

MASERATI

b u l l e t i n e n



Inverno

2018



Maserati Bulletin

#2 2017

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:

Fredric Gustafsson

Tryck:

Ljungbergs Produktion

Copyright:

Korta citat medges med angivande av källan. Längre utdrag endast efter skriftligt medgivande från redaktionen.

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

SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna
www.maseraticlub.se

Omslagsbild:
Maserati 3200GT

Baksida:
Kv. Topplocket i Sollentuna med 126 lägenheter är nu färdigställt.

Förekommande bilar i bilden är Maserati 3500 GT, QP I, Mistral samt en Facel Vega II.

Ordföranden har ordet

Maserativänner!

När ni läser detta har det nya året just börjat. Hoppas ni har överseende med denna sena utgivning av Bulletin. Anledningen är det ordförandemöte i Modena som hölls den 15/12. Se reportage längre fram i tidningen. Bulletin ni håller i handen är historisk! Detta nummer är nämligen det med högst upplaga i klubbens historia, c:a 900 ex. Anledningen är att vi gjort ett utskick till c:a 600 ägare av Maseratibilar som ännu inte blivit medlemmar i vår klubb. Om du är en av dessa rekommenderar jag dig att direkt gå in på maseraticlub.se och trycka på "bli medlem".



Året som gått har varit händelserikt (som vanligt) med massor av träffar och aktiviteter. Hoppas att du deltog i några! Här kommer några av mina personliga höjdpunkter: 1:a Maj på Wenngarn är alltid kul, årets första riktiga träff! Vårrallyt till Finland var en ny upplevelse och så kul att vi åker tillbaka 2018. Det årliga besöket på Auto e Moto D'Epoca i Padova är alltid en av årets höjdpunkter.

Detta leder såklart till att det är dags att planera 2018 års aktiviteter. På mässan i Padova sprang vi av en tillfällighet på Walter Bäumer som är historiker/författare/bilförmedlare med specialitet på Maserati. Han har skrivit flera mycket detaljerade böcker om bla 3500 Vignale spyder. Nyligen hade han förmedlat en 450S, gissa vad den kostade? 40Meuro!

Han berättade att Maserati International Rally 2018 kommer hållas i Berlin. Det innebär att det är rimligt avstånd för oss i Sverige. Ni som är intresserade av att delta rekommenderas att hänga på låset för att få en plats. Det senaste rallyt i Italien blev fullbokad på tre dagar. Som ni redan vet arrangerar Sverige MIR 2020 och jag kan nu avslöja att vi kommer hålla till på Hotell Riviera i Båstad.

På bilfronten jobbas det på. Under året har Quattroporten fått en storservice med bla nytt rostfritt avgassystem. Kompressorn i tutan hade gått sönder och tror ni inte Åke på AMK hade en ny i oöppnad förpackning! Som alltid med gamla bilar finns det hela tiden nya saker att ta itu med. Planerat vinterjobb är att ta isär bakvagnen och byta någon eller några bussningar som börjat klonka mer och mer. Det är ju en del av tjusningen, att aldrig bli riktigt färdig. Resan är viktigare än målet. För att vår Bulletin inte bara ska vara en gammeltidning söker vi dig som kör modern Maserati. Det vore intressant om någon ville skriva om sina upplevelser med GranTurismo, Ghibli, Quattroporte eller Levante. Hör av dig till vår redaktör johan.runberger@maseraticlub.se om du vill bidra.

Bästa Maseratihälsningar

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



THE ABSOLUTE OPPOSITE OF ORDINARY.

MASERATI GHIBLI. FRÅN 709 000 KR

Just nu bjuder vi på utrustning värt upp till 120.000 på ett begränsat antal lagerbilar och Demobilar. Dessutom gäller även 3-års fri service och 3-års nybilsgaranti med möjlighet till förlängning upptill totalt 5 år. Boka din provkörning redan idag!

Ghibli Diesel Pris från: 709.000:- och Ghibli SQ4 410HK 4WD Pris från: 885.000:-

AUTOROPA AB

Testvägen 18, Arlöv, Malmö, Narvavägen 19, Stockholm
Phone: +46 40 43 70 00 | www.autoropa.se



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. CO₂ emissions 226 - 158g/km. Fuel consumption and CO₂ figures are based on standard EU tests for comparative purposes and may not reflect real driving results.

Maserati Ghibli Spyder SS 1972

Text och bild: Pelle Bengtsson



Denna Ghibli Spyder exporterades ursprungligen från Maserati fabriken till USA. Den var försedd med tillval i form av servostyrning, ekerfälgar och hardtop. 1989 köptes den av en god vän och skeppades till Sverige. Jag köpte bilen 1995 och påbörjade renoveringen, först med fokus på mekaniska delar och ommålning.

I början av 2014 bestämde jag mig för att göra en fullständig renovering av bilen. Jag började med motorn och växellådan. Mitt mål var att delta i Maseratis 100-årsjubileum i Modena, Italien.

December 2015 kontaktade jag en välkänd coach-builder i Sverige, Magnus Ahlquist på Motorima i Rydaholm. Han påbörjade en fullständig "nut & bolt"

renovering av bilen i januari 2016. Här följer en sammanfattning av det arbete som utfördes på bilen:

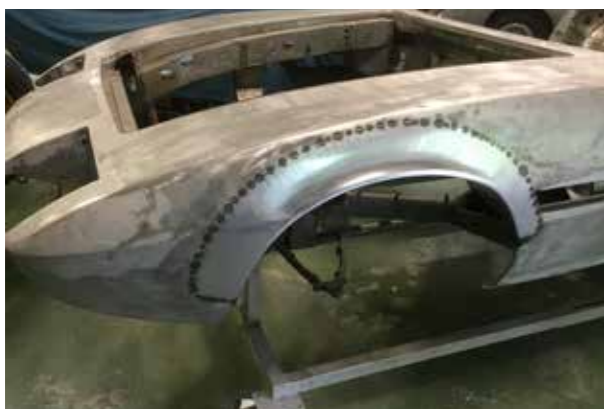
Demontering: Bilen rensades på motor, inredning mm. till ett tomt chassi.



Blästring: För att skona karossen valdes PBM metoden för avlägsning av bilens lack. Detta innebär att man använder plastpartiklar som blästermedia. Denna metod är dessutom mer miljövänlig då man kan återvinna blästermediet, genom att använda ett lägre tryck minimeras dessutom påverkan på de blästrade ytorna. Underredsmassa togs bort genom isblästring. Totalt tog blästring av kaross och underrede två veckor.



Kaross: Nu vidtog arbetet med att återställa karossen i nyskick. Det krävdes återskapande av en hel del chassikomponenter men efter sju månaders arbete var återkarossen i nyskick.



Lackering: För att uppnå bästa resultat vid lackering måste en extremt fin och jämn yta tas fram. Bilen lackerades i original silver metallic med en cellulosa-baserad lack. Även hardtopen lackerades samtidigt.



Montering: Efter fem månader återfördes bilen till Magnus för slutmontering. Nu sattes alla delar, som blästrats och lackats, tillbaka på plats på bilen. En ny läderinredning syddes upp under tiden som bilens kaross renoverades. Instrumentbrädan, säten och mittkonsol var de enda komponenter som kunde användas i befintligt skick.



Många delar köptes in till bilen huvudsakligen från MIE i USA som erbjuder ett brett utbud av delar till gamla Maserati bilar. MIE har varit mycket hjälpsamma med att hitta och leverera delar. Vissa delar köptes också in från leverantörer i England och Italien. Hjul/däck: Nya kromade ekerfälgar från Borrani i dimensionen 15x7.00 försågs med Michelin-däck i originaldimensionen 215 /70VR15.

I slutet av juni 2017 var så renoveringen äntligen färdig och bilen kunde hämtas hem till mitt garage. ■



Maseratiklubben i Padova

Av Fredrik Ajnefors

I slutet av oktober åker Svenska Maseratiklubben till Auto e Moto d'Epoca i Padua. Så är det bara och så har det varit sedan urminnes tider, nå i alla fall sedan minst femton år tillbaka. Fantastiska bilar, välordnad mässa, god mat och dryck, fin miljö, trevligt sällskap och nästan alltid bra väder, kan det bli bättre? I år var det bara sex personer som fattat galoppen, Max drygt ett år och redan inne på sin andra vända, inräknad. Vi flög från Skavsta onsdag eftermiddag och kunde äta middag i Padua utanför Venedig några timmar senare, enkelt och bekvämt. Mässan ligger inom lagom gångavstånd från den gamla staden vilket gör det möjligt att kombinera en statsvandring i den gamla staden eller en resa till Venedig med besök på mässan.

Mässan är väldigt omfattande och består av minst tio stora hallar med bilar och några med tillbehör och gamla reservdelar, litteratur med mera. Här kan man ofta hitta det man saknar till sin gamla bil eller i alla fall

knyta värdefulla kontakter. Utomhus mellan hallarna är också bilar utställda och här finner man även bra matställen. De flesta bilarna är till salu och i år hade även Bonhams en av sina auktioner där. Vi såg ett flertal väl renoverade Mistraler till salu men inga av dem såldes så länge vi var kvar. Genomgående verkade det som om de dyrare bilarna, över 100 000 Euro, hade svårt att sälja medan däremot många av de lite "billigare" bilarna såldes.

På kvällarna samlades vi för att äta gemensamt på någon av de många bra restaurangerna som finns i Padua. Nästa år bär det säkert av ner till Mässan igen. Håll Dig informerad om Du vill åka med. Det är bra att vara ute i god tid för att kunna hinna boka ett bra hotell. Är man det kan man boka ett hotellrum för lite drygt 50 Euro natten och flygresan för drygt 500 kronor så det är inte dyrt. ■





Monstret

450S Costin-Zagato Coupé!

Av Jan Fidjeland

I mitten av 1950 talet ser Maserati möjligheten att delta i uthållighetstävling på Le Mans med sin nyutvecklade V8 motor. Le Mans tävlingen var då den tävling som ställde de största kraven på både människa och maskin. Att vinna Le Mans betydde mycket för en biltillverkare.



Le Mans -57

Tävlingsbanan har långa raksträckor och gynnar fordon som kan uppnå höga hastigheter. Starka motorer och aerodynamiska karosser för minsta luftmotstånd är det enkla receptet. Karosserna måste även utformas så att de håller fordonen stabila vid höga hastigheter.

Tävlingsföraren Stirling Moss övertalade Maserati att uppdra åt den då uppburne aerodynamik experten, Frank Costin, att formge en coupé på ett 450S chassi för Le Mans 1957. Zagato fick därefter två veckor på sig att framställa den nya karossen på chassi 4506 som gavs numret "4501" för att överensstämma med Le Mans regelverk.



Ironiskt nog lyckades den nya coupén inte uppnå förväntningarna på de nya karossen. Den var till och med långsammare än den öppna versionen. Moss lyckades trots detta navigera 450 S till andra plats innan fordonet började uppleva problem med bakaxeln. Stirling Moss och Harry Schell tvingades avbryta tävlingen efter fem timmar. För Maserati blev coupén således en besvikelse på Le Mans 1957.



Men bilen har ända ändå funnit plats i Maseratis och Le Mans historia. Dess dramatiska yttre och brutala avgasljud gav det namnet "Le Monstre". Efter tävlingen ställde fabriken undan bilen efter att ha demonterat motorn och några andra mekaniska komponenter.

I april 1958 blev den amerikanska Maserati entusiast Byron Staver intresserad av "Monstret". Han gav Maserati i uppdrag att förvandla den gamla Le Mans racern till en mycket speciell personlig gatbil. Chassit stämplades nu om till 4512 och chassit förlängdes något och fick en ny kaross av Fantuzzi. ■



” Dess dramatiska yttre och brutala avgasljud gav det namnet "Le Monstre".



Maserati International Rally i Italien 2017

Av Thomas Wolf

Årets internationella Maserati rally i Toscana 20-24 September var högt eftertraktat och sålde slut på 5 dagar. Som medlem i Maserati club Italia och boende i Lago di Como kom vi med i sista stund. Min fru och jag arrangerade ett pre-rally med engelska vänner i Como och Chianti regionen så vi var laddade innan incheckningen på Vallengubanan i Rom med 120 andra Maseratister.

Banan var verkligen inspirerande och efter en dags racing checkade alla in på det enastående Saturnia spa hotel vars enorma pool var en 38 gradig mineral källa. Fredagen utgick med en abonnerad yacht från porto Stefano med guidning och bad på Isola Giglio. Karaoke, vin och risotto var receptet under båtfärden i strålande väder. Vi avvek för middag till det klassiska Sophia Loren hotellet Pelicano vid ankomsten. Lördagen var rallydag till den vackra staden Orvieto i Umbrien och på kvällen var det galaafon på hotellet där min Schweiziska vän Claudio Mosconi knep en Bvlgari klocka med pokal för "Best in show" med sin Vignale. ■



MASERATI + BVLGARI

Av Johan Runberger

Att klocktillverkare samarbetar med en biltillverkare genom att ta fram ett specifikt sortiment klockor är ingen ovanlighet. Flertalet tillverkare av prestigeklockor har idag sådana samarbeten. Några exempel är Ferraris samarbete med Hublot, Bentley med Breitling, Mercedes med IWC etc. Ferrari är sannolikt den biltillverkare som var först ute med denna typ av samarbeten. Genom åren har man arbetat med bl.a Gurrard-Perregaux, Panerai och Hublot.

Vid bilmässan i Frankfurt i år presenterade Maserati sitt samarbete med Italienska Bvlgari. Man presenterade två retrograde klockor kallade Octo Maserati GranSport och Octo Maserati GranLusso. GranSport har en boett i svart PDC behandlat stål medan GranLusso varianten har en boett i 18 karat rosa guld. Klockorna har en diameter av 41,5mm vilket i dagens läge känns helt rätt för en sportklocka. Under senare år har utvecklingen gått mot allt större klockor vilka kan vara svåra att "bära upp" om man inte är försedd med grova handleder. Vi ser nu en tendens att trenden vänder mot något mer sansade storlekar kring 38-42 mm i diameter vilket passar bra till "normala" handleder.

Designen av klockorna bär tydliga influenser av märkets tidigare modeller designade av den legendariske designern Gerald Genta. Designen är en lek med olika former där cirklar omsluter oktagoner som genomgående tema. Gerald Genta är den absolut mest kända klockdesignern vars position inom klockvärlden kan jämföras med Giorgetto Giugiaro och Marcello Gandini inom bilvärlden.

Genta är bl.a mannen bakom legendariska klockor som Patek Philippes Nautilus och Audemar Piguets



Royal Oak modeller. Genom att lyfta designen och varumärkets betydelse som imagebärare lyckades de Schweiziska klocktillverkarna överleva den så kallade quartz-revolutionen på 1970-talet som höll på att helt slå ut den mekaniska chronometern.

Bvlgaris Maserati Klockor är försedda med ett nytt in-house verk med automatisk uppdragning och så kallad "jumping hours". Tittar man närmare på klockan ser man nämligen att den bara har en visare.

Vad som vid en första anblick ser ut som ett datumfönster är egentligen en timvisning medan minuterna visas traditionellt med den enda visaren. Under fönstret som visar timmarna återfinns Maserati tridenten. Tavlan är designad för att återge intrycket av en klassisk Maserati varvräknare graderad från 0 till 6 och med texten "min x 10" angivet i nederkant. På GranSport varianten finns en blåmarkerad zon mellan 5 och 6 motsvarande varningen för övervarning som man oftast återfinner på bilens varvräknare. GranLusso varianten saknar sådan varning. För att ytterligare förstärka den sportiga framtoning har GranSport variantens tavla en gummerad yta i mattsvart.

Boettens baksida är försedd med ett fönster i safirglas som visar upp BVL 262 verket. Tyvärr är glaset lätt rökfärgat och försett med en stor Maserati logotype vilket döljer en hel del av det "Côte de Genève" graverade verket.



BVL 262 är ett automatiskt verk med 33 juveler, rikligt med avfasningar och gravingar och tickar med en frekvens av 28 800 Vph. Gångreserven är 42 timmar vilket är tämligen normalt för ett automatiskt verk. Båda de nya klockorna ingår i Bvlgaris ordinarie sortiment och är ej limiterade utgåvor. Priset för GranSport är 12 500 euro och GranLusso i 18 karats guld betingar ett pris på 29 900 euro i Tyskland.

Svenska återförsäljare för Bvlgari är Bergströms Ur i Malmö och Göteborg samt Bo Berggren urhandel i Stockholm. ■



Ring Knutstorp 2 sept 2017

Autoropa Racing Day

Av Erik Barkman

I år är det Ferraris tur att firas- 70 år och fortsatt stöd Barncancerfonden

För att få vara med och köra krävs att man är uppe med tuppen. Deadline är sharp 0900 i det stora Partytältet där alla 150 förare ,varav ca 50 med Maserati samlas för genomgång. Autoropas stab med Jonas Nilsson är samlad och lyssnar liksom vi på mantrat "säkerheten i första rummet".

Sex viktiga flaggor med olika färger reglerar framfarten på ett betryggande sätt. Den svarta är en personlig varning och vederbörande visas direkt till depån för en förklaring eller reprimand. Lill-Lövis är årets gästförare och för att få åka med honom krävs att lägga högsta budet-där mesenatens pengar går direkt till Barncancerfonden. 25000kr var ett bud som jag registrerade. Banan är knixig och 2070m lång. Banrekordet är 55 sek dvs ca 134 km/h i snitt. Det klarar varken Ferrari eller Maseratibilarna utan det är en lättare smidig Superkart som är innehavare av rekordet. Förra året var det en F1-racer (Kimi Räikkönens Ferrari 2007) som försökte men klarade bara knappa minuten.

Egentligen är hela evenemanget en "familjeföreställning" där vänner träffas och har kul tillsammans med sina klenoder. Sonen Andreas med kompisen Ybele och

tillika fotograf var med och åkte. Det serveras god mat mellan racen för de 3 olika klasserna A,B och C. Du kan också åka Go-cart, skjuta lerduvor och köra i dramatisk terräng med 4-hjulsdrivna fordon.

I år firades dock Ferrari 70 år med dels premiärvisning av 812 Superfast och en unik samling Ferrari från olika epoker. Maserati representationen bestod mest av 2000-tals modeller. En Maserati 420 2,0 V6 skymtades dock bland hermelinerna.



Det är nu 4.e året som jag far fram med min GranTurismo S 4,7 med ca 440 hkr efter min förmåga att köra fort med förstånd. Det är en hissnande fröjd i jämförelse med att glida fram i min tidigare Maserati Ghibli 71. Det skiljer 100 Hkr och 40-år och det märks. GTS-en är styv, stadig och reagerar blixtnabbt på signaler från paddlarna och högerfoten. Snabbfotad varsamhet är ett måste annars repas asfalten och det snurrar till. Vid våt bana kan man lika bra och värdigt glida runt med Ghiblin

För att förkovra mig i körteknik valde jag även i år att låta en tävlingsförare ratta min GTS några varv. Helt plötsligt matchade vi alla Ferraris på banan-kanske inte på den långa raksträckan men som helhet. Vi valde rätt spår och sena inbromsningar samt tryck på gasen i rätt nanosekund och vi var ikapp.



Jag längtar bara tillbaka till Ghiblin för dess sköna linjer och uppmärksamhetsvärde. Särskilt vid depåstopp eller mackbesök då alla flockades kring Giugiaros mästerverk. GTS fräna ljud beundras men är mer på distans. Nästa Racingdag på Knutstorp äger rum den 1 sept 2018. Ett stort Tack till Autoropa som år efter år ordnar galadagar för oss entusiastiska och stolta italienare. ■



Tillbakablick

Slutet av 1970 talet var en intensiv period fylld av entusiasm i den Svenska Maseratklubbens historia. Flera medlemmar gjorde resor till Italien för att besöka fabriken, leta delar, och njuta. Man skapade även ett litet arkiv med tester av intressanta modeller; företrädesvis från engelskspråkiga motortidningar. I detta arkiv hittade vi nyligen en svensk artikel med ett test av en 3500 GT. Texten är så typiskt för sin tid och sårolig att vi kände oss tvungna att dela med oss av den. För att få den fulla behållningen så rekommenderas ni som var med på 1960-talet att minnas hur det svenska språket talades då. Ni som är lite yngre -sök upp ett gammalt svensk tal på nätet- för att komma i rätt stämning inför texten nedan.

Mycket nöje!

Av Jan Fidjeland

Avskrift från artikel i Dagens Nyheters Motor sidor. Lördagen den 10 september 1962

"Dagens Motornyheter provar en lyxbil"

Det finns i Sverige något tiotal vagnar som kan sägas vara verkliga fullblod. Märkena heter Maserati och Ferrari, hemlandet Italien. De ligger i prisklassen 70 000 kronor och uppåt. Kan en sådan bil verkligen vara värd pengarna, eller är den bara till för att snobba med? En DN-medarbetare har provkört en Maserati 3500 GT och redovisar sina intryck.

Kan en bil som gör 240 km/tim nämnas i en trafik-säkerhetsdebatt som något annat än avskräckande exempel? Ja, faktiskt. När man kör en Maserati 3500 GT har man fått förträffliga argument mot alla påstående om att det inte skulle gå att göra våra vardagsvagnar tillförlitligare och riskfriare. Må vara att det kanske skulle bli för dyrt och att köparna kanske inte skulle visa stort intresse för saken, omöjligt är det inte.

Starkast intryck av några timmars bekantskap med detta italienska fullblod blir nämligen en befriande känsla av trygghet. När man upptäckt att bilen har en acceleration, väghållning, styrförmåga, bromsar, sikt och körställning tycker man sig sitta säkrare i Maseratin än dollarcheck i en Schweizerbank.

Det måste konstateras och kan gärna understrykas att en bil som den här inte passar i händerna på en nykläckt körkortsinnehavare, kombinationen kunde bli katastrofal. Man behöver körvana, det krävs någon erfarenhet av snabba, känsliga vagnar och en smula kärlek till sådana åkdon-för att man ska komma överens med Maseratin. Men har man en gång blivit vän med den vagnen är ingenting tungt mer än avskedet. Man lämnar förarsätet motvilligt och släpper ratten med en smekning. Ursinnig kraft.

Som alltid med sportvagnar är det svårt att redovisa och kritiskt bedöma enskilda detaljer separat. Det avgörande för bilens karaktär är samspelet mellan olika funktioner. I Maserati 3500 GT klaffar allting.

Om föraren håller motorn inom lämpliga varvtal-sområden svarar den rent, blixtnabbt och med ursinnig kraft i alla lägen. Man får passa sig på ettan växel så att drivhjulen inte spinner i starten, tvåan ger 100km/tim med en axelryckning. Vid 150 km/tim på trean kastar sig de 230 hästarna fram mot bettet med ett förtjust vrål av välbefinnande. Snärter man sedan in fyran med gaspådrag viner Maseratin upp till 200 km/tim i ett nytt, friskt accelerationssug som pressar förarens skuldror bakåt mot stolsryggen.

Farligt? En kraftig inbromsning med nedväxling resulterar i att bilen stannar i sitt spår så snabbt, säkert, och mjukt att man skäms att man tog i för hårt. Hälften hade räckt. Likadant med kurvorna. Maseratin smyger in och ut ur böjarna med ett minimum av hjälp. Vått och torrt underlag spelar knappast någon märkbar roll för väghållningen. Ett tempo som vore fullständigt otänkbart för familjestandardbilen tangerar inte ens gränsen för en generöst tilltagen säkerhetsmarginal. Det enda som tycks bringa denna vackra italienska ur fattning är en klumpig kavaljer. Om något går galet ligger felet hos föraren.

En skönhetsfläck har Maseratin. Handbromsen-i och för sig effektiv naturligtvis-regleras med ett handtag av enklaste krycktyp och sitter gömd någonstans under instrumentbrädet i närheten av rattstången. Svår att komma åt och obekvämt att hantera, en pikant plump i ett finjusterat protokoll. Nej, det går inte att jämföra Maserati 3500 GT med vägnarna vardagsvagnar. Riktmärket ligger bland de mest exklusiva europeiska sport-och Gran Turismo-vagnarna. Där man finna ett halv dussin av ungefärligen lika god härstamning. Kanske någon enda som är en nyans vackrare i linjerna, en hårsman snabbare eller uthålligare. Svårt att veta och lite onödigt. Mycket bättre än Maseratin behöver en bil nog inte vara."

Eller hur?

Höstrally

Av Rolf & Juliana

Rallyt startade i Stockholm och slutade med middag i kungsalen i Vadstena klosterhotell. För vår del så anslöt vi vid Flygvapenmuseet i Linköping. Det var första gången som vi var med på en träff, så vi hade stora förväntningar. Det var ekipage från Töcksfors i väster, Sundsvall i norr och Svedala i söder. Sammanlagt var vi 11 ekipage varav två st Aston Martinbilar.

Vi började med att parkera bilarna på gräset utanför Flygvapenmuseet, vi som anslöt där blev välkomnade av Jan och Marianne, vi hade gott om tid så vi hann bekanta oss med varandra. Vi män hamnade naturligtvis vid bilarna och pratade bilar mm, damerna fann varandra snabbt och samvaron blev genast gemytlig.

Vi fikade på museet innan vi blev guidade av en gammal erfaren guide. Vi riktade in oss på Italienska flygmaskiner, där flygvapnet köpte flera olika modeller innan SAAB började egen tillverkning. Bland de Italienska maskinerna var det kanske Caproniaffären, som var mest intressant. Vi köpte 84 st flygplan, som flögs hem till Sverige över Alperna och tankade i Tyskland mitt under brinnande världskrig. Det uppstod stora kvalitetsproblem så att alla 84 maskiner blev skrotade. Då vi vaknade till fanns inga flygplan kvar för eftervärlden. Ekipaget på museet byggdes från originalritningar till tv-serien Tre kärlekar och skänktes sedan till museet, som har kompletterat modellen med bl.a motorer.



2-3 sep 2017.

Vi besökte sedan den DC3-an som sköts ner av ryssarna år 1952 och bärgades år 2004, den finns nu bevarad i källaren på museet. Mycket intressant, värd ett eget besök senare med gott om tid.

Efter besöket i Linköping åkte vi samlat till Vadstena klosterhotell. Vi parkerade bilarna nere på gräset mot Vättern. Det var många som gick runt och beskådade våra konstverk. Vi blev bjudna på kaffe med gott tilltugg i samband med incheckningen på hotellet.

På kvällen samlades vi till en välkomstdrink i klosterhotellet innan middagen. Sedan var det dags att inträda i Kungssalen, där vi fick en mycket intressant historik berättad. Den sträckte sig från 1100-talet då Vadstena var ett syndens näste. På 1300-talet kom den heliga

Birgitta hem och byggde om huset till nuvarande Kungasal. Vi blev serverade en mycket god trerättersmiddag med ett superbt gott vinpaket, därefter avslutades middagen med kaffe och avec. Nu utdelades även priserna från den kluriga frågesporten. Första pris gick till Svedala ekipaget med Anders och Ann-Charlotte.

Efter en god nattsömn och frukostbuffé skildes vi åt och vände kosan hemåt.

Vi vill tacka Jan och Marianne för ett mycket trevligt arrangemang. Vi vill också tacka för att ha fått träffa alla goa och trevliga människor.

Detta gav mersmak! ■

Min Maserati Karif

Av Staffan Wohrne

Jag köpte min Karif, modell 1989, av Mr Ulf i maj 1994. Den hade gått 800 mil, var svart som natten (Nero) och var att betrakta som ny. Att det blev en Maserati har ju en del mer eller mindre spektakulära anledningar. De klassiska bilarna med Mistral i spetsen och V8-orna med Ghibli, Bora och Indy läste man om som förträffliga långfärdsbilar, men lite ouppnåeliga. När oljekrisen kom och Alejandro de Tomaso tog över rodret för Maserati ändrades motorstrategin drastiskt. Små cylindervolymer och turbo skulle ge samma prestanda som de gamla V8-orna men till lägre bränsleförbrukning. Samtidigt krympte bilarna storleksmässigt. Något avkall på lyxen i form av vacker inredning i läder och ädelträ blev det inte. Ett antal bi-turbo modeller presenterades i tidningen Automobil på 90-talet, och jag blev intresserad. Efter ett besök hos Mr Ulf, som då hade Maseratiagenturen för Sverige så fastnade jag för en lätt begagnad Karif.

Dessutom monterades en topp av stål, som blev ytterligare en del i chassieförstärkningen. Resultatet blev något av en liten stridsvagn.

Motorn är den klassiska V6-an på 2,8 liters cylindervolymer, försedd med tre ventiler: en för avgas och två för insug. Normalt är det endast ena insugskanalen som är aktiv, men vid halv gas öppnar den andra, och då händer det saker. Motorn har katalysator, och den är försedd med en modifierad motorstyrning (de tidiga katalysatormotorerna tappade mycket effekt) och ger lite drygt 300 hk. Med tanke på att bilen väger 1350 kg så blir det bra fart på anrättningen, om man bestämmer sig för det. 0-100 går på under 5 sekunder, ett lågt värde på den tiden. Jämför med Honda som släppte sin NSX 1989 och som behövde en sekund mer för att nå 100 km/h. Nyckeln till framgången ligger naturligtvis i de båda japanska IHI turboaggregaten. De är små, vilket betyder att de ökar farten snabbt, då de ger ett betryggande vridmoment.

Växellådan kommer från ZF, och är 5-växlad med ettan åt vänster ner mot föraren. De övriga ligger i ett H. Mycket praktiskt till exempel vid bankörning, då man mest jobbar med 2-an och trean, som alltså ligger i rad. För att ta hand om motorns stora vridmoment har man monterat en mekanisk differentialspärr, utvecklad av Maserati, som kallas Ranger. Den består av 6 planetdrev och är mycket effektiv. På torr asfalt är det nästan omöjligt att få sladd, och det är ju tecken på att det är som det skall vara. Bensinförbrukningen får även med dagens mått mätt betraktas som måttlig. Kör man "normalt" dvs hastighetgräns + moms drar den strax under litern per mil.

”Bilen är något av en raritet, byggd endast i cirka 225 exemplar.

Bilen är något av en raritet, byggd endast i cirka 225 exemplar. Spyderns, det vill säga biturbo-cabbens, chassi, blev bas för utvecklingen av en prestandabil. Spydern var föga vridstyv, och jag har pratat med många ägare som klagat över vattenläckage vid vindrutan. Så nu modifierade man karossen och styvade upp den rejält. Systemet kallades "Mecanica activa".



Dresden 2008

Inredningen är påkostad med ädelträ samt läder och alkantara i ljusa färger. Till och med hållaren för säkerhetsbältet är läderklädd. Att det rör sig om hantverk framgår med all tydlighet - passningen är av det slag att en modern biltillverkare skulle ta sig för pannan. Men det hela är oerhört charmigt. I mitten lyser Maseratis berömda ovala klocka som en juvel i guld! En bjärt kontrast till moderna bilar där det bara är plast, plast och åter plast.

”Bilen går som en stridsvagn, och servostyrningen är av symbolisk karaktär.

Körintrycken är stabila. Bilen går som en stridsvagn, och servostyrningen är av symbolisk karaktär. Man får ta i ordentligt när man svänger, speciellt vid parkering. Men i fart lär man sig att hantera gaspedalen och får därmed god hjälp att ta sig genom kurvorna. Bilen styr in bra i kurvorna, och kräver en aktiv förare. Då blir körningen mycket underhållande. Den är hyggligt tyst upp till drygt 110 km/h. Sedan tar vindbruset över. Aerodynamiken påminner om den hos en ladugårdsvägg. Omkörningar har aldrig varit något problem. Man lägger i trean och gasar, och då står det mesta still. Kort sagt en trevlig bil både på långfärd och på kurviga svenska vägar. Man får dock hålla i minnet att körkomforten inte kan mäta sig med en modern bil - det hoppar och slamrar om vägen är gropig.

Storleksmässigt är Karifen kompakt. 4,03 m lång och 1,7 m bred. Vilket är mycket praktiskt när man är nere på kontinenten med gamla och trånga stadskärnor med diminutiva parkeringsrutur. Plats för bagage finns det också. Bilen är tvärsitsig med två "symboliska" säten bakom som man kan utnyttja för bagage, vilket man normalt inte behöver göra. Bagageutrymmet är nämligen förhållandevis stort, och klarar packning för internationella möten nere på kontinenten utan att baksätena behöver utnyttjas. Vi (Margareta och jag) var till exempel några av de få par som hörsammat uppmaningen om

att klä upp sig till Galamiddagen i Oslo under "Discover Norway" rallyt i somras. Det var ju Sveriges nationaldag dessutom. Vi hade plats för detta. Så bilen är något av den perfekta damskon: den är liten utanpå och stor inuti.



Taklinjen är den samma som spyderns. Från Norgerallyt i våras.

Hur har den varit att äga under de 10.000 mil jag kört den? Det enkla svaret är att det är en entusiastbil som har krävt både uthållighet och plånbok av ägaren. Eftersom elsystemet är italienskt så kan allt hända, vilket det gjorde när bilen var ny. Hux flux var bilen bara död. Förklaringen visade sig vara glappkontakt vid ett relä (det finns totalt ett 20 tal!) som styrde alla elfunktioner. Det sitter på en elcentral, och var dåligt kontakterat. En lödkolv och några sladdar löste problemet. Mr Ulf försåg mig med ett elschema över bilen: en bild av bilen sedd uppifrån med alla kabelstammar inritade. En praktisk italiensk spagetti. Men det gick att leta sig fram någorlunda med hjälp av detta. Alla reläer byttes från italienska Marelli till tyska Bosch. Det sägs att engelsmannen Lucas uppfann mörkret, men Marelli uppfann flipperspelet!

” Så när jag skall ut på ett spännande event, så säger jag som Coco Chanel: Jag tar min lilla svarta.

Efter den övningen gick jag systematiskt igenom elsystemet och bytte kabelanslutningarnas glidkontakter mot nya med hål för skruvanslutning där det var möjligt. Vidare lödde jag alla sladdar till bakljusen. AC-n drar en hel del ström, vilket avslöjades med brända anslutningar i elcentralen. Den fick en egen sladd och en separat säkring direkt från batteriet. Batteriet sitter i original trångt i motorrummet till höger med alla anslutningar i en italiensk spagetti. Dessutom är det av utrymmesskäl litet, och har därför i original en kapacitet som inte lämpar sig för en V6-a i nordiskt klimat, låt vara att V6-an har låg kompression. Så jag köpte ett nytt och större, och placerade det i bagageutrymmet på ”styrbords-sidan”. En grov kabel förbinder det med en distributionscentral på den gamla batteriplatsen, där även huvudströmbrytaren sitter. En sådan är ett av kraven för en veteranbilsförsäkring. Tack vare den åtgärden har jag numer en systemspänning på cirka 13,6 V. Tidigare låg den på runt 12 volt. Genom dessa åtgärder plus en del

annat, som det bär för långt att beskriva här, har elsystemet blivit tillförlitligt.

Mekaniskt sett är bilen stabil och lättmekad. Det mesta är lätt åtkomligt. I början hade jag problem med att bilen vägrade starta, men när jag fick kontakt med Åke Nordkvist på AMK, fick bilen den vård den är förtjänt av. Sedan dess har motorn gått som en klocka! Rang-er-diffen är känslig på oljekvaliteten. Engelska TVR, som utnyttjade samma typ av differential i någon av sina modeller, gjorde en ordentlig undersökning och kom fram till vilken olja som skall användas. Det är inte den som rekommenderas i handboken! Åke vet detta, så nu har jag rätt olja i diffen sedan många år tillbaka. Sammanfattningsvis så har bilen efter en hel del åtgärder och froffsig service av Åke, blivit tillförlitlig. Så när jag skall ut på ett spännande event, så säger jag som Cocho Chanel: jag tar min lilla svarta. ■



Venngarn 1 maj 2016

Är din Maserati för dyr att försäkra?

Gå med i Svenska Maseratklubben.

Detta nummer av Bulletinen är speciellt, då vi skickat ut över 600 exemplar till Maseratiägare som ännu inte är med i Svenska Maseratklubben. Är du kanske en av dessa? En stor anledning till att bli medlem är den mycket fördelaktiga entusiastförsäkring du då kan teckna för din bil.

Detta är speciellt intressant om du äger en bil från 2000-talet och idag har en vanlig helförsäkring. Vanliga modeller som kan entusiastförsäkras hos IF, är bland annat 3200GT, 4200GT, Gran Turismo och Quattroporte V. Vi har avtal med IF och MHRF. Hos IF kan man entusiastförsäkra en bil som är 8 år gammal, hos MHRF är gränsen 20 år.

Skillnaden i premie är stor jämfört med en vanlig helförsäkring. När du tecknar din entusiastförsäkring uppges ett ungefärligt värde på bilen och premien räknas ut beroende på värde.

Exempelvis om din bil är värd 200 000 kronor är årspremien 2000 kronor. Är den värd 400 000 kronor blir premien 2700 kronor. Båda exemplen är tagna från IF.

Låt oss ta en Maserati 4200 Coupé som exempel. En normal helförsäkring kostar ca 20 000 kronor per år. Tecknar du en försäkring via klubben är kostnaden cirka 3000 kronor per år.



Vad är det då som krävs för att kunna teckna en entusiastförsäkring för din Maserati? Det första är att du ska vara medlem i Svenska Maseratklubben, därefter att bilen brukas enbart som nöjesfordon. Du som pendlar till jobbet i din Maserati har säkerligen sköna resor, med denna försäkring är inte för dig!

Vidare så ska bilen förvaras i låst garage samt vara utrustad med brandsläckare. För alla detaljer rekommenderas en titt på villkorssidorna på försäkringsbolagens hemsidor.

Hur bär jag mig åt om jag vill teckna en entusiastförsäkring? Börja med att bli medlem i Svenska Maseratklubben. Att bara bli medlem kostar bara 500kr/år, men vill du både bli medlem och teckna entusiastförsäkring direkt är avgiften 1500 kronor (nästkommande år blir medlemsavgiften 500kr/år). Sätt in beloppet på på bankgiro 433-3753. Märk inbetalningen med namn och mejladress. Du kan också gå in på maseraticlub.se, klicka på "Bli medlem".

När du betalat in medlemsavgiften kontaktar du någon av våra försäkringsansvariga och bokar tid för besiktning av bilen: Roland Axelson 070-555 63 10 och Mats Danell 035-344 70.

Varmt välkommen till Svenska Maseratklubben.

Dieselmotor i en Maserati?

Av Bengt Dieden

Ghibli är den första Maserati i historien som utrustas med dieselmotor. Motorn är en direktinsprutad turbodiesel i V6-konfiguration med 60° mellan cylinderbankarna och common rail-insprutning med 2000 bars tryck. Motorn förekommer i två olika versioner med olika effektuttag:

A 630 DOHC med 250 hk för den italienska marknaden och A 630 DOHC HP med 275 hk för exportmarknaden. Italien har nämligen en straffskatt för bilar med motor på över 250 hk. Cylindervolymen är 2 987 cm³ och maxeffekten nås vid 4000 rpm. Vridmomentet är 570 respektive 600 Nm i bägge fallen vid 2000 rpm. Motorn har till skillnad från de tyska motsvarigheterna endast ett centralt placerat turboaggregat och detta är försett med kullager för att förhindra lagerhaverier. Vikten är 220 kg. För konstruktion och tillverkning av motorn står ett dotterbolag till Fiat Chrysler Automobiles nämligen VM Motori i Cento, strax norr om Bologna i norra Italien.

Efter Porsche och Jaguar är det nu Maseratis tur att utrusta sina bilar med dieselmotor. Bilen presenterades visserligen redan 2013 men inga stora förändringar har gjorts sedan dess. Visst finns Ghibli med bensinmotorer också, både V6 och V8, men det ligger i tiden med dieslar även för prestigemodeller. Det blev plötsligt politiskt mer korrekt att köra dessa bilar med motorer som drog mindre bränsle och koldioxidhysterikerna höll sig lugna. Sergio Marchionne visste säkert vad han gjorde när han bröt isen och introducerade dieselmotorn i en Maserati. Med detta når han nya kundkategorier som till exempel (hör och häpna) hyrbilsfirmorna på den franska Medelhavskusten.

Vad är det då som är så märkvärdigt med att utrusta en Maserati med dieselmotor? För att besvara det måste vi titta något på dieselmotorns historia där dessa självtändare gått från stationära motorer till lastbilsmotorer, personbilar och nu senast till racerbilar som vinner Le Mans 24-timmars.

1897 Rudolf Diesel har sin första motor klar. Slagvolymen är 19,6 liter och effekten 20 hk. Trots sin storlek och sin vikt är den sensationell då den har dubbelt så hög verkningsgrad som ångmaskinen.

1910 Rudolf Diesel försvinner under märkliga omständigheter vid en resa över Engelska Kanalen och hittas senare drunknad. Konspirationsteorier finns om hans död då han var en kontroversiell person som t ex inte ville samarbeta med tyska staten.

1920 Dieselmotorer börjar användas i lastbilar av märket Benz. Vanligast är förkammardieslar där bränslet sprutas in under lågt tryck i en förkammare för att där antändas och sedan spridas ut i cylindern. Att spruta in bränslet direkt i cylindern under högt tryck är komplicerat och man klarar inte detta rent tekniskt.



1930 Den första personbilen förses med dieselmotor. Motorn i Mercedes 260D är stor och tung och vibrerar kraftigt. Endast 170 exemplar byggs. Junkers börjar använda tvåtaktsdieslar i sina flygmotorer och fortsätter med detta även under WW2.

1950 Dieselmotorn slår igenom hos taxibilarnas taxibil, Mercedes 180D. Motorn är bara på 40 hk och det tar minst en halv minut att komma upp i 100 km/h vilket gör den oattraktiv för privatpersoner. Att bilarna ryker och luktar illa tar man ingen notis om utan ser snarare till att de är bränslesnåla och driftsäkra. Vi ska här inte heller glömma Fiat 1400 Diesel från 1953 (även den med 40 hk) som har en motsvarande roll i Italien.

1960 Första turbodieseln med intercooler presenteras av Rover. Dieselmotorn börjar få anständiga prestanda och det är nu intresset för motortypen börjar öka hos personbilsfabrikanterna.

1970 Peugeot introducerar världens minsta personbilsdiesel i 304 samtidigt som man kommer även med en turbodiesel i 604. Dieselmotorn sprids nu utanför taxikretsen och privatkunder som kör mycket börjar uppskatta dem. Hittills har alla dieselmotorer vara av förkammartyp vilket gjort dem svårstartade, i synnerhet vintertid då de ibland inte gick att starta utan uppvärmning.

1980 Diesels stora genombrott. Italienska ingenjörer har löst problemet med att direktinspruta en dieselmotor och första bil med denna revolutionerande motortyp är Fiat Croma 1986. Motorn på 1,9 liter lämnar hela 92 hk och är mer lättstartad och drar mindre bränsle än sina föregångare av förkammartyp. Detta öppnar för dieselanvändning på bred front. Det dröjer inte länge förrän Bosch köper upp patentet och gör en elektronisk variant av direktinsprutningen.

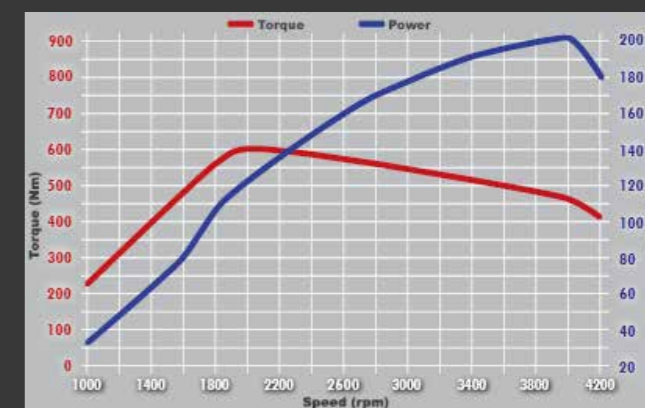
1997 Sista steget mot den moderna dieseln är när common rail införs. Första bil med detta system är inte oväntat en italiensk bil, nämligen Alfa Romeo 156 2.4 JTD. Den moderna personbilsdieseln är född.

Slutsats

Rudolf Diesel var förvisso tysk men italienska motorutvecklare har tagit hans motor till den användning den idag har. Det är därför inte ologiskt att vi ser den även hos Maserati.

Varför gillar vi då inte dieslar i Maserati?

Hur mycket man än utvecklat, förfinat och renat denna motor så har man inte lyckats få den att låta vackert. Motorerna har idag fyrventilstopp, dubbla överliggande kamaxlar och aluminiumblock. Ändå låter de som grävmaskiner. Varför? Förbränningsprocessen skapar ett hårdare, knackande ljud som inte går att filtrera bort. Men det är inte det värsta. Det stora problemet är det begränsade varvtalet.



En direktinsprutad diesel har sin effekttopp vid 3750 - 4000 rpm. Varvas den högre då faller effektkurvan som en sten och varvräknaren stannar ca 4500. Detta har också med förbränningsprocessen att göra och ingen har hittills lyckats göra en varvillig diesel, inte ens Audi som tävlat med dieselmotorer. En bensindriven Maseratimotor får sin effekt genom det högre varvtalet medan en diesel får det genom ett massivt turbotryck vid ca 2000 rpm. Använder man manuell växellåda känns det trist att behöva växla så tidigt som kanske vid 3500 rpm men använder man en av ZF:s förträffliga 8-växlade växellådor spelar det ju faktiskt ingen roll, prestanda finns ju där ändå.

Att Maserati är medvetna om detta visas tydligt på deras hemsida där man även kan lyssna till motorernas sång men ingenting om dieseln. En dieselmotor kan inte sjunga, så enkelt är det. ■

Ordförandemöte i Modena

Av Fredric Gustafsson

15 december var det dags för ordförandena i de Europeiska Maseratiklubbarna att mötas i Modena. Representeranter för den svenska klubben var kassör Mattias Björck och ordförande Fredric Gustafsson.

Maserati bjöd in till sitt nyrenoverade showroom. Man har lyckats väl med att förmedla vad varumärket står för. En rad klassiska motorer är utställda liksom ett par klassiska bilar. På en vägg visar man grillens utveckling från A6 och framåt, på en annan sitter rattar från de mest kända modellerna.

Såklart visar man upp det aktuella modellprogrammet med GranTurismo, Ghibli och Levante. Quattroporte lyste med sin frånvaro. Det finns också möjlighet att köpa en mängd produkter med logo på, samma som finns på maserati.com. Efter kaffe och genomgång av Maseratis historia blev vi bjudna på en rundvandring i fabriken. Tyvärr råder strikt fotoförbud inne på området så därför kan jag inte bjuda på några bilder därifrån.

Fabrik är egentligen inte rätt ord, utan sammansättningsanläggning är nog mer korrekt. Alla delar kommer "just in time" för varje bil och ingenting tillverkas på plats. Karosserna kommer färdiglackade, motorerna

kommer färdigbyggda osv osv. I dagsläget byggs 14 GranTurismo och GranCabrio, 4 Alfa Romeo 4C samt ett okänt antal Jeepar med någon sorts specialutrustning. Man har ytterligare 2 fabriker, en där man bygger Levante, och en där Ghibli och Quattroporte byggs.

För mig som förstagsbesökare var det kanonkul att se hur snabbt och tillsynes enkelt bilarna växer fram på det löpande (hängande) bandet. Maserati har hållit till på Viale Ciro Menotti 322 sedan 1940 och fortfarande använder man de gamla lokaler som vi alla sett svartvita bilder ifrån. Där sker inte någon ihopsättning utan där har man slutbesiktning och putsavdelning.

Ett intressant upplägg som jag tidigare inte hört talas om är att efter alla kontroller är genomförda och bilen är godkänd, lämnas den över till ett externt företag. De håller till i samma lokaler och de gör ytterligare en grundlig kontroll. Skulle kunden sedan ha något klagomål så får Maserati ersättning från kontrollföretaget.

Efter rundturen blir vi uppbyggda till ett konferensrum i huvudbyggnaden där ordförandemötet ska äga rum. Det är snyggt och modernt men inte på något sätt överdådigt, kanske lite mer blygsamt än jag förväntat mig.



En av de första punkterna som togs upp gällde mitt i förväg inskickade förslag att flytta datumet för det svenska rallyt 2020, från september till juni. Mina argument var att det är betydligt ljusare samt större sannolikhet för bra väder. Förslaget godtogs utan större diskussion. Jag hade förväntat mig ett visst motstånd då man vid förra mötet för två år sedan gjorde mycket klart att datumet i slutet av september var fast, av en mängd olika skäl.

En längre diskussion blev det gällande att införa någon sorts kvotering av deltagare i framtida internationella rallyn. Orsaken är att exempelvis det italienska mötet 2017 blev fullbokat på bara några dagar och det var många länder som inte fick med en enda representant pga detta. Dessutom var det en övervägande majoritet moderna bilar på det mötet. Önskvärt är att ha en bred blandning av både deltagande länder samt bilmodeller.

Det blev beslutat att varje land får tilldelat ett visst antal platser, uträknat i förhållande till antalet medlemmar. Det blir bra för oss då vi faktiskt är en av de större klubbarna i antal medlemmar räknat. Mig veterligen är det bara de tyska, engelska och franska klubbarna som är större. Har man inte använt sina tilldelade platser inom en viss tid går de förlorade och det blir möjligt för andra att utnyttja dem. Anmälan till det tyska mötet i Berlin som går av stapeln i september 2018 öppnar någon gång i februari. Det är lite oklart om det beslutade kvoterings-systemet blir av till det tyska rallyt, då ingen tysk deltog i mötet.

Efter mötet var avslutat dök två allvarliga herrar upp, båda hetter Roberto. Den ena Roberto var Head of global sales och den andra, Head of after sales. Det var ytterst viktigt lät de meddela, att vad som sades stannade i rummet och om någon skvallrade skulle man för alltid bli portad för framtida besök. Det var en helt onödig uppmaning då ingen av dem berättade något speciellt hemligt. 2017 slutar som det mest framgångsrika året någonsin. 2016 tillverkade man 42 000 bilar och 2017

kommer sluta på ca 52 000, varav ca 30 000 är Levante. Det är minsann inte dåligt marscherat! De flesta som hörde Sergio Marchione för 5-6 år sedan berätta att man skulle göra 50 000 bilar inom några år, trodde nog att han fantiserade. Inga modellnyheter kommer förrän tidigast 2020, men där var man rätt vag.

Efter mötet bjöd man på finmiddag i showroomet. Mattias och jag satt jämte den ansvarige för alla showroom och hospitality. När middagen var klar hade Svenska Maseratiklubben fått en stående inbjudan att komma på fabriksvisning och provkörning av aktuella modeller. Kanske dags att lägga vårrallyt i Modena? ■



Roine Lindberg Gummi AB grundades 1967.

Sedan år 2000 drivs Roine Lindberg Gummi AB av andra generationen - Nicklas Lindberg.

Det finns många leverantörer av däck av olika kvalitet och pris.

Vi har valt att leverera högsta kvalitet till bästa möjliga pris. Viktigast är dock att leverera ett däck som matchar bil och förarens önskemål om egenskaper.

Våra ledord är Pålitlighet - Perfektion - Passion
Läs mer om oss på vår hemsida - www.roines.se

Välkommen in önskar
Nicklas Lindberg
med personal!

Roine

LINDBERG GUMMI AB

KUNGSTENSGATAN 12 · 113 57 STOCKHOLM
info@roines.se www.roines.se



Ghiblin som Maserati borde ha byggt: **Ghibli GT V8**

Av Göran W

Efter att ha trimmat mina tidigare Maserati Ghibli GT V6 och nått en nivå av 415 HK så kände jag att det skulle vara kul att passera 500HK gränsen. En rolig utmaning vore att göra det med 2 cylindrar till, desto fler cylindrar desto roligare. Jag ville bygga Ghiblin som jag tycker Maserati borde byggt. När de lade ner Shamal borde de haft en V8 version av Ghiblin som efterföljare. Jag hade sett några bilder från en Holländsk Ghibli med V8 och vet att det finns företag som har gjort det här bytet så jag visste att V8:an skulle få plats.

Efter att ha tittat närmare på de tre olika versionerna av V8:an, Ottocilindri EVO och 3200 beslöt jag mig för att använda så mycket som möjligt från 3200 motorn. Även om de i grunden är likadana motorer och många delar passar emellan så är det olika vevstakar, kolvar, insug och lite till. Dessutom är 3200 motorerna gjutna efter att Ferrari tog över och flyttade produktionen av aluminiumgjutningen från Coscast (Cosworth) till Ferraris eget gjuteri i Italien där en speciell gjutmetod används för att få mycket fina toleranser och ytor. Kanalerna i topparna är dessutom CNC portade och allt har en mycket fin finish och precision.

Hela fronten demonterades på Ghiblin för att lättare kunna få ut motor och växellåda och framför allt för att kunna få i V8 och växellåda snett uppifrån/framifrån.

När V6 motorn monterats ut och delats från Växellådan vägdes den, vågen stannade på 195,3 kg. Skulle bli intressant att jämföra med vad V8:an kommer att väga när den är komplett. Jag hade även bestämt mig för att använda en 3200 6vxl Getrag låda, den passar och ser vid första anblick likadan ut som Ghibli växellådan men vid närmare betraktning ser man att den är helt annorlunda uppbyggd inuti men yttermåttan är nästan samma.

En skillnad är infästningen av växelreglaget som fick kortas och svetsas ihop. Växellådan är av samma utförande som vissa BMW så race bussningar till BMW monterades och en short shift spak till BMW monterades också. Växellåda och ett tomt V8 motorblock provmonterades i karossen och vissa smärre modifieringar i plåten gjordes för att allt skulle gå fritt. Det var inte mer än att justering med hammare räckte samt att dra lite slangar och rör annorlunda.

Renoveringen av V6 och V8 motorerna är en utmaning idag, flertalet lager, packningar kolringar m.m. går inte längre att få tag i. Man får leta runt i världen och försöka hitta enstaka delar här och där samt helt enkelt tillverka nya själv eller modifiera liknande delar för att få ihop en motor.

Eftersom jag inte längre kunde använda motorstyrssystemet från V6 motorn inhandlades ett eftermarknadssystem och det kluriga jobbet med att kombinera ihop ett V8 motorkablage med V6 karosskablage samt kablage till nya styrenheten började. Jag vill att alla bilens original mätare, AC, fläktar m.m. skulle fungera precis som original. Efter några veckor med mycket läsande



av kopplingscheman klippande och lödande hade jag fått ihop ett nytt kablage som passade på motorn i bilen och till nya styrenheten. Samtliga givare på motorn fick bytas till nya för att passa nya systemet och ett tandhjul med 60-2 kuggar till den nya vevaxelsensorn fick monteras på vevaxeln.

Till slut var motorn ihopskruvad med balanserat innanmäte, nya lager och nya packningar. Turbona hade modifierats med helt nya större turbiner och större custom tillverkade kompressorhjul samt nya wastegateklockor. Motorblocket fick modifieras lite vid oljefiltret för att inte ta i remmen till AC kompressorn. Nu vägdes V8:an och vågen stannade på 214,5 kg så endast 19,2 kg tyngre än V6:an. I längd skiljer det ca 5 cm. En ny kopplingslamell med högfriktions rallybelag monterades för att hålla för effekten. Växellådan skruvades ihop med motorn och hela paketet monterades i karossen.



Nu började det verkliga pusslandet för att kunna få plats med insugsrör, kylare, kylarrör, termostat, AC, kylfläktar m.m. Det är trångt! Ena kylfläkten fick tas bort och ersättas av plattare modell, AC torkfiltret fick bytas till ett smalare och flyttas framåt uppåt. AC anslutningar fick bockas om. Nya tryckrör från laddluftkylarna och till insugsröret fick tillverkas. Efter körning i rullande landsväg då ena laddluftkylaren exploderade pga tryckstöt vid gassläpp fick jag montera dumpventiler mellan insug och laddluftkylare. En ny kardan fick tillverkas då infästningen mot 3200 växellådan är annorlunda mot den vanliga Ghiblin, även längden behövde ändras. Då BMW också använder sig av Getrag växellåda så kunde jag köpa en BMW kardan från skroten som sen kombinerades med dels Ghibli delar samt Volvo 940 delar och lite nya kardanrör. Till slut blev det en kardan som passade i båda ändar och hade rätt längd. För att inte motor och växellåda ska vrida sig så mycket vid det nya höga effektuttaget monterades extra motorfästen i bakkant på motorn samt att poluretanbussningar monterades som växellådsfästen. Bakaxeln byttes till en 3200 bakaxel med 3:23 i utväxling.

Avgassystemet från Ghiblin med V6 passade nästan, det verkar vara en liten skillnad på längden på höger sida så jag fick förlänga höger sidas framrör ca 5cm. Avgassystemet är ett rostfritt system från Italienska Tubi Style som kompletteras med 2st Racekattar. För att väghållningen skulle motsvara effekten monterades nya fjädrar och stötdämpare av typen Coilovers så nu är alla höjder individuellt justerbara samt camber och dämpningen på främre stötdämparna är ställbara.

Bilen är registreringsbesiktigad och godkänd med alla ändringar. ■



Smått & gott

Nya klubbtröjor redo för leverans!

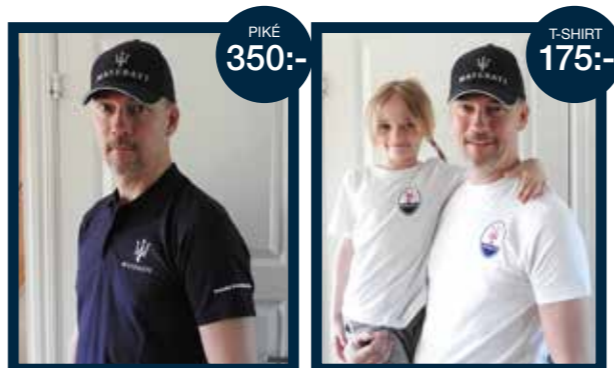
Nu är de nya klubbtröjorna äntligen här! Det finns två modeller att välja på. En mörkblå pikétröja i hög kvalitet. Tridenten på bröstet och texten "Maserati", samt "Svenska Maseratklubben" på vänster arm. Det finns gott om olika storlekar i både dam och herrmodell. Sedan finns det även en vit T-shirt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

PRISER:

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

Beställning sker till:

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



Glöm inte medlemsavgiften 2018!

Betala 500 kr till bankgiro 433-3753.
Ange ditt namn.
Tack!

Julmiddag på Michelangelo, Gamla stan



Välkomna till Maserati Club Sweden

David Tronner, Stockholm
Joakim Hedmark, Örebro
Roland Waller, Lidingö
Göran Woller, Jonsered
Martin Jonsson, Karlstad
Michael Knutsson, Göteborg
Hans Samuelsson, Arboga

Alf Mickelsen, Lomma
Arne Korman, Järna
Richard Andersson, Täby
Kenneth Strandlind, Trollhättan
Magnus Carle, Järpås
David Aciz, Södertälje
Torbjörn Ulf, Stockholm

Göran Westerlund, Alingsås
Ulf Johansson, Saltsjöbaden
Ola Friberg, Södra Sandby
Lars-Håkan Eliasson, Linköping
Fredrik Norén, Färjestaden
Robert Bromley, Sollentuna

Halmstad Sports Car Event

Av Fredric Gustafsson

Solen sken och de ca 10 000 besökarna kunde njuta av drygt 350 utställda bilar i Brottet, strax utanför Halmstad. Maseratklubben hade fått ihop 6 bilar, alla av lite modernare snitt. Det bjöds på flyguppvisning av både historiska och moderna plan. Speciellt JAS Gripen är imponerande att se och höra! Bosse Bildoktorn och Peter Sundfeldt var konferencierer under hela dagen. Detta är ett evenemang som rekommenderas!



Oväntat möte på Malta

Nyligen träffade Roland Axelson av en slump på en stor bilsamlare på Malta - Österrikaren Egon Hofer. Denne äldre gentleman är ägare till en rad ovanliga Maseratis, bland annat Maserati Cooper från 1959, Tipo 63 Birdcage och det enda exemplaret av Maserati 250F Streamliner. På frågan vilken bil han skulle ha svårast att skiljas ifrån så var det just Streamlinern. Då ska man veta att Egon även äger en Ferrari 250GT SWB, en bil som anses vara en av de fem mest åtråvärda bilarna i världen. Att en sådan maseratisti även känner till Svenska Maseratklubben och att Bulletinen kommer ut med två nummer per år är föga förvånande.



