt på sak. En kaross i en tvåsitsig kupéstil med ett användbart bagageutrymme och en hög topphastighet. En topphastighet på 280 km/h garanterades av Maserati under mötet.

Åter i Modena började Alfieri omedelbart arbetet med Shahens bil som fick namn och beteckning 5000GT Tipo 103, chassi 002. Utgångspunkten var ett 3500 GT chassi som förstärktes för att klara vridmomentet från den betydligt starkare V8 motorn.

Tre V8 tävlingsmotorer, överblivna från 450S tävlingsprogrammet, fanns på fabriken. På dessa utfördes nu en del ändringar för att göra dem mer lättkörd. Motorernas slagvolym ökades till 4937cc och kompressionsförhållandet reducerades från 9,6:1 till 8,5: 1 för att öka vridmomentet på lägre varv. Kamaxeldrivning via snäckdrev fick dock vara kvar, även den dubbla Marelli tändningen, de 16 tändstiften och fyra Weber 45IDM

förgasare. Colotti transaxeln, med dess högljudda drev, ersattes med samma ZF 4-växlade låda som i 3500 GT.

Förutom förstärkningar av chassit var mycket identiskt med 3500 GT, till exempel fram och bakvagnsfjädring med servo assisterade Girling-skivor fram och stora trumbromsar bak. Orsi kontaktade sin vän Bertone för att påbörja arbetet med formgivningen av karossen. En mycket ung Giorgetto Giugiaro skissade. Dessa skickades till Shahen som dock inte blev särdeles imponerad. Uppgiften gick därför till Touring med förbehållet att karossen, förutom att tillfredsställa Shahen, måste se mycket annorlunda ut än 3500GT.





På Touring fick Carlo Anderloni, företagets chefsstylist, ansvaret för formgivningen. Anderloni började med att studera klassisk Persisk arkitektur och försökte bli bekant med dess nyanser med förhoppningen att detta skulle ge honom inspiration till arbetet som låg framför honom. Skisser skickades åter till Shahen som denna gång var nöjd med vad han fick se.

Den färdiga Touring karossens formgivning är definitivt sofistikerad och egensinnig om än något osammanhängande; speciellt framifrån. Infogad i en serie av bågformer vilar en framträdande oval med tridentmärket i dess öppning. Kring de fyra strålkastarna finns små positionsljus på den stora grillen. Bakifrån återfinns bågformerna från fronten. Sex bakljus, förmodligen hämtade från en lastbil eller bus, omges av kromade omfattningen som ger dem en viss finesse. I profil framträder bilens längd som förstärks av att kupén är mycket liten. Det bakre oproportionellt stora överhänget är mycket tydligt. Bagageutrymmet

uppfyllde med säkerhet Shahens önskemål. Det är en stor, massiv och lång bil, nästan fem meter. Hjulen är från 3500 GT och ser för små ut. Den lilla kupén har stora glasytor och utsikten inifrån är säkert strålande men glasrutornas olika former möter inte varandra på ett naturligt sätt. Detta gäller särskilt överkanterna i mötet mellan bak- och sidorutorna.

Interiören är den vackraste delen av bilens formgivning. Utsökta tallriksstora multifunktionella instrument, en ratt som med lite fantasi skulle kunna utgöra en stilliserad upp och nedvänd trident samt mycket vackra läderklädda stolar, paneler och dörrinnersidor.

5000 GT Touring formades för att imponera och det lyckades den med. Shahen var mycket nöjd. Bilen transporterades till egendomen i Gstaad, Schweiz. Bland den stora bilsamlingen användes den sedan mycket sällan. Då bilen såldes 2005 hade den enbart gått 600 mil.

Trots att Shahens bil aldrig visades utanför fabriken uppstod rykten om dess prestanda och en efterfrågan uppstod bland världens bilintresserade och förmögna. På beställning började därför Maserati tillverka motorer och chassin. Totalt tillverkades 34 stycken 5000 GT bilar med olika karosser mellan åren 1959 och 1965. Touring (3), Pinin Farina (1), Frua (3), Allemano (22), Monterosa (2), Ghia (1), Michelotti (1) and Bertone (1).

### Maserati 5000 GT Touring AM 103.010

Alla tre Touring karosserna var i stort lika. Endast mindre detaljer som skilde dem åt. AM 103.010 var det andra 5000 GT chassit som Maserati byggde. Av flera anledningar blev den möjligen kvar hos Maserati under flera perioder.

Under år 1960 ställdes den ut på bilutställningarna i Turin och Geneve. Det finns därefter många olika och delvis motstridiga uppgifter kring dess mycket intressanta historia. Då bilens enda svenska ägare starkt betvivlar delar av sanningshalten av mycket som har skrivits har jag valt att inte återge dessa uppgifter.

AM 103.010 blev i alla fall under lång tid stående på Maseratifabriken, först inomhus, sedan utomhus under tak, och slutligen utomhus under bar himmel på fabriken's inhägnad.

Nu är vi i framme vid år 1975. Bengt Dieden får här ta över historien som han berättar i tidningen Automobil

från 1993. "Stockholmaren Jan Svanbäck var en trogen kund på reservavdelningen hos Maserati i Modena. Han höll på att göra iordning den 3500 GTI som han köpt i Schweiz, eller rättare sagt bytt 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 ett 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. Han ville naturligtvis ta sig en titt men det var omöjligt då fabriken just hade stängt för helgen och det inhägnade området var bevakat av hundar. För Svanbäck var dock aldrig någonting omöjligt, det handlade bara om hur mycket man vill, så han uppsökte raskt en öppen charkuteributik och inhandlade en påse saftiga köttstycken. Tillbaka vid fabriken klättrade han över staketet varvid hundarna naturligtvis kom gläfsande emot honom. De fick sig ett skrovsmål stort nog för att tillåta Svanbäck springa fram till bilen för att försäkra sig om att det var en 5000 GT. Bilen verkade vara komplett med de flesta tekniska delarna på plats och karossen var heller inte så medfaren efter att ha stått utomhus en tid.

Nu hade hundarna ätit upp köttet och kom springande mot honom igen. Men Svanbäck hade tänkt ut det hela och hade sparat lite kött i påsen som bestarna nu fick medan inkräktaren klättrade över stängslet något lättad får man förmoda.





Dagen efter gick han med högbyuret huvud in på reservdelsavdelningen igen och sa att han visste vilken bil det handlade om och meddelade att han ville köpa den. De bad att få återkomma varvid Svanbäck lämnade dem numret till hotellet i Rom där han skulle bo de närmaste dagarna. Ett par dagar gick och en fredag före lunch ringde telefonen. Det var från Maserati. De sa att han får köpa bilen för sig och så många lire men att han måste vara på fabriken kl 3 samma dag. Förmodligen hade de räknat med att detta skulle vara omöjligt men då känner de inte Jan Svanbäck och hans körstil. Svanbäck hade resväskan packad och pengarna för hotellrummet hoprullade med en gummisnodd runt. Rullen kastades till den något förvånade portieren när han passerade receptionen under det att han tog avsked med "Hasta la vista".

In i den gamla Opeln han hade, tvärs över en rondell och sedan plattan i mattan hela vägen upp till Modena. Några minuter före tre gjorde han en stoppsladd framför fabriksbyggnaden och på slaget 15.00 stod han vid disken och lade upp en bunt liresedlar på den. "Här är pengarna, var vänlig ge mig nycklarna!". Alla såg häpnad ut, men sagt var sagt och bilen blev hans. Han bjöd ut bilen till försäljning i Sverige för 30 000 kr men ingen tycktes vara intresserad."



Svanbäck tog bilen till Rom och påbörjade en renovering. Det var inte lätt då inga reservdelar fanns till en så ovanlig bil. Det handlade hela tiden om att försöka lista ut varifrån fabriken hade köpt delar då den tillverkades. Annat, till exempel de sönderrostade stötfångarna, fick tillverkas. Den mekaniska renoveringen var mycket omfattande. Karossen lackades därefter svart så att man tydligare skulle kunna se ojämnheter innan slutfinishen skulle utföras.

Jan Svanbäck sålde bilen till en köpare i Italien före den var helt färdigrenoverad. Andra intressanta italienska bilar kom i förgrunden. Men minnet av AM 103.010, det finns kvar hos honom och han berättar gärna om hur han kom över den för de som vill höra. Det ville jag. Det är en helt fantastisk historia och en tillika storslagen del av Maseratis allra mest lysande epok; slutet av 1950-talet och hela 1960-talet.



Källor:  
Maserati 5000 GT. A Significant Automobile skriven av Maurice Khawan Publ. 2001 MAK group Ca USA. ISBN 0-97152215-5-7.  
Boken kan köpas direkt av Maurice Khawan makgpr@aol.com pris \$100 + transportkostnad. Mycket läsvärd.  
Mailkontakt med författaren Maurice Khawan under arbetet med artikeln.  
Tidskriften Magneto 4/2019  
Tidskriften Automobil 12/1993. Artikel om 5000 GT författad av Bengt Dieden.  
Kontakt med Bengt Dieden via mejl  
Trident - The Maserati club Quarterly magazine winter 1975  
Tidskriften Auto Italia utgåva 191/2012 artikel Om AM 103.042  
Jan Svanbäck-den enda svenska ägaren till AM 103.010



Bengt Dieden är en av våra mest frekventa skribenter i *Bulletinen*. Att vi är stolta och tacksamma över att ha en av Sveriges mest erfarna bilskribenter ombord råder det ingen tvekan om. *Bulletinen* vill givetvis uppmärksamma att Bengt är inne på sitt 50:e år i biljournalismens tjänst.

## 50 år med pennan som vapen och bilen som allierad.

Text: Lasse Linder

Trots Coronatiderna har Bengt fullt upp med att leverera artiklar till flera av Sveriges motortidningar. När jag når honom i hans hem i södra Frankrike har han precis avslutat en artikel för auto motor & sport. "Ja jag har en hel del uppdrag för tillfället", konstaterar Bengt utan att låta stressad. Tillsammans backar vi bandet till 1970 när han blev redaktör för Citroens klubbtidning "Attraktion". "Namnet tycker jag är bra eftersom det både anspelar på bilarnas attraktion och drivningen Traction Avant. Tidningen var ett samordiskt projekt där jag förfogade över en tredjedel av tidningen. Det var inga större problem att fylla ut de 18-sidor jag hade att tillgå. Men vid de tillfällen jag saknade material hade jag en nitisk medlem vid namn C E Dahl som ett ess i rockärmen. Han hade givit sig den på att bygga om en enklare Citroen ID 19 till den lyxigare Citroen DS 19. Sida efter sida registrerade han de delar som behövde bytas ut. Tack var C E Dahl kunde jag alltid fylla tidningen. Underhållningsvärdet i dessa texter var kanske inte så stort, men jag har hört att många läste dem med intresse", berättar Bengt om sin första tid inom biljournalistiken.

### Gräsklippare blev inkörporten

Motorintresset väcktes av gräsklippare på morförlärdarnas gård i Halland. Men passionen för italienska bilar tackar Bengt sin morbror för. "Min morbror körde på tidigt 50-tal en röd Fiat 1900 med beige inredning som jag fick åka med i. Senare bytte han till en Alfa Romeo 1900 som såldes av Joakim Bonnier på Sveavägen 100 i Stockholm", berättar Bengt.

I sin egen familj var det Volvo PV och Amazon som gällde. När Bengts pappa köpte en Amazon 123 GT fick

han ändå uppleva lite italiensk känsla tack vare radialdäcken från Pirelli. "Med den gjorde jag flera resor till Sydeuropa, i början tillsammans med mina föräldrar och sedan ensam. För 50 år sedan exakt besökte jag de trakter jag nu bor i, den gången tillsammans med en flicka som heter Birgitta. Tack vare att Amazonen hade 115 hk så klarade den backarna i Kassel galant när man kopplade ur överväxeln". I slutet av 60-talet köpte Bengt sin första egna bil, en Citroën 2CV och efter den blev det bland annat några citror, en Honda S800 Coupé och en Alfa Romeo Giulia 1300 Super.

Det dröjde till 1976 innan det blev en Maserati. "Jag jobbade då som fastighetsmäklare och tjänande hyggligt. Samtidigt hade jag lärt känna Jan Svanbäck. När han bestämde sig för att sälja sin röda 3500 GTI från 1962 med Lucasinsprutning kunde jag inte låta bli att slå till. Med den åkte jag på många sportvagnsmöten och hade mycket kul med. Ljudet av den 6-cylindriga motorn var mäktigt, ja bilen var imponerande", säger Bengt.

### Bästa bilen

På frågan om vilken av alla bilar Bengt ägt under åren som är den bästa kan inte Bengt svara direkt. "Jag borde förstås tänkt på den frågan innan, men det är så svårt", blir svaret. Men när vi pratar om Bengts andra Maserati kommer svaret till slut. Året 1979 blir en Merak från 1975 den stora kärleken i hans billiv. "Den hade ägts av en arkitekt Alfredsson några år men bara rullat 2000 mil när jag fick köpa den. Vägegenskaperna, designen och motorn gör den till min favoritbil." Bengt minns att Anni-Frid Lyngstad, en av medlemmarna i Abba, också hade en Merak.



Bildtext

”Men den stod mest inne på verkstaden. Min Merak funkade alltid fint. Faktum är att alla Maseratis jag ägt har betraktats som problembilar. Men jag har inte haft några som helst problem med dem. Men ryktet gynnade mig eftersom priserna höll sig på en rimlig nivå. Man kunde köpa en Maserati med hjälp av ett relativt litet banklån, till skillnad mot idag”. Som alla bilentusiaster vet, är inte bilar och en äkta häftig alltid kompatibla. För Bengts del innebar det att både 3500 GT:n och Meraken försvann innan 80-tal hann bli till 90-tal.

### Hobby blir till levebröd

Karriärmässigt hade Bengt i slutet av 80-talet varit inne i både fastighets- och bankbranschen, men



På väg till bröllopet i en 3500 GTI.  
Kärleken är blind men äktenskapet klarsynt.

skrev samtidigt för flera olika biltidningar. ”Även om fastighetsbranschen var lukrativ så tröttnade jag, mitt bilintresse blev allt större och jag märkte att jag kunde leva på det”, berättar Bengt. Från början av 1990-talet har Bengt frilansat för flera av Sveriges viktigaste biltidningar och därmed fått träffa många intressanta personer världen över. ”Ja, att arbeta som biljournalist innebar verkligen att jag kunde kombinera mina största intressen – köra bil, äta god mat och resa. Ja, jobbet var en dröm. Att jag även är språkintresserad har gjort att jag fått kontakt med personer som annars hade varit svåra att kommunicera med. Jag har fått fram mycket spännande information genom att prata med tyska, franska och italienska biltekniker på deras språk.”



Alla bilar finns kvar men är nu i skala 1:43.

### Spännande möten

Ett av de möten som Bengt minns bäst är när han 1997 fick förklara hur Haldex-systemet fungerar för den dåvarande VD:n på Renault, Louis Schweitzer. ”Renault lanserade sin första 4-hjulsdrivna personbil, Mégane Scenic RX4. Vi provkörde den i den Marockanska öknen och stannade för lunch utanför entreprenören Richard Bransons hus, när Louis kom fram och bad mig förklara Haldex. På franska! Vid presskonferensen dagen efter berättade en tekniker om Renaults fantastiska fyrhjulsdrift och att det var därför man förlagt provkörningen i öken. Jag kunde inte hålla mig från att fråga teknikern vad det var för fel på tvåhjulsdrift som Renault vunnit Paris-Dakar-rallyt med. Jag hörde ett gapskratt från de bakre raderna. Louis Schweitzer tyckte tydligen det var en rolig iakttagelse”, berättar Bengt.

Det var inte många år sen som Bengt fick träffa VD:n för Citroën, Linda Jackson under bilutställningen i Genève 2017. ”Jag hade den första intervjutiden på morgonen och kom direkt från Nice-flyget. Jag ställde några pliktskyldiga frågor om den nya modellen, men undvek frågan om hur det funkade att vara britt, kvinna och arbeta på Citroën. Linda hade bra svar och jag minns speciellt hur hon berättade om hur Citroën ska vara rädd om sin särart. ”En Citroën ska aldrig älskas av alla” sa hon bland annat. Men en fråga som hon inte tänkt på var den om vilken Citroën-modell den blivande presidenten skulle få. Det stundade presidentval och hon kände till den franska traditionen”, berättar Bengt. Frankrikes presidenter har alltid, med några få

undantag åkt i en Citroën. Traditionen började med de Gaulle i en öppen DS. ”Jackson hade faktiskt inget svar på min fråga. Men jag kunde se att jag fick henne att fundera. När jag sen såg att Macron färdades i en DS 7 Crossback med öppet tak så undrade jag om min fråga till Linda hade sått ett frö. Jag vill ju självklart inbilla mig det”.

### Från törstig Biturbo till snål Solex-moped

Maseratistallet var inte tomt länge hemma hos Bengt. År 2000 var det dags för en Biturbo 420 från 1986 med en 2-liters förgasarmotor och manuell låda. ”Jag köpte den på tips av Åke Nordqvist på AMK och den hade bara gått 4 000 mil. Jag gillade bilen, den drack kopiöst hur man än körde, men hade fina vägegenskaper. Jag hade aldrig några problem med den och den startade alltid, trots att även den anses som en problembil.” Sedan 2009 har Bengt sin bas i södra Frankrike, i Sainte-Maxime närmare bestämt. Att ha en Maserati här är inte att tänka på ”Näe man skulle vara orolig hela tiden för att bilen skulle få repor och bucklor”, säger Bengt. Istället har Bengt byggt ett garage i miniatyr hemma där han samlat samtliga bilar han ägt under åren, totalt 43 stycken. Och i husets källare står en fin samling Solex-mopeder som var och en vårdas och vädras regelbundet. Men helt bilfri är inte Bengt. Men någon vanlig bil är det förstås inte. ”Jag kör en Mazda RX8 med en wankelmotor. Bilen har en hel del intressant teknik, och så är den snygg. Och högerstyrd såklart.” Är man en bilnörd så är man.

### På Bengts bucket list

”Bland tävlingsbilar finns det fortfarande massor av bilar jag skulle vilja prova men bland landsvägsbilarna finns det framförallt en och det är Pegaso. Bilarna tillverkades i Spanien under 50-talet och det gjordes omkring hundra stycken. Tekniskt var bilarna mycket avancerade och tydligt influerade av italiensk bilbyggarkonst. Inte att undra på då manen bakom det hela, Wifredo Ricart, hade en gedigen erfarenhet av att bygga italienska tävlingsbilar. Efter kriget startade han SEAT i Spanien för att licensbyggs FIAT och Pegaso för att bygga lastbilar enligt egen konstruktion. Han ville också utbilda sina egna ingenjörer och det gjorde han bland annat genom att låta dem konstruera och bygga sportvagnen Pegaso, Karosser köptes från de främsta italienska och franska karosbyggarna men i övrigt gjorde man det mesta själv, till och med bromsarna var av eget fabrikat. De flesta av Pegasos bilar är högerstyrda då det ansågs exklusivare på den tiden. Pegaso är förmodligen den enda bil i världen som har en efter vänsterhanden anatomiskt utformad växelspaksknopp. Vad jag alltid funderat på är om de verkligen gjorde en spegelvänd växelspaksknopp för de få vänsterstyrda bilarna.”



# ”Mr Motor racing”

## Sir Stirling Moss ur tiden

Text: Bengt Dieden



Moss kör Eldorado på Monza 1958. Tävlingen var upplagd som ett Indy 500-race med tre heat. Bilen var en ombyggd 250 F som försetts med V8-motor och end-ast två växlar i växellådan. Moss slutade sjua efter att brutit i sista heatet med en havererad styrväxel. Eldorado var en glasstillverkare och huvudsponsor till bilen. Detta var första gången en tävlingsbil sponsrades av ett företag utanför bilvärlden.

**”A working class hero is something to be.”**

(John Lennon 1970)

Moss pappa var tandläkare och först mycket missbelåten med att sonen inte ville gå samma väg. När han insåg att den unge Stirling hade talang för motor racing hjälpte han honom istället att köpa en konkurrenskraftig bil. Det blev en Maserati 250 F med vilken Moss körde hem många segrar, dock aldrig något världsmästerskap. Istället fick han ett evigt erkännande för sina gärningar genom att 1990 bli adlad till Sir Stirling.

Stirling Moss var inte bara en mycket snabb förare, han var också en gentleman driver, något som få har råd att kosta på sig idag. Han tyckte om att vara fair och inget visar detta bättre än händelsen vid Portugals Grand Prix 1958 när Stirling Moss och Mike Hawthorn var de två snabbaste förarna. Hawthorn ledde men snurrade på banan och lyckades sedan komma tillbaka i racet genom att använda en ”escape road” där han fick hjälp att skjuta igång bilen. Starthjälp var dock förbjudet och därför uteslöts han ur tävlingen. Moss gick upp till domarna efter tävlingen och förklarade att det var inte på banan Hawthorn blev igångknuffad utan på en säkerhetsavfart där detta förbud inte gäller. Uteslutningen upphävdes och Hawthorn blev tvåa. Detta gjorde att han i slutet av säsongen besegrade Moss med en poäng. Hawthorn pensionerade sig efter 1958 års säsong men förlorade livet året därpå utanför Guildford där han tävlade mot stallchefen Rob Walker på en regnvåt motorväg med sin Jaguar.

Moss var inte befriad från olyckor heller men när de gällde bilar inträffade de alltid på tävlingsbanan. Värst var den som avslutade hans förarkarriär. Den hände på Goodwood i södra England på det som i England kallas Easter Monday och året var 1962. Glover Trophy var en tävling som kördes enligt F1-reglementet men den ingick inte i VM. Banan är mycket snabb och har nästan bara högerkurvor. I vissa av dessa hade banbeläggningen under åren kommit att ligga på en högre nivå än gräset omkring. Den nivåskillnaden lär Stirling ha använt för att med höger fram-hjul ta spjörn mot asfaltkanten och på så vis kunna öka farten ytterligare. Nu var det inte så olyckan gick till. Moss låg på utsidan av Graham Hill när de bägge i hög fart tog sig igenom kurvan kallad Fordwater. Farten var en bra bit över 200 km/h när Moss tappade kontrollen över bilen som lämnade banan och slog emot en sandbank där den demolerades totalt. Med allvarliga skador fördes Moss till sjukhus där han låg i koma i 38 dagar. Efteråt hade han rörelsesvårigheter och tog sig fram med käpp. Året därpå började han känna sig bättre och ville pröva sig reflexer på tävlingsbanan. Han lånade en Lotus sportvagn och tillbringade med den en hel dag på en tävlingsbana. Han kände då att det här går inte, han kunde inte leva upp till det han hade tidigare och han bestämde sig för att lägga av med det professionella tävlandet. Han var då 33 år gammal och det beslutet räddade förmodligen hans liv. Indirekt kan man säga att tack vare olyckan 1962 kunde Stirling Moss uppleva sin 90-årsdag i september förra året. Varför ska jag nu förklara.



Stirling Moss började sin egentliga karriär som tävlingsförare genom att ställa upp i Tourist Trophy på Nordirland i hållande regn. Där körde han en lånad Jaguar till seger samtidigt som

han firade sin 21-årsdag. Bilvärlden fick upp ögonen för denne unge engelsman som tycktes ha stor talang så nu var det F3 med 500-kubiksmotor och F2 som gällde. Hans första kontakt med Grand Prix-världen skedde vid Schweiz GP 1951. Fangio vann och Moss slutade på 14:e plats med sin HWM-Alta. Enzo Ferrari hade god känsla för nya talanger men kontakten med Il Commendatore skar sig och Moss fortsatte att köra för engelska stall. Han provade att köra BRM:s monstruösa V16-maskin i några tävlingar enligt ett internationellt Formula Libre-reglemente men det ville sig inte heller. Vid ett tillfälle förklarade Moss att BRM V16 var den värsta bil han någonsin kört och så var den sa-gan all. Han provade sin lycka under 1952 och 1953 hos engelska stall som Connaught och Cooper men det lyckades inget vidare. Säsongen 1954 stod för dörren och det var nu det började hända saker. Men först sedan Moss med pap-pas hjälp köpt en Maserati 250 F som ansågs kunna konkurrera med de stora stallens bilar. Det gick dock inte riktigt som planerat.

Moss kom direkt överens med Maseratins sätt att fungera på banan. Följsamt och fint gick den att köra med kontrollerade fyrhjulsuppställ i kurvorna och hans resultat blev minst lika bra som fabriksförarnas. En tredjeplats på Spa impone-rade och på Monza ledde han över Fangio på Mercedes när han snurrade på en oljefläck. Maserati hade inte pengar att göra honom till fabriksförare för 1955 men Mercedes hade. Han blev nu stallkamrat med Fangio och dessa bägge kom att utgöra ett radarpar som sopade banorna med konkurrenterna både när det gällde F1 och sportvagnar. De vann Grand Prix efter Grand Prix, de vann dubbelt i Kristianstad och de vann dubbelt på Mille Miglia. Men här var det Moss som slog Fangio och det är värt att kommentera. Mille Miglia är ett landsvägslopp som kördes på icke avlysta vägar från Brescia till Rom och tillbaka till Brescia igen, sammanlagt 1600 km varav namnet tusen miles. I början var codriver obligatoriskt men inte 1955 så Fangio körde själv men Moss hade motorjournalisten Denis Jenkinson på passagerarplats. Denne hade försetts med en aluminiumlåda där han noterat hela färdvägen och kunde rulla fram den efter behov. Banan var officiell och stallen hade rätt att provköra den. Enligt historien använde Jenkinson lådan hela tiden och gav tecken till Moss hur han skulle köra. En klapp ax-eln=lätta på gasen, två klappar på axeln=

bromsa, tre klappar=stå på bromsen. Detta berättar även Moss själv men sanningen var en annan, det fick jag veta vid ett besök hos Mercedes-Benz för 15 år sedan. I själva verket hade Jenkinson inte en aning om hur fort Moss tänkte köra så redan efter några kilometer hade han inte bara tappat lådan utan även sina glasögon utan vilka han inte såg handen framför sig. Moss hade memorerat banan och körde därför utan instruktioner och fort gick det, ofta mer än 250 km/h på de allmänna vägarna. Efter 10 timmars körning var de tillbaka i Brescia igen och hade distanserat Fangio med 34 minuter. Att Moss än idag vidhåller storyn med lådan beror säkert på att han inte vill ta ifrån Jenkinson en del av äran. Detta är sportsmanship.

Den 11 juni 1955 blev motorsportens svarta dag. 24-timmarstävlingen på Le Mans var inne på sin tredje timme och Moss vilade i depån. Hans teamkollega, frans-mannen Pierre Levegh, kolliderade med en långsammare Austin Healey med full kraft och hans 300 SLR kastades ut bland publiken där 83 människor omkom. Mercedes drog omedelbart tillbaka sina bilar och senare även från all racing när säsongen var slut. Moss återvände då till Maserati och inför 1956 års säsong blir han stallkompis med Fangio där. I Argentina tog Fangio hem segern men Moss fick revansch i Monaco tack vare en lysande körning i en bil han trivdes med. En andraplats i Tyskland och en seger i Italien räckte inte till, Fangio vann VM med Moss på andra plats.

1957 körde Moss åter för de engelska stallen men utan egentliga framgångar. 1958 körde Moss för engelska Vanwall men säsongen började dåligt och stallet drog sig ur på grund av protester mot nya regler om tillåtet bränsle. Moss ville samla VM-poäng och tog därför en körning för Cooper-stallet där han skulle köra en undermotoriserad mittmotorbil i Argentina för stallchefen Rob Walker. Mot de motorstarka konkurrenterna med frontmonterade trelitersmotorer körde Moss med i princip en F2-bil där det dessutom tog en evighet att byta hjulen. Väl medveten om detta körde han mjukt och i alla vattensamlingar han kan hitta på banan för att kyla däcken. Efter 500 kilometers körning på samma däck stod han som vinnare vilket var historiskt då det var första gången en mittmotorbil vann en F1-tävling. Moss blev trogen Rob Walker och körde olika engelska bilar under de följande åren, ofta med stor framgång. Under 1961 tävlade han med en Lotus 18 som inte hade mycket att sätta emot de motorstarka bilarna från Ferrari men på kurviga banor som Monaco och Nürburgring drog han det längsta strået genom sin körskicklighet. Detta gjorde att Ferrari på nytt försökte att värva honom. Han erbjöds en bil helt enligt egna önskemål och han tilläts även tävla med den för ett engelskt stall. Moss accepterar och bilen ska färdigställas under sommaren 1962. Först ska Moss bara köra ett lopp



Moss, Bertocchi och Maserati 3500 GT. Modena 1957  
Förmodligen samma bil. Notera oktantalet!

på Goodwood. Annandag Påsk slog olyckan till och något tävlande med Ferrari blev det aldrig. Somliga hävdar att detta kanske var Moss smala lycka. Konkurrenten hade hårdnat, farterna och risker hade ökat och säkerhetstänkandet var obefintligt. Förarna dog en efter en och även om Moss sällan gjorde några egna misstag var risken mycket större. Efter sin "pensionering" kunde Moss nu fortsätta att syssla med ett av sina stora intresse men under lugnare former. Han deltog i historic racing, han var bilsport-kommentator för TV och han deltog i Bondfilmen Casino Royale. Det är heller ingen hemlighet att hans andra stora intresse var kvinnor och även för detta fanns nu tid. De klassiska långloppen förbjöds ett efter ett men det hindrade inte att de kördes som uppvisningar och med vanliga bilister på banan. En god vän till mig körde samma sträckning som Mille Miglia år 1988 och tyckte att han satsade så hårt han kunde med en Audi 200 turbo. På en smal väg uppe i bergen hörde han då ett avgrundsbråll och något passerade dem i en hagelstorm av grus. Det var Moss som av Mercedes fått låna vinnarbilen från 1955 och visade att han fortfarande kunde köra den. Gruset då, förstörde det inte Audin? Det var inte gruset det var det smattrande avgas ljudet från de två kraftiga avgasrören som var riktade mot den omkörda bilen.

Några av de kommentarer Stirling Moss fällt om Maserati 250 F:

- *The people around Maserati, not only the Maserati brothers and Orsi, generally they are all tremendously passionate keen on racing.*
- *They are a company of great passion. Italians are like that.*
- *The 250 F was without doubt the finest handling front engine F1 car I think was built by anyone.*
- *My best race I suppose was winning Monaco GP in 1956. The reason was the car handled so well. It was not as fast as the Ferraris but the balance of the machine was very important and they got it pretty right.*

Vi lyfter på hjälmen för en av vår tids största förare där Maserati hjälpt honom en bit på vägen och där han hjälpt Maserati att bli en klassisk biltillverkare.



# Maserati Masters

Text : Lasse Linder

The Swedish Maserati Club is proud to have freelance journalist Marc Sonnery as one of our most frequent article writers. Marc is born in Sweden, but lives in France today. The Franco-Swede is published in a number of car magazines all over the world and has also written several books on Italian sports cars. Recently Marc released the book *Classiche Masters*.



A chat with Marc Sonnery is a pleasure. Especially if you like Italian cars and Maseratis in particular. His knowledge is based on one thing - passion. Marc has a long love relationship with Maserati, which started at the age of 11 when his father, who was the head of Citroen in Germany, took him for a ride in

an Indy. If there are important road crossings in life then this was definitely one for him.

1992 was another crossroad in Marc's life. After racing single seaters in the United States but running out of funds, he switched from steering wheel to pen, and began writing for various car magazines. Today, 27 years after he was first published, he works with several of the world's most well-known car magazines. There have also been several books over the years, including the acclaimed "Maserati the Citroen years 1968-1975" published in 2013. It sold out quickly and owning a copy today is almost as unique as owning an old Maserati.

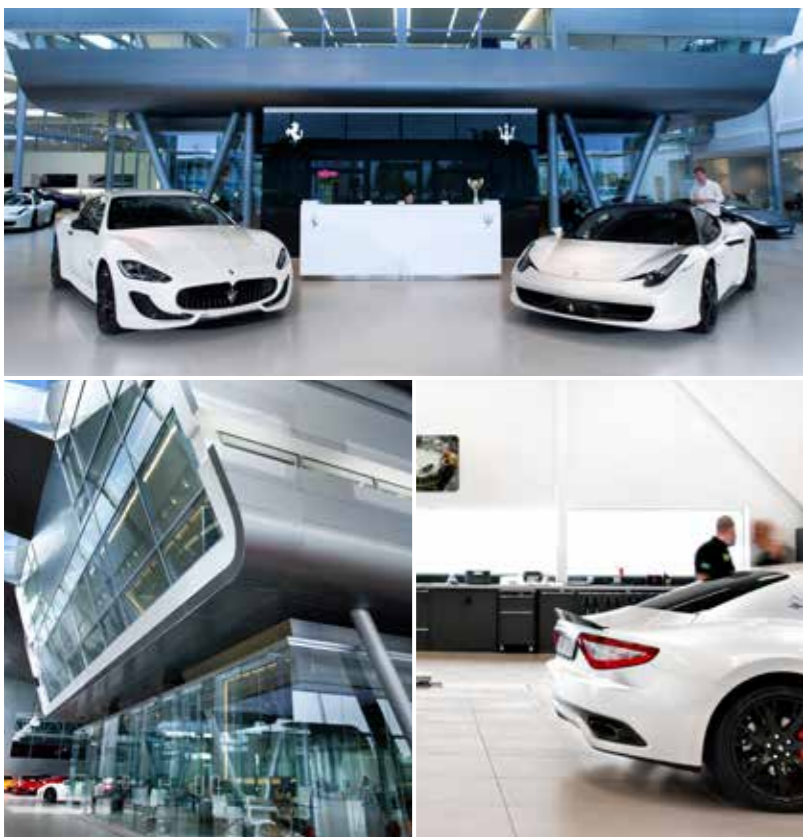
Marc has during his years as a writer been focused on the story and on the people behind the cars and their thoughts and ideas. "The mechanical and technological aspects had not, until recently, truly interested me," says Marc. But in 2019 he undertook the production of a new book named "Classiche Masters". "In the book we will visit the finest Maserati workshops around Europe and read the owner's different views on how the restoration of a Maserati should be executed. It is interesting to compare how differently they think and to discover their respective principles and methodologies. Now I have deepened my technical knowledge of classic Maseratis and learned a lot!" says Marc. He points out that he does not assess the workshops, but merely notes in what ways the workshops think and work differently. "Some do not want to change something that is original, even if the original design is poor. Some

workshops choose to change to something that works better, but in a discreet often invisible way. It is interesting to understand how they each reason about such details."

The book is an order assignment from a car collector in Belgium. The collector wants more people to understand that there are many skilled workshops that are working on restoring Maseratis. "Today too many people choose not to buy a classic Maserati because they do not think there are enough workshops that can restore and maintain these cars. This book proves the opposite," says Marc. The book will be a guide for all Maserati owners and future owners to find a workshop that they think has the right expertise and approach to a complete or partial restoration. In other words - a perfect book for the staycation summer of 2020. It is printed on beautiful art stock matt paper with fine photography and can be ordered for 95 Euros plus secure postage via [classichemasters.com](http://classichemasters.com)

Order the book at [classichemasters.com](http://classichemasters.com)





### Rabatt för medlemmar i Maseratklubben

Medlemmar i Maseratklubben får **10%** på ordinarie servicepriser (gäller ej i kombination med andra erbjudanden). Servar du din Maserati hos Autoropa kan du dessutom förlänga garantin i upp till 7 år och den kostnadsfria förlängda rostskyddsgarantin. Det är Autoropa ensamma om.

Passa även på att göra större jobb på din Maserati under vintersäsongen. "Autoropas vinterkampanjer har riktigt fina rabatter och erbjudanden då ett större och dyrare arbete helt plötsligt blir relativt billigt", påpekar Jörgen.

# Provinensskaparna

*En bil med en dokumenterad historia är precis som ett konstverk – den blir betydligt mer värdefull. Bulletinen har träffat Autoropas service-specialister Jörgen Jönsson och Patric Norén för att förstå vad som gör arbetet med ett av världens finaste bilmärken så kul.*

Av Lasse Linder

Oavsett om du vänder dig till Autoropas serviceverkstäder i Stockholm eller i Malmö kan du vara säker på en sak – din Maserati kommer att få den kärlek den förtjänar. Bulletinen har träffat Patric Norén hos Autoropa i Stockholm och Jörgen Jönsson i Malmö. Patric har jobbat som servicetekniker sen förra milleniet och de senaste 12 åren för Autoropa. "Ja, jag var på Sportvagnsservice på Lidingö som sen blev Autoropa. Innan dess Volvo och Audi", berättar Patric. Jörgen har 15 års erfarenhet av Maserati, 12 år som servicetekniker och sedan 3 år tillbaka är han servicerådgivare. "Ja, utan att skryta vågar jag påstå att jag är ganska erfaren av Maserati", säger Jörgen. Med andra ord har båda en lång erfarenhet av vad en väl omhändertagen Maserati innebär. "Vi ser inte bara till att bilarna mår bra idag, vi dokumenterar ju precis allt vi gör på bilarna, så vi ger dem ju en historia som kommer att öka värdet på bilarna i framtiden", säger Patric. Jörgen håller med och inflikar. "För de som har passionen och hjärtat för sin Maserati är serviceboken verkligen en värdehandling".

### "Maserati är en dålig bil"

Både Patric och Jörgen tycker att Maserati är en dålig verkstadsbil. "Ja, de har för bra kvalitet idag, det är ju aldrig några fel på dem", skrattar Patric. Både Patric och Jörgen ser en tydlig kvalitetsförbättring det senaste decenniet. "Ja bilarna används ju mer och mer som vanliga bruksbilar idag och har väldigt få problem" säger Jörgen. Det envisa ryktet om att italienska bilar skulle rosta är en myt som Patric gärna avfärdar. "Så var det kanske förr i tiden. Men inte idag. Autoropa har valt att göra en extra rostskyddsbehandling på de Maseratis vi säljer, men ska jag vara ärlig så tror jag faktiskt inte alls det behövs. Jag ser Maseratis som gått som bruksbilar året runt i 10 år utan tillstymmelse till rost. Det är bara grussprutet som man får hålla efter, men det gäller ju även för en Audi".



Patric Norén

Jörgen Jönsson

### Personifierad teknik

På frågan om jobbet som servicetekniker hos Autoropa är att betrakta som serviceteknikernas slutmål är både Patric och Jörgen rörande överens. "Det viktigaste för många av våra kunder är att få bilen precis som de vill ha den och gärna lite extra känsla och passion i resultatet. Då kan det få ta den tid det tar. Nästa kund vill ha bilen med en gång men vill ändå ha den i perfekt skick. Utmanande men kul med en mix", sammanfattar Jörgen varför jobbet är så kul. Patric instämmer och säger "Utöver den vanliga servicen gör vi jobb som handlar mycket om att få bilens köregenskaper precis som kunden önskar. I dialog med kunden ställer vi in allt för att den ska vara optimerad efter vad kunden ska använda den till", berättar Patric och fortsätter "Ibland kan det handla om att det finns ett litet missljud i bilen när man kör i 100 km/timmen och svänger vänster, då måste man ju ut och provköra bilen tillsammans med kunden, och vid nästa tillfälle ska det gå att köra en helg på bana med allt vad det innebär. Det är det här som gör jobbet så kul, den personliga kontakten och passionen för bilen", säger Patric. I och med att en Maserati är byggd som en racerbil så är det mycket som måste kalibreras vad gäller hjulinställningar, bromsar, balansering av axlar med mera, allt utifrån vad kunderna önskar. "Som auktoriserad verkstad vågar vi påstå att vi till exempel vet exakt hur ett par bromsskivor måste vara för att bilen ska stanna. Och du som kör en högprestandabil vill veta att bromsarna fungerar exakt som de ska", säger Jörgen.

### Dyrt är en myt

En vanlig missuppfattning är att det är dyrt att vända sig till Autoropa för att göra service. I och med att konkurrensen ökat och att "Kalle på hörnet" åtar sig att meka Maserati finns det de som väljer att lämna sin bil till en verkstad som inte är auktoriserad och inte har specialistkompetensen på just Maserati. "Jag skulle säga att det inte blir billigare i slutändan när även den rätta stämpeln i boken har ett värde. Vi har verktygen, senaste programvarorna och framför allt en lång erfarenhet i huset. Att vi även valt att ha ett timpris från 1255 kronor, när vissa märkesverkstäder idag ligger på 3500 kronor sänker kundens kostnad", säger Patric. Dessutom har Maserati ett serviceintervall på vartannat år eller 2000 mil och kan erbjuda möjligheten att förköpa rabatterade servicepaket vilket bidrar till att det inte är så dyrt att äga en Maserati som många tror. "Vår service blir mer av en... service kan man nog säga, men visst vi jobbar inte gratis", summerar Patric.

### Maserati är inte alltid bäst i alla lägen

Patric har givetvis även ägt en Maserati, en Quattroporte från 2009 närmare bestämt. Men tyvärr passade den inte riktigt familjens behov. "När jag lastade in motorsågen i bilen och såg hur den åkte runt på den vita inredningen i kombination med övningskörande barn insåg jag att den förtjänade ett bättre liv. Mina grannar tyckte jag var tokig som bytte Maseratin mot en "tråkig bil" Men så får det vara nu", säger Patric. För Jörgens del finns givetvis drömmen om en Maserati. "Men jag får faktiskt köra de bästa och vackraste bilarna som finns, varje dag här på jobbet. Så någon riktig abstinens behöver jag aldrig få", förklarar Jörgen.

# RETROMOBILE 2020

## ALL TIME HIGH

Text: Bengt Dieden

En Ferrari 275 GTB -65 såldes på Rétromobile i år för 2 502 800 Euro. Bilen är av en klassisk Ferrari-modell och har en gedigen tävlingshistoria men priset är ändå anmärkningsvärt. Förmodligen hade den svenske ägaren en smula tur då ingen vet vart priserna på klassiska bilar tar vägen efter Coronaviruset.

Rétromobile växer för vart år och kan därför tillfredsställa nästan alla smakriktningar. I tre stora paviljonger på sammanlagt 75 000 m2 samsas nu auktionsfirmorna med bilklubbar, verktygsförsäljare, konstnärer och modellbilstillverkare. Dessutom finns mycket att välja på för den som exempelvis vill köpa dörrlister till sin Peugeot 404. Sjävlart också goda möjlighet till förtäring av mat och dryck. Överallt pratas det klassiska bilar och motorcyklar på alla tänkbara språk, Rétromobile har sedan 1976 vuxit till en av de mest betydelsefulla utställningar av klassiska fordon.

Heritage är ordet på alla biltillverkares läppar idag. Alla ska visa upp sina gamla modeller, hur bra eller mediodkra de än var, då de ingår i "arvet". Här dominerar naturligtvis de franska tillverkarna som har egna monter på utställningen. Årets jubilarer var Citroën GS och SM som bägge fyllde 50 år. Det var i dessa monter alla trängdes på invigningskvällen, bland annat därför att det var här champagnen serverades men naturligtvis fanns även jubilarerna utställda där. GS stod i Citroëns monter men SM hade förpassats till det nya märkets

DS monter. De bågge låg vägg i vägg så man hade det gjort det praktiskt för sig och gåsleversnittarna kom från samma kök.

GS 50 Citroën, LES BAINS. Vad är Les Bains? Les Bains Douches var en mycket fashionabel nattklubb i Paris Marais-kvarter. Den öppnade 1978 och interiören hade designats av Philippe Starck. Den var inrymd i ett gammalt badhus och en liten pool fanns fortfarande kvar. Enligt samtida vittnen var det här det hände: "It was like a place of freedom. A temple for night culture. And it was cool", säger André Sariva som var en av männen bakom klubben. Att det gick glatt till här kan man ana då det var epoken efter p-pillrets inträde och före AIDS.

Flera SM fanns utställda och på en skylt kunde man läsa att SM är mer exklusiv än en lyxbil, mer komfortabel än en GT-vagn, snabbare än en sportbil. SM är helt enkelt den högsta definitionen av begreppet bil. De intressantaste SM-modellerna hittade man dock i montern för SM2a vilket är en firma som bygger om och utvecklar SM. Här kunde vi se en kraftigt ombyggd motor och en biltransportör byggd på ett SM-chassi.

Maserati hade ingen egen monter men bilarna kunde ses hos flera av auktions- och renoveringsfirmorna. Rétromobile erbjuder något för alla smakriktningar men om jag ska plocka ut några favoriter så blir det dessa:

### BÄSTA 50-TALARE



Pegaso med röda däcksidor. Fullständigt sanslös.

### BÄSTA RENOVERING



Volvo BM 650. Sagolik renovering utan överdrifter.

### BÄSTA MODELLBIL



Maserati 250 F med V12-motor i skala 1:3. Makalös!

### LÄCKRASTE HOJEN



MV Agusta 750. Förstås

### NÄPNASTE GT'N



ASA 1000 GT.

### OVANLIGASTE MASERATIN



3500 GT Touring Spyder

### ORIGINELLASTE UTSMYCKNINGSDETALJ



Tjejen som sålde skinn till inredningar. Ödla krokodil och ormskinn var henens specialitet. Pythonorm bland annat.

### BÄSTA TUNNELBANEREKLAM FÖR UTSTÄLLNINGEN

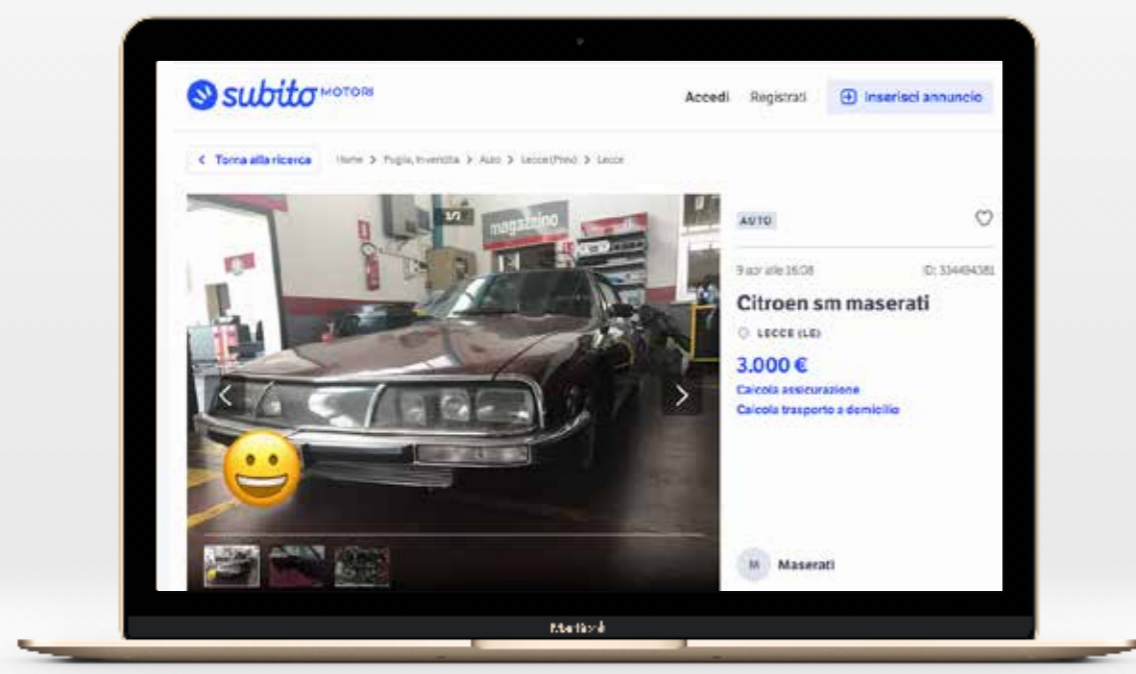


Hjulet har utvecklats men passionen är densamma.

# Tankar kring en bilannons

CITROËN SM 3 000 EURO. Ja, så stod det i annonsen. Bilens såldes av ett garage längst nere i den italienska stövelklacken där fårskötsel kanske är viktigare än fransk-italienska superbilar, tänkte jag. Få bilar kan se så eländiga ut som Citroën SM om de är misskötta men så verkade inte fallet vara här. Färgen var rouge Grenada vilket inte gör saken bättre, ingen kulör oxiderar så fort som just vinröd-metallic. Men det stämde inte heller, bilen såg snygg och fin ut, inga utvändiga skador och ljusrampen fram var intakt. Det ävenledes vinröda nylontyget på stolarna såg också snyggt ut och motorrummet var exemplariskt välhållt. Var fanns haken?

Det är ingen överdrift att säga att Citroën SM är en av världens mest unika bilar. Den är i det närmaste 5 meter lång och är tvärsitsig med två nödsäten baktill. Bagageutrymmet är det inte mycket bevänt med heller men detta är ingen familjebil. Det är heller ingen direkt sportbil trots att den för sin tid (1970) hade goda prestanda och betraktades som världens snabbaste framhjulsdrivna bil. Någon rallybil är det inte även om den faktiskt hade en del framgångar inom detta område. Någon trottarracer är det definitivt inte och inte heller någon direkt glidarbil med limousinekaraktär. Vad är det då? Det är en Citroën SM helt enkelt, helt unik i sitt slag. Utseende, strömlinjeformen, styrningen, strålkastarna, ljudet, komforten och så framförallt Maserati-motorn är alla unika. Därför hävdar jag att Citroën SM hör till världshistoriens mest särpräglade serieproducerade bilar. Och att kunna köpa en sådan i gott skick för 3 000€ är i sig unikt idag. Finns bara en sak att göra, tala med säljaren



Jag ringde upp ägaren i Lecce som svarade omedelbart: Pronto. Bilen visade sig fortfarande vara till salu och han kunde berätta att han ägt den i 37 år. Men nu ville han prova något annat och det hade han mycket riktigt skrivit i annonsen också. Antingen en Ferrari Mondial Cabriolet eller också en Maserati 3200 GT. Kom man någon av dessa bilar i byte fick man köpa hans pärla för 3 000 €. Aha, detta var haken. Annars ville han ha 30 000 €. Jag tackade honom och bad att få fundera på saken.

Motorn i SM är konstruerad och tillverkad av Maserati och kallas C-114. Den har inte en skruv gemensam med Maseratis övriga motorer utan är en helt ny konstruktion av Giulio Alfieri. Motorn är som allting annat unikt då den har kraftuttaget framtill eftersom motorn är placerad mellan växellådan och torpedväggen, precis som på Citroën DS. Detta framtvängade lösningar som att de fyra kamaxlarna drivs inte i ändarna utan mitt på. Vevaxeln är därigenom bara 40 cm lång men robust och lagrad i rejäla lager. Akilleshälen är drivningen av alla biaggregaten där Alfieri hävdar att Citroën inte hade berättat hela sanningen. En kedja kunde brista i förtid med motorras som följde men bortsett från detta är motorn en dröm att köra. Men man fick passa sig då styrningen skilde sig från allt annat genom få rattvarv och automatisk återgång till nollläget vid parkering. Bromsarna sköttes med en knapp i golvet och fjädringen var utan konkurrens den mest behagliga av vad bilar någonsin utrustats med. Men allt detta gick inte riktigt hem i Italien så Maserati beslöt att använda motorn i en egen och mer sportig bil. Man byggde den som mittmotorbil och lät Italdesign rita karossen som i sin tur hade Bora-modellen som grund. I mitt tycke hade man härigenom skapat en av de snyggaste Maseratimodellerna genom tiderna. Motorpaketet vände man 180° och fick därigenom en perfekt placering av motorn strax bakom bilens mitt. Att den var så kort medförde att Merak, som modellen kallades, till skillnad från Bora hade ett litet men dock baksäte.

Växellådan i Merak var man ju tvungen att anpassa för att hjulen skulle rotera åt rätt håll. Av SM-gurun Lars Frykholm har jag fått veta att detta kan göras på olika sätt. Man kan, som Maserati, lägga till ett kugghjul inne i växellådan och därigenom vända på rotationsriktningen. Man kan också lägga till en omkastare vid utgående axeln som på Lotus Esprit eller placera pin-

jongen på andra sidan av kronhjulet. Ligier, som också använde denna motor i sin model JS2, lär ha haft en helt egen konstruktion för att lösa problemet och såg högst spektakulärt ut. Jag kan här inte låta bli att tänka på Citroëns Traction Avant och hur man byggde in den motorn i transportbilen HY vilket innebar samma problem med rotationsriktningen.

I Citroën B11 ligger motorn bakom växellådan men när man efter kriget konstruerade Citroën H (eller HY som en heter i Sverige) då avsåg man av utrymmesskäl att lägga motorn framför växellådan. Detta var världens första framhjulsdrivna transportbil och man ville inte att motorn skulle hamna i kupén. B11-modellen lades ner 1957 men HY var i produktion ända in på 80-talet till B11-ägarnas stora glädje. Många delar var gemensamma och kunde alltså handlas över disk till en upp till 50 år gammal bil. Dörrhandtagen var B11, instrumenteringen 2 CV och så vidare. Inom Citroënkretsar hade man också funnit att motorn från ID19 var helt lik den i HY. Den förste att upptäcka detta mätte allting mycket noga, studerade motorfästerna och anslutningar. Allt stämde. Sagt och gjort, den gamla motorn lyftes ut och en fräsch ID-motor med 10 användbara hästkrafter extra monterades in. Alla inkopplingar gjordes och den stora dagen kom. Den närmaste kretsen stod samlad på garageplanen med ett glas champagne i handen och hörde motorn gå igång efter några inledande hostningar. Den nöjde ägaren skulle köra ut ur garaget, la in ettans växel och släppte upp kopplingen. Bilen gick baklänges. Citroën hade nämligen löst det omvända transmissionsproblemet på sitt eget sätt. För att undvika alla omkastare hade man helt enkelt vänt rotationsriktningen på motorn! Sådant var inte ovanligt på mindre tvåtaktsmotorer men ingen tillverkare hade kommit på denna lösning för en fyrtaktare. Sådana bagateller har dock aldrig bekymrat Citroëns ingenjörer.



Citroën HY från 1980.

# Henken

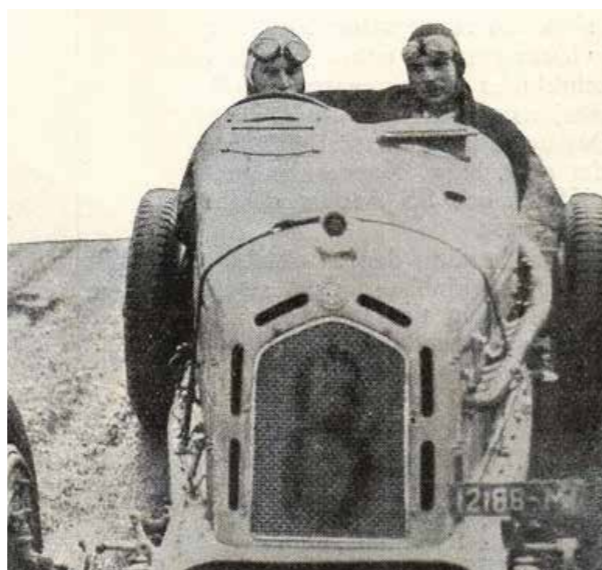
Av Niklas Palm

Det var år 1930 som den unge svensken Per Lars Henrik Widengren skaffade sig en Maserati. Jag höll på att skriva att detta antagligen var den första svenska Maseratin men insåg snabbt att det ännu inte funnits någon svensk sådan, endast italienska. Han var dock sannolikt den förste svensken att äga en Maserati och jag tycker detta är skäl nog att han ska föräras en artikel i Maserati Bulletinen.



Henken i förskärf i bjärta färger.

Få har nog hört talas om Per Lars Henrik Widengren. Några har kanske hört talas om Henken som han kallades i de flesta sammanhang, såväl inofficiella som officiella. Andra kanske istället förknippar namnet Widengren med hans ett och ett halvt år äldre bror – Per Viktor (även kallad Vicken) – som var en av de största svenska racingstjärnorna en gång i tiden och som såg till att den svenska publiken fick skåda flera fullblodsvagnar i aktion. Det är intressant att även brodern (Vicken alltså) så småningom införskaffade sig en Maserati - en Maserati 8CM som han bl.a. körde i Tripolis Grand Prix 1935 i konkurrens med de allra största stjärnorna såsom Caracciola, Chiron, Nuvolari mfl. Men det är en historia som vi får berätta en annan gång. Här ska det istället handla om lillebror Widengren.



Bröderna Widengren i Vickens Alfa Romeo.

Henken var född 1910 och var alltså i 20-års åldern när Maseratin införskaffades. En Maserati är i dag ett dyrt och exklusivt bilmärke och få 20-åringar har råd att köpa en. År 1930 var dock en Maserati oändligt mycket mer unik och den kostade helt enkelt en förmögenhet. Det underlättade därför att familjen Widengren hade gott ställt. Förmögenheten hade man byggt upp genom att tillverka herrkläder och annan konfektion i sin fabrik i Vingåker i Södermanland.



Widengrens konfektionsfabrik i Vingåker.

## Tipo 26

Henkens bil var en Tipo 26C MM som var tillverkad tidigare samma år som han införskaffade den, 1930 alltså. Tipo 26 är den första modellen som lanserades under varumärket Maserati. Den visade sig omedelbart mycket framgångsrik på tävlingsbanorna och lade helt enkelt grunden för det fortsatta modellutbudet. Totalt tillverkades ett 40-tal Tipo 26 av olika slag under en sexårsperiod. Den kom att benämnas Tipo 26 för att den lanserades just år 1926. Modellbeteckningen Tipo 26 skulle senare komma att användas tillsammans med olika suffix för att representera flera nya varianter ända tills den sista tjugosexan rullade ut ur verkstaden 1932. De modeller som lanserades 1927, 1928, 1929 osv ansågs bara vara varianter av ur-26:an. Trots att de förbättrats i många avseenden förtjänade de inte äran att kallas Tipo 27, 28 eller 29 utan fick heta 26B, 26C, 26R eller 26M beroende på motoralternativet. Det fanns också ett knippe ytterligare suffix såsom MM, Sport och Grand Sport som lades till de övriga suffixen beroende på kaross och utrustningsalternativ. Exempelvis Tipo 26C MM som var den modell som Henken hade.

## Tipo 26C MM

År 1928 byggdes en modell speciellt för Mille Miglia loppet och liknande långlopp på gator och torg. Denna sport-modell kom naturligtvis att kallas Tipo 26 MM och skiljde sig från sina föregångare främst genom att den hade stänkskärmar, lyktor, längsgående fotsteg med lådor (en med verktyg medan den andra innehöll batteriet), avkapad bakdel där ett par reservhjul var fästade, vindruta på passagerarsidan, en annan typ av backspegel och kanske något ytterligare lullull.

Ett år senare, år 1929 alltså, lanserades Tipo 26C och dess främsta kännetecken var att denna modell hade en mindre motor än de tidigare vagnarna från Maserati. Motorn var bara på 1,1 liter och denna bil var därför avsedd att tävla i voiturett-klassen (vettutette på italienska). Denna modell kallas även ibland för 8C 1100 då motorn hade 8 cylindrar och var på 1100 kubik till skillnad från de "vanliga" Tipo 26 och Tipo 26B som hade 8 cylindriska motorer på 1,5 respektive 2 liter.

Ett par av Tipo 26C bilarna kom även att tillverkas i en Mille Miglia tappning och kallas då för 26C MM eller 26C Sport. Det var alltså en sådan som Henken Widengren skaffade sig.

Maserati hade vissa tävlingsframgångar med sina Tipo 26C MM. Exempelvis vann Guiseppe (Beppe) Tuffanelli och hans co-driver/mekaniker Guerino Bertocchi sin klass i 1931 års Mille Miglia med sin 26C (chassinummer 36) som denne hade låtit konvertera till en sportversion, dvs. en 26C MM. Bedriften upprepades även i nästa års Mille Miglia lopp. Självaste Alfieri Maserati vann också sin klass i Roms Grand Prix (dvs.

Gran Premio Reale di Roma som tävlingen hette på italienska) 1930 med en Tipo 26C som också lär ha varit MM utstyrd. Summerar man tävlingsresultaten så kan man nog konstatera att Tipo 26C inte var så lyckad trots allt. Dess höga vikt på 880 kg gjorde den inte riktigt konkurrenskraftig i voiturett klassen. Det var istället bilarna från franska Salmson och Amilcar som brukade trängas på prispallen.



Tuffanelli och Bertocchi dominerar 1100 cc klassen i 1931 års Mille Miglia med sin Maserati Tipo 26C MM.

## Chassi 1110

Historien om just Henkens Tipo 26C MM är komplicerad. Den bil som Henken förvärvade hade en motor från den bil som hade chassinummer 36 och kom från den 25:e bilen som någonsin prytt med Maseratis logotype, eftersom den första hade chassinummer 11 och nummer 17 inte verkar ha använts. Det finns många olika teorier om varför den första Maseratin inte fick nummer ett men det får vi avhandla någon annan gång för att nu inte komma alltför långt ifrån ämnet. Maseratin med chassinummer 36 återbördades till fabriken (om man nu kan tala om en sådan för den småskaliga produktion som det rörde sig om på den tiden) som i sin tur ersatte dess motor med en kraftigare Tipo 26B motor på 2 liter. Den begagnade motorn med nummer 36 flyttade istället in i ett nytt chassi som fick numret 1110 och det var denna bil som Henken Widengren skaffade sig.

Den första Maseratin hade alltså chassinummer 11 och Henkens bil 1110. Hade man nu hunnit tillverkat 1100 bilar? Nä, någon gång under år 1930 ändrade nämligen Maserati logiken så att serienumret blev fyrsiffrigt och började med motorvolymen (11, 15, 20, 25 eller 30) vid de första två positionerna som följdes av ett tvåsiffrigt löpnummer. Den gamla nummerserien slutade på 44 och Henkens chassi skulle antagligen fått nummer 45 om det gamla nummersystemet hade bibehållits. Gissningsvis var Henkens chassi det 31:a i Maseratis historia då det finns några "luckor" i nummerserien. ▶

Jag förmodar att chassit och karossen var nytillverkade av Maserati men kan möjligen ha återanvänts från någon av Maseratistallets pensionerade tävlingsbilar. Henkens motor hade redan hunnit med två ägare och ett Mille Miglia lopp tidigare under 1930 där den sprillans nya bilen och dess förste ägare, Bolognaren Ernesto Tamburi och hans co-driver Guglielmo Sandri, slutade på sjätteplats i 1100 kubiksklassen av 39 startande ekipage. Bilen övertogs av Enrico Tomeucci, som jag tror var en återförsäljare som hade börjat sälja Maserati i Rom. Det var Tomeucci som lät byta ut motorn mot en kraftigare 2-litersmotor (motornummer 40), varvid den tidigare motorn kom i Henkens ägo.

Henkens bil var en utpräglad tävlingsmaskin, även om motorn inte var byggd för den häftigaste och mest prestigefulla Grand Prix klassen. Bilen skulle därför köras hårt och tävlas med. Henken kom att köra sin Maserati 26C MM i några stora internationella race – inte några lokala svenska uppgörelser. Han var vid den tiden bosatt i England och det var därför naturligt för honom att delta i olika tävlingar på de brittiska öarna. Jag tror faktiskt aldrig bilen kördes i Sverige. Henken deltog i åtminstone tre internationella tävlingar med sin Maserati. Alla tre genomfördes under sommaren 1931. Det var the British Double Twelve Hour Race i maj, Irlands Grand Prix i juli och Tourist Trophy i augusti.

### The British Double Twelve Hour Race 1931

Det var den 8:e och 9:e maj 1931 som Henken deltog med sin Maserati i "The British Double Twelve Hour Race" på den redan då klassiska Brooklands-banan. The Double Twelve var ett uthållighetsrace där det inte bara gällde att köra snabbt utan även länge. Detta ställde enorma krav på bilarnas kvalitet men även på förarna. Varje bil hade två förare som turades om att köra bilen. Henken körde växelvis med den erfarna racerföraren Richard Oats som hade kört många tävlingar på Brooklands och även deltagit i The Double Twelve tidigare men då med en italiensk bil från OM (Officine Meccaniche). Man hade också med sig en mekaniker i passagerarsätet.

The Double-Twelve Hour Race var den brittiska tolkningen av det klassiska 24-timmarsloppet i Le Mans. Till skillnad från den franska versionen som kördes i ett dygn i sträck så var britterna tvungna att dela upp loppet på två dagar eftersom myndigheterna inte godkände tävlingar på Brooklandsbanan nattetid. Jag förmodar att detta beslut grundade sig i en sympati för de grannar som bodde nära banan. Vidare så var motortävlingar på "gator och torg" förbjudna i Storbritannien så loppet var tvunget att köras på bana. Detta var det tredje året som British Double-Twelve genomfördes men tävlingen hade redan fått status som den viktigaste i Storbritannien. Loppet lockade inte

bara många brittiska förare utan även en och annan utlänning. Bland annat så deltog 1929 års vinnare, italienaren Giulio Ramponi i en 2,5 liters Maserati Tipo 26M (även kallad 8C-2500 men också benämnd Tipo 26S eftersom den var en specialbyggd modell) som han turades om att köra med britten George Eyston och med Walter Ernest Wilkinson (Wilkie) som medföljande mekaniker. Endast erfarna racerförare tilläts delta och vissa förare fick också bevisa sin körskicklighet i en serie av specialutformade race tidigare under året. Jag utgår från att den unge herr Widengren var en av de förare som de tittade närmare på även om han tidigare hade tävlat på Brooklandsbanan i JCC High Speed Trial 1929 i sin då nyinköpta Lea-Francis. Han klarade uppenbarligen såväl de fystester som alla förare genomgick som de speciella körskicklighetskraven.

Vädret var inte på topp den första tävlingsdagen. Det regnade och var helt grått. I samband med starten ställdes bilarna upp framför sina depåer. Förarna och deras mekaniker ställde upp sig på ett led framför bilarna men på andra sidan banan. På en given signal sprintade teamen över banan, startade bilarna med den obligatoriska elstarten (det var av någon anledning förbjudet att veva igång motorn och vevarna hade



Double-twelve, Storbritanniens 24-timmars lopp.



Henken i full kareta under JCC High Speed Trial år 1929 i sin eleganta Lea-Francis med krämfärgad inredning och gröna stänkskärmar.

därför plomberats) och gav sig iväg. I det första Double-Twelve loppet hade det på klassiskt Le Mans manér varit obligatoriskt att först fälla upp suffletten vid starten och köra några varv med denna uppfälld men den regeln hade nu avskaffats. Alla klasser startade samtidigt och med tanke på att varje bil hade ett särskilt handikapp så det var inte helt enkelt att se vem som ledde loppet i respektive klass och totalt. Eftersom den obehandlade betongen på banan nu var 24 år så var det en rätt guppig färd. Bitar av betong lossnade under loppet och orsakade skador på flera av förarna och deras bilar. En av de medföljande mekanikerna slogs till och med medvetslös av en stor kloss betong som kom flygande. De två Maseratiekipagens besättningarna verkar dock ha klarat sig hyfsat men inte helt utan skador. Den medföljande mekanikern i Ramponi/Eystons Maserati beskriver situationen på följande vis i sin bok "Wilkie," the Motor Racing Legend.

*"I would never forget lapping Brooklands with Eyston close on 120mph in that big Maserati. After the 8am start for almost the whole of the first twelve hours, we drove right up at the top of the banking, close to the unprotected rim. To be driven round Brooklands at that speed was at first a terrifying experience. Even after you got used to it, it was still somewhat shattering. On the rough banking the cars were most uncomfortable; the Hartford friction-type shock absorbers were locked-up almost solid. The Maserati leaped and crashed over the bumps, slamming into the concrete with bone-jarring force. I was soon aching all over. The racket from the exhaust, even with the compulsory Brooklands silencer, was deafening. The heat from the exhaust on my left was more than equaled by the heat from the gearbox on my right that burned my legs... There was only a tiny aero screen to protect my face. We had no crash helmets, just linen helmets and goggles. The car suffered too: wing stays kept breaking, forcing us to stop and bolt them together again, and put new brackets on. But these were only minor problems; the car went very fast all day, like the proverbial bomb"*

Henkens bil klarade sig inte heller från blesyrer på den tuffa banan. De första 12 timmarna gick hårt åt bilen. Varje gång den saktade in vid en kurva sköt det ut eldsflammar ur avgasröret och den väsnades alldeles förskräckligt. När de skulle starta den andra dagen fick de börja loppet med att svetsa fast ljuddämparen. Avgassystemet skulle tyvärr fortsätta att ställa till bekymmer. Tidskriften Autocar skriver följande i sitt referat från loppet.

*"There is scarcely a car that is not suffering from some major or minor trouble. The smaller Maserati has been continually held back by the scrutineers for repairs to the exhaust system, to the despair of Oats and Widengren. The mechanic has lagged the pipe with tin and asbestos - which seems to burn away like string - and given himself a nasty cut in the process."*

Henken och hans kumpan fullföljde tävlingen och lyckades tillryggalägga 248 mil, vilket motsvarande 587 varv runt banan och en medelhastighet på 103 kilometer i timmen. De knep därmed den tredje men tyvärr även den sista platsen av de bilar som till slut lyckades komma i mål i klass G, för bilar med en cylindervolym över 750 men under 1100 kubik. Klassen vanns instället av Ashby & Pauling i en Riley som i princip tillryggalade samma strecka som Henken & Co men där Maseratin faktiskt var ett uns snabbare. Maseratin var dock försedd med kompressor (av Roots typ, kan tilläggas) och detta innebar en 30 procentig fördel enligt handikappsystemet så Riley som saknade kompressor vann på ett högre handikappspoäng. Henken och hans Maserati slutade på 19:e plats totalt av de 48 bilar som startade.

Den andra Maseratin som kördes av Ramponi och Eyston var otursförföljd, trots att den var loppets snabbaste bil med ett varvrekord på över 160 kilometer i timmen. Först gick ett av stagen till stänkskärmar av. Sedan tvingades de bryta loppet då även bakaxeln gick av. Ramponi och hans mekaniker försökte förgäves knuffa den trilskande bilen mot depån men ansträngningen var alltför stor och de kom tyvärr inte fram innan slutsignalen för loppets första tävlingsdag ljöd.

### Irlands Grand Prix Saorstat Cup

I juni 1931 deltog Henken och hans Maserati i Irlands Grand Prix, arrangerat av Royal Irish Automobile Club. Denna tävling hade gott rykte internationellt och lockade många av de bästa förarna i världen. För att inte tala om hur tävlingen lockade publiken. Enligt en tidningsartikel uppgick publiksiffran till 70 tusen. På fredagen den 18 juni tävlade de mindre bilarna med en motorvolym under 1500 kubik i det som kallades Saorstat Cup, medan man på lördagen körde Eireann Cup för de större bilarna. Båda dagarnas tävlingar kördes på



Irlands Grand Prix samlade 70 tusen åskådare.

samma bana men ett handikappssystem gjorde ändå att en totalsegrare kunde koras. Totalvinnaren kunde alltså bli den bil som vann fredagens Saorstat Cup men likaväl vinnaren av lördagens Eireann Cup. Henken deltog med sin 1100 kubiks Maserati i Saorstat Cup.

Tävlingen kördes på en bana i Phoenix Park som är ett stort rekreationsområde just väster om citykärnan i Dublin. Banans längd var 6,9 km. Totalt skulle man köra 70 varv. Det blir ju totalt 483 km, ett ojämnt tal för oss svenskar men för en britt och irländare var sträckning- en exakt 300 miles.

Henkens bil var den enda startande Maseratin bland 25 andra bilar. Reginald Outlaw kom visserligen till start i samma typ av Maserati men fick omedelbart dra sig ur tävlingen sedan man funnit en spricka i chassit. Henkens Maserati var den enda bilen i startfältet med en åttacylindrig motor och den hade dessutom en högre motorstyrka än de flesta konkurrenternas bilar. Alla bilar bilarna i startfältet, förutom de av det brittiska märket Riley, var försedda med kompressor (supercharger). Hade det inte varit för handikappssystemet

så hade Henken haft en stor fördel med sin kraftiga maskin.



Henken och hans co-driver med startnummer 17 får en fin start på Irlands Grand Prix.

Nåväl, handikappssystemet var nog inte det största problemet denna dag. Regnet öste ner och till slut var en av kurvorna helt vattenfylld. Efter 40 varv var Henken fortfarande med i racet men då började det ryka alldeles förfärligt om bilen. Det visade sig vara en läcka i vattensystemet. Röken var egentligen stora moln av ånga. Det hela utvecklade sig inte bättre än att Henken till slut fick kasta in handduken och loppet var tvunget att avbrytas.



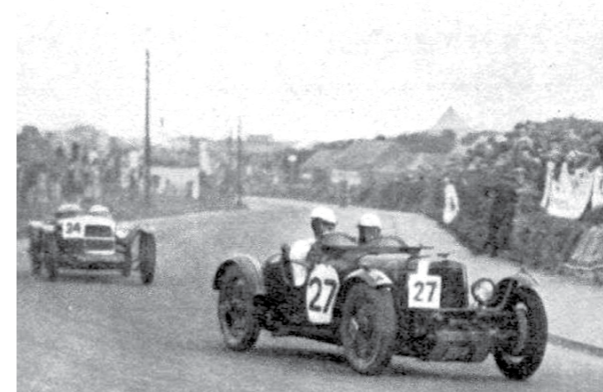
Henken i ett moln av ånga i Irlands Grand Prix.

### RAC Tourist Trophy

Nästa tävling gick av stapeln den 22 augusti 1931 på den Nordirländska Ards-banan på avstängda vägar utanför Dublin. Det var den klassiska RAC Tourist Trophy som kördes första gången 1905 och som faktiskt fortfarande körs varje år. Arrangör är brittiska Royal Automobile Club. Vinnaren av biltävlingen erhåller en pokal av 18 karats guld föreställande den grekiska guden Hermes. Pokalen är baserad på en skulptur av skulptören Giambologna, alltså samma konstnär som skapade Neptunusstatyn med treudden i Bologna som ligger till grund för Maseratis logotype. De årliga Tourist Trophy loppet (även kallat TT) var vid denna tid omåttligt populära. Publiken uppgick ofta till mer än en kvarts miljon och TT-loppet var den största sporthändelsen på Nordirland.

Henken ställde upp i 1100 kubiksklassen mot ett stim av brittiska Riley-bilar. Henkens bil var emellertid inte den enda Maseratin som visade upp sig denna dag. George Euston och Edgar Fronteras körde varsin Maserati Tipo 26M för M.C. Morris stallets räkning. De deltog dock i en annan klass än Henken då deras bilar var försedda med en 2.5 litersmotor. Det gick sisådär för Maserati denna dag. Henken var tyvärr tvungen att bryta loppet efter det 25:e varvet. 1100 kubiksklassen vanns istället av C. S. Staniland i en Riley, modell Brooklands 9. Edgar Fronteras var med sin Maserati 26M inblandad i en kollision redan på tredje varvet medan Eystons Maserati bland annat fick se sig slagen av Baconin Borzacchini som nyligen hade övergett Maseratistallet för att istället köra för Alfa Romeo.

Än en gång vann den lilla M.G. Midgeten och Norman Black totalsegern på handikapp-poäng mot de större och snabbare bilarna.



Tourist Trophy 1931. C.M. Harvey i en Aston Martin (nr 27) tätt följd av Henken i sin Maserati (nr 34)

### Övriga tävlingar

Henken sålde sin Maserati men fortsatte att tävla. Först införskaffade han en bil av det italienska märket OM (Officine Meccaniche) som han körde i åtminstone 9 olika tävlingar på Brooklandsbanan 1931 och 1932. 1932 hade han en 1.5 liters Aston Martin och ställde upp i Sveriges andra Vinter Grand Prix. Han slutade på en hedervärd niondeplats då de flesta motståndarna körde mycket större maskiner, bl.a. brodern Per Viktor som kom 4:a med sin fantastiska Mercedes SSK. En av motståndarna var Henkens gode vän Whitney Straight som tyvärr inte fullföljde loppet då styrningen på hans Maserati 26M skadades efter en kollision med finnen Karl Ebbs Mercedes.

År 1932 blev Henken förste svensk att delta i det klassiska 24 timmarsloppet på Le Mans. Han var nu fabriksförare för Aston Martin. Det slutade inte sämre än att han och hans kollega engelsmannen Sammy Newsome vann 1500 kubiksklassen och kom på en fin

5:e plats totalt (och slog därmed de flesta bilarna med betydligt större motorer).



Henken är nöjd över att vinna sin klass i 24-timmars Le Mans 1932 tillsammans med Sammy Newsome i en Aston Martin LM10.

1932 köpte han en fransk sexcyldrig Amilcar C6 av 1928 års modell om 1,1 liter av den kvinnliga racerföraren Margaret Maconochie. Ett intensivt arbete påbörjades för att modifiera denna bil. Som grädd på moset målades den om i de svenska racingfärgerna, blått och gult. Med denna kärra deltog Henken i ett antal tävlingar 1932 och 1933; främst på Brooklandsbanan som han kunde rätt väl vid den här tiden. Jag har funnit noteringar om att han deltog i åtminstone 17 olika race på denna bana under sin tävlingskarriär.



Widengren i en spektakulär Amilcar C6 år 1933.

I april 1933 satte Henken hastighetsrekord för 1100 cc bilar med sin Amilcar på den franska Montlhéry-banan som var särskilt utvald eftersom den var konstruerad

för höghastighetsracing med sin velodrom, sitt perfekta ytskikt och utan krav på ljuddämpare. Det var det prestigefulla en-timmerekordet som de var där för att krossa och det lyckades över förväntan. Medelhastigheten under denna timme höjdes med över åtta kilometer jämfört med det förra värdsrekordet. Ett knippe andra hastighetsrekord sattes också.

Sveriges tredje Grand Prix anordnades runt och på sjön Råmen i Dalarna vintern 1933. Henken ställde upp med en Invicta-Meadows vagn i "brittish racing green" som han lånat från sin vän britten J.H Berger. Efter en mycket lyckad inledning av loppet stannade bilen under tredje varvet. Efter att ha bytt tändstift och testat kompressionen fann man att tändningen (magneten) hade skurit. Henken och hans medföljande mekaniker tog sig därefter till en närliggande bondgård där de bjöds på en värmande kaffe och konjak innan de travade vidare till fots de 5 kilometrarna till närmaste kontrollstation. Väl framme vid målområdet utsattes Henken för nästa katastrof. Det visade sig att hans bror hade vunnit loppet.

Det sägs att Henken hade ett lättare handlag med ratten än sin mer framgångsrike storebror. För Henken var dock sporten endast en lek och han gick inte helhjärtat in för att vinna. När han lagt tävlingsratten på hyllan blev han istället djupt involverad i flera andra sporter som galopp, båt, squash mm. I boken Svensk Motorsport beskrivs han på detta mustiga sätt:

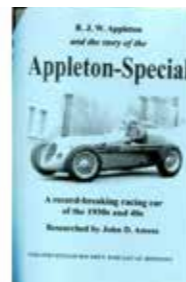
*"Folk som inte känner Henken Widengren närmare, nappar lätt på den s.k. skinnknuttehumorns spefulla stickord, "Champagnehinken", "Guldskräddaren med guldnålen" och liknande epitet. Det är lätt att förstå, hur dessa smeknamn kommit till, när man sett Henkens eleganta uppenbarelse på kapplöpningsbanan, där han i oklanderlig kostym à la Epsom eller Auteuil med kikaren följt sina hästars galopp mot derbypriset, där han oberörd och leende suttit vid ringside på boxningsmatcher och utan att ändra en min förlorat sin garantisumma, eller när han kört sina bilar i sidenoverall och scarves i bjärta färger. Men bilden av Henken Widengren är inte fullständig, om man inte tar med synen från Monthéry 1933. Till oigenkännlighet nedsmord av utsprutande het olja, nästan blind och halvt stekt, men lycklig vinnare av sex internationella rekord i 1,1 litersklassen – de enda runor någon svensk ristat i bilarnas världsrekordtabell. Ingen har offrat så mycket för sporten som Henken Widengren. När han slutat som bilförare blev han ledare för den svenska utbordsporten, och där kunde det ibland hända att om en tävling inte gick ihop, han kunde sticka fram en eller annan skär sedel för "att det skulle se snyggare ut i bokslutet". Naturligtvis har bröderna Widengren haft det, vad man kallar "bra ställt", men Henkens insatser har varit sådana, att man ändå kan säga, att han offrat för sporten, hjälpt både klubbar och enskilda förare, alltid anonymt och diskret och utan att vänta sig att ens bli avtackad."*

## Bilens fortsatta öden och äventyr

De flesta Maserati av modell Tipo 26 har försvunnit. De kördes hårt och utsattes för många krascher, bränder och liknande. Ett fåtal finns dock kvar än i dag, över 90 år senare. Vad hände med Henkens Maserati? Står den i någon lada i utkanten av Vingåker? Nej, tyvärr finns det inte någon möjlighet att göra ett sådant fynd.

Henkens Maserati 26C övertogs av britten A.H. Lindsey Eccles som tillsammans med Spottiswode körde den i BRDC 500 mile Brooklands 1932 och därmed utmanade Henken i sin nya Amilcar. Eccles fick bryta efter 43 varv till följd av motorproblem och Henken gick samma öde till mötes efter 36 varv.

1934 köptes bilen av den 24-åriga britten Ronald John Walter Appleton. Mr Appleton genomförde en tämligen omfattande ombyggnad av bilen. Den relativt svaga motorn ersattes av en 4-cylindrig Riley-motor, chassit kortades, växellådan byttes ut mot en pre-selektor från MG Magnette och kompressorn ersattes med en större. Den mindre motorn gjorde att chassit kunde kortas något. Ett år senare kom Appleton att bygga om bilen till en monoposto med ett smalare chassi. Karossen ändrades i samband med detta radikalt och en helt ny kylare och front monterades. Bilen kom därmed att kallas Appleton-special. Ombyggnationerna måste betraktas som lyckade, åtminstone funktionellt (men kanske inte visuellt) då bilen var framgångsrik på tävlingsbanorna och till och med slog hastighetsrekord.



Det har till och med skrivits böcker om Appletons modifierade Maserati.

Appleton fortsatte att tävla och modifiera bilen fram till början av 50-talet. Den kom senare att byta ägare ett antal gånger innan den 1978 övertogs av Julian Majzub som äger den än i dag. Någon gång i början av detta sekel så genomgick bilen en dramatisk metamorfos där bilen plockades isär och de ursprungliga Maseratikomponenterna kompletterades med delar från andra Maserati Tipo 26 bilar. Fram växte en tämligen komplett Tipo 26 som den nuvarande ägaren tävlar med.



Denna eleganta Tipo 26M är ett hop-plock av flera bilar, bl.a. Henkens.

Den motor som ursprungligen satt i Henkens Maserati sitter dock i en annan bil. År 1949 gav den brittiska BBC profilen John Gilbert ett uppdrag till den brittiska sportbilsfirman HRG (eller "hurg" som entusiasterna säger) att bygga hans drömbil. Mr Gilbert hade kommit över "Henkens" 8-cylindriga Maseratimotor och denna

placerades i bilen. Bilen blev känd som HRG Maserati och kördes i många tävlingar. Många år senare ärvde sonen bilen och bytte ut motorn. Bilen passerade flera ägare innan den såldes via Bonhams för ca 1 miljon kr. Maserati-motorn följde med i auktionen.



Motorn placerades 1949 i denna HRG Maserati. Källa: Bonhams.



Motorn från Henkens Tipo 26C MM. Källa: Bonhams.

# Kort & gott

## Nya klubbtröjor redo för leverans!

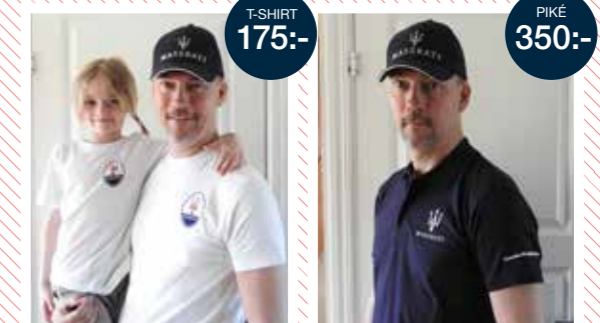
Nu är de nya klubbtröjorna äntligen här! Det finns två modeller att välja på. En mörkblå pikétröja i hög kvalitet. Tridenten på bröstet och texten "Maserati", samt "Svenska Maseratklubben" på vänster arm. Det finns gott om olika storlekar i både dam och herrmodell. Sedan finns det även en vit T-shirt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

### PRISER:

Pikétröja 350:- inkl frakt  
T-shirt 175:- inkl frakt  
Köper man en av varje kostar det 450:- inkl frakt.

### Beställning sker till:

roland.axelsson@maseraticlub.se  
Uppge namn, telefonnr, address, storlek, vilken tröja du vill ha och antal. Betalning sker lättast via SWISH till 070-555 63 10



T-SHIRT  
175:-

PIKÉ  
350:-

