

MASERATI

b u l l e t i n e n

**FÖRAREN
FRÅN FÄRILA**

**BRESAOLA - EN
KÄRLEKSHISTORIA**

**SOMMAR OCH DAGS
FÖR HÖSTRALLYT**

The Umberto Panini Collection

- Ett eldorado för Maseratiälskare



**MASERATI
OWNERS CLUB
SWEDEN**

ESTATE 2023



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

**SVENSKA
MASERATI
KLUBBEN**

Box 1507, 171 29 Solna
www.maseraticlub.se

Omslag: Maserati TIPO
420/M/58 ELDORADO

Maserativänner

Så fort man läser eller lyssnar på nyheterna kommer nya rapporter om hur mycket dyrare allt blivit och hur mycket fattigare alla är jämfört med för ett år sedan. Det gäller dessbättre inte svenska Maserati-klubben. Vi är faktiskt rikare än någonsin! Orsaken till detta är att genomförandet av det internationella rallyt förra året gick långt över förväntan. Inga av de extrakostnader som vi tagit höjd för inträffade och de få rörliga kostnader som fanns höll sig långt under budget. Kassan är nu full!

Vad ska vi då göra med pengarna? Jo, de ska komma våra medlemmar till godo! Vi ska fortsätta att göra en högklassig bulletin och den första extraordinära satsningen kommer vara ett subventionerat höstrallyt på Gotland. Längre fram i tidningen kan ni läsa om detaljerna, men jag kan avslöja att vi hyrt norra slingan på Gotland ring en heldag. Kostnaden för det bjuder klubben på samt ytterligare några överraskningar under rallyt. Se till att boka 21–24 september i kalendern och följ med till Gotland!

I skrivande stund finns den första nya Maserati Gran Turismo på Blocket. Jag har ännu inte sett modellen i verkligheten men på bild och film ser den väldigt lik ut den gamla. Frågan är om det är bra eller dåligt? I mitt tycke är den ursprungliga Gran Turismo en av de vackraste (halv) moderna bilarna som finns, men visst syns det att den har några år på nacken jämfört med många konkurrenter. Då känns det lite underligt att den nya ser nästintill förväxling likadan ut. Speciellt bakifrån är det mycket snarlikt, i alla fall när jag tittar.

Vill man då betala cirka 2.5 miljoner SEK för en bil som ser nästan likadan ut som en du kan köpa

begagnad för under halvmiljonen? Visst skiljer sig mekaniken åt, men de flesta gillar nog 8 cylindrar mer än 6, och jag undrar hur många de kommer att sälja av den helelektriska varianten. Kanske är jag negativ i överkant, men visst hade jag hoppats på lite mer fantasi när den nya modellen formgavs. Vi får hoppas att körupplevelsen gör att man inte kan låta bli att gilla den. Jag återkommer med min åsikt i nästa nummer av bulletinen, då jag kommer provköra nya Gran Turismo i sommar. Kanske blir jag helt såld? Konstigare saker har hänt!

Se nu till att putsa upp era bilar och ger er ut på vägarna, det är där en Maserati hör hemma!

Fredric Gustafsson
President Maserati Club Sweden
fredric.gustafsson@maseraticlub.se



ELVIS RÖDA BMW 507

Text: Lasse Linder

En för rolig historia om en BMW för att inte berättas i en Maseratitidning. Elvis Presley köpte en vit BMW 507 1958 när han gjorde sin militärtjänstgöring i Tyskland. Han tröttnade snabbt på att kvinnor (vi antar att det var uteslutande kvinnor) ritade hjärtan och skrev andra meddelanden med sina röda läppstift på bilen. Han bestämde sig för att lacka bilen röd istället. Problemet löst.

Det bör tilläggas att vissa ifrågasätter historien och menar att han leasade en vit och därefter en röd BMX 507. Men enligt BBC Top Gear är BMW 507 med chassinummer 70079 Elvis gamla bil som han lät lacka om från vit till röd. Nu finns bilen hos BMW och har återfått sin originalfärg.

Så du som äger en vit Maserati och upplever samma problem som Elvis, nu har du lösningen.

Läs hela historien och se bilder från renoveringen på topgear.com/car-news/classic/elvis-presleys-bmw-507-has-been-restored-and-it-looks-amazing





1974 CITROËN SM V8: A MYSTERY NO MORE

Text: Marc Sonnery

The one-off SM V8 has been a historical mystery for Citroën enthusiasts. That is, until the answer came when interviewing Belgian race driver and journalist Paul Frère six months before he died. Once he said it all took place in Modena at Maserati and not in Paris at Citroën--then its mother company, something Citroën historians never considered--off to Modena it was to interview the old-timers of that era.

The 1973 oil crisis disastrously lowered sales of Maserati and Citroën SMs, which had a 177-hp, 2.7-liter V6 initially, then a 3.0-liter, all assembled at Maserati, so the Modenese plant had to react quickly and cost-effectively. Enter the Bertone-designed Quattroporte II, befitting the era's European social unrest. Essentially an SM platform with a sedan body, it was heavier than the SM and too slow for a Maserati. So in spring 1974, Citroën requested that Maserati develop a new engine with more oomph. Factory manager Guy Malleret, deeming the old V8 obsolete, ordered a new prototype V8. It was born from a Merak 3.0-liter V6 plus two cylinders--more precisely 2.5 cylinders from one block plus 1.5 cylinders from another identical block (per bank) welded to it, a 3,953-cc jewel.

As only a dozen QPIIs existed by then, the 10-centimeter-longer finished engine was shoehorned into an SM, in Rio red livery. It saw 18,000 kms of hard testing at the Modena and Monza autodromes, in a trip to Rome and in commuter use by engineer Giulio Alfieri, who, initially skeptical, really liked it. Then, in May 1975, came bankruptcy. Exit Citroën, enter Alejandro De Tomaso, who canceled the QPII and ordered the SM V8 prototype scrapped but its engine stored. Twenty-three years later, new Maserati management sold the one off engine to the Panini collection, which resold it to German collector Hermann Postert. In 2009, enthusiast Philip Kantor bought the engine as a tribute to his SM-loving late father.

In winter 2009, the engine was refitted, with difficulty, into an SM (also Rio red) by French SM guru Frédéric



Daunat. After its premiere at Rétromobile, it was sorted, and a test drive was done. Fresh out of a normal SM, it felt like swapping the Orient Express for France's TGV bullet train. Power is up dramatically, to an estimated 270 to 280 hp, and torque is up from 170 to 250 lb-ft. The hydraulic sphere valves were adjusted, hardening the hydropneumatic suspension, and, driven smoothly, sacré bleu, it is superb, efficient and comfortable. Overtaking is a breeze, its hydraulic brakes easily coping.

Without the energy crisis, France, land of small engines, might have seen the SM V8 reach production and would again have had a bespoke grand tourisme to take on the world: a tale of what might have been, a recurring theme in...Maserati's history.



Krappерup levererar. Igen.

Text: Göran Olsson
Bild: Göran Olsson & Henrik Hoff

Den 1 maj var en trevlig dag för de som åkte till Krappерup. Bra väder, solen lyste och en svag vind blåste in från Öresund, temperatur runt 15 grader.

Ungefär 20 Maseratibilar kom till träffen. Huvuddelen nya Maseratis med bland annat en Quattroporte Trofeo. Men även en Citroën SM kom, vilken tilldrog sig mångas blickar och frågor. För att inte tala om alla andra italienska bilar som kom. Mängder med Alfor, Fiat och några Lancior.



Undertecknad hade med sig kaffe och bulle till de medlemmar som ville sig av detta smaka. För att bullarna skulle ha lagom temperatur får man använda sig av V-8:ans värme.





Valdemar Stener med en välförtjänt kopp kaffe (källa: bilsportarvet.se)

Föraren från Färila

Text: Niklas Palm

På 40-talet kunde man då och då, om man befann sig på rätt plats vid rätt tid, se och höra en livs levande Maserati i Sverige. Det var Hälsinge-bon Valdemar Stener och hans Maserati 6 CM (chassinummer 1537).

Valdemar emanerade från den lilla byn Färila i Hälsingland – en by som märkligt nog fostrat flera världsnominerade racing-förare. Ja, kanske är det inte så märkligt ändå. Jag förmodar att Valdemar Stener och alla hans fantastiska bilar gjorde ett starkt avtryck i bygden. En lång rad vrållåk turades under årens lopp om i hans garage såsom en Mercedes 540 K, BMW 328 (30-tals versionen alltså), Alfa Romeo 6 C, Verti-

tas, Jaguar XK120 samt Sveriges första Ferrari (Ferrari 166 MM Barchetta). Det förefaller också som han vid ett antal tidpunkter även innehade de tre följande Ferraribilarna som importerats till Sverige (Ferrari 340 MM, Ferrari 500 Mondial Spider och Ferrari 375 MM Spyder) och på 60-talet fanns även en Ferrari 750 Monza Scaglietti Spider i garaget. Valdemar Stener gick inte heller obemärkt förbi när han med ett före detta tyskt skolflygplan gjorde 50 loopingar i följd över den lilla hälsingebyn. I Motorrevyn 1954 utsågs han Sveriges främste bilförare. Ja, Valdemar Stener gjorde sannerligen många avtryck i bygden men även i svensk bilhistoria.



Valdemar Stener gratuleras till segern av Prins Bertil

Stener köpte sin Maserati 6CM i oktober 1947. Ett och ett halvt år senare befann sig Stener och Maseratin på Skarpnäcks flygfält som tillfälligt hade förvandlats till racerbana. Det var dags att pröva bilen i Stockholmsloppet. Till tävlingen söndagen den 29 maj 1949 kom inte mindre än 50 000 åskådare. Det uppstod såklart långa köer till tävlingsområdet och man var därför nödgade att skjuta upp starten för dagens första lopp. Den stora publiktillströmningen berodde nog inte bara på det strålande solskenet utan på ett högst intressant startfält med flera utländska deltagare av bästa klass. Framförallt kom folk för att se de två aristokraterna prins Bira och baron de Graffenreid som skulle uppträda med den nya Maseratimodellen 4CLT.

Den siamesiske prinsen Bira, som egentligen hette Birabongse Bhanudej Bhanubandh, hade vunnit föregående års upplaga av loppet men under tveksamma former. Han var först i mål i tävlingen 1948 men diskades efter en incident i starten. Efter överklaganden fick han dock rätt och kunde kvittera ut den stora prissumman som dock redan hade hunnits betalas till en annan deltagare. Det blev dyrt för arrangörerna med dubbla förstapriser. Kanske var det för att kompensera för detta som prinsen än en gång ställde upp i tävlingarna utanför Stockholm. Nu, 1949 alltså, hade han även tagit med sig chefen för Maseratistallet – baron de Graffenreid.

Loppet skulle visa sig bli en ojämn kamp. Kanske inte mellan Bira och Graffenreid som turades om att leda



Programmet för Stockholmsloppet kostade en krona och framsidan var gjord av Gus Leander som även gjorde affischerna till Stockholms Motorklubbs årliga tävlingar på Solvalla

och låg bara några meter ifrån varandra under hela loppet. De två var dock överlägsna det övriga startfältet som antingen körde mindre eller äldre bilar. De sista varven var det Bira som låg först och kunde sedan kamma hem segern långt före ett koppel av ombyggda Fordar (sk. Nordiska specialvagnar). Det var väl ingen som trodde att Valdemar Stener skulle ha något med tättstriden att göra. Hans bil var vid tillfället 13 år gammal men flera av konkurrenternas bilar var nog lika gamla, bl.a. Magnus Knutsson som körde Björnstads gamla Alfa Romeo Monza och Bengt Jansson som rattade en Bugatti. Förmodligen var dessa bilar det bästa svensk racing kunde uppbringa vid den här tiden men det gick naturligtvis inte att konkurrera med de nya Grand Prix vagnarna från Maserati. Hur gick det då för Valdemar Stener och hans Maserati? Låt oss tala om någonting annat då han tyvärr tvingades kasta in handduken i början av loppet.

Några månader senare hade Stener slickat såren från fadäsen i Stockholmsloppet. I september 1949 tog nämligen Stener Maseratin med sig till Danmark och körde Lufthamnsloppet på Kastrups flygplats. Ännu en flygplatsbana alltså. Det fanns väl inga riktiga racingbanor i Norden vid den här tiden. Denna gång gick det bättre för Stener. Det slutade med en andra plats i racingklassen bakom David Murrays ERA i konkurrens med ett par andra Maseratibilar samt en Alfa Romeo.



Stener och hans Maserati 6 CM på väg mot en andra plats i Danska Kastrup 1949 (källa: bilsportarvet.se)



Stener kör så det ryker med sin Maserati 6 CM på Kastrup 1949 (källa: bilsportarvet.se)



Bilen blev nu stående i några år då det inte dök upp några lämpliga tävlingar i Skandinavien. 1952 lär Stener ha anlitat en meriterad racingförare vid namn Gustav Nobelius för att bygga om bilen. Motorn ersattes av en Ford V8 och karossen fick ett nytt utseende med en front från en Morris Minor. Det låter som ett skämt men kan tyvärr vara sant. Steners mekaniker Rune Bertilsson lär inte varit nöjd med ombyggnaden. Morris Minor grillen fick därför endast tjänstgöra under ett lopp innan den ersattes. Stener och Bertilsson lär ändå ha kört några race under 1952 och 53 med bilen. Stener gick vidare och tävlade med andra bilar. Särskilt framgångsrik blev han med sina Ferrari.

Jag är osäker på vad som hände med Maseratin därefter. Den lär ha ägts av Lars Sjöström och Ove Haak under 60- och 70-talet. Jag tror att bilen därefter hamnade hos skotten Robin Lodge (som förövrigt hade flera 6CM). Jag har också ångrat att jag sålt några bilar men Haaks ångest måste ha varit fruktansvärd. Han gjorde stora ansträngningar för att få tillbaka den. Ove Haak lyckades till slut köpa tillbaka bilen i början av 80-talet efter 10 år och 15 långa resor till Skottland.

1992 övertogs bilen av Gunnar Elmgren som tävlade med bilen i historisk racing under 80- och 90-talet, bland annat på Gällerasen i Karlskoga 1989 och Knutstorp 1992. Hos Gunnar Elmgren fungerade bilen även som brudmagnet, åtminstone på Helen som senare fick efternamnet Elmgren. Gunnar visade en bild på sin Maserati 6CM medan Helen kontrade och visade en bild på sin Austin Healey 100. Ja, det lär varit så det började.

Bilen finns dock inte kvar i Sverige men den lär fortfarande användas. Vid en tävling på Nürburgring i somras deltog den yngre generationen Elmgren med en Veritas Rennsport från 1950. Ett flertal Maserati 6CM fanns på plats och Victoria Elmgren gick fram för att kolla om någon av dem var pappas gamla bil. Det var det inte. En stund senare dök en herre upp och frågade om det var Victoria som hade frågat runt om 1537:an? Det visade sig att han ägde bilen men att den inte var med denna dag. Efter ett race några veckor tidigare hade den gått sönder och var nu inne för reparation.

Bilen har också en historia innan den köptes av Valdemar Stener. Den började sitt liv 1936 som en av Maseratistallets egna bilar. 1937 köptes den av engelsmannen och "privatisten" Austin Dobson som lär haft inte mindre än tre Maserati 6CM bilar, men kanske inte samtidigt. Åtminstone en av dem (sannolikt inte "Steners" bil) hade han kraschat vid tävlingen om British Empire Trophy och det förklarar åtminstone ett av nyförvärven.

"Steners" Maserati verkar senare under 1937 ha övertagits av engelsmannen Peter Aitken som tävlade med den under 1937 (t.ex. Campbell Trophy på Brooklands, Junior Car Club 200 Mile Race på Donnington Park och Phoenix Park Grand Prix) och 1938 (Junior Car Club 200 Mile Race på Brooklands). Om Aitken kan man berätta mycket men jag fastnar för hans semesterresa till Sandhamn i Stockholms skärgård 1947. När han skulle tillbaka från ön fann han ingen som kunde köra honom in till Stockholm. Han lyckades emellertid låna en motorbåt. Den som försökt navigera bland

kobbar och skär i Stockholms skärgård vet att det är en mardröm och det ville sig naturligtvis inte bättre än att mr Aitken gick på grund med båten. Gentleman som han var så gjorde han allt han kunde för att rädda båten som ju inte var hans, trots fara för eget liv. Han hoppade i det kalla vattnet för att på så sätt försöka få loss båten. Efter en lång kamp lyckades han. Utmatad, blöt, blåfrusen och med brutna revben tog han sig slutligen i land och så småningom vidare till sitt hotell. Där träffade han en läkare som gav honom något smärtstillande. Senare på kvällen fann man honom död i sin hotellsäng. Det spekuleras i att han dog av en hjärtinfarkt. Aitken hade stirrat döden i vitögat dussintals gånger under sin tid som racerförare men mötte oförväntat sin baneman under en beskedlig semesterresa i Sverige.

Långt innan äventyret i Sandhamn så gjorde sig Aitken av med "vår" bil. Den skulle därefter tillhöra den förmodne fransmannen Louis Gérard. Gérard hade gjort sig en rejäl slant på att tillverka enarmade banditer men hade från början inte haft något vidare motorintresse till dess att hans 9-årige son envisades med att de skulle gå och titta på en Delage som var till salu. Gérard bestämde sig för att köpa bilen kontant och kasinokung som han var lät han hämta ett antal säckar med mynt för att fullgöra betalningen. Det visade sig att Delagen var en fullblodig racerbil och Gérard fann sig snart, vid 38-års ålder, på startlinjen till 24-timmarsloppet på Le Mans. Det visade sig att han hade en medfödd talang för racing. Ett par år senare skaffade han sig Maseratin.



Motorsporten hade lyckats etablera sig bra i Afrikas sydligare delar i slutet av 30-talet och vintertid drog många Europeiska förare ner till värmen för att tävla och på så vis ha chans på prispengar. Det var ett rätt namnkunnigt startfält som ställde upp i tävlingen 1939 där nästan alla körde Maserati eller värsta konkurrenten ERA. En av de som ställde upp med en ERA var förresten Peter Aitken, Maseratins förre ägare. Han ångrade nog sin försäljning när Gérard körde om honom. Gérard och hans Maserati tuffade faktiskt på rätt bra och efter halva loppet hade han avancerat till sjätte plats. Där tog äventyret slut då Maseratin fick motorproblem. En liten tröst var kanske att loppet vanns av en annan Maserati 6CM.

Det är belagt att det var just denna bil som sedermera exporterades till Frankrike under andra världskriget men som fastnade i den franska byråkratin eftersom importdokumenten inte var i sin ordning. Bilen konfiskerades helt sonika av den franska staten och auktionerades sen ut tillsammans med annan egendom som också beslagtogs av tullen. Det blev fransmannen Henri Louveau som gick vinnande ur budstriden. Hans

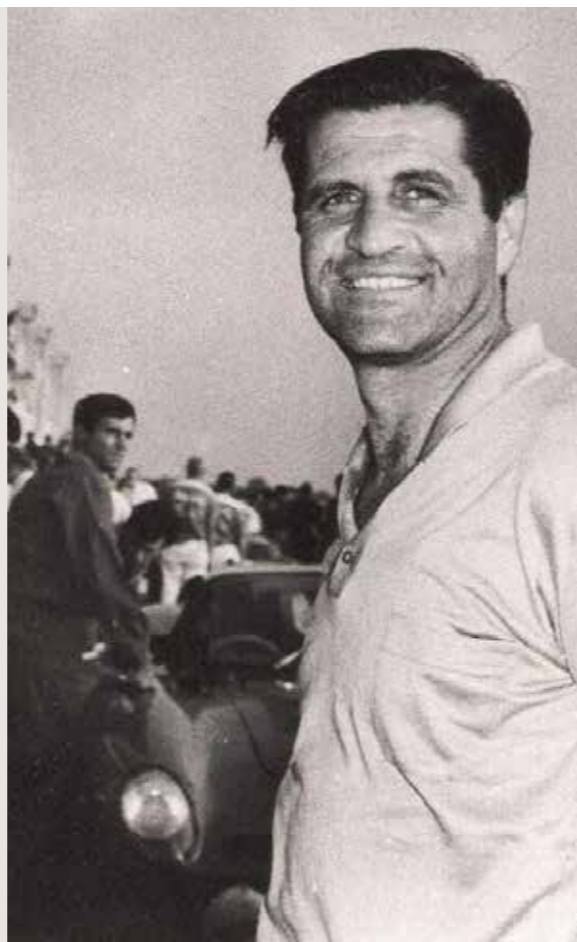
första lopp med bilen var 1re Coupe De La Liberation som kördes på en bana i Bologneskogen. Det gick så bra att monsieur Louveau och bilen kammade hem förstapriset i sin klass inför ett par hundra tusen åskådare. Han deltog också i 1946 års upplaga av Nice Grand Prix med denna bil. Det blev ingen seger denna gång då han ställdes mot världseliten men däremot tog han en silvermedalj i Roussillon Grand Prix samma år. Marseille Grand Prix lyckades han dock inte fullfölja. Hans gamla Maserati 6CM parkerades och ersattes snart av nyare bilar allt eftersom Louveau utvecklades till en av Frankrikes mest populära tävlingsförare under 40-talet med flera Grand Prix segrar som resultat i tillägg till andra bra tävlingsresultat såsom en klassseger i Le Mans. Ett antal år senare skulle Louveau damma av sin gamla Maserati 6CM igen. Bland annat körde han den i ett race i Tjeckoslovakien 1939 där han blev 4:a.

Det har varit roligt att försöka följa spåren av Valdemar Steners Maserati 6CM. Denna bils öden och äventyr visade sig utgöra ett intressant stycke svensk Maseratihistoria och är sannolikt en av de första Maseratibilarna som importerades till Sverige.

Giotto Bizzarrini

6 juni 1926 – 13 maj 2023

Den italienske bilingenjören Giotto Bizzarrini har gått bort vid en ålder av 96 år. Under 1950-talet och början av 1960-talet arbetade han för Maserati och spelade en viktig roll i utvecklingen av några av de mest ikoniska modellerna. Bizzarrini var bland annat ansvarig för utformningen av Maserati 450S och även inblandad i utvecklingen av Maserati's V12-motorer. När han lämnade Maserati 1961 gick Bizzarrini vidare till att bli en av grundarna av Auto-mobili Turismo e Sport (ATS). Han lämnade ATS efter en kort tid och startade företaget Bizzarrini. Där han utvecklade han sina egna sportbilar. Hans mest kända verk är Bizzarrini 5300 GT, en vacker och kraftfull GT som blev en symbol för hans tekniska kompetens. Det bör tilläggas att han även var en viktig del av Ferrari under 1960-talet och bidrog till utvecklingen av Ferrari 250 GTO. Bizzarrini ansvarade för chassikonstruktionen och motortekniken som gjorde 250 GTO till en framstående tävlingsbil. Bizzarrini lämnar ett bestående avtryck hos både Maserati och den bredare bilvärlden.



Verdi, Bresaola och Den heliga treenigheten

Text: Bengt Dieden

Det var vinter i Stockholm och för en gång skull låg snön kvar länge. Jag hade sluppit undan detta genom att låna en lägenhet i Menton vid den franska Medelhavskusten. Menton ligger helt nära den italienska gränsen vilket öppnar möjligheter att lätt besöka de norra delarna av detta fantastiska land. Hur La Scala-operan introducerade mig för en av landets kulinariska specialiteter var som så ofta en ren slump.

Menton i december bjuder på en temperatur av ca 10 °C och på dagarna kan det i solen bli riktigt skönt. Naturen förbereder sig för att mimosan snart ska blomma och citronträden ska vara fulla av saftiga citroner. Har man tur kan man sitta ute på en caféterrass och läsa sin tidning på eftermiddagen. En dag såg jag en annons om att La Scala skulle ha säsongspremiär inom kort och framföra Verdis opera I Vespri Scilliani (Den sicilianska aftonsången) och detta säkert inför hela Milano-societeten. Självt hade jag aldrig besökt detta berömda operatempel och jag tänkte att detta kanske var möjligheten jag väntat på. Biljetter gick inte att boka från Frankrike så här gällde det att improvisera.

Milano ligger cirka tre timmars bilresa från Menton men jag tänkte att det var lika bra att börja i god tid. Efter frukosten gav jag mig iväg upp mot motorvägen som skulle ta mig till Genua och sedan norrut mot Milano. Motorvägen ligger betydligt högre än Menton och när jag väl var uppe möttes jag av en kraftig dimma, så kompakt att det inte skulle vara möjligt att köra bil i den. OK, tänkte jag, det är väl bara att vänta tills den släpper så jag återvände till mitt stamcafé i Menton och fortsatte att skriva på en artikel om bränslein-sprutade motorer vilket var nytt vid den tiden. Det blev en hel del kaffe men också en hel del skrivet innan dimman släppte vid tretiden. Det skulle bli knappt med tiden men då jag skulle återvända till Sverige två dagar senare insåg jag att detta var min chans. Nu eller aldrig La Scala.

Körde non stop till utkanten av Milano där jag hittade ett Jolly-hotell. Dessa sponsrade vid den tiden Lancia i



rally så det var säker bra, tänkte jag. Frågade i receptionen om de kunde hjälpa mig skaffa en biljett till La Scala men receptionisten skakade bara på huvudet och undrade vad det var. "Här kommer jag från Sverige och vill besöka en av världens mest berömda operascener som ni inte ens känner till" kunde jag inte låta bli att säga varvid den manlige receptionisten svarade "Oh Sverige, vackra svenska flicka!" Jag brydde mig inte om att kommentera detta utan gick upp på rummet och bytte skjorta.

Hotellets shuttlebuss tog mig in till centrala Milano där jag fick tag på en taxi och sa: "La Scala per favor ma presto". Klockan åtta stod jag vid entrén och förstod att operan då hållit på i en halvtimme. Biljettförsäljningen var stängd och stora plakat förkunnade att det var utsålt ikväll. I samma ögonblick hörde jag mansröster som sjöng operaarior och begav mig mot garderoben. Där gick garderobiärerna och sjöng med i det som de hörde från operascenen, en helt fantastisk upplevelse. Jag avbröt en av dem och förklarade att jag kommit från Sverige för att uppleva detta och frågade om han kunde hjälpa mig på något sätt. Han gav ett tecken åt mig att följa med honom in i dunklet och plötslig befann vi oss i lokalens bakre del, det bås bakom parketten där TV-kamerorna står. Med teckenspråk förklarade han att jag kunde stå där och en sedel på 10 000 Lire bytte ägare vilket säkert bara var en bråkdel av vad de festklädda besökarna på parketten framför mig hade fått betala. I mörkret såg jag att jag inte var den ende som fått denna service.



Teatro della Scala har en högst oansenlig fasad men där inne döljs en av världens största och vackraste operalokaler. Den invigdes 1778 och har sedan dess sett de flesta kända dirigenterna, de mest kända operasångarna som sjungit de mest kända operorna. Lokalen är minst sagt magnifik med stor scen och parkett plus sex rader (våningar) med åskådarpplatser. I Vespri Scilliani är en av Verdis längsta operor och utspelar sig under fem akter. Operan hade premiär i Paris år 1855 och handlar om maktstridigheter på Sicilien under 1200-talet. Operan innehåller allt en opera kan innehålla och har bland annat ett halvtimmes balettslag.

Mellan akterna serverades det prosecco och goda tilltugg i foajéerna och nu kom en ny överraskning. Alla åskådarna såg inte hela operan vilket gjorde att det blev lediga platser på parketten vilka garderobiärerna elegant slussade ut oss från TV-båset till. Föreställningen var storslagen och klockan var nästan halv ett när jag stod ute i Milano-natten för att börja leta något matställe. Hade ju inte ätit en bit på hela dagen men det visade sig att allt var stängt. Taxi tillbaka till hotellet vars restaurang naturligtvis också var stängd. Baren var dock öppen men glest befolkad. Jag gick fram till barmannen och frågade om han möjligtvis hade någon mat att servera. Jag var beredd på ett negativt svar men ha sa istället: "Tycker ni om torkat kött?" Och det är egentligen nu historien börjar om min kärlek till Bresola.

Efter några minuter ställde han fram en tallrik med vackert upplagda tunna skivor av torkat kött på bardisken. Dessutom en flaska olivolja, en pepparkvarn och en halvfylld flaska med Chianti-vin. Sällan har väl någonting smakat så gott och sedan dess är jag en hängiven beundrare och användare av Bresola som är både namnet på maträtten och på köttet som ingår.

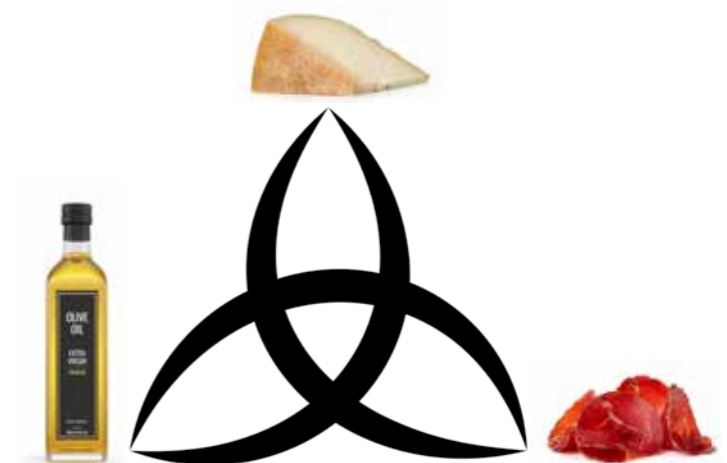
Bresola de Valtellina är en lombardisk specialitet som består av lufttorkat, saltat och kryddat oxkött som serveras i tunna skivor och äts rått. Den första delen av tillverkningen tar ca två veckor och sedan ska köttet mogna i två till fyra månader. Köttet är mycket protein-

rikt och innehåller nästan inget fett. Sätten att servera Bresola på är oändliga men jag har kommit fram till följande favorit. Den består av:

- Bresola
- En finskuren sallad (gärna maché),
- Flagad parmesanost,
- Olivolja
- Balsamicovinäger
- Några droppar citron eller lime grovmalen svartpeppar



Bresola, parmesanosten och olivoljan bildar en slags treenighet. Antingen serverar man köttet på en bädd av sallad eller också placerar man salladen i mitten av tallriken och det tunt skurna köttet i en ring omkring. Parmesan, olivolja och svartpeppar efter smak men ingen del bör saknas. Får man bara tag på bra Bresola är tillredning av rätten gjord på ett par minuter och det blir inte bara vackert, jag garanterar att det också blir gott. Inget hindrar att man lyssnar på Pavarotti medan man avnjuter den...



Symbol för treenigheten

Maserati enligt AI

Text: Människa och ChatGPT
Bild: Midjourney

Den här ingressen är skriven av en människa i april 2023. Men svaren på frågorna har vi låtit den så omtalade artificiella intelligensen svara på. Självklart låt vi artikeln illustreras med bilder framtagen av samma artificiella intelligens. Hela artikeln inklusive bild var klar på sju minuter. Längst tid ägnades åt den här ingressen. Det är inte utan en viss skadeglädje som det går att konstatera att AI inte är perfekt. Än. För vi kan tycka vad vi vill om AI men vi kan konstatera att "det" kommer förändra världen.

MÄNNISKA: Berätta som en artikel i ett magasin om Maseratis utveckling de senaste 10 åren.

AI: Under de senaste 10 åren har den italienska biltillverkaren Maserati genomgått en spännande utveckling. Med en rik arv och en passion för prestanda, har företaget fortsatt att skapa bilar som är både eleganta och kraftfulla.

En av de mest anmärkningsvärda händelserna för Maserati under de senaste 10 åren var lanseringen av den prisbelönta Quattroporte i 2013. Denna stora sedan var en av de första Maserati-bilarna som byggdes helt av modulära arkitektoniska principer som utvecklats av systerbolaget Ferrari. Quattroporte, som översätts till "fyra dörrar" på italienska, är en storslagen bil med hög prestanda och en högkvalitativ interiör. Den erbjuder också kraftfulla motoralternativ, inklusive en V8-motor på 523 hästkrafter.

Samma år lanserade Maserati också Ghibli, en mindre sedan som är en av de mest prisvärda Maserati-modellerna som någonsin byggts. Ghibli är också tillverkad med den modulära arkitekturen och har en sportig framtoning som är känd för Maserati-bilar. Den finns i

två versioner, en V6-motor på 345 hästkrafter och en turboladdad V6-motor på 404 hästkrafter.

Efter framgången med Quattroporte och Ghibli, lanserade Maserati Levante, sin första SUV, i 2016. Levante är en högpresterande SUV som känns igen av sin eleganta design och kraftfulla motorer. Den finns i flera motoralternativ, inklusive en V6-motor på 424 hästkrafter och en V8-motor på 580 hästkrafter. Levante har också ett fyrhjulsdriфтsystem som är utvecklat av systerbolaget Ferrari.

Under de senaste 10 åren har Maserati också varit aktiv i motorsport, med deltagande i GT3-mästerskapet och TCR International Series. Företaget har också skapat en specialversion av sin GranTurismo MC Stradale-modell för tävlingsändamål, som heter Trofeo.

Maserati har också gjort framsteg inom elektrifiering. I januari 2021 avslöjade företaget att de skulle släppa en helt eldriven MC20-modell senare samma år. MC20 kommer att ha en ren eldriftalternativ, liksom en bensinmotor. MC20 kommer också att ha en chassi och kolfiber monocoque konstruktion som har utvecklats av Maserati.

Samma år lanserade Maserati också Ghibli, en mindre sedan som är en av de mest prisvärda Maserati-modellerna som någonsin byggts. Ghibli är också tillverkad med den modulära arkitekturen och har en sportig framtoning som är känd för Maserati-bilar. Den finns i två versioner, en V6-motor på 345 hästkrafter och en turboladdad V6-motor på 404 hästkrafter. Efter framgången med Quattroporte och Ghibli, lanserade Maserati Levante, sin första SUV, i 2016. Levante är en högpresterande SUV som känns igen av sin eleganta design och kraftfulla motorer. Den finns i flera motoralternativ, inklusive en V6-motor på 424 hästkrafter och en V8-motor på 580 hästkrafter. Levante har också ett fyrhjulsdriфтsystem som är utvecklat av systerbolaget Ferrari.

Under de senaste 10 åren har Maserati också varit aktiv i motorsport, med deltagande i GT3-mästerskapet och TCR International Series. Företaget har också skapat en specialversion av sin GranTurismo MC Stradale-modell för tävlingsändamål, som heter Trofeo.

Maserati har också gjort framsteg inom elektrifiering. I januari 2021 avslöjade företaget att de skulle släppa en helt eldriven MC20-modell senare samma år. MC20 kommer att ha en ren eldriftalternativ, liksom en bensinmotor. MC20 kommer också att ha en chassi och kolfiber monocoque konstruktion som har utvecklats av Maserati.

Sammantaget har Maserati genomgått en spännande utveckling under de senaste 10 åren. Företaget har lanserat flera nya modeller och har fortsatt att göra framsteg inom prestanda och teknik. Med en djup förankring i italiensk design och passion för bilar, är Maserati ett varumärke som kommer att fortsätta att

MÄNNISKA: Har det funnits några kontroverser inom företaget?

AI: Ja, det har funnits några kontroverser inom Maserati

under de senaste 10 åren. En av de största kontroverserna var när företaget kallade tillbaka nästan 21 000 fordon i Nordamerika 2018 på grund av en potentiell brandrisk. Maserati rapporterade att det fanns ett problem med motornas bensinslangar, som kunde orsaka läckor och därmed en potentiell brandrisk. Detta var en allvarlig fråga och påverkade många Maserati-ägare. En annan kontrovers som uppstod var 2019 när Maseratis dåvarande vd Harald Wester avgick plötsligt. Wester hade varit vd sedan 2008 och hade en viktig roll i företagets återhämtning efter finanskrisen 2008. Det var inte klart varför Wester avgick, men vissa spekulerade i att det var på grund av oenighet med företagets ägare, Fiat Chrysler Automobiles.

Förra året, 2022, stod Maserati återigen inför en kontrovers när företaget rapporterade om vissa tekniska problem med sin MC20-modell. Enligt rapporter var det problem med MC20: s kylningssystem, vilket kunde leda till överhettning och andra problem med motorn. Maserati meddelade att man arbetade på att åtgärda problemen och att man skulle informera ägare om eventuella åtgärder som behövdes.

Sammantaget är det inte ovanligt för bilföretag att stå inför kontroverser och utmaningar, och Maserati är inget undantag. Det är dock viktigt att företaget tar ansvar för eventuella problem och arbetar för att lösa dem så snabbt och effektivt som möjligt, vilket Maserati har gjort i dessa situationer.

MÄNNISKA: Har Maserati blivit hyllade för något speciellt?

AI: Ja, Maserati har blivit hyllade för flera speciella prestationer under de senaste 10 åren. Ett av de mest imponerande insatserna var lanseringen av den helt nya Quattroporte 2013, som fick positiv kritik för sin eleganta design, högkvalitativa material och prestanda. Denna modell gav Maserati en ökad uppmärksamhet och ökade försäljningen av märket.



En annan prestation som fick mycket uppmärksamhet var Maseratis återkomst till motorsport 2019 med lanseringen av sin nya GT4-racerbil baserad på GranTurismo. Detta markerade Maseratis första återkomst till motorsport sedan 2010 och gav dem möjlighet att visa upp sin tekniska innovation och prestanda i en tävlingsmiljö.

Maserati har också fått hyllningar för sin innovation och framsteg inom teknologi, särskilt med lanseringen av nya modeller som har varit försedda med den senaste tekniken och avancerade funktioner. Maserati har också varit pionjärer inom infotainment-system och har vunnit priser för sina innovativa teknologiska lösningar i bilindustrin.

Sammantaget har Maserati fått positiv kritik för sina prestationer och innovationer under de senaste 10 åren, både inom design, prestanda, motorsport och teknologi. Dessa prestationer har bidragit till att stärka varumärket och dess rykte som en ikonisk bilproducent.

MÄNNISKA: Är Maserati världens finaste bilvarumärke?

AI: Det är en subjektiv fråga och det finns ingen definitivt rätt eller fel svar på den. Maserati är definitivt ett prestigefyllt och respekterat varumärke inom bilindustrin och har en lång historia av högkvalitativa, eleganta och högprensterande bilar.

Men det finns många andra bilvarumärken som också har ett starkt rykte och en passionerad följande av bilentusiaster runt om i världen, inklusive märken som Ferrari, Lamborghini, Porsche, Mercedes-Benz och Aston Martin.

Således beror det på en persons personliga preferenser och uppfattningar om vilket bilvarumärke som är det finaste. Det är viktigt att notera att varumärkesprestige också kan variera beroende på marknad och kultur, och vad som kan anses vara det finaste varumärket i en region kan skilja sig från vad som anses vara det finaste i en annan region.



MÄNNISKA: Men vilka argument finns för att Maserati är världens finaste bilvarumärke?

AI: Som jag nämnde tidigare är det en subjektiv fråga, men jag kan nämna några argument som ofta nämns när det gäller Maserati som ett av världens finaste bilvarumärken:

Historia och arv: Maserati har en lång och rik historia som sträcker sig över mer än 100 år, med en stark arv av högkvalitativa och eleganta bilar. Deras bilar har också en djup förankring i italiensk kultur och stil, vilket ger varumärket en särskild aura av lyx och elegans. **Design och stil:** Maserati-bilar är kända för sin eleganta och sofistikerade design, med en unik blandning av italiensk stil och prestanda. Både exteriören och interiören i Maserati-bilar är ofta mycket detaljerade och noggrant utformade, med högkvalitativa material och innovativa tekniska funktioner.

Prestanda och teknologi: Maserati-bilar är också kända för sin höga prestanda, med kraftfulla motorer och avancerade tekniska funktioner. De är utformade för att ge en lyxig och smidig körupplevelse, samtidigt som de bibehåller en hög grad av prestanda och hastighet. **Exklusivitet:** Maserati-bilar tillverkas i begränsad upplaga, vilket ger dem en exklusivitet som andra bilvarumärken kanske saknar. Detta innebär också att de som köper en Maserati-bil ofta känner en stolthet och stolthet över att äga en sällsynt och unik bil. Sammantaget är Maserati ett varumärke som förknippas med lyx, elegans, prestanda och exklusivitet. Dessa egenskaper anses av många bilentusiaster som viktiga för att betraktas som ett av världens finaste bilvarumärken.

MÄNNISKA: Vad skulle du önska att Maserati kunde bidra med de kommande 10 åren?

AI: Som en AI-modell har jag inga personliga preferenser eller önskningar, men jag kan diskutera några förslag som Maserati själva och andra inom bilindustrin har framfört.

Fortsatt innovation och utveckling av elbilar: Maserati har nyligen lanserat sin första helt elektriska bil, Maserati MC20 Electric, och det finns ett behov av att fortsätta utveckla och förbättra deras elbilar. Att investera i forskning och utveckling för att skapa bättre och mer effektiva batterier och laddningsinfrastruktur kan också bidra till att öka intresset för deras elbilar.

Ökat fokus på hållbarhet: Maserati har redan gjort åtaganden om att minska sin koldioxidutsläpp och har investerat i hållbara teknologier. Att fortsätta att arbeta mot att bli ett mer hållbart bilföretag och minska deras påverkan på miljön kan öka deras popularitet bland kunder som är miljömedvetna.

Nya spännande modeller: Maserati har en lång historia av att skapa ikoniska och eleganta bilar, och att fortsätta att utveckla nya och spännande modeller kan öka deras popularitet. Att fokusera på innovativ design, prestanda och teknik kan locka nya kunder till varumärket.

Ökad närvaro på globala marknader: Maserati har en stark närvaro i Europa och USA, men att expandera sin närvaro på nya globala marknader kan öka deras försäljning och popularitet. Att anpassa sina bilar och marknadsföringsstrategier för att passa lokala marknadsbehov kan bidra till att öka varumärkets globala synlighet och popularitet.

Sammantaget kan fortsatt innovation, hållbarhet, nya modeller och ökad global närvaro bidra till att Maserati förblir ett respekterat och prestigefyllt bilvarumärke under de kommande 10 åren.

MÄNNISKA: Tack för bra svar

AI: Varsågod, det var ett nöje att kunna hjälpa dig! Tveka inte att ställa fler frågor om du har några.

*För generering av text har ChatGPT använts.
För generering av bilder har Midjourney använts.*



Höstrally 2023 till Gotland

Text & bild: Jan Fidjeland

Svenska Maseratiklubben välkomnar medlemmar till ett höstrally
torsdag 21/9-söndag 24/9 2023

21/9 Färja mot Gotland från Nynäshamn.

22/9 DAG 1: Bankörning på Gotland ring, korta slingan.

23/9 DAG 2: Gotlandsrallyt. Körning på södra Gotland med besöksmål.

24/9 DAG 3: Gotlandsrallyt fortsätter. Körning på norra Gotland med besöksmål,
inklusive en färjetur till Fårö. Hemfärd till Nynäshamn alt. 2.

BOENDE

Boendet i Pensionat Warfholm, 3 nätter, finns i huvudbyggnaden eller i "parkstugor". Pris för deltagande i rallyt är ett paketpris per person som inkluderar boende, mat, bankostnad, färja t.o.r Nynäshamn-Visby, samt inträden.

7.530:-/person (vid boende i huvudbyggnaden)
5.790:-/person (vid boende i en parkstuga)

ANMÄLAN

Anmälan ska ske till Jan Fidjeland - fidjeland@fidjeland.se
Antal platser är begränsade. 20 dubbelrum är förbokade. Först till kvarn gäller. Sista anmälningsdag är 15/8. Anmälan är bindande då klubben måste göra beställningar och bokningar i förväg.

BETALNING

När ni fått bekräftelse om plats inbetalas 7.530:-/ 5.790:-/person (huvudbyggnad/parkstuga) till klubbens Bankgiro 433-3753. Ange "Höstrally till Gotland", medlemsnummer och namn.

Raukfält vid Holmhällar.



Pensionat Warfholm vid havet. Det är där vi bor.



Visby Ringmur med Dalmansporten och Brunnstornet. I bakgrunden syns Visby Domkyrka

Per Tidvall, öbo och Maseratiägare, blir vår ledsagare och rallyledare. Per skriver:

Vi bor på Pensionat Warfholm, som är ett nyrenoverat pensionat med anor från 1800-talets sista år. Det ligger strax söder om Visby. Närmare bestämt på Östersjöns strand i Klintehamn med magnifik utsikt över havet.

Den första dagen ägnas åt Gotland ring och banåkning. Gotland Ring ligger ca 3 mil norr om Visby. Ringen består av två slingor som kan länkas ihop och bildar då världens längsta racingbana. Gotland Ring är byggd i ett gammalt kalkbrott och därför mycket kuperad med dolda krön. Utmanande! Vi kommer att hålla till på den kortare banan.

Den andra dagen utforskar vi södra Gotland. Vi färdas i kollen söderut längs kustvägen. Vi kommer att stanna vid speciella platser, bland annat köra förbi Gotlands största vindkraftpark på Näsudden. Vi kommer att färdas till Gotlands sydspets och se Hoburgen. Därifrån vänder vi norrut och stannar för lunch på anrika Pensionat Holmhällar. På vägen norrut stannar vi för lite kultur och historia.

Tredje dagen vänder vi norrut och stannar till i Visby. Vi färdas sedan till Fårö med bilfärja över Fårösund och beser bl.a. magnifika raukfält. Vi kommer att köra på asfaltvägar med några få korta undantag. Varmt välkomna till Gotland - En fantastisk plats året om.



Gotländskt "Lammgifte". Ett hus för att ge skydd till fåren, som på Gotland kallas lamm.



Öja kyrka i Burgsvik. De äldsta delarna är från början av 1200-talet. Kyrkan har många konstskatter såsom ett magnifikt Krucifix.

MASERATI SOMMER

Text: Niklas Palm

Efter vår kommer Sommer, och då tänker jag på höstens Maseratiutställning på Sommer's Automobile Museum i Danmark. Det planeras nämligen för en specialutställning i tillägg till museets ordinarie samling av ett 70-tal intressanta bilar.

Grunden för utställningen om Maserati är museets tre egna bilar. Nämligen en 3500 Touring Coupé, en 3500 Touring Spider samt en Mistral. Man har hittills lyckats låna in ytterligare objekt såsom en Quattroporte 1, en Quattroporte 3, en Sebring, en Merak, en Indy, en 3200 GT, en Khamsin och en Citroën SM. Som du kanske märker finns det än så länge många luckor eftersom Maseratisortementet blivit rätt brett efter nästan 100 år. Man önskar ytterligare 4-6 vackra Maseratibilar. Kanske en Ghibli 1, Shamal eller Bora eller något ännu mer exotiskt men man letar också efter en Quattroporte V. Man hade även fått löfte om att kunna visa upp en 8C 3000 Biposto men jag tror dock att detta löfte har bleknat och det blir nog ingen förkrigsracer på museet.

Tveka inte att kontakta museet om du vill ställa ut din bil. De ordnar transport från Sverige med deras egna täckta specialfordon som är byggd för transport av klassiska bilar. Vidare är bilarna försäkrade och gott skyddade när de står på museet.



Museet grundades 1980 av bilentusiasten Ole Sommer som samlat bilar sedan 1959.

År 2004 flyttade man till nya lokaler i Nærum lite norr om Köpenhamn. Samlingen innehåller bilar av flera märken såsom Alfa Romeo, Lancia, Bentley och Oscar för att nämna några. Har du – i likhet med mig själv – inte hör talas om Oscar? Det är Ole Sommers egen bilmodell där O:et så klart kommer från Ole och S:et från Sommers. Bilen, som är en liten öppen sportbil, tillverkades i 20 exemplar från 1993 och framåt. Det lär finnas en Oscar att beskåda på museet. Den äldsta bilen i samlingen är en Renault från 1908. Det finns också en betydande samling av Volvobilar och Jaguarer. De absoluta pärlorna är kanske ändå Jaguar D-type och C-type.

Maseratiutställningen som går under titeln "Passion och fullblod" kommer att pågå under perioden 22 oktober 2023 till 24 mars 2024. Säkrastr är nog att besöka museet en söndag men det kan ibland vara öppet andra dagar. Läs mer på <https://sommersautomobilemuseum.dk>

AVGASRENINGENS HISTORIA

FRÅN RENADE AVGASER TILL INGA ALLS

Text: Bengt Dieden

Texten är tidigare publicerad i tidningen auto motor & sport

Motståndet var stort när bilen introducerades i Sverige runt år 1900. Den betraktades som störande av miljön genom sitt ljud och sin hastighet men inte genom sina avgaser. Rök från fabrikkorstenar, lokomotiv och ångbåtar var människor vana vid och det upplevdes därför som normalt. Tvärt om såg man snarare bilen som miljövänlig då mängden hästspilling på gatorna i städerna minskade.

Under hela första hälften av 1900-talet var bilar något som huvudsakligen användes av välbeställda, åkerier och taxinäringen. En bredare publik fick vänta till 50-talet då privatbilismen slog igenom på allvar. År 1950 fanns det 250 000 bilar i Sverige medan siffran hade stigit till över en miljon tio år senare. Under denna tid gjordes ingenting åt bilars avgaser och i städerna började den dåliga luften breda ut sig. Det luktade illa och man började misstänka att avgaserna inte var nyttiga att andas in. Människor började flytta ut från stadskärnorna och vissa församlingar i Stockholms innerstad tömdes på nära hälften av sina invånare. Att vistas i anslutning till de större gatorna under rusningstrafik var förenat med stora obehag. Att bedriva trottoarservering här var i det närmaste uteslutet och i takt med att de boende lämnade städerna ersattes lägenheterna av kontor och begreppet smygkontoriserings myntades. Gröna vågen var delvis en följd av detta men då gällde flyttningen längre bort från städerna för att man ville återvända till naturen och komma

bort från stadens stress. Vill man höra en humoristisk beskrivning av detta kan man lyssna på Lena Nyman i sketchen Stadslollan där hon flyttar ut från Kocksgatan i Stockholm till landet och får för första gången uppleva Solen och insåg att det som luktade så konstigt var frisk luft!

I bilismens begynnelse stod konkurrensen mellan drivmedlen bensin och diesel men också el och etanol. De första två vann kampen och under många år var bensin det förhärskande bränslet för personbilar och lätta lastbilar medan diesel användes för den tunga trafiken. Både bensin och diesel består av en kombination av kolväteföreningar där bensinen utgörs av de lättare och dieseln de tyngre. En idealisk förbränning av kolväten kan schematiskt beskrivas som att kolväte + syre reagerar och bildar vatten och koldioxid samt energi. Formeln när kolvätet oktan förbränns blir: $2 C_8H_{18} + O_2 = 18 H_2O + 16 CO_2 + \text{energi}$.

Detta ser ju bra ut, endast vatten och koldioxid blir restprodukter förutom den energi man är ute efter. Men teori och verklighet stämmer som så ofta inte överens. Mycket av bränslet kommer inte att delta i reaktionen utan släpps ut som rester av olika kolväteföreningar (luktar illa). Dessutom består luften bara av 21 % syre, resten är i huvudsak kväve som reagerar med syret vid förbränningen och skapar kväveoxider (skadliga). Slutligen bildas inte enbart koldioxid, en del av kolet oxideras bara till koloxid (giftig). Vidare finns det svavel i dieselolja som oxideras till svaveloxid (skadlig) och som tillsammans med förkolnat bränsle i dieselmotorer som bildar sot som kommer ut som svart rök. I både bensin- och dieselmotorer bildas alltså en mängd oönskade ämnen som stör natur, människa och djur och vi ska här se vad man gjort för att minska utsläppen av dessa.

FARA 1: KOLOXID

Det första ämnet man insåg var skadligt för människan i bilarnas avgaser var kolmonoxid, ofta bara kallad koloxid. Det är en okomplicerad bindning av en kolatom och en syreatom till det som på kemispråk skrivs CO. Koloxid är en färg- och luktlös gas vilken gör den extra lömsk då den är dödligt giftig även i låga koncentrationer. Koloxiden binder sig vid hemoglobinet i blodet och blockerar därigenom syretransporten till kroppens viktiga organ som hjärna och hjärta. Utsätts man för detta kan man dö av så kallad inre kvävning. Koloxiden bildas vid förbränning av kol då det råder underskott på luft, vilket det gör i en bensinmotor där man har gas-spjäll för att inte blandningen med bensin ska innehålla för mycket syre (luft). En dieselmotor har fritt inlopp av luft och bildar därför mindre koloxid, och ansågs därför miljövänligare. Koloxiden var det enda skadliga ämne man brydde sig om att mäta i bilars avgaser och detta så långt fram som till 1988. I bilars avgaser tilläts upp till 4,5–5,5 procent koloxid men ibland kunde värdena uppgå till det dubbla! Betänk att upp till tio procent av det som kom ut från många bilars avgasrör var en dödligt giftig gas! I garage var detta som mest farligt men dessbättre varnades man av att avgaserna då luktade väldigt illa.

Under kriget användes gengas som vid en process som kallas pyrolys producerar en gas som kan driva en förbränningsmotor. Gasen består förutom av koloxid även av metan och vätgas. Framställningen var inte okomplicerad men resultatet blev att man kunde köra bilar på till exempel ved. Avgaserna från motorn innehöll mycket lite koloxid men däremot grytan där bränslegasen framställdes läckte mycket av den livsfarliga koloxid vilken många användare tog skada av och i flera fall dog.

FARA 2: BLY

I takt med att tillverkarna strävade efter att ge motorer

na högre effekt och bättre verkningsgrad ökades även kompressionsförhållandet. Detta kunde bara göras om självantändning (spikning) undveks och därför ökade kraven på bensenens oktantal (högre oktantal ger mindre benägenhet att spika hos motorn). I USA hade man funnit att tillsats i bensenen av blyföreningar, som tetraetylbley, var en enkel och billig åtgärd mot spikning och dessutom visade det sig att blyet hade en skyddande effekt på ventiler och ventilsäten. Bingo således och mer och mer bly tillsattes för att nå sin kulmen under 60-talet då effektraseriet i USA var som störst och även Volvo presenterade en motor med kompressionsförhållandet 10,0:1. Blyet förde dock nackdelar med sig. Blyoxiden lade sig på tändstiften och kunde överbrygga gnistgapet vilket gjorde att gnistan uteblev. Man tillsatte då en så kallad blyspolare som skulle avhjälpa detta men man kom inte ifrån att avgaserna innehöll bly som är mycket skadligt för människan. Blyet påverkar det centrala nervsystemet negativt och kan ge beteenderubbningar samt skador på njurar och hjärta. Det sades också att bly kunde nedsätta intelligensen och mest drabbade var små barn då avgaserna i städerna släpptes ut på deras höjd över marken.

FARA 3: OFÖRBRÄNDA KOLVÄTEN

Det är de oförbrända kolvätena, benämnda HC, som gör att bilavgaser luktar illa. De består av en stor grupp ämnen där vissa konstaterats framkalla cancer, skada arvsanlagen och ge allergier. Alla avgaser innehåller dessa kolväten och på grund av hälsoeffekterna vill man hålla ner dem så långt det går. HC-utsläppen minskar också motorns verkningsgrad då allt bränsle inte används för energiproduktion.

FARA 4: KVÄVEOXIDER

Vid förbränningen i motorn reagerar luftens olika beståndsdelar också med varandra. Luft består i huvudsak av kväve (78 %) och syre (21 %) och dessa bildar då oönskade kväveoxider. Vid inandning kan dessa irritera luftvägar och slemhinnor och även förorsaka astma. I naturen ger NOx en övergödande effekt på mark och sjöar. Överskottet på kväve i marken kan läcka ut till kustområden och därigenom även medverka till övergödning av havet. Kväveoxider kan även bilda marknära ozon (O3) under inverkan av solljuset. Ozon kan ge irritationer och effekter på lungfunktionen, särskilt hos astmatiker. Vid förhöjda halter finns även risk för påverkan av dödligheten.

FARA 5: SVAVELOXIDER

Svavel är en oönskad biprodukt vid framställning av tyngre kolväten (diesel och brännolja) och bildar illaluktande svaveloxid (SO2) vid förbränningen vilken också bidrar till försurningen av luft och vattendrag och ger upphov till partiklar vilka märks som svart rök.

FARA 6: PARTIKLAR

Förutom att rök ser otrevlig ut är sotpartiklarna ohälsosamma oavsett om de kommer från en dieselmotor, ett ånglok eller en braskamin. Partiklarna som vi andas in har en förmåga att stanna kvar i lungorna. Detta kan ge upphov till sjukdomar i luftvägarna samt hjärt- och kärlproblem.

ÅTGÄRDER

Detta var läget när Sverige år 1973 hade två och en halv miljoner personbilar som alla släppte ut sina avgaser helt orenade. Antalet ökade hela tiden och lagstiftarna insåg att något måste göras. Några internationella bestämmelser att luta sig mot fanns inte utan här gällde det att ta till egna åtgärder. Svensk Bilprovning hade bildats och 1965 startade den periodiska kontrollbesiktningen. Det enda man där kontrollerade i avgaserna var att koloxiden inte översteg 4,5 volymprocent (men upp till 5,5 föranledde ingen åtgärd). År 1969 hade också en bestämmelse tillkommit om slutna vevhusventilation vilket innebar att de ytterst skadliga gaserna från motorernas vevhus leddes tillbaka in i motorn för att förbrännas. Man kan kalla det en tidig form av EGR även om liknelsen haltar något. Det som säkert påverkade situationen i Sverige var att man i USA hade infört skärpta bestämmelser i vissa känsliga områden som i Kalifornien. Katalysator hade börjat användas men det visade sig finnas andra lösningar också fick motorerna att uppfylla kraven. Honda kom med sin revolutionerande CVCC-motor som klarade kraven utan katalysator och bränsleinsprutning och därför gick att köras på vanlig blyad bensin. Motorn användes i en bil som Honda fyndigt nog kallade Civic och som var i produktion till 1979.

I Europa låg man efter USA när det gällde avgasrening. Katalysatorn hade visserligen upfunnits av en amerikan född i Frankrike men där fick han inte mycket gehör för den. Det skämtades om att fransmännen menade att avgaser inte var något problem för dessa ledde man ut genom ett rör där bak. (Vilket faktiskt inte var riktigt sant då det fanns franska bilmodeller som släppte ut dem mitt under motorn.) Den kände filosofen och författaren Jean-Paul Sartre höll hov på uteserveringarna i Montparnasse i Paris, ivrigt rökande Gauloise-cigarettor som säkert höll stanken från bilarna borta men som också var minst lika farliga för hälsan. Europa i övrigt såg inte heller luftföroreningarna från bilarna som något hot men i Sverige började man förbereda för kommande lagstiftning på detta område. Blyhalten i bensin hade sänkts från 0,8 g/l år 1963 till 0,4 g/l från år 1973. Från dieseldrivna bilar fick endast synlig rök förekomma vid start eller växling. Skärpta krav kom att gälla från 1976 års modell med ytterligare sänkning av

blyhalten till 0,15 g/l och en sänkning med 70 procent av utsläppen av koloxid och kolväten och med 45 procent avseende kväveoxider. Alla bilar som såldes i Sverige måste nu vara avgascertifierade här vilket innebar svårigheter för biltillverkarna som måste göra speciella Sverige-versioner. Värst var det för sportvagnstillverkarna som dels tillverkade bilar med högre utsläpp och dels inte såg det ekonomiskt motiverat att göra en speciell version för den lilla marknaden som Sverige utgjorde. Från 1976 kunde man därför notera en tydlig minskning av antalet sålda sportbilar i Sverige och det var inte utan anledning som många Ferrari och Maserati såldes under årsmodellbeteckningen 1975B. Nu började också förgasarna försvinna mer och mer och ersättas av insprutningssystem som gjorde det lättare att uppfylla normerna. Ett sätt att komma undan var att installera gasdrift och placera tanken i bagageutrymmet. Detta tillämpades bland annat på Jaguars V12-motorer som annars var omöjliga att få att uppfylla de svenska normerna. De enda som inte behövde vidta några åtgärder alls var tillverkare av bilar med riktigt små motorer då bestämmelserna bara gällde bilar med cylindervolym överstigande 800 cm³. Citroën 2 CV kunde säljas vidare som om inget hänt.

Nu började kraven på gemensamma europeiska åtgärder höras och detta ledde till att Sverige och Schweiz införde samma avgasbestämmelser 1981. Detta öppnade marknaden för specialbilar i Sverige då Schweiz ansågs vara en viktigare marknad för dessa. I Sverige sköttes frågorna av det relativt nyinstituerade Naturvårdsverket som leddes av den dynamiske generaldirektören Valfrid Paulsson. Luftinsprutning blev nu vanligt på motorer. Ett munstycke sprutade in luft strax efter avgasventilen för att på detta sätt oxidera bort vissa oönskade substanser. Detta kan ses som ett första steg på väg mot katalysatorn som redan användes flitigt i USA.

I juli 1985 undertecknades en ministerdeklaration i Stockholm av representanter för Danmark, Finland, Kanada, Lichtenstein, Norge, Schweiz, Sverige och Österrike. Innebörden var att ett samarbete skulle inledas för utarbetandet av internationella avgasbestämmelser för olika fordonskategorier. Prioritet skulle ges åt avgasbestämmelser för personbilar. För dessa förordades de amerikanska kraven. Vid mötet deltog även representanter för Nederländerna, Västtyskland och EG-kommissionen (föregångare till EU) men dessa valde att inte underteckna deklarationen. (Jämför detta med det aktuella förbudet mot försäljning av bilar med förbränningsmotorer efter 2035). Bilar med tvåvägs-

katalysator började säljas i Sverige från 1987 års modell. Kraven var desamma för dessa som för övriga bilar men en viss skatterabatt erbjöds från staten. Så fortsatte man till det som kom att bli årsmodell 1988B eftersom kraven skulle skärpas ytterligare 1989. Katalysator var inte föreskriven men gränsvärdena var så lågt satta att den i princip var nödvändig för att inte överskrida dem. I och med detta var bensinbolagen också tvungna att införa blyfri bensin för bilar (inom flyget kom den blyade bensinen att finnas kvar länge än). Det enda sättet att komma undan katalysatorkravet var att ta in bilen som flyttgods. Fram till 1988 kontrollerade Bilprovningen endast utsläppen av kolmonoxid men nu började även HC (oförbränt bränsle) att kontrolleras. Än idag gäller att bilar byggda 1988 eller tidigare bara testas med avseende på koloxid.

Katalysatorn som används vid den här tiden kallas oxidationskatalysator och består av ett finmaskigt nät av plattor belagda med platina och/eller rodium. Vid hög temperatur (omkring 600 °C) sker kemiska reaktioner som genom oxidation nästan helt eliminerar koloxiden (giftet) och det oförbrända bränslet (lukten).

**Koloxid (CO) plus syre (O₂) bildar koldioxid (CO₂)
Kolväte (HC) plus syre (O₂) bildar koldioxid (CO₂)
och vatten (H₂O)**

Katalysatortekniken hade varit känd i flera decennier men det fanns utrymme för förbättringar. Vid en miljökonferens i Stockholm 1972 förklarade Volvos VD Pehr G Gyllenhammar att Volvo inte hade för avsikt att till varje pris försvara bilen och bilismens miljöbelastning. Inom företaget tog man därför fram en förbättrad katalysator som kallades tvåvägskatalysator därför att den eliminerade tre oönskade substanser i avgaserna: koloxid, kolväten som tidigare men nu också kväveoxider. Kväveoxiderna fick man bort genom reduktion (motsatsen till oxidering).

Kväveoxid (NO) plus koloxid (CO) bildar kvävgas (N₂) och vatten (H₂O)



Genomsnittsbild av kombinerad oxidationskatalysator (t.v.) och DPF (t.h.). Avgasflödet går från vänster till höger på bilden.

För att tvåvägskatalysatorn ska fungera krävs att bränsle och luft blandas i rätt förhållande vilket är 14,7 kg luft till 1 kg bensin och detta kallar man Lambda 1 och det mäts med en syresensor i avgasflödet. Sensorn kallas Lambdasond.

Det dröjde inte länge förrän tvåvägskatalysatorn blivit standard på alla bensindrivna bilar. Blyet i bensinen hade ersatts med natrium och kalium för de äldre bilar som fortfarande behövde detta för ventilskyddet. Behovet minskade successivt då alla nya bilar byggdes för blyfri bensin.

Vi skrev nu 1989 och trodde att fulländning nåtts när det gäller avgasreningen - ändå hade arbetet bara börjat. Snart skulle Sverige gå med i EU och kunde då inte längre behålla egna bestämmelser. Dieslarna spydde fortfarande ut svart rök och ändrad beskattning skulle dramatiskt öka deras antal i Sverige. Lösningen kom från i Italien och Frankrike.

Hos dieslarna hade man fortfarande problemet med att sot bildades som till viss del kom från det svavel som fanns i bränslet. Motorerna var av förkammartyp och var tunga, gav låg effekt och var därför inte populära bland privatbilister. Taxi däremot uppskattade driftsäkerheten och den låga förbrukningen och brydde sig inte om att bilarna rök och luktade illa. Det var närmast att betrakta som en revolution när den första direktinsprutade personbilsdieseln introducerades 1986. Det var varken Mercedes eller Audi som gjorde detta, även om det är en allmän uppfattning, den tillverkare som var först med en direktinsprutad diesel var Fiat. Modellen Croma kom med ett mekaniskt direktinsprutningssystem år 1986. Patentet köptes snabbt upp av Bosch som gjorde en elektronisk variant och därmed hade en ny generation dieslar fötts. Nästa steg var dieslar med common rail-insprutning. Högre tryck (idag upp till 2500 bar) gjorde bränslet mer finfördelat och motorerna mer effektiva. Först ut med denna nyhet var Alfa Romeo. Försedda med turbo gav motorerna nu lika hög effekt som bensinmotorerna och förbrukningen var till och med ännu lägre än förut. Aluminium började ersätta gjutjärnet i motorblocken, med stor viktminskning som följd, men röken fanns kvar. Oxidationskatalysator användes nu även på dieslarna men hade inte så stor verkan då koloxidhalten redan var låg och det oförbrända bränslet omvandlades här till sot som katalysatorn inte rädde på. År 1991 infördes en miljöklassning av dieselbränsle där den renaste kvaliteten kallades Miljöklass 1 (Mk1) med bara 10 ppm svavel och den blev efter några år standard i Sverige. Shell gjorde en rolig reklam för att visa att inte ens lastbilar rök längre. Två indianfamiljer bodde på var sin sida om en dalgång. De förälskade ungdomarna, som tillhörde var sin familj, sände meddelanden till varandra med röksignaler från pappornas lastbilars lodräta avgasrör. En dag upphörde kärleksbrevet då fäderna gått över till Shells Mk1-diesel som gjorde att motorerna inte rök längre. Nu började luften bli bättre och människor flyttade tillbaka till städerna där priserna på boende ökade igen efter bankkrisen som förorsakades av låneinstitutet



Nyckelns fall i början av 90-talet. Förhandlingar pågick i Bryssel och 1993 gick Sverige med i EU och måste nu anpassa sig efter EU:s bestämmelser för bilar avgasutsläpp i ett regelverk kallat Euro 1. Avgaserna mäts nu på annat sätt (istället för att mäta den procentuella sammansättningen samlades avgaserna upp, mättes och angavs i gram per körd kilometer) och det som tilläts för såväl bensin- som dieselmotorer var CO 2,72 g/km och HC + NOx 0,97 g/km. Nästa etapp var Euro 2 som kom 1997 och då sänktes värdena drastiskt för bägge motortyperna. Med några års mellanrum kom nu nya EU-standarder med hela tiden sänkta utsläppsnivåer och biltillverkarna började få problem att uppfylla dessa.

Oftast var det de nya gränsvärdena som tvingade biltillverkarna att anpassa motorerna men i ett viktigt avseende var det tvärtom. I december 1999 kallade PSA till presskonferens i Paris där företagets VD, Jean-Martin Folz, själv presenterade ett partikelfilter för personbilsdieslar. Detta skulle ta bort merparten av de rökbildande partiklarna i avgaserna vilket ju lät som trolleri. Det hela skedde med hjälp av ett finmaskigt filter och en bränsletillsats kallad Eolys. Denna sänkte antändningstemperaturen på sotpartiklarna så att de med jämna mellanrum kunde antändas i filtret av motorns avgaser. Folz kom själv från kemiföretaget Rhône-Poulenc och var väl insatt i tekniken. Det visade sig också att Eolys tillverkades just av Rhône-Poulenc och med tätningsmedlet Rhoca-Gil i Hallandsåsen i gott minne var nog många svenskar en smula tveksamma till systemet. De övriga biltillverkarna var kallsinniga och menade att deras bilar klarade avgaskraven avgaskraven ändå. Det dröjde dock inte länge förrän kraven skärptes och alla personbilsdieslar utrustades med partikelfilter då systemet visade sig fungera alldeles utmärkt. Det fanns nu även andra typer av filter som inte krävde tillsatsen.

I början av 2000-talet var allt till synes lugnt på avgasreningsfronten. Biltillverkarna hade kontroll över hur bilarna skulle möta normerna, luften i städerna förbättrades successivt och allt såg bra ut men detta var bara lugnet före stormen. Det började med att Euro 4 trädde i kraft i januari 2006 där det stadgades om ännu lägre utsläpp av kväveoxid för diesebilarna. Man var nu nere på 0,25 g/km och biltillverkarna stönade då detta var en halvering av värdena från Euro 3. Inte nog med detta, samma år presenterade en före detta amerikansk vicepresident, vid namn Al Gore, en film med en teori om att användning av fossila bränslen medverkar till global uppvärmning. Filmen hette "En obekväm sanning" och fick stor spridning. Bilindustrin hade förlitat sig på katalysatorer som omvandlade flera skadliga ämnen i bilarnas avgaser till harmlös koldioxid. I filmen framkastade Gore en teori om att det var just koldioxiden som var den stora faran för planeten och därigenom för mänskligheten. Och koldioxiden är dessutom det enda ämne som det inte går att minska i avgaserna på annat sätt än genom att sänka bränsleförbrukningen. Detta hade man kunnat göra genom att använda de mer energieffektiva dieselmotorerna men även där råkade marknaden ut för ett förödande bakslag.

Volkswagen hade satsat stort på nya och effektiva turbodieslar vilka företaget även introducerade i USA under benämningen Clean Diesel. Man försökte slå sig in på en marknad som av hävd var emot dieslar på grund av deras höga utsläpp av kväveoxider. Vanligtvis görs avgastester med fast utrustning men vid ett universitet i West Virginia gjordes år 2013 ett test med utrustning som placerats i bilen. Värdena man fick fram för Volkswagens modeller var upp till 40 gånger högre än tillåtet men bara när man gjorde landsvägstester.

Vid konventionell mätning var värdena i överensstämmelse med gränsvärdena i USA. Volkswagen tillfrågades av miljömyndigheten EPA vad detta berodde på men kunde inte lämna något övertygande svar. USA hotade då att stoppa all import av Volkswagens bilar om de inte gav en trovärdig förklaring till skillnaden i de uppmätta värdena. Det kröp då fram att man använde en utrustning från Bosch som kände av när bilen var utsatt för avgasmätning och då drog ner utsläppen medan förbrukningen ökade och effekten minskade. Det hade inte fått den betydelse det fick om det inte framkommit att Volkswagengruppen använt denna utrustning på 11 miljoner bilar. Tricket kom att kosta VW hundratals miljarder Euro i böter och högste chefen, Martin Winterkorn, avgick i september 2015 trots att han fortfarande hävdade att han inte hade en aning om fusket. Efteråt visade det sig att det förmodligen var Winterkorn själv som initierat det hela. Det visade sig också att Volkswagen inte var ensam, flera andra biltillverkare hade gjort likadant. Bland dem fanns Mitsubishi där företagets aktier föll kraftigt i värde och kontrollen förlorades till Nissan som i sin tur är i allians med Renault. Somliga hävdar att allt berodde på en för hård lagstiftning som var för krävande att följa med befintlig teknik.

Gränsvärdet för utsläpp av NOx i Europa var vid den tiden 0,180 g/km men när det i september 2015, i och med införandet av Euro 6, sänktes till 0,080 g/km fanns ingen återvändo, då måste bilarna utrustas med SRC-katalysator som arbetar med tillsats av AdBlue. Det ska här nämnas att gränsvärdena i USA var ännu lägre, där godkändes bara 0,043 g/km. Selektiv Katalytisk Reduktion (SRC) fungerar så att en vätska, AdBlue, sprutas in i avgassystemet före SCR-katalysatorn. När vätskan upphetas av avgaserna omvandlas den till ammoniak (NH₃) och koldioxid (CO₂). När ammoniaken och kväveoxiden (NOx) når katalysatorn omvandlas de till kvävgas (N₂) och vattenånga (H₂O). Med AdBlue kan man sänka NOx-utsläppen med upp till 80 procent. AdBlue består till 32,5 procent av urinsyra, även kallad urea, och har länge använts i tyngre dieselmotorer. Vi hade nu ett fungerande reningsmedel för dieselavgaser men precis som de andra katalysatorerna ökade det halten koldioxid i avgaserna, den enda substansen som inte går att rena bort.

På 100 år har vi därför gått från avgaser som var påtagligt skadliga för människan och växtligheten till praktiskt taget ofarliga avgaser som istället innehåller mer koldioxid. Enligt Gores teori medverkar koldioxiden till att öka växthuseffekten som i sin tur påverkar temperaturen i atmosfären. Teorin fick snabbt fäste bland lagstiftarna som började beskatta koldioxidutsläpp och även styra beskattningen av bilarna efter dessa. Nu handlade allt om att sänka förbrukningen för såväl bensin- som dieseldrivna bilar, det enda sättet

att minska koldioxidutsläppen. Toyota valde sin egen väg genom att redan 1997 introducera världens första elhybrid kallad Prius. En elmotor arbetar i kombination med en bensinmotor enligt Atkinsons princip. Detta koncept utvecklade man över hela sitt modellprogram vilket gjort företaget till ledare av koldioxidligan (en ranking av hur mycket koldioxid en biltillverkares bilar släpper ut) idag. De flesta tillverkare använde sig av downsizing och byggde mindre turbomatade motorer med låg förbrukning medan det amerikanska företaget Tesla introducerade en helt elektrisk bil år 2008 som kom att utgöra ett riktmärke för många biltillverkare. Plötsligt lönade det sig att utveckla ny teknik och Mazda tog nyligen fram en bensinmotor med kompressionständning där man inte behöver gå ner i volym för att nå en låg förbrukning och renare avgaser.

Målsättningen idag är att vi om ett drygt decennium ska vara helt fria från fossila bränslen i bilar, till vilka räknas bensin, diesel och naturgas. Bilar med förbränningsmotor får uteslutande drivas med syntetisk bensin. Omställningen är mycket kostnadskrävande och bil- och oljeföretagen måste därför gå samman eller samarbeta för att överleva. Det kommer förmodligen att hända mer på detta område under de närmaste åren än vad vi sett på mycket länge. Och avgasreningen kommer säkert också att utvecklas därför att även icke fossila bränslen släpper ut skadliga avgaser om de inte renas.

Sammanfattning

Under 50 års tid har bilindustrin arbetat för att fram bilar med avgaser som inte är skadliga för människan och naturen. I sin strävan mot detta har man försökt att omvandla så stor del av avgaserna som möjligt till ofarlig koldioxid. När många forskare nu anser att det är koldioxiden som är den stora faran för planeten uppstår problem. Elbilar är tysta och bekväma men de drivs av ström som måste produceras på något sätt och batterier kräver idag stora mängder av metaller som det inte finns obegränsad tillgång av. Vätgas kan man driva bilar med i till exempel en bränslecell men vätgas måste också framställas och för detta går det åt stora mängder elektricitet. Elektricitet framställs huvudsakligen av fossila bränslen eller i kärnkraftverk. De senare producerar högradioaktiva avfallsprodukter som måste tas om hand på ett om möjligt säkert sätt i upp till 100 000 år. Avgasnormen Euro 7 tas träder i funktion den 1 juli 2025 och kommer då ytterligare att skärpa kraven. Inte bara på bilarnas avgaser utan även på partiklar från däck och bromsskivor samt livslängden hos batteriet. Idag får inte en bilannons i Frankrike publiceras utan uppmaningen att för kortare sträckor använda cykel eller gå. För 100 år sedan var det en obeskrivlig lyx att åka bil och vem vet, vi är kanske snart där igen?

UMBERTO PANINI & DEN ITALIENSKA DRÖMMEN

Text: Lasse Linder

Åker du till Italien och närmare bestämt Modena i sommar är ett stopp vid Umberto Panini Museum ett måste. Umberto Panini tjänade miljoner på fotbollskort och parmesan. En del av pengarna investerades i den stora passionen - Maserati. Låter som en ganska sympatisk person va?

Det finns de som tjänar massor med pengar och som använder dem för att tjäna ännu mer pengar. Sen finns det dem som tjänar massor med pengar och väljer att investera dem i Maseratis. Vem tror du dör lyckligast? Jag utgår från att du är som jag. Och Umberto Panini. Nu var i och för sig Umberto Panini en extremt framgångsrik företagare så att investera i Maseratis var inget som påverkade hushållsekonomi nämnvärt.

Hombre

Läser man på om Umberto Paninis liv så känns det som en spikrak linje där framgångarna avlöste varandra. Så är det givetvis inte. Men att han blev framgångsrik går inte att förneka. Han föddes 1930 i Pozza di Maranello utanför Modena. Han började sitt yrkesverksamma liv som både svetsare och mekaniker och jobbade bland annat hos Maserati i Modena. Det är också här på fabriken som den lilla svärtan i Umbertos offentliga liv går att hitta. Umberto fick sparken från Maserati efter att han pratat med förmannens älskarinna på fabriken. Avskedet var omgående och Umberto tog ett djärvt steg - vid 27 års ålder flyttade han till Venezuela för att ägna sig åt jordbruk. I Venezuela fick han smeknamnet "Hombre", ett namn som skulle bli viktigt senare i livet. År 1963 flyttade han tillbaka till Modena med sin fru och sina fyra barn och började arbeta med sina bröder Giuseppe, Franco och Benito. Bröderna hittade en lukrativ idé genom att sälja fotbollskort. Under åren lyckades de tjäna miljoner (eller snarare miljarder) på dessa. Faktum är att familjen Panini fortfarande äger rättigheterna till de flesta stora fotbollsligorna. Så pengarna på fotbollskorten fortsätter än idag att rulla in.

Parmigiano-Reggiano

En minst lika viktig verksamhet i familjen är försäljningen av parmesanost. Det började med 30 kor och lika många hektar land i området kring Modena 1972. Företaget fick namnet Hombre, efter Umbertos smeknamn i Venezuela. Det är viktigt att förstå hur framsynt och noga Umberto var med tillverkningen av parmesanosten. Den skulle göras enligt konstens alla regler, med ett ekologiskt tankesätt och som grundade sig i den enkla insikten att "kossor som mår bra producerar den godaste mjölken". Och den insikten hade han redan 1972. Så när du idag ser en parmesanost med namnet

Parmigiano-Reggiano DOP, ja då vet du att den kommer från kor som mår bra.

Fotboll, Modena, parmesanost. Och Maseratis.

Umberto får personifiera den italienska drömmen. Han började med två tomma händer och lyckades skapa ett imperium grundat på en passion för Italien och landets kärlek till mat och konst. Det som gör Umberto Panini extra populär bland både italienare och bilentusiaster är att han 1996 lyckades stoppa en auktion av 19 Maseratis. Fiat, som tagit över Maserati 1993 och de Tomaso hade bestämt sig för att sälja ut samlingen på en auktion i England den 2 december 1996. Bland bilarna i samlingen fanns bland annat Maserati 420M Eldorado som byggts exklusivt för 500 Miglia di Monza 1958. Italienska politiker och borgmästaren i Modena ville till varje pris stoppa att bilarna auktioneras ut och lämnade Italien. När den store Maseratiälskaren Umberto fick höra vad som var på gång bestämde han sig snabbt för att samlingen skulle stanna i Modena. The Umberto Panini Collection var ett faktum.

Maseratis och parmesan smälter samman

Var ligger då Umberto Panini Collection? Vi får väl säga att cirkeln sluts här. Samlingen finns i ett av Hombres gamla mejerilokaler i utkanten av Modena, mellan städerna Baggiovara och Cognento. Här finns idag världens finaste samling av Maseratis och Maserati-motorcyklar. Läs och se mer av samlingen på paninimotormuseum.it eller sätt dig i din Maserati och åk till Via Corletto Sud, 320. Ett tips är att skicka ett mejl till west@paninimotormuseum.it innan ankomst och boka tid för visning.



Det finns idag 22 Maseratis i samlingen. Och det är inga dussin Maseratis. Kronjuvelen enligt många är Maserati TIPO 420IM/58 ELDORADO.



GE DIN ÖGONSTEN EN BÄTTRE VINTERVILA!

Uthyres: Säker förvaring av exklusiva bilar vid Kungens Kurva.

Uppvärmad lokal med hög säkerhet, centralt belägen vid Kungens Kurva, Huddinge kommun, invid E4:an. Lämplig för garagering av exklusiva bilar. Egen entré/port (enskild enhet). Takhöjd ca 3,20 m. Hög säkerhet utan fönster eller annan förbindelse med utsidan av byggnaden. Inbrottslarm kopplat till vaktbolag med utryckning och brandlarm kopplat till Brandförsvaret. Högt stängsel kring hela fastigheten. Rymmer 20 – 30 personbilar. Inte möjligt att driva verkstad eller bilrekond i lokalen, men arbeten kan dock utföras i hobbyverksamhet. Adress: Lindvretsvägen 12, Vårby.

För ytterligare information och visning, vänligen kontakta fastighetsägaren, KB Lönngården, Fredric Bexell. Tfn: 0708-15 29 90. E-post: fredric.bexell@kblonngarden.se