

# MASERATI

b u l l e t i n e n



Inverno

2016



# Ordföranden har ordet

Maserativänner!

Ännu en säsong är snart till ända! Men inte riktigt, Gran Turismo har för 4:e säsongen precis ägt rum och vi ser fram mot julmiddagen och Maseratis födelsedag i december. Det har blivit en trevlig avslutningstradition.

Året som gått har bjudit på mängder av trevliga träffar och aktiviteter. I detta nummer kan ni läsa mer om den traditionsenliga resan till Auto e Moto d'Epoca i Padova. Ni som inte varit där, åk dit! Årets internationella rally gick av stapeln i Holland. För mig var det första gången jag deltog och det var kanonkul. Även det evenemanget kan ni läsa mer om längre fram i tidningen. Klubben fortsätter att ha över 200 medlemmar. Det ger oss en stabil ekonomisk grund att stå på, samt möjlighet till investeringar.

Investerat är just vad vi gjort! Vi har köpt in oss på ett modernt molnbaserat medlemsregister. Vår eminente medlemsansvarige, Bengt Jödahl har i många år skött registret manuellt i en excelfil. I början av nästa år kommer alla att själva kunna logga in, ändra uppgifter om adress, bilnehav osv. Det nya systemet ger oss också möjlighet att kommunicera med alla medlemmar på ett mer effektivt sätt, då man även kan göra mailutskick.

En spaning som blev väldigt tydlig på samlarbilmässan i Padova är att prisrallyt på klassiska bilar verkar vara över för den här gången. Fortfarande utannonserades många bilar för mycket höga priser, men få såldes. Personligen tycker jag det är positivt om marknaden går tillbaka något. Visst är det kul om ens gamla pärla blir mer värd, men hur ska man då kunna ha möjlighet att prova på fler modeller?

När priserna går i taket blir många ägare mer restriktiva att köra sin bilar, vilket går stick i stäv med hur jag tycker de ska användas. Det vill säga ofta och snabbt! Hans Ulric Josefssons Khamsin och min QP visade nyligen hur bra det går att köra långt och fort med dessa gamla bilar, Holland ToR.



På mekfronten händer det också en hel del. Enda skavanken från Hollandsturen var min ljuddämpare som på något sätt sa upp sig, och ljudnivån höjdes avsevärt. Funderar nu på ett rostfritt system. Mistralen kördes också en hel del i somras. Det som då hände var att ekerhjulen började bli mer och mer orunda. Enda lösningen var att skicka fälgarna till Borrani i Italien för reovering. De kom precis tillbaka och ser som nya ut! I det här fallet blev det uppenbart vilken fördel det är med delägarskap, då notan inte var direkt blygsam!

Det finns ett fåtal klubbtröjor (blåa piké) kvar i stora storlekar. Ni som inte vill missa sista chansen att köpa en, hör av er till mig, 350:- inkl frakt.

Bästa Maseratihälsningar

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

## Maserati Bulletin

#2 2016

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

**Redaktionen:**  
Johan Runberger  
Erik Barkman

**Ansvarig utgivare:**  
Fredric Gustafsson

**Grafisk form:**  
Sue Ellen AB

**Annonsansvarig:**  
Meta Carlsten

**Tryck:**  
Ljungbergs Produktion

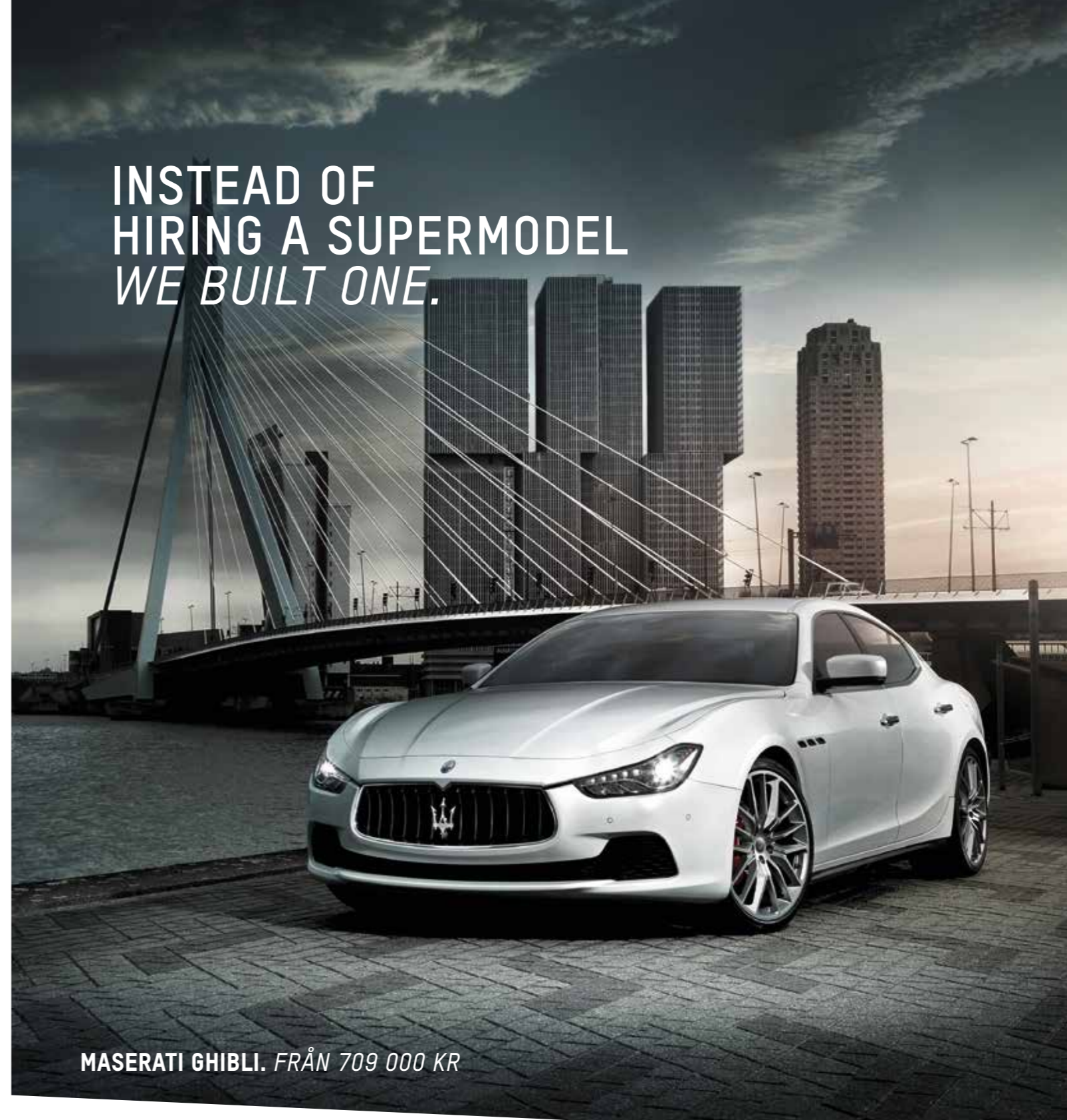
**Copyright:**  
Korta citat medgives med angivande av källan. Längre utdrag endast efter skriftligt medgivande från redaktionen.

## SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna  
www.maseraticlub.se

Omslagsbild:  
Sebring Serie II-1966  
Foto: Peter Boudestein

# INSTEAD OF HIRING A SUPERMODEL WE BUILT ONE.



MASERATI GIBLI. FRÅN 709 000 KR

NYA MASERATI GIBLI DRIVS AV EN RAD AVANCERADE OCH KRAFTFULLA 3-LITERS V6-MOTORER I BÅDE BENSIN- OCH TURBODIESELUTFÖRANDE, NATURLIGTVIS MED ÅTTASTEGS AUTOMATLÅDA.

VÄLKOMMEN TILL AUTOROPA, EXKLUSIV SVENSK ÅTERFÖRSÄLJARE AV MASERATI, FÖR ATT LÄRA KÄNNA MASERATI GIBLI NÄRMARE. NÄR DU KÖPER EN NY MASERATI FRÅN AUTOROPA INGÅR 3 ÅRS GARANTI OCH 3 ÅRS FRI ASSISTANS.

Official fuel consumption figures for Maserati Ghibli range in l/100km: Urban 14.1 - 7.7, Extra Urban 7.1 - 4.9, Combined 9.7 - 5.9. CO<sub>2</sub> emissions 226 - 158 g/km. Fuel consumption and CO<sub>2</sub> figures are based on standard EU tests for comparative purposes and may not reflect real driving results.

www.maserati.com

### AUTOROPA AB

TESTVÄGEN 18, ARLÖV, MALMÖ, NARVAVÄGEN 19, STOCKHOLM  
T. +46 40 43 70 00 / www.autoropa.se



# Förförd och fördröjd.

Av Jan Fidjeland  
Foto: Peter Gunnars



AM 101.S.10.269  
Maserati Sebring Serie II- 1966  
Inköpt i Amsterdam 11 augusti 2012.

Jag hade letat efter en Sebring i ungefär 5 års tid innan jag köpte den svarta bilen som jag nu äger. Från början var mitt sikte inställt på ett exemplar i mycket bra originalskick – en tidig serie I. Det visade sig snart vara mycket svårt att finna bilar i originalskick som var till salu under de åren då jag letade.

Min Sebring levererades ny till Nerida Laurenti, Via Oddone de Cluny nr.3, Roma, den 2 maj.1966. Huset på den adressen är byggt på 50 talet, i en då fashionabel del av Rom. "Autoventurra Maserati Gran Turismo Sebring 3700. No. AM.101.S.10.269 di motore e telaio, carrozzata berlina 2+2 con verniciatura color Nero interno pelle senape, completa di n.5 roula gommate e borsa attrezzata." Så ser bilen även ut även idag, inklusive de 5 däcken, tyvärr utan verktygssatsen som nämns i leveransdokumentet.

Min Sebring är 50 år gammal i år. Att forska i gamla bilar är intressant. Den första ägaren, en kvinna vid namn Nerida (söjungfrun) som anges i leveransdokumentet har tyvärr inte lämnat några spår efter sig som jag hittills har funnit och kunnat följa upp.

I mitten av 1970-talet dyker bilen upp i England. Då är den bara en tio år gammal bil som förmodligen få var intresserade av och som säkert inte var helt lätt att hålla igång. En renovering påbörjades dock. Jag har sedan kunnat följa bilen mellan olika personer på ön under en period av nästan 25 år.



Fotograf: Peter Boudestein



Fotograf: Peter Boudestein

Sedan såldes bilen till Holland, då fortfarande som ett projekt under renovering. Efter fyra ägarbyten kom bilen till slut till den holländaren som fullföljde renovering till det skick den hade då jag köpte den för drygt fyra år sedan. Denna Maseratientsiast hade tre klassiska Maseratibilar under renovering samtidigt. Sebring, en 3500 GT och en Mistral. Modigt. Ja kanske, eller inte. Det slutade i alla fall med att han bestämde sig för att sälja den bil som först blev klar. Det blev Sebring, som såldes till en bilhandlare för att finansiera de övriga renoveringarna. Efter ett halvår gav han upp även dem och köpte en liten Alfa Romeo istället. Så kan det gå.

Nu är vi framme vid augusti 2012 då Marianne och jag åkte till Amsterdam för att se på bilen. Den var grann, dock inte felfri. Renoveringarna genom alla år, speciellt de mellan 2007-2012, var mycket väl dokumenterade. Det som syntes utanpå och under var prydligt och "nytt". Passagerardörren var lite svår att stänga då man satt i bilen. Det borde gå att justera lätt tänkte jag. Trösklarna var heller inte spikraka. Det avslöjades genom en 3mm springa mellan fram och bakkanterna av de kromade listerna och trösklarna. Motorn gick inget vidare den heller. Något som även det borde gå att justera. Bilen var komplett. Till och med hela insprut-

ningssystemet, som någon gång hade ersatts med Webrar, följde med i en prydlig trälåda. Det ända som saknades var verktygsatsen, som det stod om i leveransdokumentet och den ursprungliga domkraften. Bländad av bilens nyrenoverade skick samt utmattad av den fem år långa tidens sökande efter rätt bil, slutade resan med att vi köpte den svarta Sebring.

Handlaren lovade att se till att den nyrenoverade motorn justerades så att den gick som den skulle inom några veckor och sedan leverera bilen till mig i Stockholm.

Den justeringen tog lite längre tid än de utlovade veckorna, närmare bestämt tio månader. Företaget som hade utfört motorrenoveringen hade på något sätt misslyckats rejält, varför hela arbetet fick göras om. På deras bekostnad, naturligtvis. Motorfirman var nog antagligen inte så glada över att behöva göra om arbetet, vilket delvis kanske förklarar varför det tog så lång tid.

Bilhandlaren fick under denna tid mycket dåligt samvete för att han inte kunde hålla vad han hade lovat. Han letade upp några andra bilar som han erbjöd mig för samma köpeskilling som jag hade erlagt. En gång var jag lite lockad av att åka ned till Amsterdam igen för att se på en mörkblå Serie II som såg mycket fin ut, men så blev det inte. Men till slut kom den dag, den 1 juni 2013, då bilen kom hem till Enske i en täckt transport. Efterlängtat.

Så kallad "avlusning" är alltid nödvändig efter en längre period av renovering. Denna anförtröddes Åke Nordqvist. Avlusningen blev relativt omfattande och inkluderade även justeringar på den "nyrenoverade" motorn. Handlaren i Amsterdam skämdes oerhört mycket och ersatte mig för det arbetet. Sedan körde jag ett knappt år med bilen. Den gick nu bra. Jag ville dock sätta in trepunkts rullbälten för att den skulle kännas lite säkrare att köra. Jag fick tag i nyttillverkade bälten i England som var tids- typiska med avseende på utseende och i mitt tycke med rätt kulör mot den senapsfärgade skinninredningen. Att montera dessa anförtröddes även Åke.

När detta arbete påbörjades visade det sig att tröskeln under den högra dörren hade reparerats på ett så undermåligt sätt att vi inte såg något annat alternativ än att göra om allt från början igen.

Grundligt och på rätt sätt. Trösklarna är komplicerade och vitala delar på bilens kaross som bidrar till dess integritet och styvhet. Den vänstra tröskeln visade sig vara lite bättre, men även den behövde åtgärdas. Det tog sin tid, men nu är allt mycket noggrant och korrekt gjort. Även delar av de yttre nedre hjulhusen på båda sidor åtgärdades. Bildsviten nedan visar lite av hur omfattande arbetet blev.



För att göra en mycket lång historia kortare resulterade detta arbete till slut i en fullständig omlackering av bilen. Lackarbetet utfördes av Andersson Bil & Plåt. Även delar av inredningens läderarbeten, som jag inte var helt nöjd med, har gjorts om hos AMK. Slutligen monterades säkerhetsbältena, som fungerar utmärkt. Och båda dörrarna fungerar nu mycket bra när man stänger dem, både utifrån och inifrån. Med rätt klang dessutom. Stort tack till Åke, Björn, Thomas, Sebastian och Vincent på AMK för ett helhjärtat engagemang och ett mycket högklassigt genomfört arbete.



# Anrika sportbilar bland Upplands anrika järnbruk och trädgårdar.

Av Hans och Birgitta Asplund

Klockan är 09.15 lördagen den 3 september. Vi står och tankar vår Maserati Coupé GT på bensinstationen i Upplands Väsby. Det är dags för Maseratis höstrally och den här gången har vi celebret besök av deltagare från både Aston Martin- och Ferrari-klubben.

De flesta deltagarna har redan träffats på gamla Statoilmacken vid Universitetet och vi har tänkt ansluta när gänget drar förbi Väsby. Vi inser att vi är sena och får bråttom att komma iväg. På vägen upp på E4an håller vi på att köra över riksbankschefen! (Stefan Ingves alltså) han kommer gåendes över vägen i meckaroverall - jag hinner tänka vad gör han här? Men det är bråttom och vi kommer ut på motorvägen lite efter att gänget har dragit förbi. Vi kör på så gott det går, trots trafiken, för att komma ikapp. Telefonen ringer – Rolf meddelar att de har kört av vid Knivstaavfarten, typiskt vi har just passerat. Men vi ångar på och kör av framme vid Uppsala istället och kommer in till Linnés Hammarby norrifrån. Äntligen kan vi förenas med resten av gruppen som kör in samtidigt på parkeringsplatsen.

På Linnés Hammarby botaniska trädgård välkomnades vi av en glad och kunnig guide som tog oss

tillbaka till 1700-talet. Guiden berättade om Carl von Linnés privatliv och hans vetenskapliga gärning och den välbevarade bostaden. Guidningen avslutades med en lättare lunch.

Efter Linnés Hammarby åker vi i disciplinerad kottege till Österbybruk och gör en överraskande och uppskattad mellanlandning som inkluderar vätskepåfyllning med skumpa och alkoholfritt. Österbybruk är ett Vallonbruk och har en vallonsmedja med brännstålugnar som är världens enda helt bevarade i unikt skick. Nu fanns ingen tid för rundvandring här för det var dags för "lite" racing till Söderfors Herrgård.



Vi åker väg 292 via Tierp. Det blir snabbt uppdelning i olika grupper och farten trissas upp. Vi kör om varandra och njuter av accelerationen och ljudet från vrålände motorer. Undertecknade nöjer sig med att ansluta till "180 klubben" och låter "240 klubben", med sportbilar av tre olika fabrikat, åka före.

Mycket snart är vi framme och parkerar framför vackra Söderfors herrgård, som blir vår vistelse för helgen. Vi räknar till sex Maserati, två Aston Martin, sex Ferrari, en Lamborghini, en Fiat och en Lancia.

En mäktig syn i rondellen framför byggnaden. Gården är en av bruksbygdens äldsta och uppfördes på 1690-talet. Då dominerades den av karolinsk stil men byggdes om i rokokostil redan vid 1700-talets mitt.

Söderfors ligger vid Dalälven och är känt för sitt järnbruk och det enda vallonbruket som fortfarande är verksamt i större omfattning. Bruket anlades år 1676 av bergmästaren Claes Depken (adlad Anckarström) för tillverkning av ankare och kätting till flottan.

I den här herrgårdsmiljön får vi njuta av eftermiddagste och massor av godsaker. Till kvällen serveras tre rätters vällagad gourmetmiddag. Vid måltiden tillkännagavs även resultaten av dagens mycket krävande frågesport.

Efter en välbehövlig nattsömn får vi avsluta vår vistelse med en utsökt frukost och därefter hemfärd i egen takt.

Vi tackar för en mycket trevlig och välarrangerat höstrally och ser redan fram emot nästa tillfälle att träffas.



PS. Undrar ni om riksbankschefen? Jo, han bor tydligen i Upplands Väsby och brukar vara synlig i ändamålsenlig klädsel, allt enligt en välunderrättad Väsbybo. DS.



# Maserati 450s-prototypen

Av: Jan Fidjeland

I början av 1956 fick Maserati uppdraget att utveckla en V-8 motor av en förmögen amerikansk bostadsutvecklare vid namn Tony Parravano. Motorn skulle kunna användas i ett Kurtis Indy chassi. Denna order innebar att Maserati kunde återuppta ett tidigare påbörjat V8-projekt, Tipo 54, som hade avstannat efter den katastrofala Le Mans-olyckan år 1955. Motor-



projektet gav också fabriken en möjlighet att prova den nya motorn i ett eget Maserati sportracing-chassi, den nyligen utvecklade 350S. Detta chassi, nummer 3501, förlängdes något för att rymma den nya V8-motorn.



Tony Parravano

450S prototypen, nu försett med chassinummer 4501, gjorde sin debut i samband med Sveriges Grand Prix i Kristianstad augusti 1956 med en kaross av Fantuzzi. Försedd med ett stort T provkördes bilen före själva loppet av Schell, Taruffi och Moss.

4501 visade sig ha en mycket stor potential med avseende på acceleration och toppfart. Chassit kunde dock inte hantera V-8ans överväldigande kraft. Vid denna debut var motorn fortfarande i sin experimen-



Stirling Moss koncentrerad inför provkörning av 4501

tella fas. Till exempel orsakade en felaktig tändföljd oacceptabla vibrationer, vilket ytterligare gjorde bilen mycket svår att köra. Trots detta erhöil 4501 den tredje bästa träningstiden. Prototypen deltog inte i själva loppet utan skickades tillbaka till Modena där det fortsatt utvecklingsarbetet vidtog.

Chassinummer 3501/4501/350SI-10 Upprepning eller utbyten av identiska chassinummer hos italienska biltillverkare under 1950- och 1960-talet var inte ovanligt. Men omständigheterna kring Maseratis användning av chassinummer 4501, inte mindre än tre gånger 1956-1958, har varit en källa till förvirring och debatt bland Maserati experter under de senaste åren. Bilens historia har verifierats genom många originaldokument och forskning utförd av flera namnkunniga Maseratihistoriker. Prototypens fullständiga historia är mycket lång och väl dokumenterad.



Vad jag finner intressant för Svenska Maseratiklubben är att Maseratis V8-motor debuterade i vårt lilla land, på en för länge sedan bortglömd tillfällig motorbana som till större delen gick på landsväg, den så kallade Räbelöfsbanan.

Det var utvecklingen av just denna V8-motor som sedan återfanns i många klassiska modeller, ända in på 1990-talet.

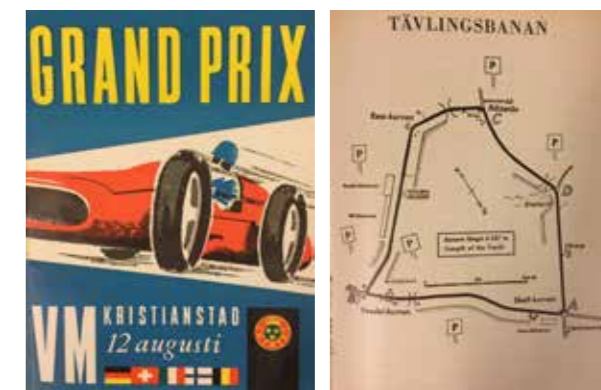


450S prototypen ägs idag av en för några klubbmedlemmar känd Italiensk Maserati entusiast och samlare.



## TEKNISKA FAKTA

Motoreffekt ca.520 hk, 5657 cc DOHC 90-graders V-8 motor med fyra Weber 45 IDM förgasare. Fem-växlad manuell växellådan. Individuell framhjulsupphängning med dubbla tvärlänkar och spiral-fjädrar. Förstärkt de Dion bakhjulsupphängning med Houdailles och teleskop stötdämpare samt trumbromsar på alla fyra hjulen. Axelavstånd: 2360 mm.



Omslaget till tävlingsprogrammet

Materialet till denna artikel kommer delvis från författarens genomgång av KAK's arkivmaterial (1956) samt kontakter med prototypens nuvarande ägare. Fotografier okända för samtliga foton



# Halmstad Sportscar event

Av Fredric Gustafsson

För 6:e året i rad arrangeras Halmstad Sportscar event i en fantastisk miljö med utsikt över Kattegatt. Självt var det min tredje gång. Det brukar passa bra då det sammanfaller med semester och besök hos släkt och vänner på västkusten. Faktum är att detta är ett av de mest välarrangerade och ambitiösa evenemangen i Sverige. C:a 350 bilar är utställda och det brukar komma c:a 10-12 000 besökare. Enda möjliga konkurrenten är möjligen Sportbilsdagarna i Västervik.

Peter Sundfeldt och Bosse Bildoktorn är konferencierer och de bidrar till stor del att allt känns proffsigt och påkostat. Svenska Maseratiklubben hade denna gång fått ihop sex bilar, varav tre var Ghibli GT. Sannolikt en stor del av det svenska beståndet! För egen del var det första långturen med den nyinförskaffade Mistralen. Resan gick som en dans, Sthlm – Halmstad ToR.



I programmet ingår en bedömning av en jury som går runt och tittar på samtliga bilar. På eftermiddagen är det prisutdelning på stora scenen. Man delar ut priser i ett flertal kategorier. Mistralen blev uppkallad och jag fick stolt motta "Bosse Bildoktors specialpris". Har du vägnarna förbi Halmstad nästa år i slutet av juli rekommenderas ett besök!



# Maseratiklubben i Padova

Av Fredrik Ajnefors

Traditionsenligt följer här ett referat från Svenska Maseratiklubbens årliga besök på gammelbilsmässan i Padua (Padova på italienska). Lika traditionsenligt var att ca tio medlemmar åkte ner och att vädret var i det närmaste perfekt. Mässan ägde rum mellan torsdag 20 oktober till söndag den 23:e. Bor man i Stockholmstrakten är det enkelt och billigt att flyga från Nyköping till Treviso, mellan Padua och Venedig, på onsdagskvällen och tillbaka på söndagskvällen. Själva mässan ligger på gångavstånd från stadskärnan.

Som vanligt var mässan omfattande med mycket bilar och bildelar både i hallar och utomhus. De flesta bilarna är till salu, men även bilklubbar och företag är representerade. Maseratfabriken hade som vanligt den i särklass snyggaste och mest påkostade montern. Även om utbudet var stort var det nog något mindre än de senaste åren. Antalet sålda bilar på söndagen var också något lägre än förut vilket tyder på att prisuppgången för samlarbilar har stagnerat. Riktigt välnoverade bilar verkar dock fortfarande vara mycket eftertraktade.



Vi var några nördar som var på mässan alla fyra dagarna, men de flesta föredrog att spendera en eller två dagar i de fina omgivningarna. Padua är en mycket vacker stad med åtskilliga sevärdheter och Venedig ligger bara en knapp timme bort. På kvällarna samlades vi på en av Piazzorna för att gemensamt äta middag på någon av de många bra restaurangerna som finns i staden. Härigenom träffade vi

medlemmar både från Skåne och från Svenska Fiat Dino klubben. Vi är säkert många som åker ner nästa år igen. Tidpunkten på året är bra då vädret oftast fortfarande är bra i norra Italien. Vill ni vara med nästa år, så hör gärna av er till klubben. Det är bra att vara ute i god tid då flygresan oftast är billigare och hotell och rum blir fullbokade rätt så tidigt.



# MICHELIN X-ICE NORTH 3

SÄKERHET UNDER ALLA VINTERFÖRHÅLLANDEN



MICHELIN X-ICE NORTH 3 är ett lättkört däck med mycket god komfort och en livslängd på +2000 mil jämfört med konkurrenterna.\*

Resultat från test utfört 2015 av Testworld, jämfört med Nokian Hakkapeliitta 8, Pirelli Ice Zero, Hankook Winter I\*Pike RS.

FÖR MER INFORMATION , BESTÄLLNING OCH TIDSBOKNING KONTAKTA DIN NÄRMASTE EUROMASTERVERKSTAD.  
DU HITTAR DEN PÅ VÅR HEMSIDA EUROMASTER.SE ELLER RING 0771-829 829.

I GODA HÄNDER  
[euromaster.se](http://euromaster.se)





# *La Leggenda di Bassano 2016*

Av: Dan Hedborg

Sedan 1994 har det i Bassano del Grappa organiserats ett regularitets-lopp för öppna sportbilar byggda före 1960, med tonvikt på tvåsitsiga tävlingsbilar, "barchette". Det hela startades av bröderna och Maserati-entusiasterna Danilo och Renato Calmonte i Bassano, ägare till respektive en Maserati A6GCS och en OSCA Mt4 1500, och rallyt gick under namnet "Le Mitiche Sport a Bassano".

Bassano del Grappa ligger vid foten av Dolomiterna, och tanken var att skapa ett evenemang för denna typ av bilar i den obeskrivligt vackra naturen i den här delen av alperna. Dessutom skulle det viktigaste, förutom att få köra av sig ordentligt på de rätt krävande serpentinvägarna i bergen, vara den trivsamma sociala samvaron och inte minst den goda maten! Tyvärr gick de båda bröderna Calmonte bort för ett par år sedan, men loppet fortsätter i samma anda med ett nytt organisations-team, och nu med namnet "La Leggenda di Bassano".

Konceptet har lockat ett stort antal entusiaster som ofta och gärna återkommer regelbundet. Deltagarantalet brukar ligga vid 80 till 100 bilar från många europeiska länder, samt liksom i år även från mer avlägsna länder som USA, Argentina och Nya Zeland. Jag har själv tidigare deltagit i rallyt 2004 och 2010 tillsammans med min fru, i år hade jag sällskap av min dotter i min OSCA TN 1500. Sammanlagt deltog i år fyra OSCA och sex Maserati. Deltagarlistan gör nog varje bilentusiast glad, med allt från Alfa Romeo, Ferrari, Talbot Lago och AC till mindre kända märken som Ermini och Moretti väl representerade.



Rallyt går traditionsenligt över tre dagar, denna gång med nattuppehåll i Merano och San Martino di Castrozza. Sammanlagt 620 km upp och ner för ett stort antal bergspass på över 2000 meters höjd.

Till servicen och den genomgående perfekta organisationen hör en gemensam följebil med två mycket kvalificerade mekaniker, biltransportbil om något ekipage måste bryta, samt två Mc-poliser från Bassano som följde med hela loppet. Dessa såg dock som sin uppgift att hjälpa oss fram vid till exempel tät trafik i städerna, inte att kontrollera att fartgränserna efterlevdes. Jag har nog aldrig upplevt en större känsla av fri fart på allmän väg som under dessa dagar! Den påtagliga entusiasmen hos deltagarna tar ju lätt överhanden.

Vädret varierar alltid i dessa trakter vid årstiden, ihållande ösregn får man räkna med; "part of the program" som de rutinerade deltagarna uttrycker sig. Detta år var vädret faktiskt mestadels fint, men flera kraftiga regnskurar och en rejäl hagelskur förstärkte naturupplevelsen i en helöppen bil utan något som helst väderskydd! Min egen bil har dessutom den egenheten att bromsarna blir mindre effektiva vid kraftigt regn, för att uttrycka det milt, vilket ju inte är idealiskt när man ska ner för ett bergspass i alperna. Allt slutade dock väl, med många trevliga minnen av möten med glada likasinnade och den entusiastiska och vänliga italienska allmänheten utefter vägsträckningen. Ett rally man gärna försöker återkomma till, och absolut rekommenderar till alla med tillgång till lämplig bil. Dessutom är startavgiften mycket rimlig jämfört med liknande evenemang eftersom det organiseras ideellt.



# Maserati International Rally

Chateau S:t Gerlach, Holland 22-25 Sep 2016

Av Fredric Gustafsson

## Torsdag 21 september

Det börjar inte bra. Hans Ulric Josefsson med (vuxen) son och jag med familj hade bestämt att hålla sällskap under resan till Holland. Hans son behöver gå till läkaren på morgonen så vi ger oss iväg själva. Resan är uppdelad i tre delar. Stockholm-Göteborg, Färja till Kiel över natten, Kiel-Holland. 48 mil till Göteborg, 58 mil från Kiel till destinationen. En bil från 1965, en från 1976 samt en tre veckor gammal bebis. What could possibly go wrong?

När Hans väl kommer iväg från Stockholm är det bråttom. Efter att ha fastnat i en trafikolycka i Norrköping blir det ännu mer bråttom. Färjor väntar inte. Med andan i halsen kommer de till slut på båten. Färjeturen avlöper utan bekymmer och det känns som ett smidigt och bekvämt sätt att komma ner på kontinenten. Fordonen vi åker i är Quattroporte-65, och Khamsin-76. Båda bilarna ska vara designade för rejäla långresor i hög fart med full bekvämlighet. I alla fall är det vad vi läst i gamla biltester. Dags att prova i verkligheten.

Tyskland, landet med fri fart, är perfekt för vårt långresetest! Tyvärr är det bara i teorin. Denna torsdag är motorvägen som ett långsamt tåg av lastbilar som väjer för aldrig sinande vägbyggen. Vi hade planerat att vara i Holland någon gång på eftermiddagen, lagom utvilade inför kvällens begivenheter. Icke så. Vi kommer fram någon minut i 18. Kl 18 är det ordförandemöte, så där ramlar jag in med andan i halsen. Inget nytt framkommer under mötet. Det blir mest en upprepning av förra årets möte i Modena där värdländer för kommande MIR beslutades. Då Sverige ska arrangera 2020 är vi såklart spända på hur Holländarna har lagt upp sitt arrangemang.

Anläggningen där mötet hålls är av det gammeldags imponerande slaget. Chateau S:t Gerlach är från början ett kloster som byggdes på 1200-talet. Sista nunnan flyttade ut i slutet av 1700-talet och sedan

dess har det varit privatbostad innan det blev lyxhotell på 1990-talet.



## Fredag 22 september

Traditionsenligt ska man på dessa rallyn ha en dag på racerbanan. Det är ju kanonkul! Om det hade varit en riktig racerbana det vill säga. Tyvärr hade man bokat en ovalbana av amerikansk typ och det är kanske inte idealiskt för våra italienska fullblod. Aktiviteten bestod av att köra ett (!) varv med inbyggd chikan på rakorna och komma så nära som möjligt en påhittad idealtid samt att köra go-cart på innerplan. Nja, lite långt att åka från Stockholm till Holland för att köra go-cart.

Den Holländske Maseratiimportören var på plats med hela sortimentet av nya modeller och därför tog vi chansen att köra de modeller som tidigare inte provats. Självklart valde jag att prova generation sex av Quattroporte! Egentligen är det fantastiskt att det koncept man hittade på 1963 fortfarande är gångbart. Den nya QP'n är såklart en fantastisk bil. Bra tryck i motorn, överdådiga utrymmen och många knappar att trycka på.



Trots detta infinner sig inte det akuta ha-begäret. På något vis känns den inte tillräckligt speciell på samma sätt som man lyckades med förr i tiden. Den känns i mina ögon som en fin "vanlig" bil, men inte en framtida klassiker.

På kvällen är det bussresa till en restaurang på landsbygden. Från scenen berättade den holländska clubpresidentskan att man kommit på en fantastisk idé! För att alla ska mingla och lära känna varandra finns det bara sittplatser till hälften av deltagarna. Då kan man i teorin mingla runt och lära känna många nya människor. I verkligheten blir de lyckliga få som fick en sittplats kvar där hela kvällen medan vi andra, som inte lyckades sno åt oss en stol, fick sitta i baren i ett angränsande rum. Det visade sig inte vara så dumt i alla fall, då man anlitat ett band som skulle "underhålla" under middagen. De spelade så högt att några nya vänner knappast skapades.

## Lördag 23 september

På lördag morgon samlades alla för att starta det 12 mil långa rallyt. Även i detta moment finns det gammeldags traditioner att följa. Således fick vi en "roadbook" med olika beskrivningar och avstånds-uppgifter för att lista ut vart vi skulle. Är man inte van vid att läsa dessa noter är det lite knivigt att komma rätt. Rundan gick även en bit in på den belgiska landsbygden. Landskapet är vackert och ganska platt, lite åt Skånehållet. Den största skillnaden mot Skåne är att allt verkar vara i mindre skala. Husen är och vägarna är mindre samtidigt som det är mycket fler människor överallt! Inte minst cyklisterna. Vi måste ha kört förbi många hundra denna lördag. Summa sumarum var rallyt en riktigt kul upplevelse.

När vi kom tillbaka till Chateau S:t Gerlach stod det tre man och väntade med varsin vattenslang i handen. Det var dags för den stora begivenheten

Concours d'elegance i parken framför det gamla klostret. Miljön för denna typ av aktivitet kan knappast bli mer storslagen. Bilarna ställdes upp modellvis, det bjöds på champagne och pommes frites med majonnäs, på holländskt manér. Det var en bra blandning på deltagande bilar. Av 97 deltagare var 37 klassiker. Alla modeller utom Kyalami var representerade. Det var ytterligare två svenska ekipage på plats. Bröderna Roland och Thomas Andersson med respektive. Ett par norrmän och en dansk hade också letat sig till Holland. I övrigt var det mest tyskar, holländare och några engelsmän.

Best in show gick till en fantastisk Ghibli. Den som beställde denna bil som ny kan knappast ha varit blyg! Guldmattic (med förgyllt Maseratimärke i fronten) samt den grönaste inredning jag någonsin sett. När jag säger grön menar jag GRÖN! Nu presenterades den i ett skick som förmodligen är bättre än när den lämnade fabriken. Den hade även ett Ansa-system med fyra utblås som gav ett ljud utan dess like. Jag lyssnade noga när den kördes på banan dagen innan och vid fullt pådrag lät den som en gammal NASCAR-bil. Otroligt.

På kvällen var det dags för galamiddag. Detta skedde i ett stort partytält deluxe. Finfin mat och gott vin kändes som en självklarhet. Till kaffet var det dags för prisutdelning. Tyvärr kan jag inte redogöra exakt för vilka som vann de olika priserna för av någon anledning ropade man bara upp namn på vinnaren. Inget om vilken bil som vann eller varför. Konstigt. När bilpriserna var utdelade blev vi uppropade. Vi fick pris för yngste deltagare, Max 3 veckor gammal, blev mycket glad över uppståndelsen.





När vi hade c:a 10 mil kvar till Kiel och gott om tid hamnade vi i ett vägarbete från helvetet! Stillastående kö i 4 mil tog oss drygt två timmar att komma igenom. Efter ungefär en timme började min temp-mätare krypa oroväckande högt upp. Vi var tvungna att köra åt sidan för avkylning. Khamsin hade inga sådana problem så de fortsatte till färjan. Efter 20 min med huven öppen var det dags att ge sig ut i kön igen. Efter ett tag släppte det och denna gång var det vi som kom fram i sista sekund till båten.

Väl framme i Göteborg fattade tullen misstanke då de såg en medelålders man och en ung kille i konstig bil köra av. När de stannade honom för passkontroll och fick reda på att han varit i Holland blev det full visitation! Efter c:a 1,5 timme kom Hans iväg igen! Konstigt att det ska vara så svårt att hålla sällskap på långresa!

Summeringen av denna tur är att det är otroligt kul att använda sin bil så som den är byggd för att användas. Att faktiskt packa in familjen och ge sig iväg på den stora resan.



### Söndag 24 september

Enligt programmet skulle det avnjutas brunch på ytterligare ett slott. Då vi hade en färja att passa 58 mil bort och hitresan i färskt minne, valde vi att avstå och åka direkt efter frukost. Söndag morgon var det en helt annan upplevelse att åka på autobahn. Inga lastbilar och inte mycket trafik i övrigt. Detta gjorde det möjligt att verkligen testa på hur det är att köra långt och fort med våra gamla bilar. Under en sträcka på c:a 10 mil körde vi 160-180km/h utan avbrott. Jag hade 184km/h som högst på gps'en, Hans var över 200 med mycket kvar att ge. Äntligen fick vi testa bilarna så som vi hoppats innan avresan. Man kan inte bli annat än imponerad av att det går att köra så långt och fort i bilar som är 40 respektive 50 år gamla! Det enda klagomål man möjligen kan ha angående komforten är ljudnivån som blir rätt hög i dessa farter. Bränsleförbrukningen mätte jag rätt noggrant och kan konstatera att den varierade mellan 1,3-1,5 L/mil beroende på hastighet. Khamsin, c:a 2 dl mer.



Enda deltagande OSCA var en M.T.4 från 1954.

# Klassiska Ring Knutstorp

I nästan 20 år har Autoropa bjudit in till racedagar främst för Ferrari och Maserati på Ring Knutstorp. Skaran på fullblod som möter upp har ökat under åren senast nu med Bentley och McLaren.

Av: Erik Barkman

Dagen till ära var det vackert väder som brukligt med undantag för förra årets dyngsura upplevelse. Klockan 09.00 styvt måste man vara på plats för förargenomgång och råd för att ta sig runt den 2070 meter långa knepiga banan på ett i första hand säkert sätt. Hela ledningen på Autoropa med Jonas Nilsson, Filip Larsson och Martin Nelson i spetsen är på plats och lyfter fram jubileet "Autoropa 80 år" med särskilt stöd för Barncancerfonden under hela året. Årets förare på banan visade sig vara Kenny Bräck som nu stödjer McLaren-stallet.



Årets upplevelse och publikdragare –rekordpublik- var dock en fart- och ljudshow med fokus på Ferraris F1-racer på banan. För första gången i historien körs det F1 på Ring Knutstorp. Det var inte den senaste utgåvan men såväl Kimi Räikkönen och Felipe Massa har rattat den under 2007. Förberedelserna för denna show var minutiösa. Minst sex tekniker under ledning av Giuseppe Rizzo från Ferraris formel 1-stall kontrollerade mot check-listor alla viktiga data liksom däckens värmande

omslag. Sedan blev det fest för alla kring banan när F1-drog ut i ensamt majestät på banan. Först försiktigt trevande att allt var på plats. Tempot drogs sedan upp varv efter varv. Det ylande ljudet trängde igenom märm och ben. Banan som ligger i en gryta fullkomligt kokade. Luften vibrerade och vi med den. Uppvisningen pågick i 15 varv. Mindre än en minut avverkades varvet på. Det kördes hårt- så hårt att F1-an gjorde en piruett i en av hårnålarna.



Våra egna färdigheter prövades sedan i vår takt i resp. Klass A-C. Även i år hade jag valt att ha en professionell co-driver vid sidan om som rådgivare. Förra årets kunskaper att förflytta flexpunkten bortåt kompletterades med att bara bromsa två gånger per varv och låta bilen och banans begränsningar vara spärrar. Det gick men var fysiskt krävande för en som inte håller igång utanför bilen. Av de omkring 200 fullbloden på banan var cirka 50 Maserati. Maseratis senaste tillskott - Levante - lanserades med andra nyheter från Autoropas bukkett av fräcka sportbilar.

Umgänge med vänner och likasinnade i en förstklassig omgivning är annars temat när Autoropa bjuder in till race-fest för oss Maserativänner i sektion SYD.

Årets överskott gick oavkortat till barncancerfonden.

# Barncancerfonden på Rosersberg den 28/8 2016 blev en succé

Av: Meta Carlsten

Bilkörning med Barncancerfonden Stockholm Gotland blev en succé. Alla som var med från Maserati – Ferrari – Aston Martins klubbar hade en kanondag tillsammans med barn och föräldrar.

På långt håll hördes ett mullrande ljud från cirka 30 bilar som rullade in till Rosersbergs Slott på söndagsförmiddagen den 28 augusti för att låta så många barn som möjligt få sitt livs bilupplevelse. Det var ungefär 150 barn och anhöriga som förväntansfullt och tålmodigt stod och väntade på sin tur att få åka. Det delades ut filtar, och de som ville kunde få både korv, dricka och bullar. Vädret höll i sig även om himlen inte var klarblå. Bilarna stod uppställda på led och rullade iväg en efter en på en förutbestämd vägsträcka, som bland annat går genom ett närliggande industriområde. Det var där de flesta av barnen fick känna på kraften i våra bilar och de ropade glädjestrålade "kör fortare, kör fortare". Alla barn fick åka både en och två gånger, föräldrarna fick vänta tills barnen var nöjda.

## Några kommentarer från Maseratideltagare:

*Tack för välordnat event. Mycket roligt att höra barnen skratta och tjuta av glädje när vi körde! Även föräldrarna såg glada ut. För mig som inte varit med i liknande sammanhang tidigare var det också trevligt att mingla med andra bilnördar.*

Tobias Wilhelmson

*Det var ett kul och givande event. Bra att kunna göra barnen så glada, och trevligt att träffa lite annat bilfolk.*

*Det var ett kul och givande event. Bra att kunna göra barnen så glada, och trevligt att träffa lite annat bilfolk.*

Peter Ahlgren



*Helt underbart att köra barnen. Jag körde också redaktören för SOLBLÄNK, Barncancerfondens tidning, det här eventet var uppskattat fick jag till mig. Hoppas kunna komma nästa år med min andra Maserati. En glädjedag!*

Magnus Andersson

Det var fyra Maseratibilar som kom, så för er som inte hade möjlighet att delta den här dagen så hoppas jag att ni kan vara med nästa år 2017. Upplevelsen är svår att beskriva, att se och känna glädjen och tacksamheten hos barn och föräldrar är helt otrolig, det måste upplevas. Här är några kommentarer från olika bilförare: "man lever länge på minnet av ett par tindrade barnaögon", "de här värmer", "det här känns helt rätt...", "så lite uppoffring för så mycket glädje...", "det blir ju lite gasa också".

Det här blir den viktigaste och mest meningsfulla av alla eventdagar under bilåret 2017. Så väl mött ungefär samma tid 2017 hälsar Barncancerfonden Stockholm/Gotland och bilklubbarna med ansvariga. Meta Carlsten Maserati – Håkan Carlsson Ferrari – Hans Runberg Aston Martin.



# Giro di Lago

## Bolmen 2016

Av: Johan Runberger

Lördagen den 3:e september bjöd vår klubbmedlem Patrik Germundsson med vänner in ägare till Italienska bilar till en trevlig träff där huvudaktiviteten var att köra runt sjön Bolmen. Bolmen är Sveriges tionde största sjö med en yta av 173 kvadratkilometer. Enligt folktron har sjön lika många öar som det är dagar på ett år. Det må vara som det vill med den saken, klart är i alla fall att området bjuder på en mycket vacker miljö med fantastiskt fina vägar som slingrar sig fram runt sjön. I väster, syd och öst huvudsakligen i skogslandskap medan det norr om sjön utbreder sig ett omfattande slättland som en gång i tiden låg under vatten och var en del av sjön.

Detta var tredje gången som Patrik och Co (som kallar sig Smålandsmafian) arrangerade denna träff. Av intresset att döma kommer detta garanterat bli en återkommande tradition för entusiaster av Italienska bilar i denna del av landet. Utgångspunkten för träffen var Ljungby där vi träffades på Patriks företag RH Dekor AB. Att företaget ägs av en man med sunda intressen förstår man direkt då man i entrén möts av en vacker svart Fiat 500. Längre in i lokalerna möts man av en racerpreparerad Alfa 75 och Patriks Maserati Ghibli GT.

Resan gick först i västerled från Ljungby till Bolmsö där man får åka vägverksfärja över sundet mellan Bolmsö och Sunnaryd. Färden över sundet tar cirka 15 minuter. Då vi var ett 30-tal bilar och då färjan normalt tar endast 8 bilar per tur så tog det en stund innan samtliga bilar befann sig på fast mark på västra sidan. Detta gav oss tid att fundera på de kluriga frågor som skulle lösas under resans gång. Vi fortsatte sedan söderut längs ringlande vägar till sjöns sydspets vid Odensjö, därefter vidare norrut

på östra sidan till hamnen i Bolmstad där vi stannade för en välbehövlig fikapaus.

Väl tillbaka i Ljungby återstod ytterligare ett moment. Arrangörerna hade bokat ett besök på Tågcentralen i Ljungby ([www.tagcentralen.se](http://www.tagcentralen.se)). I en industrilokal har en grupp entusiaster byggt upp en gigantisk modelljärnväg med tillhörande landskap. Historien bakom det hela är en i bygden välkänd profil, stadsläkaren i Ljungby, doktor Bent Schultze som hade ett brinnande intresse för modelljärnvägar. Han byggde upp en imponerande anläggning som fyllde två rum i

källaren på hans villa. Vid hans död visade det sig att han oväntat donerat sitt livsverk till Ljungby kommun. Då kommunledningen saknade riktlinjer för hur den skulle hantera donerade modelljärnvägar, skickade man frågan vidare till kulturnämnden som i sin tur gav Ljungbys blåsorkester i uppdrag att förvalta det märkliga arvet. Efter ett antal turer där delar av anläggningen förvarats utomhus under en presenning bildad-

es 2002 en förening bestående av ett antal lokala modelljärnvägsentusiaster. Ett avtal upprättades där föreningen åtog sig att bygga upp doktor Schultzes modelljärnväg med en beräknad tidsåtgång på 5000 timmar och kommunen åtog sig att anskaffa en lokal. En i sanning imponerande anläggning som varmt rekommenderas alla som har vägarna förbi Ljungby.

Sammanfattningsvis en mycket trevlig dag i sällskap med sanna entusiaster av Italienska bilar. Tyvärr var vi bara två Maseratibilar, Ulf Bergman med sin 420 och undertecknad med Ghibli GT. Tills nästa år hoppas vi på något bättre väder än de regnskurar som följde oss i år samt ytterligare några bilar med treudden i grillen.



## Gran Turismo Expo Nacka Strand

I år satsades det på ett lite annorlunda upplägg jämfört med tidigare år. Helt i tiden var det elbilar i alla de former som var huvudattraktionen. Uppenbarligen finns det (ännu?) inte så många elbilsentusiaster, så för att balansera det eldrivna konceptet användes hela den övre hallen till att visa enbart italienska bilar.

Svenska Maseratklubben var såklart på plats. Denna gång med en Ghibli Spyder, Mexico, Mistral, QP-1 samt 4200 Spyder. Trots att publiktillströmningen inte var av samma storlek som tidigare år, var vår monter full av intresserade besökare nästan från morgon till kväll.



Roland Axelson och Fredrik Ajnefors vid maseratisektionen

Förutom våra fina bilar hade man samlat tre klassiska Lamborghinis samt 2 helt nya som stod i vår del av hallen. Alfaklubben samt Ferrariklubben hade egna montrar. På nybilssidan var det stort intresse för nya Alfa Romeo Giulia.

I elbilshallen fanns alla möjligt varianter av rena elbilar och hybrider. Bla Tesla visade sina modeller. Tuffast av de moderna hybriderna är väl ändå BMW i8? Fast min favorit var General Electric från 1907. Det var den bilen som stod modell för farmor ankas bil, och det syns när man ser den. Som avslutning på 2016 års säsong känns Gran Turismo Expo mycket passande, vi ses nästa år!



# Rykten!

Av: Jan Fidjeland

Nu när Maseratis SUV-modell Levante har lanserats för att konkurrera med Porsche Cayenne behöver företaget ställa upp ett nytt mål för att även kunna motsvara Porsche Macan Van/ Minivan. Inga officiella detaljer har ännu tillkännagivits. Men rykten cirkulerar dock att man avser att fullfölja den tradition som finns vid namngivning av saloon-bilar. En femdörrars åttasitsig bil med namnet Maserati Cinque Porte Otte Sede borde kunna vara framme till 2018. (Källa: den engelska Maseratklubb tidningen Trident)

Motorn blir troligen en fyr- eller sexcylindrig tubomatad diesel. För Levante fanns en formstudie framme för mer än tio år sedan under namnet Kubang. Italdesigns Maserati Buran, formgiven tidigt 2000-tal, kan möjligen ge en förning om hur denna spännande vagn skulle kunna se ut. Även en ren skåpversion kan vara möjlig. Eller en pick-up version kanske? En dröm för varje hantverkare som önskar förflytta sig från punkt A till B med still! En veritabel volymvagn för vårt fina varumärke. En grön, en vit, och en röd tack! Något att se fram emot inför MIR 2020?



# Smått & gott

## Välkomna till Maserati Club Sweden

Ulf Palenius, Falun	Fredrik Danielsson, Bromma	Lars-Gunnar Johansson, Anderstorp
Fredrik Nilsson, Deje	Sonny Olofsson, Mölle	Clas-Göran Andersson, Solna
Mats Baldetorp, Helsingborg	Jonathan Ekman, Storvreta	Hans Berglund, Gävle
Guy Hedberg, Torekov	Patrik Dyberg, Stockholm	Antti Wihanto, Åbo
Mats Terborn, Lerum	Tobias Wilhelmson, Älvsjö	
Morgan G. Lindmark, Hillerstorp	Jonas Madsen, Ystad	

## Vår & sommarprogram 2017

18 mars	Årsmöte	29 juli	Halmstad Sportscar Event
1 maj	Wenngarn Slott	5 aug	Skanör Falsterbo
1 maj	Krappertorp		

Detaljerade program Se vår hemsida [www.maseraticlub.se](http://www.maseraticlub.se)

## Medlemskap år 2017

Hej, Vi ber dig som medlem betala din medlemsavgift för kommande år **senast 30 december** (om du inte redan gjort det). **Avgiften är oförändrad 500:-** vilket betalas till **Bankgiro 433-3753**. Ange på inbetalningen ditt namn och om du så önskar, även den e-postadress vi kan skicka medlemsinformation till. Klubben har under hösten införskaffat ett nytt medlemssystem för att både bättre kunna hantera medlemsregister och även snabbt och enkelt kunna skicka ut intressant information under året.

Med vänliga hälsning, Per Bjerner, kassör

# MASERATI

bulletinen

## Material till Bulletinen är alltid välkommet!

Som Maseratientusiast har du säkert något kul att berätta för dina likasinnade i form av spännande strapatser med din Maserati eller andra bilrelaterade upplevelser. Redaktionen tackar för alla årets bidrag och välkomnar bidrag till 2017. Skicka ditt bidrag till **XXXX**

Redaktionen

## Fyra superenkla fototips

1. Att fotografera bilar i direkt solljus blir sällan bra. Passa på att ta bilden när solen gått i moln.
2. Små detaljer kan förstöra det vackra. Att fotografera en vacker Maserati med en läskflaska på taket gör varken ägare eller betraktare glada. Försök att ta bort de element i bilden som inte hör dit.
3. Gå gärna nära objektet som ska fotograferas. Blir oftast mycket finare.
4. Försök få med miljöer och människor. Lycka till!



HSB Brf Brönbo Uppsala  
"Uppsalas mest uppskattade nybyggda hus 2016" enligt UNT

FIDJELAND ARKITEKTKONTOR AB