

# MASERATI

b u l l e t i n e n

TVÅ SIDOR AV LEVANTE  
- PÅ TRE SIDOR

5000 GT - EN SNÅRIG  
HISTORIA

ALLT DU VILL VETA OM  
MASERATIS V8:OR

## 50 ÅR EFTER JO BONNIER



Estate

2021



## Maserati Bulletin

#1 2021

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

**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 bidragsgivarens personliga. Maserati klubben och redaktionen för Maserati Bulletin tar inte ansvar för eventuella fel avseende faktauppgifter eller händelseförlopp som beskrivs i dessa artiklar.

## SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna  
www.maseraticlub.se

Omslagsbild:  
XXX

# Ordföranden har ordet

### Äntligen!

Äntligen skiner solen och äntligen är entusiastbilarna ute i trafik igen. Äntligen verkar det förbannade viruset så sakteliga minska och livet så småningom återgå till det normala. Äntligen kan vi på allvar planera klart inför MIR 2022. Äntligen kan vi genomföra en sommarträff (se hemsidan för detaljer) samt börja planera för ett höstrally! Det var verkligen på tiden!

Jag gissar att ni liksom jag är trötta på att vara hemma utan möjlighet till roliga och givande aktiviteter?

Vad gör man då för att roa sig? Jo, impulsköper (ännu) en entusiastbil. För att begränsa tokigheterna något har jag sedan länge bestämt att enbart hålla mig till italienska bilar. Det finns nog med körglada och intressanta märken och modeller att välja på så det räcker och blir över.

Det som är fascinerande är att under den tidsepok jag föredrar (60-talet) så fanns det ett otroligt utbud av olika motorkonfigurationer. Sedan tidigare har jag i garaget, rak 4:a, rak 6:a, V6, V8 och sedan några veckor tillbaka en "flat four". Vad är det för något? Borde det inte kallas boxermotor? Nja, så är det inte.

En boxermotor och en "flat four" har olika tändföljd. I boxermotorn går kolvarna emot och ifrån varandra i varje vev-släng, medan i den platta motorn går kolvarna i de motsatta cylindrarna åt samma håll.

Så är det också i den bilmodell med en häst i fronten som heter Berlinetta Boxer, men den har ingen boxermotor, utan en flat 12:a! Så var det med det namnet. Det finns ytterligare en motortyp väldigt hårt förknippat med Italien och hästbilarna. Men någon V12:a har jag ännu inte ägt och det finns för närvarande inte heller några sådana planer.

Vilken motortyp är då bäst? Ja, därom tvista de lärde, och det beror såklart på vad man menar med bäst. Man kan enkelt konstatera att de är väldigt olika i sin karaktär och det är det som är tjusningen. Min favorit är, och kommer nog alltid att vara den klassiska Maserati V8:an! Varför då? Jo därför att den som få andra klassiska motorer kombinerar bra vridmoment med hög varvillighet. Oftast brukar det vara det ena eller andra, men med V8:an lyckades man med konststycket att få både och, dessutom med ett fantastiskt ljud.

Så fram med pärlan, putsdukarna och däckglansen. Njut av sången från din Maseratimotor, oavsett hur många cylindrar den har så ses vi förhoppningsvis på någon tillställning i sommar. Äntligen!

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



MASERATI

## AUTOROPA DIN AUKTORISERADE MASERATIVERKSTAD

Tryggt. Smart. Enkelt. Boka din Maserati för service, reparationer och underhåll hos oss på Autoropa.

Autoropa har servat Maserati i mer än 20 år och våra certifierade tekniker tar hand om din Maserati med säker hand.

Du vet väl att din Maserati från 2017 och framåt har möjligheten att förlänga rostskyddsgarantin upp till år 8 kostnadsfritt.

Har du vänt dig till en serviceverkstad utanför Maseratis auktoriserade servicenät är du välkommen att kontakta oss för att kontrollera om din bil har några kostnadsfria service- eller inkallelsekampanjer.

Kontakta oss på telefon eller [service@autoropa.se](mailto:service@autoropa.se) för mer information och bokning.



**AUTOROPA ARLÖV / MALMÖ**  
TESTVÄGEN 18  
232 37 ARLÖV / MALMÖ  
Tel: +46 40 43 70 00  
[www.autoropa.se](http://www.autoropa.se)



**AUTOROPA STOCKHOLM**  
MAGASIN 1, SÖDRA HAMNVÄGEN 8  
115 56 STOCKHOLM  
Tel: +46 8 562 485 10  
[www.autoropa.se](http://www.autoropa.se)

# Jo

## NIO LIV OCH DÖDEN

Text: Lasse Linder  
Bilder: Robert Dethorey

Det är 50 år sedan Joakim Bonnier avslutade sin F1-karriär och 2022 är det 50 år sedan han omkom på Le Mans. Den ödesdigra junimorgonen 1972 var hans nio liv förbrukade.

"I all sport finns det risker men det är förmodligen fel att försöka försvara sin egen genom att påpeka riskerna i andra. Men som jag sagt i ett tidigare sammanhang - vi är medvetna om vilka risker vi förare tar och vi utsätter oss för dem frivilligt". Så skriver Joakim Bonnier i förordet till sin bok Fort – Fortare! Fortast? Det har snart passerat ett halvt sekel sedan den där junimorgonen 1972 på Le Mans när Joakim omkom. Idag är säkerheten betydligt högre och dödsolyckor tillhör ovanligheterna, men under racingålderns tidiga år var inte säkerheten något som prioriterades. Olyckorna var vardag och förarna som fick sätta livet till många. Joakims olycka går delvis att förklara med ett idag märkligt förhållande – tävlingen kördes med både proffs och amatörer samtidigt och där fartskillnaderna var stora. När Joakim Bonnier hann upp den schweiziska amatörföraren Florian Vetsch på raksträckan mellan Mulsanne Corner och Indianapolis var det två världar som kraschade. Joakims försök att passera Florian Vetsch misslyckades och hans Lola T280-Cosworth slungades långt ut bland träden. När räddningspersonalen kom till undsättning uppfattade de inte ens hans bil utan hjälpte bara Florian Vetsch ur hans brinnande Ferrari Daytona. Så långt hade Joakims bil flugit. En annan förare, Vic Elford, som såg själva kraschen beskrev Bonniers bil som att den "snurrade som en helikopter in bland träden". Bonniers bil slog ner 150 meter från banan och började brinna. Uppgifterna går isär om Bonnier dog ögonblickligen eller i helikoptern på väg till sjukhuset. "Jag glömmer aldrig den morgonen. Jag lagade frukost i mitt hus i Askim och hörde på radion om Jockes död. Mitt motorintresse dog den morgonen och jag förlorade min bästa vän som jag haft så mycket kul med", säger Robert Dethorey och fortsätter "Alla är medvetna om riskerna, men alla tänker 'det händer inte mig'. Den inställningen måste man ha. Mod är att kontrollera sin rädsla. Att leva nära gränsen ger en högre livskvalitet".

Joakim är en av Sveriges stora racingstjärnor genom tiderna, framför allt internationellt. Han vann ett F1 lopp 1959 i Nederländernas Grand Prix och åtskilliga sportvagns- och standardvagnslopp. Att han skulle bli racingstjärna visste han tidigt. Även om han inte riktigt trodde på det själv. "Under skoltiden hade jag många gånger sagt att jag skulle bli professionell racerförare – ingen hade trott på det, inte jag själv heller för den delen", konstaterar han i sin bok. Trots att han kom från en känd och framgångsrik släkt där förläggare, läkare eller företagare var det som förväntades, valde han att gå sin egen väg. Han tänkte utbilda sig till läkare men betygen räckte inte. "Jag var helt enkelt inte tillräckligt

intresserad och jag har svårt att tänka mig en läkare som inte är intresserad av sitt arbete", skriver han i boken. Han försökte sig på mer traditionella yrken och mer i linje med familjens förväntningar - han studerade språk vid Oxford, pluggade biologi och jobbade på Enskilda Banken ett kort tag. "Man ansåg att jag säkert skulle bli en bra direktör, åtminstone att döma efter längden på mina lunchpauser", skriver han. Men kärleken till bilsporten fanns där hela tiden och ett steg i den riktningen tog han när han och en vän startade bilfirman Rosén och Bonnier i Stockholm. Firman utvecklade sig och Joakim blev senare generalagent för Alfa Romeo med utställningslokal på Sveavägen 100 i Stockholm. Men i takt med att karriären tog fart avvecklades bilförsäljningen. "Familjen Bonnier förstod aldrig Joakims val, men när de upptäckte att Joakims racingkarriär var mer känd utomlands än familjen Bonniers förlagsverksamhet, insåg de att han nog blivit ganska framgångsrik" säger Robert Dethorey.

Vid sin död var Joakim ordförande i The Grand Prix Drivers Association som bland annat arbetade för att höja säkerheten i sporten. Säkerhetsfrågan hade engagerat honom länge. När Internationella Bilsportsförbundet FIA 1960 införde regeln om högre vindrutor på sportvagnsbilarna var det många förare som reagerade, däribland Joakim. Han var med och protesterade om regeln som förarna ansåg försämma sikten och därmed säkerheten.



Jo med sin fru Marianne Ankarcrone.

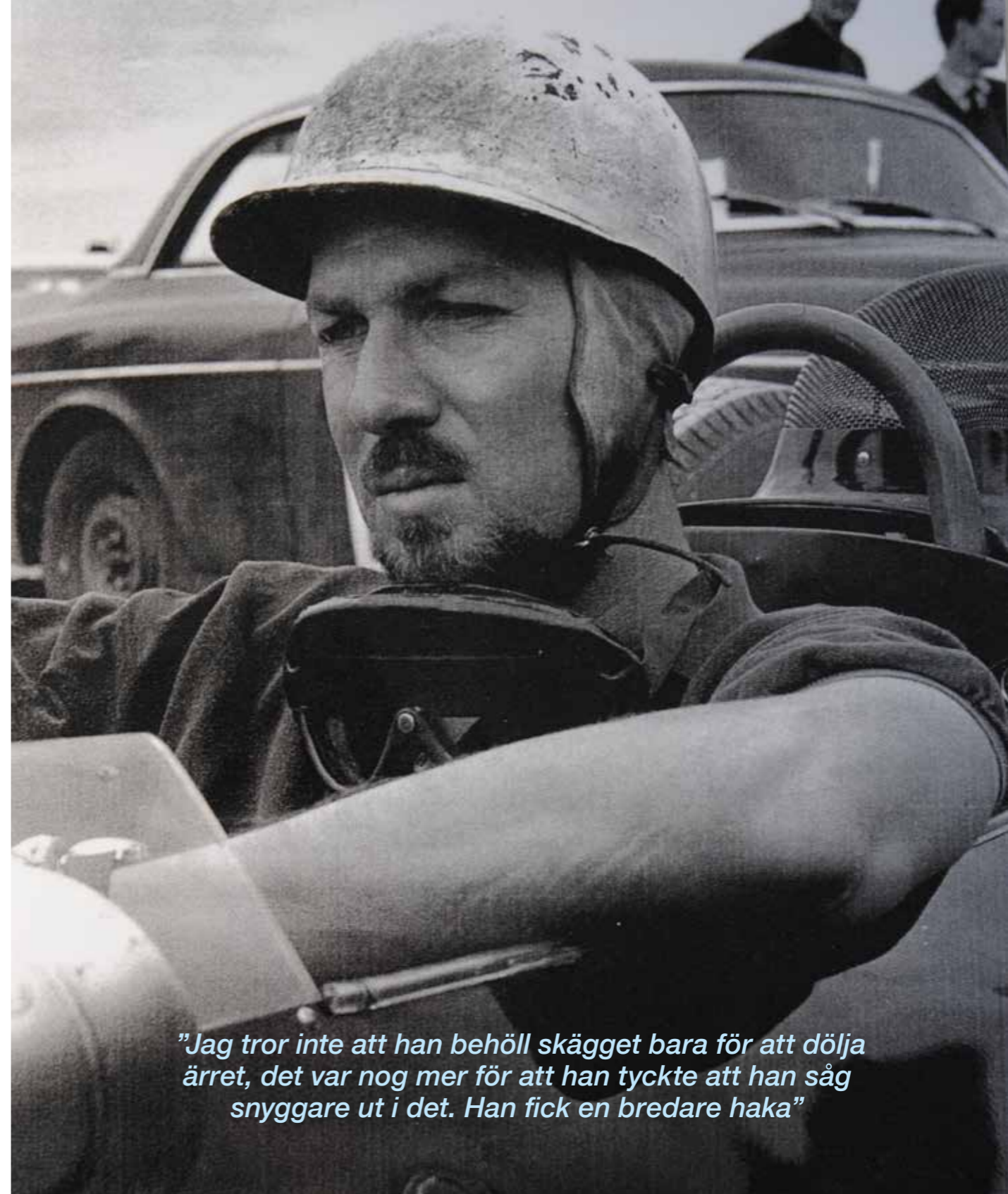


Han blev tillfrågad om att åka till FIA i Lausanne för att diskutera frågan. "... detta var ett strålande tillfälle för gamlingarna att få diskutera aktuella problem med en aktiv förare" skriver Joakim i sin bok. Men något möte blev det inte. Joakim var helt enkelt portad av A. Perouse, sportkommissionens ordförande. "Jag var inte lämplig – jag hade skrivit otillbörliga brev till honom och hans kollegor". Men Joakim fortsatte att engagera sig i frågan. Ordföranderollen i Grand Prix Drivers Association (GPDA) var perfekt för Joakim enligt Robert Dethorey. "Joakim talade sex språk och han hade enorm karisma. Det var ingen person du bara gick förbi, människor lyssnade på honom".

Dödsolyckan på Le Mans var inte Joakims första olycka. Långt ifrån. Han hade nosat på döden många gånger innan. Bland de första olyckorna skedde i korsningen Karlavägen/Sturegatan i Stockholm. Det var 1948 och Joakim var på väg till läroverket, Norra Real. Han färdades på en Harley Davidson av 1924 års modell och fick sladd precis innan korsningen. "Joakim är den enda person mig veterligen som korsat den korsningen på arslet i 100 km/h", berättar Robert Dethorey och fortsätter "Han hade tur, det var första gången han hade sitt skinnställ på sig, annars hade det nog slutat betydligt värre. Efter olyckan kallades han för Motor-Jocke i skolan".

Under sin karriär tävlade Joakim i flera olika Maseratis. Han hade en god relation till märket och till Italien. "Den goda relationen berodde nog på att han kunde italienska och gillade den italienska kulturen. Dessutom fick han en mycket god relation med stallchefen Ugolini", berättar Robert Dethorey. Hans första större olycka på kontinenten inträffade på Imolabanan i en fabriksvagn från Maserati 1956 som de lät Joakim köra efter att de sett honom på träningen. I jakten på den ledande föraren Castelotti i en Osca och med sju varv kvar skulle han passera en betydligt långsammare bil. Joakim försökte köra om på insidan men det slutade med en rejäl kollision. Joakim slungades ur bilen in i en telegrafstolpe och vaknade inte upp förrän en och halv timme efter kraschen. Robert Dethorey minns olyckan. "Han var rätt illa därnär när jag och mekanikern Kåge Kanrell hittade honom i källaren på ett italienskt sjukhus. De hade inte ens tagit av honom kläderna. Vi bestämde oss för att smugla ut honom från sjukhuset och få honom på ett SAS-plan hem till Sverige för ordentlig läkarvård. Redan dagen efter ringde Joakim och meddelade att vi skulle vara kvar, han skulle snart komma ner igen", berättar Robert. Efter olyckan var Joakim mest ledsen över att kraschat en bil och att det skulle hindra honom från ett kontrakt med Maserati. När han några dagar senare besökte Maseratifabriken för att se på vraket pratade han med chefsingenjören som lugnade Joakim. "Ni gjorde verkligen en fin uppvisning så länge det varade, och jag är övertygad om att vi fortfarande är intresserade av det där kontraktet. Och bilen – ja, det är bara till kunder vi säger att det tar så lång tid att bygga en ny. Vi gör det faktiskt på ett par dagar".

Joakim och hans skägg blev ett varumärke som han vårdade ömt. Men från början lät han det växa på grund av en bilolycka i Paris 1950. Joakim och en vän körde en MG när de blev rammade av en Jeep. En ganska orättvis kamp som skadade hans vän ganska illa och skar upp läppen på Joakim. "Den uppskurna läppen blev förresten så småningom anledningen till mitt skägg... Skägg var i början av femtiotalet inte så populära som nu, och minst av allt i min familj", konstaterar han i sin bok. "Jag tror inte att han behöll skägget bara för att dölja ärret, det var nog mer för att han tyckte att han såg snyggare ut i det. Han fick en bredare haka", säger Robert Dethorey. Joakims föräldrar tyckte dock att han såg ut som en "fransk gangster". Men när han rakade sig på sin pappas födelsedag som en present utan att hans föräldrar märkte något, bestämde hans sig för att låta skägget växa ut igen. Men hans skägg var faktiskt nära på att bli hans död. År 1958 var hans eget stall "Scuderia Bonnier" på Kuba med en F1 Maserati för att tävla. Läget i landet var spånt. Diktatorn Batista utmanades av den skäggbeprydde Castro och poliserna i landet var därför nervösa så fort de fick se någon med skägg. "Ideligen stack de kulsprutepestoler i ryggen på oss och letade igenom våra väskor. Var vi än



*"Jag tror inte att han behöll skägget bara för att dölja ärret, det var nog mer för att han tyckte att han såg snyggare ut i det. Han fick en bredare haka"*

*Skägget och den kortärmade skjortan var Jo's signum.*

befann oss blev vi uppställda mot en vägg och muddrade. I början var det ganska roligt men till slut insåg vi att de menade absolut allvar och de sades vara ganska ryckiga i pekfingret – men skäggen fick sitta kvar", skriver han i boken.

I Caracas Grand Prix 1958 som ingick i VM för sportvagnar körde han en 3-liters Maserati. Totalt var det fyra Maseratis med i tävlingen, en av dem kördes av

Stirling Moss. Moss kolliderade med en långsammare bil och bröt loppet och till slut var det bara två Maseratis kvar, varav Joakim körde en av dem. När vänster bakdäck exploderade på Joakims bil började den dansa från sida till sida. Han tittade bakåt och såg en massa rök och förmodade att bilen brann. "Eld! Tänkte jag. Det finns många trevligare ställen att vara på än i en brinnande bil – jag hoppade, och det var min smala lycka. Bräkdelen av en sekund senare rusade bilen rakt



En typisk LeMans-start. Sebring 1956.



Monte Carlo 1960. Joakim Bonnier jagas av Moss.



Racing som konst. McLaren bilen hängdes på väggen efter den avslutade F1-karriären 1971.



Jo bakom den låga vindrutan som förbjöds.

mot en enorm lyktstolpe av betong. Den gick praktiskt taget tvärs igenom hela bilen och föll över sittbrunnen. Själv slog jag mig rätt illa mot asfalten när jag hoppade ur, eftersom bilen fortfarande var i snabb rörelse", beskriver han olyckan i sin bok. Det är dessa blyxtsnabba beslut som kan vara skillnad mellan liv och död. För att klara av dessa snabba beslut insåg Joakim Bonnier tidigt i sin karriär att det inte gick att leva ett liv med sena nätter och alkohol. Om åren innan han etablerade sig kännetecknades av både mycket fest, sena nätter och ett kringflackande tävlingsliv i en gammal Scania-buss, blev livet mer ordnat allteftersom framgångarna kom. "...jag vet att det är mycket svårare för mig att koncentrera mig under en tävling om jag under den gångna veckan druckit alkohol i någon form. Jag reagerar långsammare och blir fortare trött", skriver han i boken och fortsätter "Några festar litet om de har någonting att fira och andra gör det även om de inte har det. Men som jag redan sagt kan en toppförare i dagens knivskarpa konkurrens inte festa och samtidigt köra bra". I stället för ett jetset-liv beskriver han ett liv med tidiga kvällar, strikta matvanor och styrketräning.

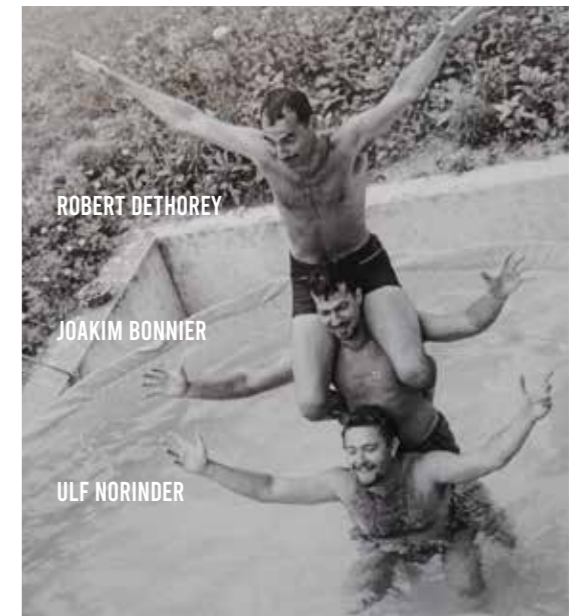
Även under 1969 var Joakim inblandad i två allvarligare olyckor men klarade sig med lättare skador. Men 1972 var hans nio liv förbrukade. Men var då Joakim Bonnier mer våghalsig än andra, levde han närmare gränsen och var hans död väntad? Racingsporten var betydligt farligare under dessa tidiga decennier och många förolyckades. Under 50- och -60 talet dog en till tre förare per säsong i Formel 1. Joakim förlorade flera vänner och var väl medveten om riskerna. Ett större säkerhetstänkande hos Joakim växte också fram och hans inställning ändrades. Han ville alltid vinna men inte till vilket pris som helst. Trots det fick han betala det högsta priset.



Ronnie Peterson, Reine Wisell och Joakim Jo Bonnier

# VÄNNEN ROBERT DETHOREY

Text: Lasse Linder



ROBERT DETHOREY

JOAKIM BONNIER

ULF NORINDER

Robert Dethorey träffade Joakim Bonnier i Norra Reals läroverk i Vasastan i Stockholm och blev bästa vänner. "Första gången jag såg Joakim hade han en slips med en tjeji i bikini under ett palmträd på sig, det var inte jättepopulärt bland lärarna i skolan", minns Robert. Efter skoltiden flackade de runt i Europa mellan olika tävlingar. Robert tävlade också, till och med i Bonniers namn. Tittar man på resultatlistan från 12-timmarsloppet i Reims 1958 så står det Norinder/ Bonnier på en 3:e plats i en Porsche 356 Carrera. Men faktum är att det var Robert och Ulf Norinder som körde loppet. "Joakim fokuserade på F1-loppet som gick direkt efter 12-timmarsloppet och ville vara utvilad till det. Jag hade inte ens en egen hjälm så när det var min tur att köra

efter Ulf Norinder fick jag ta över hans. Den var både svettig och alldeles för liten", berättar Robert. Men han tävlade även i eget namn, trots att han saknade tävlingslicens. "Det var inte så noga då på 50-talet, det var inga som kollade licenser. Jag körde bland annat Jockes Maserati A6GCS vid Grand Prix des Frontières i Belgien 1958 och kom på nionde plats", berättar Robert, inte utan stolthet. När Joakims internationella karriär tog fart valde Robert att välja en mer traditionell väg. Han började på Volvo och gjorde ett starkt intryck direkt. "Första dagen på Volvo kom polisen och sökte mig på kontoret. Jag hade åkt fast för fortkörning på vägen till Göteborg. De kom för att hämta mitt körkort", berättar Robert.



Robert Dethorey mellan två betydelsefulla varumärken.

# 24 TRIDENT HOURS IN AUSTRIA

Text: Marc Sonnerly



After the endless confinement and near total lack of travel the opportunity this past April to fly to Austria was like a Christmas gift. When a Dutch client and true Maseratista developed an interest in a Khamsin in Vienna I proposed to inspect it myself. Are you sure with Covid travel risks he asked? Yes I felt it could be done safely. I had to get a PCR test done within 72 hours of landing, get an Austrian form filled in by the medical lab, get pre approval for my professional trip with letters from the client and owner. You see Austria was in hard confinement. I had to fill in a travel permit to drive from my home in Burgundy to Geneva airport but the French Swiss border was fully open as per normal since many work and live on both sides of the border.

To say Geneva airport was near empty would be an understatement; parking was a breeze and the flight board, instead of showing several dozen departing flights to destinations around the world showed just... four! Getting in the plane, 21 months after my last flight was wonderful: the safety belt CLICK never sounded so good!

Two hours later after an evening flight across the Alps they were not joking in Vienna airport: army personnel in military fatigues checked your Covid test results and visit permits!

Then I met my client and his agent who had come to

pick me up. They did so in style, in the client's current Quattroporte, sleek in black, equipped with an Austrian made handlebar connected to the brake pedal as he unfortunately has a worsening bad leg. There was almost zero traffic in Vienna due to the lockdown, it was startling to once again rediscover this very beautiful city like that. They dropped me off at the Radisson old town and I do believe I was the only client. There was only one staff member working. When booking the hotel had stated that since I arrived on a Thursday evening I could not stay a second night since tourism was banned but I was scheduled to be less than 24 hours in the country with a 17h30 return flight. My room had a view over the famous historic café central with its





statue adorned building but it was closed of course and there was not a soul around, eerie.

The next morning it was time to inspect the Khamsin, chassis 096, a gorgeous dark blue smooth nose example sold new in Italy and owned by the seller since 2000. It had an amazingly preserved, nicely patinated tan interior, showed great cylinder compression test results and ran impeccably. Not only did I drive it fast enough to verify its performance in the countryside with the seller's agent but I was then asked to drive it back from the suburban garage into Vienna to the owner's storage. This involved an hour of city driving as traffic was heavy despite the confinement. This reminded me of my own Khamsin when I was in the US and how incredibly easy they are to deal with in traffic. The LHM system allows for very light clutch, steering and brakes, you can see out of it very well and of course many give the majestic Bertone by Gandini design Royal priority, which as you drive right by the immense Schönbrunn palace is only natural! The Khamsin behaved impeccably, with water at 70 degrees throughout.

Then since he is selling all his cars due to his health and the fact that he can't get in his Bora for example I

was asked to sample that one from behind the wheel; who am I to refuse? So now I found myself driving a Bora in the middle of Vienna, a very surreal moment with trams, grand statues above historic buildings and pedestrians wondering was dieser unbekanntes Flugobjekt ist?

It was a gorgeous car as well, light blue, a US model fully restored and converted to Euro bumpers in Holland which ran impeccably. He also has a Ghibli and a Sebring, in fact he has owned many successive Maseratis for decades. We then had a very nice a light lunch in his superb apartment in a historic building, it reminded me of Stockholm apartments my family had on Karlavägen and others on Strandvägen, very similar architecture.

Then it was time for another ride in the QPVI, the best airport limo ride ever and the flight home: not a bad 24 hours! Just as I write this a few weeks later the Khamsin is in a truck on the way from Vienna to Amsterdam and its new life, in equally good hands and is coincidentally the twentieth Khamsin I have brokered. It definitely feels much better than simple commerce when you help pass a very fine macchina from one good home to another!

# La vita è bella

Text: Sirpa Franzén

## Hemligheten med Bella Vita

Alla som rest i Italien har varit med om det. Det händer i en gränd eller på ett torg, kanske vid sidan av vägen in till en liten by. Det kanske står en bänk där, eller ett par enkla plaststolar. Några äldre män eller kvinnor sitter och tittar intresserat, begrundar dem som passerar.

# Maserati Royale

Text: Niklas Palm

Royale är Maseratis flaggskepp och här berättas dess historia – från dess tidiga inspirationskälla till den senaste releasen.



Foto: Buch-t

## Bugatti Royale

I mitten av 20-talet var Bugatti den okrönte härskaren i bilvärlden. Ryktet säger dock att Ettore Bugatti tog mycket illa vid sig när en engelsk lady framställde hans bilar på ett ogynnsamt sätt jämfört med Rolls-Royce. I affekt, men antagligen också stärkt av sina framgångar inom racingen, bestämde sig Ettore att bygga den lyxigaste bilen som någonsin skådats. Modellen fick den officiella benämningen Typ 41 men kallas i allmänhet för Bugatti Royale. Anledningen var att den endast skulle säljas till kungligheter. Oavsett vad någon betalade skulle den inte säljas, om inte köparen var kung, drottning, prins eller prinsessa. Jag vet inte om detta var hybris eller om det faktiskt var ett genidrag. Vad gör man när varumärket redan nått toppen? Att lägga ner verksamheten när man nått sitt mål kan möjligen vara en rationell strategi för många. Men inte för Bugatti i alla fall. Istället för att nöja sig med första-

platsen ville Bugatti utöka avståndet till tvåan. Genom att endast leverera sin finaste produkt till världens kungahus kunde varumärkets status höjas ett antal snäpp. Endast 25 bilar planerades för att ytterligare understryka exklusiviteten.

1928 skulle den första bilen levereras till den spanska kungen Alfonso. Denne hann dock bli avsatt och bilen förblev osåld. En annan kunglighet som visade intresse var Zog den förste av Albanien. Denne man hade gjort en fin politisk karriär och blev utnämnd till landets president 1925. Detta räckte dock inte. 1928 utropade han Albanien till ett kungarike och satte sig själv i tronen som landets förste konung. Han tyckte själv att han var värd en Bugatti Royale men det tyckte inte Ettore Bugatti. Ryktet säger att han vägrade sälja bilen till Kung Zog eftersom denne hade ett så förfärligt bordsskick.

## Nyckeln till förnöjsamhet

De njuter kanske av solen eller svalkar sig i skuggan, småpratar med varandra och fortsätter lugnt att ta in omgivningen. Inget går dem förbi – passerande bilar, vespor, människor, småbarn, hundar, katter – de super in allt samtidigt som de fortsätter sin vardagliga ritual med puttrande samtal och funderingar. Man får lust att få kika in hos dem, ta del av det de pratar om, förstå hur de bär sig åt för att se för att se så förnöjda ut. Man vill få nyckeln till hemligheten de besitter – deras förmåga till La Bella Vita.

## De enkla tingen

Du kanske tänker på lyx, flärd eller La Dolce Vita. Men La Bella Vita har inte med sådant att göra. La Bella Vita är ett sätt att leva, en attityd till att njuta av de bästa och enkla tingen i livet. De lugna gamla personerna som letar sig ut på torget för att umgås och bara sitta och glo har lärt sig att behärska det till fullo. De kan vara närvarande i nuet och njuta av stunden. De vet att en av nycklarna till La Bella Vita är att vara tillsammans, att söka sig till platser där andra befinner sig.

## Struntprat och espresso

Du kanske har klivit in på ett enkelt italienskt café och sett hur en stående gäst vid bardisken sippat fyra klunkar gudomligt gott kaffe och slukade det sista av en färsk croissant? Personen blev kanske stående med drömmande blick i fjärran en stund eller småpratade fem minuter med kyparen bakom disken. Då har du sett konsten att leva La Bella Vita. Det är inte en kaffemugg i näven i stressat språng, på väg någon annanstans i tanke och riktning, inte en frånvarande blick med näsan i mobilen. Det är total närvaro i en stunds avkoppling, aroman av espressokaffe och lite struntprat.

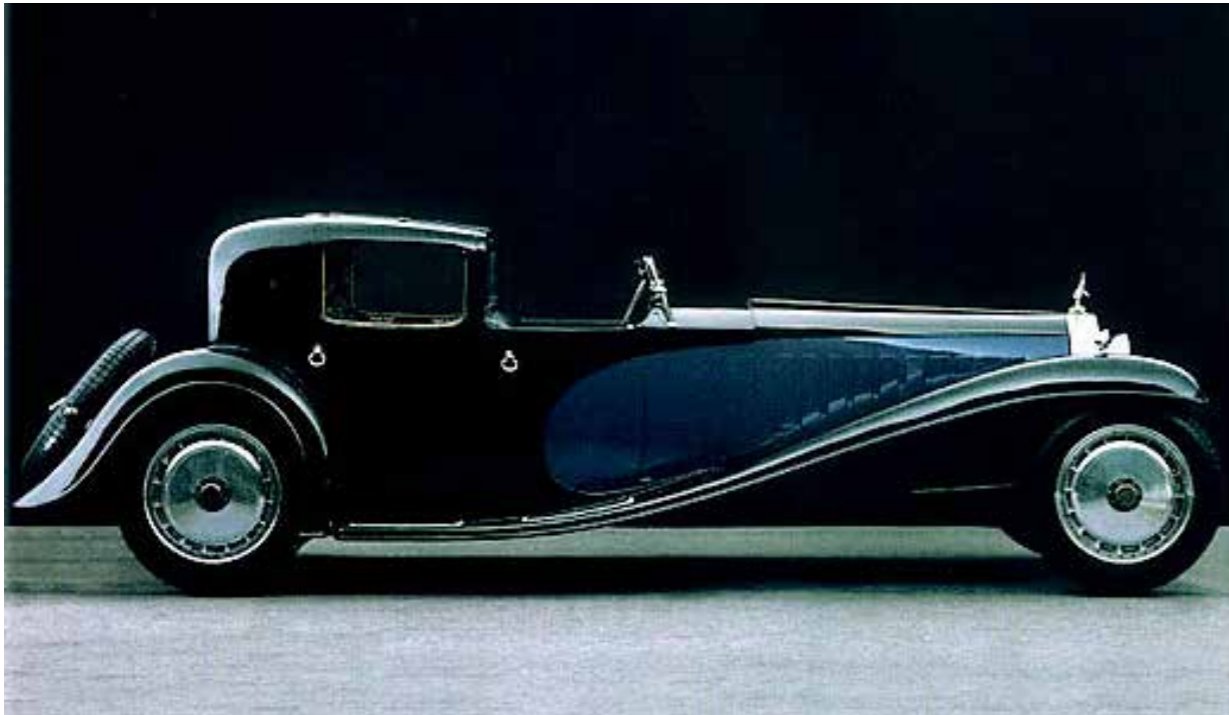
## Familjen, skrott och mat

Att investera tre timmar på en bra restaurang en söndagseftermiddag med så många som möjligt ur familjen, oavsett ålder, det är Bella Vita. Förrätter, varmrätter, efterrätter ska komma och gå vid bordet och alla ska smaka, kanske bjuda och mata varandra litet av rätterna, pratet ska gå högt, engagerat och med många skratt. Man skäms inte för att vara barnslig, hojta högt, spexa litet och larva sig en smula.

## Umgås, vin och promenera

Att umgås med vänner för en aperitivo, ett gott glas vin med lite tilltugg. Att strosa, äta god glass. Att ta gott om tid på sig för att umgås. Mat som är tillagad med omsorg, smakar gott och äts med respekt och tid för måltiden. Att promenera i sakta mak, småprata och titta på omgivningen. Enkla saker; Bella Vita.





Bugatti Royale Coupé Napoleon

Bugatti Royale var enorm. Lång och tung men med en mycket kraftfull motor på nästan 13 liter. Bromsarna var därför state-of-the-art men det fanns något annat med ännu kraftigare bromsverkan – världsekonomin. Den stora depressionen gjorde nämligen entré under "svarta torsdagen" med börskraschen den 24 september 1929. Eftersom bilen inte bara var lyxigast utan också överlägset dyrast (man fick nästan tre Rolls-Royce Phantom II för priset av en Bugatti Royale) lyckades man endast sälja tre av de sex bilar som hann byggas innan produktionen lades ner.

Prototypen är förstörd men alla de andra sex bilarna finns kvar och de tillhör nu gräddan av samlarbilar. En av dem införskaffades faktiskt av svensken Hans Thulin för den nätta summan av 9,7 miljoner dollar i mitten på åttiotalet. I Thulins samling fanns - förutom en hel drös Ferrari och annat ädelt - även en 1956 års Maserati 150S, 1958 års Maserati 450S och en 1961 års OSCA 1600 GT.

En annan Bugatti Royale införskaffades av Volkswagen 1999 för hela 20 miljoner dollar. Man kan säga att den äntligen hittade hem, då ju VW äger varumärket Bugatti nuförtiden.

### Quattroporte III Royale

Den 14 december 1986 lanserades Maserati Royale. Tillfället var väl valt då detta saluterade bilmärkets 60-års jubileum som biltillverkare. Bilen lanserades stolt av Alejandro de Tomaso, Maseratis ägare sedan 11 år, under pompa och ståt i italienska Modena. Maserati Royale var en ultralyxig version av den redan lyxiga

Quattroporte III. Kopplingen till Bugatti Royale var tydlig. Bilen skulle bara tillverkas i ett fåtal exemplar. Den skulle vara överdådigare än någon annan bil på marknaden och priset skulle avskräcka de flesta. Bilen skulle helt enkelt vara exklusivast.

Ja, nog var Maserati Royale extravagant. Endast ett femtiotal byggdes och bara detta faktum gjorde att modellen stack ut från många av konkurrenterna på 80-talet som ju tillverkades i hundra-, eller till och med i tusentals exemplar.

Royale skiljer sig från sin föregångare Quattroporte III (som ju båda två egentligen delar den officiella benämningen AM330) på några punkter. Den redan utmärkta kvaliteten i den handbyggda Quattroporten höjdes ytterligare en nivå. I Royalen lär alla skarvar vara ifyllda för hand för att de inte ska synas. Motorn i Royalen finjusterades och levererar 300 hästkrafter till skillnad mot de 280 som kläms ut ur standardmotorn med samma volym. Lyfter man på motorhuvuven så går det faktiskt att se att det sitter en Royale-motor i bilen. Ventilåpningarna är nämligen röda.

På lite håll kan man också notera att Maserati Royale har unika fälgar eller åtminstone särskilda navkapslar. Trösklarna i en Royale var kromade och blänkande. Den vanliga Quattroporten hade svarta trösklar. Framförallt kan man emellertid identifiera en Royale då modellnamnet står tydligt angivet på bakluckan. Låt dig dock inte luras – det finns en hel del bilar som i efterhand konverterats till en Royale medelst en ny skylt men



Maserati Royale 1986

i övrigt saknar dess attribut. Likväl som QPIII utstrålade en lågmäld elegans så var flaggskeppet Royale mycket diskret. Bilen kostade enormt mycket men ändå så var det bara ett fåtal detaljer som indikerade för omgivningen att detta var en mycket speciell bil. Ett riktigt understatement.

Invändigt kunde man dock märka större skillnader mot föregångaren Quattroporte III. Trädetaljerna var nu istället utförda i exklusiv valnöt, skinnet var i en finare och ännu mjukare kvalitet och sätena hade ytterligare stoppning för att förhöja komforten. Mest markant var kanske att baksätesspassagerarna hade varsitt bord som gick att fälla ut från dörrsidan. Det fanns även en uppsättning koppar i tenn som kunde ställas på borden. Vidare hade digitalklockan ersatts med en elegantare analog klocka på instrumentpanelen.

I samband med introduktionen av Royale så upphörde produktionen av Maserati Quattroporte. Ja, Maserati Royale var egentligen inte mer än en facelift av Quattroporten. Det var en lyxigare, snabbare och bättre variant och man kan säga att den förlängde QP:ns livslängd i ytterligare 4 år. Den sista Maserati Royale á la Quattroporte III rullade ut från fabriken 1990. Något enstaka exemplar levererades till Sverige men har sedan dess försvunnit utomlands.

### Ghibli, Levante och Quattroporte VI Royale

I början av förra året lanserades den senaste versionen av Maserati Royale. Det var en specialserie av märkets tre modeller: Ghibli, Levante och Quattroporte. Endast 100 stycken fick epitetet Royale och detta understryks

med en plakett i bilen med texten "One of 100". Jag uppfattar det som produktionen är begränsad till just 100 stycken Royaler över hela modellutbudet och det finns därför inte 100 Quattroportar, 100 Levanter eller 100 Ghiblier med denna exklusiva titel.

På utsidan skyltas det inte längre med att det är frågan om en Royale såsom det gjordes på 80-talet. Skylten sitter numera på insidan och jag tycker detta är i linje med den diskreta framtoning som är själva signumet för en Maserati Royale.

Royalerna levereras antingen i en särskild blå (Blu Royale) eller grön (Verde Royale) kulör. Det påstås att dessa två kulörer är en homage till den tidigare Quattroporte III Royalen som tydligen hade dessa färger som standard. Jag har dock sett bilder på Royaler från 90-talet i allehanda kulörer så jag betvivlar kopplingen gällande färgvalet men jag håller dock med om att bilarna är mycket stiliga i de speciella nyanserna av blått som grönt som är unika för den nya Royale-serien.

På utsidan finner man också att Royale-serien har unika fälgar och alla bilarna är försedda med bromsok i silver. Jag förmodar att man menar silverkulör men det hade ju anstått en Royale om oken var smidda i riktigt silver.

I linje med sin föregångare finner man framförallt Royaliteten på insidan. Royalerna levereras nämligen med en extra finish på inredningen i material som är utöver det vanliga. Inredningen är baserad på den exklusiva GrandLusso designen. Royale versionen förses



Maserati Quattroporte Royale år 2020

antingen med den speciellt vävda nappatextilen med det märkliga namnet Palletessuta i den läderfärgade kulören som kallas Cuoio på italienska...eller med en annan typ av tvåfärgat skinn som benämns Pione Fiore, alltså pion på svenska, trots att det inte är blommönstrat.

Vidare förses Royalerna som standard med den utrustning som i annat fall är ett extra tillval. Till exempel har varje bil den fina ljudutrustningen från Bower & Wilkins. De har också Cold Weather, Premium and Driving Assistance Plus paketen som standard. Detta betyder att bilarna är förberedda för vinterkörning med elupp-

värmda baksäten och anordningar som gör att spolarvätskan inte koksar igen munstyckena när vindruta eller strålkastare ska spolas i bitande kyla. Bilarna läser själv av vägmärkena, håller avståndet till bilen framför, håller koll på fotgängare, varnar eller bromsar själv vid olika faror mm. Jag förmodar att det knappt behövs något körkort längre då bilarna är mer eller mindre självkörande.

Tillvalet Royale innebär helt enkelt en bil som är "top of the line". Jag avundas de som har en Royale i garaget, vare det står Bugatti eller Maserati på den.



# Två sidor av Levante

Text: Ole Skarin & Torbjörn Eriksson

*Är en Maserati Levante något för dig? Två av våra medlemmar ger sina tankar. Läs Ole Skarins och Torbjörn Erikssons funderingar och känslor kring Maseratis första suv. Kan verkligen Italien få till en praktisk suv som ändå känns italiensk?*

#### Ole Skarin om sin Maserati Levante:

Vaddes 6-åriga dotter döpte omgående Levanten till "Hajen". Mitt eget barnbarn Adam, 6-år, utropade med förvånad förtjusning;

– Det är ju Aquaman's bil.

Helhet eller detaljer – Levanten spelar på hela registret. En porscheägare som parkerat framför mig på gatan inne i Stockholm, cirklade Levanten när jag kom gående mot min nyförvärvade silverfärgade italienare. Han slog sig snabbt i slang med mig. Med en viss beundran i rösten blev hans avskedsreplik; "Det är ett modigt val – inte mainstream precis". En hommage till italiensk design!

Efter ett antal MB S-Klasse, ML- och C-Klasse samt BMW's och Audis så blev det alltså en Levante. Varför kan man ju undra. Särskilt som jag hade siktat in mig på en Ghibli. Grannen hade bytt till en Ghibli efter att ha rattat 18 Alfor.

Efter en provkörning med hustrun så stannade det vid just, provkörning. "Aldrig, aldrig, aldrig – slutdiskuterat!!" Det bärande argumentet, som jag uppfattade det, var att den var för "trång". Smidighet från min sida, var på sin plats (till saken hör att det står en MB SL i garaget så ordet "trång" är sannerligen relativt).

Levanten passerade "nälsögat", dvs hustruns kritiska granskning och kompromisslösa attityd. En suv med italienskt kännetecknande snygg design med tydlig Maserati-touch i fronten, i stort sett omöjligt att motstå en sådan kombination. Bagageutrymmet har fått vika ner sig gentemot designen – helt i italiensk anda. Men ändå fullt tillräcklig i volym (590 l). Inredningen frammanar känslan av återhållen, sofistikerad lyx där man med tillfredsställelse särskilt noterar ytbehandling av skinnklädseln. Den stilenliga analoga klockan i mitten på instrumentbordet är ett naturligt inslag i en kupé som smakfullt blandar gammalt och nytt. Ett sätt att hålla det historiska arvet levande och närvarande. Man mår

bra när man sitter i en Levante. Levanten ger "komfort", ett ansikte. Sätena ger känslan av att vilja köra långa sträckor. Instrumenteringen är tydlig och lättläst – kanske inte helt intuitiv men behagligt funktionell. Körställningen är internationellt anpassad – kortare eller längre individer kan ställa in önskat läge på pedalerna. Italiensk omtänksamhet och finess. Nackstöden är välplacerade och ger det stöd som man ofta saknar i andra bilar. De "vanliga" finesserna som programmerbara körställningar finns naturligtvis i Levanten också – då med enkel programmering för två körställningar.

I körglädjen så har den italienska omtänksamheten fått spelrum. Sportläget gör att det återhållsamma ljudet från dieselsexan ljudmässigt plötsligt växlar upp till en mullrande 8:a som får t.o.m de med motorintresse "light" att vända på huvudet och spetsa öronen. Plötsligt lovar Levanten massor. Med nedrullade rutor så återupplever man ungdomens önskan av att vilja synas på strippen – italiensk design och ett matchande ljud. Att göra ett "statement". Att imponera på omgivningen. Och det gör man. Även om ljudanläggningen lätt klarar hårdrock och 60-talsmusik, så går väl gränsen just där. Idag drar jag upp rutorna och spelar Vivaldi istället, Bach om jag mentalt vill tuffa till mig inne i kupén. Levanten tar ju hand om utsidan.

Levanten är en bil man åker i. Man behöver inte "köra" den. Men den accepterar aktiv, till och med tuff, körning på ett strålande sätt med manuell växling som behagligt flyter genom växellådans alla 8 växlar. Självt föredrar jag då växelspaken framför "paddlarna". Men det är ju en smaksak. Fyrhjulsdriften ger ytterligare stöd för smidig och behaglig körning även när man provocerar. Med en del erfarenhet av stora bilar och italienska städer så önskar jag mig en bättre svängradie på Levanten. Men den, och jag, trivs bäst på Autostradan. Då njuter man fullt ut av känslan av att "flyta fram".

Levanten är en suverän året-runt-bil. Små detaljer som skidlucka indikerar att man gärna tar sin Levante till de italienska alperna. Hustrun och jag rekommenderar Cervinia – suverän skidåkning upp till 4000 m, fantastisk mat och boende på vårt stamställe Excelsior Planet (75 m från liften). Och bra parkering!

Vår Levante är av 2018 årsmodell med minsta motorn, en 3-liters dieselsexa på 275 hk/600 Nm. Snäll i förbrukningen, ca 0,75 l i blandad, oprovocerad glidkörning. Visst kan man växla upp till större, kraftigare motorer (6:a på 430 hk eller en fyra liters 8:a på 580 hk). Men, i design, komfort och ljud så är de nära släktingar, samma familj. Och det är ju det som gäller.

När det gäller teknologin på ett generellt plan, så kan man konstatera att Maserati inte är i en absolut spjutspetsposition. Man har förståndigt och smart nog tagit

rygg på tillverkare med större resurser och har gjort det på ett ytterst kompetent sätt. Med behagliga luftfjädringar, så anpassas bilens "höjd över havet" om du väljer sportinställning eller om hastigheten indikerar att du behöver höjdförändring. Samspelet mellan chassi, motor och drivlina gör att man kan gå från "aktiv" till "tuff" körning med bibehållen överlägsen komfortkänsla.



Men – det finns förbättringar att göra!

Backkameran blir lätt smutsig och därmed svårare använd. Särskilt i svenskt slaskväder. Får man föreslå en liten lucka som skyddar linsen när kameran inte används? Utrymmet mellan framstolarna kunde göras mer praktiskt. T.ex. skapa utrymme för mobilen – gärna storleksmässigt en iPhone S (det finns naturligtvis USB för laddning). Rattvärmern är en gudagåva. MEN den kan förfinas genom att den ges tre värmesteg.

Missen som verkligen tog hårt var att det inte finns ett särskilt utrymme/fack för solglasögonen – det förväntar man sig av en italienare i lyxklass. Eller är det så att man i Italien alltid har solglasögonen på? Troligen förhåller det sig så!

Efter många år i tyskt sällskap så blir slutsatsen att det tog bara ett par hundra mil för att "bli ett" med den italienska skapelsen och skönheten Levante. Stolt ägare och förare av "Hajen".



### Torbjörn Eriksson om sin Maserati Levante:

Ägare: Min fru som avled 13:e januari 2021. Den övergår i min ägo när bouppteckningen är klar.

Mitt namn är Torbjörn Eriksson 70 år nu i mars månad och en person som alltid varit maskin och motorintresserad. Att vi i vår ägo nu har en Maserati Levante SUV beror på vårt barnbarn Kim Nyman som sökte annonser när vi åkte vår tidigare privata bil BMW X4 3.5d med mycket tillägg.

Jag har under mina år haft många motorfordon i min ägo, både privat och förmånsbilar i mitt arbete.

Privat har vi ägt: Volvo Amazoner, 142/4-or, SAAB-turbomodeller, Chrysler och senaste modellerna bakåt är BMW X4 3.5d, MB 350 CLS Shooting Brake, AUDI Q7, BMW 325d stål- cab. Genom arbetet har det i huvudsak varit BMWer av olika modeller men i huvudsak 530d sedaner.

Genom fordonsintresset så har Vi även ägt en Kenworth W900B 1987 års modell. En Chevrolet pickup 1946 hotrod och en Azimut 39 fots flybridge båt. Efter min frus bortgång så har jag inhandlat en HD Fat Boy 2007 års custom.

1. Typisk italiensk design och en finish och passform utöver vad jag tidigare upplevt. Otrolig komfort för alla 5 i bilen. Barnbarn har alltid klagat på för hårt mittensäte i bak. Nu prövades detta som första kontroll av dem och fick med beröm godkänt, "nu sitter vi lika bra här i mitten i bak"

2. Det är inte sämre kvalitet på den här italienska bilen än de Tyska, för mig känns den högre på den här.

3. Motoralternativet med bensen V6 på 430 hk och dubbelturbo är det bästa jag haft. Det finns inga riskabla omkörningar lägre däremot så gäller det att kolla hastighetsmätaren om jag vill behålla körkortet.

4. Jag nämnde tidigare komfort och med dem olika inställningsmöjligheterna så passar den nog alla behov.

5. Har också provat vinterkörning och nysnö över 2 dm. Med normal 4-hjulsdraft så var det inte möjligt att komma över en plogbrink bakom bilen men med rätt knapp/drift så drog den sig lätt över plogbrinken.

6. Jag anser att som boende på landet med ibland begränsad snöröjning så är behovet dubbade vinterhjul. Till den här levererades dubb fria och då jag från början inte tänkt använda bilen vintertid så fick det duga. Efter min frus bortgång så kommer jag att använda den året runt. Det har visat sig fungera bra med friktionsdäcken men jag kommer att köra slut på dem i sommar och montera dubbdäck till vintern.

7. Det finns också det jag saknar på Maserati i förhållande till tidigare bilmodeller: – navigation som enkelt kan uppgraderas utan skyhöga kostnader – svenska i nav och i alla manualer. – motorvärmare styrd med en app – dragkrok var inte beställd till den här men kommer nog att eftermontera

Jag har i samband med de senaste årens bilbyten sagt till min fru att detta är den sista, så har jag sagt även nu och det känns som jag kommer att hålla det även om jag gärna hade haft en V8 bensen i en Levante. Det behövs inte för ljudet dock. Modellen väcker mycket uppmärksamhet och de flesta som vill prata har inte känt till att det fanns en SUV i Maseratis sortiment.



# 5000 GT.

## Del 2. Text: Jan Fidjeland

Min tidigare artikel i förra numret av Bulletinen handlade om hur Maserati 5000GT bilarna kom till samt en mycket kort period i historien om en av de tre bilarna med Touring kaross AM 103/090.

Denna artikel är mitt försök att teckna en längre tidsaxel i bilens långa och snåriga historia. I detta arbete har jag haft kontakt med flera Maserati historiker och kännare varav Adolfo Orsi har bidraget med den mest värdefulla information och foton till denna artikel. Adolfo Orsi Jr. är sonson till Adolfo Orsi som ägde Maserati under många år. Han är idag verksam som historiker, domare i "Concours" tävlingar, och rådgivare vid renoveringar av klassiska Maseratibilar.

Några av Adolfo Orsis ord ur ett av mejlen:

*"I know well AM103.010 because I remember it when it was new in 1960, I nearly purchased it in the early 1980s, I offered it in the December 1989 auction in Modena (which I organized in association with Finarte), in 1994 I helped to write an article deepening its history, I advised John Bookout in restoring the car. Best regards, Adolfo"*

Några fler rader ur ett annat efter att han hade fått en kopia av den tidigare artikeln i Bulletinen översatt till engelska:

*"Interesting the 3 photos taken in the factory scrapyard, where the car looks like matt black. These photo fills the gap from 1975 toward. Do you have additional scan of the photos of the body? I cannot clearly see the side to check the presence of the additional moldings fitted on the car during the "customization" of 1965."*

*The legend is that Mr. Svanback was a night club owner. it is true? Did Mr. Svanback own other 5000GT?*

*The green car on the cover should be AM103.004 (if I am not wrong) which is owned by a US collector, I am the advisor of his Collection.*

*Probably you are already aware: Antonio Orsi (Fonderie di Modena) was cousin of my father; my grandfather Adolfo presented him AM101.010 as the gift for his marriage. During the last days, looking a family album, I saw some photos of the ceremony after the wedding.*

*I was there when, after the lunch at al "Gatto Verde" (a restaurant in the Modenese Apennine, few kilometres over Maranello), Maserati chief tester Guarino Bertocchi delivered the car which Antonio (known as "Umbertino") used for his honeymoon.*

*AM101.010 has been used as "development car" for the 5000GT engines which were later developed for the production.*

*Best regards, Adolfo"*

### AM 103.010 / 103.090

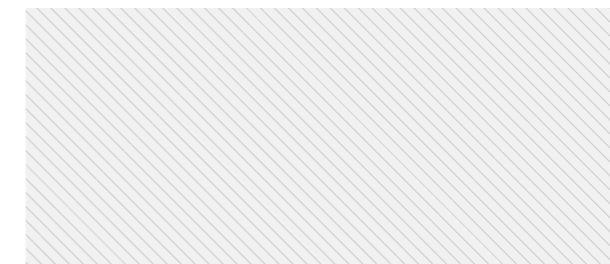
Vad som utmärker denna 5000 GT från alla de övriga är att den var i Maseratifabrikens ägo under lång tid efter det att den var färdigställd. Den huvudsakliga anledningen bakom detta var att den ställdes ut på bilmässor samt användes som utvecklingsfordon för 5000 GT motorer och även andra V8 motorer.

Färdigställd: 8 februari 1960

Här håller AM103.010 på att färdigställas inför Bilmässan i Geneve. Kulör blå lika Shahens bil AM103.002. Tipo 103 insprutningsmotor, 4 växlad manuell- ZF växellåda, Borrani ekerhjul. Rektangulära positionsljus med flänsar. Riktningvisare bakom framhjulen. På denna bild är inte hela den svarta inredningen på plats ännu.



Frontal bild. Bilen redo Motormässa i Geneve 1960



Efter Genevemässan 1960 modifierades bilen ytterligare. Notera at den nu har perforerade tallrikshjul och andra cirkulära positionsljus. Även riktningvisarna har nu fått en ny position framför framhjulen.



Dessa foton visar hur bilen hade modifierats inför Turin Mässan 1960. Nu hade den lackats om i en något mörkare blå kulör, fått en helt ny utformning av grillen med egg formade omfattningar bakom strålkastarna, fem horisontella kromade linjer, helt nya kofångare med mindre tillbakadragna horn. Även positionsljusen är nya, riktningvisarna är åter tillbakaflyttade bakom framhjulen, dörrhandtagen är nya, och vindrutetorkarna har fått ett nytt viloläge till vänster. Inredning bytes även ut med mycket svart läder på stolar, dörrsidor, instrumentbräda, men även i inslag i de blå mattorna. Instrumentering och ratt är lika mellan alla de tre Touringbilarna fram till denna tidpunkt.

23 JUNI 1960 – Aga Khan testkör bilen in Turin.

JUNI 1960 - MAJ 1961 – AM 103.010 nu tillbaka på fabriken igen för utveckling och testning.

31 MAJ 1961 – Maserati fabriken “lånar ut” bilen som bröllopspresent till Antonio Orsi. Se Adolfo Orsis berättelse ovan.

2 JUNI 1961 – Bilen registreras för första gången, registreringsnummer MO 66158, och bröllopsparet ger sig i väg. Efter en månadslång resa återvänder de och bilen lämnas tillbaka till Maserati igen.

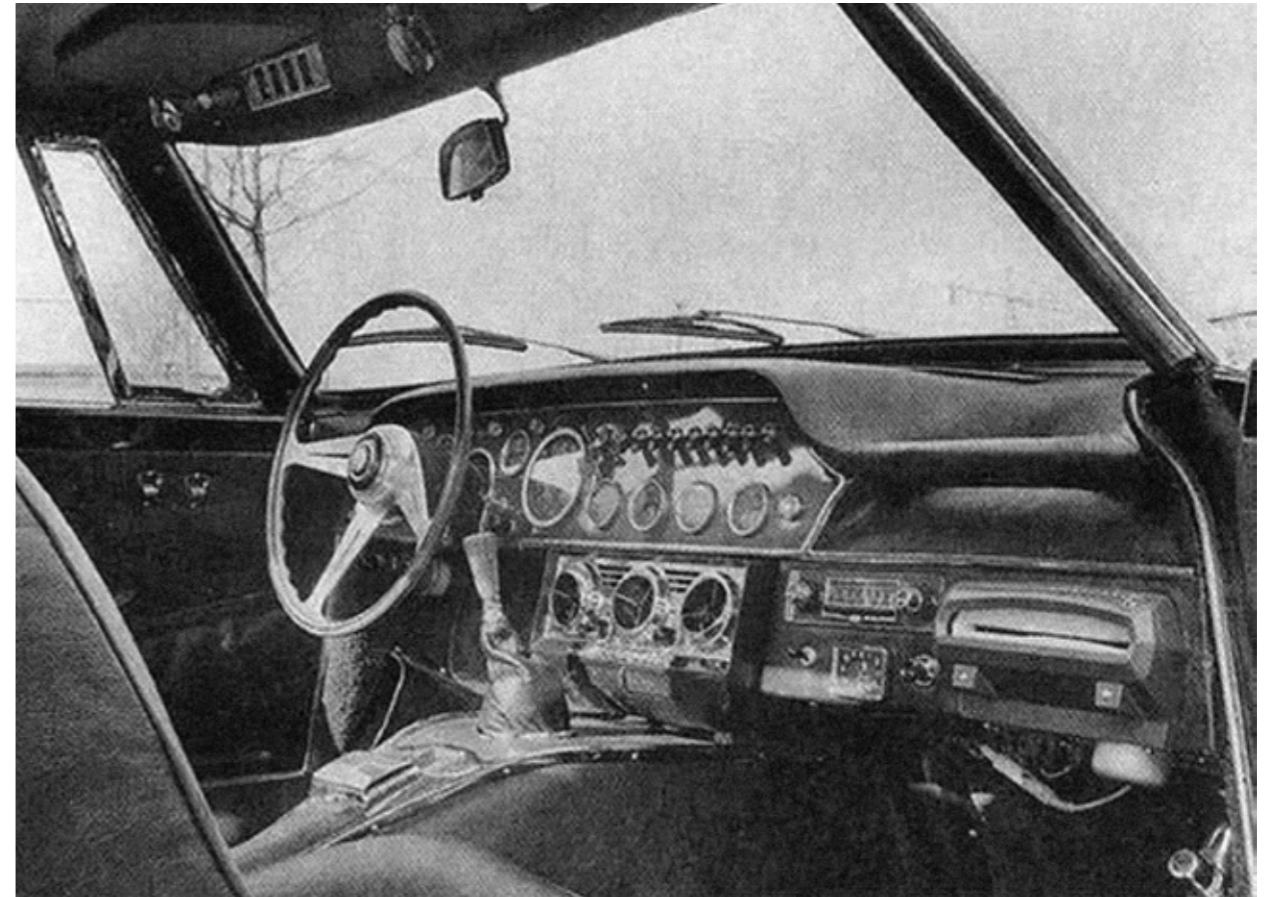
HÖSTEN 1961 – Installeras och testas en Tipo 59 V8, 5,7L marin motor i bilen.

2 JUNI 1962 – Tipo 103 motor no. 5 med Lucas insprutning återinstalleras.

20 NOVEMBER 1962 – Säljs bilen för första gången till Mario Pallucchini, Pesaro.

26 FEBRUARI 1963 Ny ägare Prof. Fabio Columella, Bologna.

Någon gång under första kvartalet 1965 avlider Columella och bilen återlämnas till Maserati av dödsboet.



Nu är vi framme i maj år 1965 då bilen får en rejäl förvandling igen för att kunna säljas som en ny bil till en arabisk prins. Den lackas i en mycket mörk, nästan svart kulör. En del detaljer går att känna igen från tidigare såsom t.ex. kofångarna och omfattningarna bakom strålkastarna. Ny mycket litet Tridentmärke i ovalen. Ny grill men framför allt flera och större luftintag under denna; säker med tanke på att den var på väg till ett land med högre temperaturer än Italien. Nya positionsljus igen samt två extra strålkastare under grillen. Längs sidorna mer krom i form av fartlinjer. Inredning ersattes med en helt ny, även denna gång i svart läder. Många nya instrument infattade i en polerad träpanel. Märk även luftkonditioneringen, radio, samt en skivspelare vilket säkert var mycket statusbringande i mitten av 1960-talet. AM103.010 förvandlades nu till AM103.090.

24 november 1965 skeppades bilen till Prince Abdul Magid Ben Saud, som bodde i Beirut. Där den

användes den mycket flitigt och dessutom bytte dessutom ägare många gånger under åren 1966-67.

Jag har frågat Adolfo Orsi om han vet mer om vad som hände med bilen efter att den såldes till Beirut. "The car was lying at the factory when it was sold in 1965 (refurbished and modernized) to Prince Abdel Magid Ben Saud, living in Beirut. I took note of correspondence that Maserati had in 1969 with a person working for Arabian American Oil in Arabia

The Arabian Princes were very rich and not very careful about their cars. Recently I researched over the other #103.016 (the Ghia bodied car) which was taken at the factory for a service and later was not collected for years. The Price was later contacted and he asked to have a photo of the car because he did not remember it!!"

Vad flera källor anges är att AM103.090 kom tillbaka till Modena från Beirut någon gång i slutet av 1960-talet. Den var då i mycket dåligt skick både invändigt och utvändigt. Beslut togs därför att återmontera den tidigare sparade inredningen och övriga detaljer. Ägoförhållanden var eller förblev oklara varför bilen blev stående, först inomhus därefter utomhus där Jan Svanbäck hittade och lyckades köpa den 1975. Då hade även den påsvetsade och den fastskruvade chassiplåten med chassinummer AM 103.090 avlägsnats av fabriken.

1975 Jan Svanbäck gör en partiell renovering i Rom. Han berättar i Britiska Trident Magazine "The car had engine 014 fitted which has fuel injection".

Jan Svanbäck sålde bilen i Italien där den blir kvar i flera nästan två decennier.

Adolfo Orsi igen:

"From my notes it looks that the car was by Carrozzeria Giordanengo in Boves (Cuneo, near Turin) in 1982."

Den förblir i körbart skick fram till den tidpunkt då den köps av en känd Americans samlare som låter utföra en fullständig renovering med bistånd från Adolfo Orsi.

Bilderna nedan visar hur bilen ser ut idag. Den har nu återfått sitt ursprungliga chassinummer AM103.010.

Ett stort tack till många Maserativänner på nätet. Utan dem hade inte denna artikel kommit till.

Ett särskilt tack till Marc Sonnery som introducerade mig för Adolfo Orsi. Övriga- Frank G. Mandarano, Andy Heywood, Walter Bäumer, and Nico Maier.

Källor: Svartvita foton ur Maseratis bildarkiv.  
Tidskriften Auto d'Epoca no.5 maggio 1994.  
Artikelförfattare Ugo Fadini. Färgfoton av Franco Zagari.



# V8

Under 30-talet, då Maserati hade sin glansperiod på tävlingsbanorna, förlitade man sig helt på raka motorer. Man använde sig av raka fyror, sexor och åttor både med och utan kompressor. Det fanns även under en kort tid en V16-motor men det bestod av två raka åttor som var kopplade till samma vevaxel. Vad som kanske är mindre känt är att Maserati även tillverkade en rak tvåcylindrig tvåtaktare på 900 cm<sup>3</sup>. Den motorn användes i en liten lastbil för att frakta delar till och från depån med och den såldes aldrig till allmänheten.

## V8 nummer 1

Efter kriget var Maserati aktiva med både monoposti och sportvagnar och man hade till den stora sportvagnsklassen upp till 4,5 liter tagit fram en potent V8-motor. Motorn var helt byggd av aluminium, hade fyra maffiga Weberförgasare placerade i mitten av V:et samt något så unikt som både magnettändning och batteritändning. I sportvagns-VM var man mycket framgångsrika med den snabba 450 S. Den var så snabb att FIA började inse riskerna med sådana prestanda och maximerade cylindervolymer hos sportvagnarna till 3 liter i slutet av 50-talet. Fortsättningsvis tävlade Maserati med den pålitliga raka sexan istället inte utan framgångar.

En dag kom Shahen av Iran på besök. Han förklarade att han var intresserad av att köpa en GT-vagn men tyckte att den Maserati just börjat tillverka såg för alltför ut och inte hade tillräckliga prestanda. Kunde fabriken ta fram en bil som passade hans önskemål var frågan. Giulio Alfieri basade på konstruktionsidan och sa helt lugnt att de skulle de säkert kunna göra och bad Shahen komma tillbaka om två veckor. I fabriken visste Alfieri nämligen att det stod tre splitternya V8-motorer avsedda för 450S vilka de nu inte hade någon användning för. Ramen för den nya 3500 GT var kraftig nog att tåla denna motor så det gällde bara att få fram ett extravagant karosseri.

På motoravdelningen tog de en V8-motor under behandling för att göra den mer landsvägsanpassad. Man tog bort kuggtransmissionen till kamaxlarna och ersatte den med kedjor för att få ett lägre ljud, vidare byggde man en vevaxel med något längre slag för att få upp volymen mot 5000 cm<sup>3</sup> men förgasarna behöll man. Det hela blev ju en för tiden oerhört potent maskin med över 350 hk som Shahen inte skulle kunna klaga på. Touring började skissa på karosseriet som

skulle vara något extraordinärt enligt instruktionerna. Fronten influerades av islams historia och om den var vacker eller inte kan man diskutera men den såg i alla fall inte ut som någonting annat. Inredningen gick mer i italiensk stil och hade stora instrument och exklusiva material för att understryka att här kom en furste. Kupén var liten och låg och bilen såg snabb ut redan på ritningarna som Shahen fick se när han åter kom på besök. Han garanterades också att ingen skulle kunna köra ikapp honom på vägen hem till Gstaad då bilen hade skulle ha en toppfart på närmare 300 km/h. OK, sa Shahen, sätt igång och bygg!

Maserati hade vid den här tiden ingen testbana utan använde motorvägarna som går i fyra riktningar utifrån staden. Testföraren Bertocchi kunde konstatera att bilen mötte förväntningarna när det gällde fartresurserna vilka gick utanpå allting annat som byggdes vid den här tiden och vi är nu i slutet av 50-talet. Att den sedan



Motorn i Maserati 5000 GT är en något modifierad version av den som användes i racersportvagnen 450 S. Dubbeltändningen har behållits här men togs bort när motorn började användas i Quattroporte. Lustigt nog gjöts topparna på samma sätt men det andra tändstiftshålet borrades aldrig ur. Motorn hängde med i många år och betraktades både som slitstark och driftsäker även om man inte vann några ekonomirallyn med den. Den gröna färgen användes på topparna i alla 5000 GT. Insprutningen kom från Lucas precis som i 3500 GTI.

rullade på smala Pirelli-däck som var konstruerade för max 180 km/h var det ingen som talade om för köparen men det gjorde inte så mycket. Bilen skulle bara finnas för att stärka hans ställning i hemlandet där han just startat ett program för modernisering av ett urgammelt samhälle. Att detta senare skulle leda till ett kraftigt bakslag, ja det ska vi nog inte skylla Maseratin för. En eye-catcher var den i alla fall på de utställningar fabriken fick låna den till och den kom även att bli inkörsporten inte bara till modellserien 5000 GT utan också till V8-motorns införande i fabriken GT-vagnar.

Var då Maserati först i Italien att använda V8-motorer? Inte alls, sådana hade funnits men aldrig rönt några större framgångar. Fiat byggde t ex en V8 på två liter som placerades i ett antal vackra sportvagnskarosser men den saknade kraften som kommit att förknippas med motortypen. Lancia hade tagit fram en V8-motor för sin F1-modell D50 och där fans det kraft däremot. I händerna på bland andra Eugenio Castellotti rönste den stora framgångar ända tills Vincenzo Lancia lade ner tävlingsverksamheten och skänkte bilarna till Enzo Ferrari.

Maserati införde V8-motorn i ett stort antal modeller som Mexico, Ghibli, Khamsin, Bora och även i fyradörrarsbilen Quattroporte. Motorerna som kunde vara på upp till 4,9 liter utmärktes genom att vara kraftfulla, driftsäkra och långlivade men också genom att de drog kopiöst med bensin. Många ägare kan vittna om att bränsleförbrukningen var inte relaterad till hur fort man körde utan nästan tvärt om, försökte man köra långsamt då drog motorn ännu mer bensin. När Quattroporte III lades ned 1990, då försvann även denna V8-motor efter tre decenniers produktion.

## V8 nummer 2

Om företrädaren blev långlivad så kan man inte säga det om nästa V8 från Viale Ciro Menotti. Det hela började redan på 60-talet när Citroën köpte Maserati. En V6-motor på 2,7 liter togs fram för att passa de franska skattebestämmelserna men motorn kom även att användas i bland annat Maserati Merak. En ny Quattroporte var på väg och det diskuterades om man skulle ta fram en åttacylindrig version av motorn också för att bättre matcha den ganska tunga bilen. Alfieri tog fram en sådan motor genom att helt enkelt lägga till två cylindrar och göra en ny och längre vevaxel. Motorn var fortfarande mycket kompakt då kamdrivningen inte monterades i änsletet av kamaxlarna utan mitt på. Motorn blev så kort att man lyckades få ner den motorrummet på Alfieris egen Citroën SM. Proven

utföll väl men sagan blev kort då QP11 lades ned redan efter ett tiotal tillverkade bilar. Motorn ställdes upp på Maseratis vind för att samla damm. Året var 1975.



*Efter att Citroën köpt Maserati togs motorn till Citroën SM fram och fick beteckningen C114. I mitten på 70-talet började man skissa på en efterträdare till Quattroporte och den skulle få stor influens av Citroëns teknik med hydro-pneumatik. V6-motorn bedömdes som för liten så Alfieri började skissa på en utbyggnad med två cylindrar till en V8. Samtidigt kastades Maserati in i sin största ekonomiska kris och av bilen blev den bara tretton exemplar, alla utrustade med V6-motor. Prototypen till V8-motorn hamnade i Alfieris privata SM och kom aldrig längre. En mycket modern och kompakt motor var det i alla fall. Funktionen var det inget fel på men det hjälpte inte, när Alejandro de Tomaso övertog företaget ville han sätta sin prägel genom att göra egna motorer.*

Då denna motor aldrig kom till användning blev den okänd för allmänheten. Själv fick jag se den vid ett besök på fabriken där jag ville få ryktena bekräftade om att en V8-version gjorts av det som på Maserati-språk kallas C114. Fabriken talesman Ermanno Cozza förklarade om och om igen att någon V8 aldrig funnits men plötsligt kände jag att någon klappade mig på axeln och där stod fabriken allt i alla Ardilio Manfredini. Han gav mig ett tecken att följa med honom och han förklarade på det enda språk han behärskade, nämligen italienska, att han ville visa mig något. Vi gick upp på vinden där det stod massor av gamla tävlingsbilar och motorer i burar av något som såg ut som hönsnät. Rätt som det var så stod vi framför V8:an som såg ut att vara direkt urtagen ur Alfieris bil trots att det var 20 år sedan. Motorn finns nu på Paninis museum i utkanten av staden om någon skulle vara intresserad av att se den.



*Röd krymplack används på toppar och plenumkammare för att göra V8-motorn i Shamal till en veritabel eye catcher. Inga tramsiga plastkåpor som döljer motorn här utan vackert blänkande aluminium från Fonderia di Modena. Två japanska turboaggregat av fabrikat IHI försör motorn med luft efter det att den passerat laddluftkylarna som det också finns två av. Motorn är i grunden den som återfinns i Biturbo men har fått två cylindrar till och fyrventilsystem förstärkt. Resultatet blev 326 hk vid 6000 rpm och den gav den relativt lätta bilen utmärkta prestanda.*

## V8 nummer 3

Även denna började sitt liv som en V6:a. Alejandro de Tomaso övertog Maserati 1975 när Citroën var på väg att sätta det i konkurs. Det sägs att han betalade 1000 lire för allt inklusive byggnaderna i centrala Modena. Han ville göra Maserati till något annat än en liten tillverkare av exklusiva GT-bilar. Detta skulle han uppnå genom att serieproducera bilarna vid sin fabrik i Milano som han övertagit av Innocenti. För detta dög inte den stora och ganska tunga V8-motorn utan de Tomaso lät ta fram en liten och kompakt V6-motor på 2 liter som då var en skattegräns i Italien. För bilar med större motor måste köparen betala 38% i moms vilket var mer än det dubbla jämfört med en bil med "normal" motor. För att få mer effekt ur motorerna försågs de med två turboaggregat vilket gav bilen namnet Biturbo. Vi hade nu kommit fram till 1983.

Biturbo var en påkostad bil med växellåda från tyska ZF och bakaxel med Torsen-differential. Inredningen var exklusiv med stolar klädda med tyg från modehuset Missoni och instrumentbräda i vackert träfaner. Kostnaden kunde hållas nere genom rationell tillverkning utan alltför mycket handarbete och utan alltför hög kvalitet hävdade belackarna. Detta vill jag nog säga är fel men Biturbo-bilarna krävde kanske lite mer av sina ägare än vad exempelvis en tysk BMW 3-serie gjorde. Ett drag hade de i alla fall gemensamt med den gamla V8-motorn, de drog mycket bensin.

I början hade Biturbo-motorn tre ventiler per cylinder

och enkla överliggande kamaxlar. Bränslematningen skedde från en dubbel Weber-förgasare som var placerad i en "tryckkammare" som förhindrade gasläckage vid spjällaxlar och liknande. Efter några år ökades motornens volym till 2,8 liter för exportmarknaden som inte var skattekänslig på samma sätt. Vidare konstruerades topparna om till DOHC och fyra ventiler. Normaleffekten på 250 hk ökades lätt till närmare 400 genom omprogrammering vilket gav bilarna enorma prestanda så länge bakaxeln höll. Denna var den svaga länken och det hjälpte inte att en stor horisontell oljekylare monterades. När en större bakaxelväxel började användas höll bilarna väldigt bra även för hård körning.

1989 introducerades modellen Shamal med namn av en ny ökenvind. Bilen som ut som en muskulös superbil med brett bakparti och stora hjul. I grunden var den en Biturbo med modifierad kaross men också med en ny motor, en V8 på 3,2 liter. Man hade gjort på samma sätt som Alfieri gjorde med C114, man lade till två cylindrar helt enkelt och fick en potent och kompakt maskin. Insprutning hade nu ersatt förgasaren och den sexväxlade växellådan kom från Getrag istället. Bak-säte fanns men det var minimalt vilket föranledde en kul kommentar hos den svenske importören i Bromma, Mr Ulf. En dag kom kungen och drottningen in på väg hem till Drottningholms Slott. Kungen var intresserad av Shamal och förhörde sig om bilens prestanda men hejdades av drottningen som lär ha sagt: "Men Carl-Gustaf, glöm inte att vi har tre barn". Så det blev ingen affär.

Hade kungaparet väntat ett par år hade de kunnat bekanta sig med Quattroporte IV istället med rejält baksäte. Denna hade i början samma V6-motor som Biturbo men kom senare med V8. Om denna finns det en bra historia också som jag vet är helt sann då jag upplevde den från "insidan". En av Mr Ulfs kunder, Bo Carlsson, köpte en vackert vinröd Quattroporte med V6-motorn. Bilen kördes som bruksbil året runt vilket inbar körning både till Italien men också till Bergslagen vintertid. I ärlighetens namn ska väl sägas att kunden hade nog lite otur, bilens kvalitet höll inte måttet och importören lyckades inte få fabriken att lyssna. En vinterdag slutade vindrutetorkarna att fungera och en för-tvivlad köpare kontaktade mig och undrade om jag inte kunde hjälpa honom att skriva till fabriken. Sagt och gjort, ett brev författades och sändes till direktör Alzati som jag nyligen hade träffat. Brevet var mycket hövligt och Carlsson berömde Italien för dess produkter, natur och trevliga människor. Men, skrev vi, det har uppstått några smärre problem med bilen som vi skulle vilja höra hans uppfattning om o s v. Inom mindre än en vecka kom svar från Italien där herr Carlsson tillfrågades om han kunde komma ned till Italien med bilen och lämna den på fabriken i en vecka. Varför inte, sa Bosse, och körde ner bilen. En vecka senare när han hämtade bilen var den omlackerad, hade ny inredning, ny motor och all elektronik var bytt. Det enda som var kvar av

bilen var karossen och växellådan. Någon faktura på detta kom aldrig och bilen rullade åtskilliga mil därefter.

Sommaren 1998 bjöd fabriken in till presskörning av en helt ny modell kallad 3200 GT. Vi startade på morgonen nedanför Neptunus fontän i Bologna och körde på vackra vägar däromkring samt på autostradan förstås för att vi skulle kunna kolla toppfarten på ca 280 km/h. Lunchen skulle äga rum i centrala Bologna vilket är en häxkittel vid den tiden på dagen. På den tiden användes inte GPS utan manuell "road book". Jag och kollegan stannade upp ett ögonblick utan för staden för att läsa kartan ordentligt och inte komma för sent till lunchen som säkert skulle bli överdådig. I samma ögonblick körde en QP upp vid sidan av oss och föraren, som hörde till arrangörerna, frågade om allt var ok. "Javisst", svarade jag "men vi försöker hitta vägen till restaurangen". "Inga problem" sa QP-föraren, "följ efter mig så visar jag vägen". Min kollega som har humor gjorde kommentaren: "Drive fast because we are hungry!" Det skulle han inte sagt för i samma ögonblick försvann Maseratin i blårok och långa svarta streck ritades i asfalten. Jag som körde vår bil hade all möda i världen att hänga med. Lunchen var mycket riktigt överdådig och någon mer körning blev det inte den dagen.



Sammanläggningen med Ferrari fick motorn F136 R V8 som följd. Ferrari har aldrig varit förtjusta i överladdning då det blev först en motor utan konstgjord andning. V8 90° som vanligt, 4244 cm<sup>3</sup>, 390 hk vid 7000 rpm. Motorn var rejält kortslagig (92x79,8 mm) och hade ett kompressionsförhållande på 11,1:1. Till skillnad från sin föregångare sker kamdrivningen här med kedja motorn är nu försedd med tekniskodis som torrsump. Denna motor används än idag och finns både med och utan turbo.

## V8 nummer 4

Fiat köpte Maserati av de Tomaso år 1993 för att senare sälja det vidare till Ferrari som redan ägdes av Fiat. Från 1999 kontrollerades Maserati helt av sin ärkerival i Maranello vilket naturligtvis avspeglade sig på teknikutvecklingen också. En ny modell kallad 4200 GT introduceras med en ny V8-motor utan turbo. Motorn fanns både på 4,2 och 4,7 liters cylindervolym och delades mellan de bägge företagen i både front- och mittmotorbilar. Med den större motorn var Maserati Quattroporte en tid världens snabbaste fyrsitsiga bil med en toppfart på närmare 280 km/h.

## V8 nummer 5?

Idag finns Maserati med V6- och V8-motor, bägge med dubbla turbo. Dessa baserar sig i grunden på Ferrari-motorn men bägge är på väg ut. Samarbetet mellan Maserati och Ferrari är inte vad det varit sedan Ferrari börsnoterades som ett eget företag och inte är en del av Fiat. Kontraktet om motorleveranser har sagts upp och Maserati satsar nu på en egenutvecklad V6-motor i modellen MC20. I den allmänna trenden om downsizing vore det rimligt att tro att man nöjer sig med en V6-motor i framtiden. Men visst hade det varit intressant om historien hade upprepat sig och vi hade kunnat se en V8 med samma mycket avancerade teknik som i MC20. Det finns bara en sak att säga om detta: Time will tell.

## V8 nummer 1

450 S, 1956 - 1958, 4,5 l 400 hk

5000 GT, 1959 - 1965, 4,9 l, 325 - 340 hk

Mexico, Ghibli, Khamsin, Bora, Quattroporte I & III, 1963 - 1990, 4,2 - 4,9 l, 260 - 300 hk

## V8 nummer 2

SM, Quattroporte II, 1974, 4,0 l, ca 250 hk (ej serieproducerad)

## V8 nummer 3

Shamal, Quattroporte IV, 3200 GT 1990 - 2001, 3,2 l, 325 - 335 hk

## V8 nummer 4

4200 GT, 1998 - 2001, 3,2 l, 370 hk

Quattroporte V, 2003 - 2012, 4,2 - 4,7 l, 400 - 440 hk

Ghibli III, 2013 -, Levante 2016 -, Quattroporte VI 2013 -, 3,8 l 590 hk

*Glad sommar önskar  
Svenska Maserati klubben!*

