

# MASERATI

b u l l e t i n e n

**Maserati  
A6G CS  
Berlinetta**

**Staffan  
Enhörning**  
*in memoriam*

**Marc Sonnery**  
*gräver guld i USA*

## **Alejandro de Tomaso** **– the story**

Inverno



2018



## Maserati Bulletin

#2 2018

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

**Redaktionen:**  
Lasse Linder  
Johan Runberger  
Erik Barkman

**Faktagranskning:**  
Bengt Dieden

**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 bidragsgivarens 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:  
Alejandro De Tomaso provar en formelbil som ung.

# Ordföranden har ordet

Hej Maseratientusiast!

Hur kommer det sig att man blir bilentusiast? När man väl bestämt sig för att gilla bilar, varför väljer man just Maserati? På något vis tror jag att det finns en medfödd bilentusiastgen som måste aktiveras för att sedan blomma ut. Mina bevis är följande; av mina fyra barn, 3 döttrar och en son, är det bara en som är bilentusiast.

Det är såklart minstingen, Max 2,5 år. Ni ska veta att jag minsann gjort allt jag kunnat för att döttrarna skulle intressera sig för bilar. Alltifrån leksaksbilar, bilbanor och bilmattor till böcker och filmer. Men till ingen nytta. När så lillebror dök upp fanns det helt plötsligt en mottagare av mitt budskap! Utan tvekan kan han vartenda bilmärke på parkeringen och när han ska sova har han istället för gosedjur, gissa vad? Leksaksbilar såklart! Min teori är att han fått den bilentusiastgen som alla vi medlemmar i Maseratiklubben har. Varifrån den kommer och varför vissa får den överlåter jag åt framtida forskning att ta reda på.

En av de största Maseratientusiasterna jag träffat, Staffan Enhörning, har lämnat oss. En sak som imponerade på mig, var hans engagemang i Maseratiklubben, som var lika starkt på slutet som det var när han började för 45 år sedan. För att förstå vad jag menar, rekommenderar jag alla som en hyllning till Staffan, att gå in på maseraticlub.se och läsa de nummer av Bulletin från 70-talet som han i stort sett skapade själv.

Varför just Maserati, är mycket enklare att svara på. Jag skulle vilja vända på frågan, varför inte? Argumenten är många och ni kan såklart dem lika bra som jag.

Fantastisk design, prestanda, historia, ljud och lukt, samt att alla utan undantag som kör Maserati är genuint trevliga människor, är bara början av alla argument. Jag har ännu inte lyckats träffa på en otrevlig Maseratiägare! Det som är så roligt är att det är fler och fler av dessa trevliga människor som väljer att bli medlemmar i Svenska Maseratiklubben. Vi



räknar i dagsläget in ungefär 255 medlemmar, vilket är all time high!

Nästan alla "nypåstigna" kör en Maserati från 2000-talet. Det är inte så konstigt då dessa bilar idag måste vara bland de mest prisvärda sportbilar som går att köpa. För en summa mindre än vad en ny Golf kostar kan man vältra sig i lyx och bli av med körkortet innan man lagt i 3:ans växel.

Vi hoppas givetvis att så många som möjligt av Er väljer att delta i det internationella Maseratirally, som vi arrangerar i Båstad veckan efter midsommar 2020. Det finns utrymme för ungefär 100 ekipage och de senaste åren har platserna gått åt i rasande fart. Programmet är nu i princip spikat och vi planerar lansera hemsidan med information och anmälan någon gång under hösten 2019.

Se nu till att putsa, serva, laga och umgås med din Maserati under vintern så hoppas jag att vi entusiaster möts på en träff till våren!

Bästa Maseratihälsningar

Fredric Gustafsson  
Ordförande Svenska Maseratiklubben  
fredric.gustafsson@maseraticlub.se



Levante GranSport

*The Maserati of SUVs*

Levante från 870.000 SEK.

Autoropa AB

Testvägen 18, Arlov, Narvavägen 19 Stockholm  
+46 40 43 70 00 autoropa.se



MASERATI

*Levante*

Official fuel consumption figures for the Maserati Levante MY19 range in l/100km: Urban 15.8 – 9.7, Extra Urban 10.2 – 7.2, Combined 12.2 – 8.1. CO<sub>2</sub> emissions 282 – 213 g/km. Fuel consumption figures are based on standard EU tests for comparative purposes and may not reflect real driving results.

# Staffan Enhörning

Av Bengt Dieden

Svenska Maseratiklubben föddes i Staffan Enhörnings kök i Skärholmen en onsdagkväll för 30 år sedan. Samlade runt espressomaskinen stod en liten grupp entusiaster som inte tyckte att det räckte med att vara en sektion inom Automobilhistoriska Klubben. Det beslutades att en separat klubb för ägare och entusiaster av det italienska märket, med den karaktäristiska treudden, skulle bildas. En styrelse utsågs och vi satte igång att arbeta med en gång. Staffan var under åren ibland med i styrelsen och ibland inte. Det spelade inte så stor roll, hans närvaro var alltid viktig och han var nog, oavsett formell funktion, den största entusiasten av oss alla.

Vi startade med mig som ordförande att arrangera rallyn, träffar och inte minst garagemöten hos Åke Nordquist. Medlemsantalet växte i takt med att det kom fler och fler Biturbo till Sverige. Priserna på bilarna hade inte nått de hysteriska nivåer de har idag och på något sätt var detta skönt. Vi använde bilarna och somliga, Staffan till exempel, drog sig inte för att köra till träffar i

Italien med sin Mexico.

Livet var inte bara bilar i klubben, vi arrangerade vinprovningar, besökte italienska restauranger, körde flygsimulator på Bromma flygplats och vi lärde oss italienska i en egen studiegrupp. Lokalen var naturligtvis Staffans kontor på Karlavägen men framgången blev begränsad då den unga lärarinnan var så vacker att det störde koncentrationen på att böja de italienska verben. Självklart var vi inte bara med utan tog initiativet till att det stora italienska mötet på Skokloster kom till där man kunde koncentrera sig på det italienska och slapp se allt det andra, som Staffan uttryckte saken.

Efter några års verksamhet på detta sätt kände vi oss slutligen mogna för den stora utmaningen, nämligen att arrangera det internationella Maseratimötet 1992. Platsen vi valde var Helsingborg där det fanns ett nyöppnat hotell nära färjeterminalen som var intresserade av att hjälpa oss och även sig själva att bli en smula

uppmärksammade. Vi valde att göra alla momenten inom styrelsen trots att vi saknade erfarenhet att anordna möten av den här digniteten. Claes Bergquists reklambyrå och Lennart Lindéns kontor i Stockholm fick utgöra basen där vi formade programmet, layoutade och skrev prospektet för mötet och gjorde alla utskick. Mötet skulle börja på en torsdag och sluta på söndagen, vilket senare blev mallen för dessa möten, och under tiden skulle vi visa Skåne samt köra bil på Ring Knutstorp. Det var mycket jobb och allt blev inte rätt men mötesdeltagarna från hela världen var nöjda.

Medan Sydeuropa hade riktigt uselt väder kunde vi bjuda på strålände sol hela tiden och Alexander Fysh sa under galamiddagen: "Those who are here are the gainers, those who are not here are the losers." När han just sagt detta, och stämningen var hög, då blev jag uppsökt av den lokala polisen. Bilarna stod uppställda framför hotellets entré och det var detta som oroade ordningsmakten som såg hur strömmen av skrålände resenärer från Danmarksfärjan närmade sig hotellet. "OK", sa jag, "vi kan flytta bilarna till garaget om ni vill, men..." Polisen förstod vad jag menade men jag tillade snabbt: "Alla här har naturligtvis bara druckit mineralvatten under middagen." "Det är bra", sa polisbefälet och gick sin väg varefter bilarna förpassades till hotellets garage.

När det hela var över, och sista gästen rest, samlades hela styrelsen i ett av hotellrummen tillsammans med hotelldirektören. Det skulle nu bestämmas vad vi skulle betala. Det hade varit en turbulent tid med rumsbyten,

telefonsamtal och måltider i en omfattning som vi nog inte hade hundra procentig koll på. Till saken hör att alla internationella Maseratimöten hittills hade gått med förlust men vi ville ju inte höra till den gruppen. Framförallt ville vi ju inte behöva belasta klubbkassan då mötets finanser var skilda från den. Stämningen i rummet var en smula laddad när kassören frågade hotellets manager hur mycket vi var skyldiga. Tystnaden kändes som en evighet. Till slut bröts den med en motfråga: "Hur mycket har ni?". Kassören la pannan i djupa vecka och såg ut att räkna och fundera. Ingen sa något. Till slut nämnde han en summa. "Det blir bra, då tar vi det", var den förlösande kommentaren. Saken var klar och vi kunde andas ut. Nu hör det till saken att Johan, vår kassör, hade hållit undan en summa pengar som precis räckte för att styrelsen skulle kunna gå ut och äta en god italiensk middag i Stockholm någon vecka senare.

Mycket trevligt har hänt under de många åren som jag haft förmånen att känna Staffan. Även svåra stunder har vi upplevt tillsammans och jag tror den svåraste var när vi i klubben nåddes av budskapet att en av våra medlemmar, och tillika innehavare av en mycket fin Khamsin, hade valt att avsluta sitt liv i förtid. Jag ska aldrig glömma Staffans kommentar som var så typisk för den levnadsglada människa han var. "Så kan man väl inte göra, när man har en Maserati". Mina tankar går inte bara till Dig Staffan utan också till Inga, din hustru, och Dina barn. Vi kommer alltid att sakna dig och samtidigt känna stor tacksamhet för att vi fick tillhöra kretsen omkring Dig.

## Staffan Enhörning är borta

Av Mats Danell

I söndags 30/9-2018, ringde hans fru Inga och berättade att Staffan var död efter en tids sjukdom. En mycket god väns röst har tystnat!

Jag träffade Staffan för första gången 1977 eller 1978, jag är inte säker för det var länge sen! Vi åkte till Italien 1978 i allafall, Staffan, Dan Hedborg och jag, i Dans Pappas Ford Transit Van. En blixtnabb sak. Mycket skoj gjorde vi tillsammans!

Vi reste till Italien och Officine Alfieri Maserati SpA i Modena under flera år. Där träffade vi bl.a. Ermanno

Cozza, Sig. Manicardi, Oscar Gnoli mm, jag kommer inte ihåg alla namn numer. I Bologna "glanade" vi på bilar hos Cleto Grandi på Autosport SpA. Ingen tröttnade på oss, verkade det som då, iallafall! Det var tider det!

Min Vän/vår Vän Staffan reste vidare i slutet av september 2018. Han blev 76 år. Vår saknad är stor, Tack för allt Du bidragit med under alla år!

Buon Viaggio, Signore Unecorno!



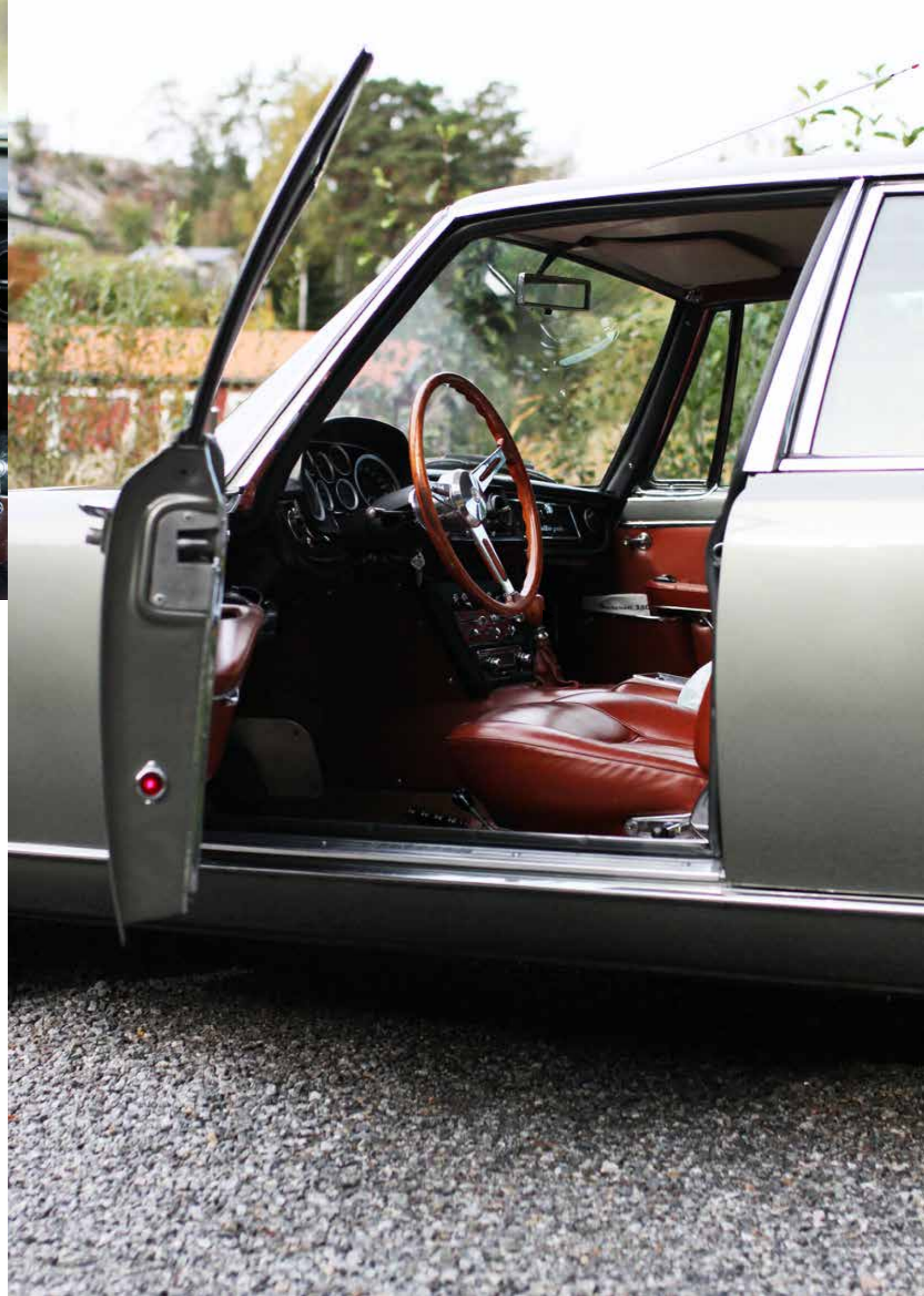
Mötesdeltagarna vid Sofiero slott. Längst fram i mitten Staffan (ljus kostym) och Inga (röd klänning) Enhörning. Näst längst t v Gunnar Elmgren, senare ordförande för FIA:s kommission för historisk racing. Bredvid honom (trea fr v) Mr Ulf, Maseratiimportör. I övre delen av trappan skymtar vi i d F1-förarna Maria-Teresa de Filippis och Luigi Villoresi, bägge på Maserati förstås. Längst till höger Sigbritt och Lennart Lindén. Självt jag klädd i polkagrisrandig kavalj, vita byxor (det var ju ändå högsommar) och grön slips, allt för att få den rätta färgkombinationen. Jag gissar att det fanns en trident på slipsnålen.

# Intresse vs. Passion

Foto och text: Peter Edenberg

*Peter Edenberg driver bilsajten Fascinating cars på Facebook. Där skriver han om och fotograferar olika typer av entusiastbilar. Peter beskriver sig själv som bilintresserad, men ingen passionerad bilentusiast. Något som märktes väldigt tydligt när han mötte Fredric Gustafsson.*





Det blev väldigt uppenbart vilken skillnad det är mellan en bilintresserad och en passionerad bilentusiast när jag bad om att få fotografera Fredric Gustafssons fantastiskt vackra Maserati Quattroporte från 1965.

Vi fick kontakt via sociala medier när Fredric sett en av mina bilder på hans Quattroporte, tagna vid Årstaviken. När vi några veckor senare står i hans garage söder om Stockholm en tidig lördagsmorgon, tänker jag med ett leende inombords "det här är en tvättäkta bilentusiast jag har framför mig".

Inom loppet av bara några minuters konversation har dörren till den Italienska bilvärlden sparkats upp. Jag kan inte sluta förundras och sluta titta på de fina formerna av Quattroporten och dess mindre kusin, en Moretti 850 SS, som upptar garageplatsen bredvid.

Fredric berättar i lugn och saklig ton om Morettin och om att den italienska bilvärlden på 60-talet kanske inte var så bra på matte ändå. För hur kan ett märke tro att det kan gå runt på att göra 200 bilar av varje modell och ha tio modeller i stallet?

Efter en god pratstund sätter vi oss i Quattroporten, där de åtta cylindrarna svarar direkt när Fredric vrider på nyckeln och vi bokstavligen glider från Fredrics hus. Han fortsätter berätta om de små detaljerna i den italienska bildesignen, som till exempel de graverade askfatslocken eller de sju vackra vippbrytarna för

bland annat fläkt och lampor i mittkonsolen. Detta Italienska konstverk som snart fyller 60 år slukar gropar och gupp galant med sin separata fjädring fram och De Dion-axel bak. Denna axel kommer senare göra så att vi båda två ligger på mage, ute i naturen, medan Fredric förklarar att bromsoket sitter inne vid differenti-alväxeln och att axeln har kardanknutar på båda sidor av drivaxlarna. Allt medan en barnfamilj vandrar förbi och undrar varför två vuxna män ligger på marken och pratar.

(De Dion-axeln satt bara på den första generation av Quattroporten för att till generation två bytas till en solid Salisbury-axel.)

Tiden går och bilderna samlas på hög i det digitala minneskortet medan Fredric outtröttligt och intressant fortsätter berätta om hur varje Quattroporte var handgjord från grunden, att de använde samma cylindertopp som racing Maseratisarna, vilket syns på det extra tändstiftshålen som nu inte används, samt att detta var den snabbaste serieproducerade bilen av sin tid.

Solljuset är perfekt denna dag för en fotograf. Molnen ligger som ett genomskinligt täcke på himlen men låter inte solen släppa igenom sina strålar. Den gråa Grigio Milano lacken skiner fint och det känns som den tryckande sommarvärmen verkligen har gett upp nu, en gång för alla. ▶



Jag tar ett djupt andetag och tar sats: "Får jag köra den tillbaka?" Fredric svarar som om han visste att frågan skulle komma: "Ja ja, visst".

Träratten sjunker in i mina händer och greppet är hundraprocentigt, kopplingen tar exakt där den ska och bromsarna är stenhårda. Vågar inte riktigt trycka på, på de kurviga vägarna, fast det känns att de 260 italienska hästarna kan rusa iväg hur lätt som helst. Återigen slukar denna robusta vagn gupp och gropar hela vägen upp till huset, förbi båtklubbar och golf-

banor. Det känns lite som att "köra upp" när Fredric sitter bredvid men jag ler hela vägen med tungan rätt i munnen.

Vi parkerar utanför hans hus. Ruset hinner precis lägga sig innan jag får hjälpa till att knuffa en av Fredric projektbilar in i garaget, för att Quattroporten senare under dagen ska köras till vinterförvaringen. Nu kommer jag nog svära i kyrkan, men jag har alltid varit intresserad och gillat tyska bilar. Detta fram tills jag stod med en tvättäkt bilentusiast som Fredric som förklarade alla de där små detaljerna och sakerna jag annars inte hade fått reda på.

Tack Fredric för att du öppnade dörren för en bilintresserad som nu fått smak för de italienska bilkonstverken, än mer, och fått en betydligt klarare bild av skillnaden mellan en bilintresserad och en bilentusiast.



# Skydda din pärla från rostmasken!

Av: Fredric Gustafsson

De senaste åren har jag haft en gnagande känsla av oro. Kan det vara så att mina bilar upplöses av rost inifrån utan att jag märkt det? Tänk om det vore så. Dessutom utan att jag gjort något åt saken. Dags för åtgärd!

Jag började undersöka olika alternativ, och det visade sig att det finns ett stort antal olika metoder, rostskyddsmedel och firmor som utför behandling. En sak var jag säker på, jag ville inte ha tjockt svart tjärliknande kladd under hela bilen. På en bruksbil är det kanske effektivt för att skydda mot salt, men på en entusiastbil som inte vinterkörs känns det som överkill.

Till slut föll valet på kallpressad linoljebehandling. Anledningarna var flera: 1. Linolja är ett mycket effektivt rostskyddsmedel, 2. Ytan blir nästan genomskinlig och osynlig, 3. Det är miljövänligt då linolja är en ren naturprodukt, 4. Prisvärt, jag betalade 2500: -/bil.

Jag bokade tid hos Kraftoljan på Färingsö. Behandlingen tog c:a 1,5 timme, jag väntade under tiden. Både QP'n och Mistralen har varit rostskyddade tidigare så det fanns hål att använda, både i trösklar och i dörrar.

För att få ett ännu bättre skydd rekommenderades jag att ta en tur på en intilliggande grusväg och få lite damm att fästa under bilen innan jag körde hem.

Bilen måste tvättas så fort som möjligt efter behandlingen då linoljan fäster otroligt hårt efter den härdat. På Mistralen satt det fast så hårt att jag var tvungen att köra över bilen med polermaskin. Bra! Det betyder att det inte lossnar i första taget där man vill att det ska sitta kvar.

Anders Kraft som gjorde behandlingen kom med lugnande besked. – Ingen av de här bilarna kommer rosta bort under din livstid. Det känns skönt! För vidare information kolla in: [kraftoljan.se](http://kraftoljan.se)



En kort historia om de fyra bilarna

# MASERATI A6G CS PININ FARINA BERLINETTA MILLE MIGLIA 2057/2070

*Denna text är min eloge till Staffan Enhörning,  
en sann Maserati entusiast som gick ur tiden i höst. Han var oerhört kunnig om allt  
som rörde Maserati och delade gärna med sig av denna kunskap efter det att man  
hade lärt känna honom. Staffan gjorde flera resor till Italien under 70- och  
80-talet tillsammans med sin familj och sina Maserati vänner. Under en av dessa  
resor köpte han en Maserati Mexico som han ägde och brukade under flera decennier.  
Staffan berättade en gång, med stor värme, om resan då även dottern var med i  
Mexicon till Italien. Av alla bilar som Maserati hade varit med om att skapa var  
A6G CS Berlinetta den allra vackraste tyckte Staffan. Han lärde även känna Franco  
Lombardi, som äger en av de fyra, på en av sina resor.*

*Så vävs trådarna samman.*

*Några rader om dessa bilar finner ni nedan.*

*Jan Fidjeland*



De fyra Maserati A6G CS Berlinettorna, 2056, 2057, 2059 och 2060 tillverkades 1954 i Turin av Pinin Farina för Guglielmo "Mimmo" Dei, Maserati och Pinin Farina-återförsäljare i Rom. En av dessa, 2057, fick ett sänkt tak, i en så kallad "low drag"-konfiguration. Formgivaren för alla fyra bilarna var Aldo Brovarone, den mycket produktive chefsformgivaren hos Pinin Farina. Han har även gestaltat den sköna Dino 206 GT och flera andra intressanta bilar.

Formgivningen av karosserna med dess enkla, strama rena linjer framhäver racingkaraktären hos det berömda 6-cylindriga 2-liters Maserati-chassit. De fyra bilar kallades för övrigt "Berlinetta MM" i de officiella "works assembly sheets". MM efter den årliga biltävlingen Mille Miglia.



Efter det kraftiga regnet i 1953 år upplaga av Mille Miglia planerade flera förare att delta med takförsedda bilar 1954. Inte det klokaste beslutet, åtminstone inte för A6 GS bilarna, då värmen inne i kupen snabbt förvandla dessa till oerhört obehagliga utrymmen att visstas i, där även den fuktiga luften kondenserade på

insidan av vindrutan under de kraftiga regnskurarna.

Bilarna ansågs även vara för heta och bullriga för dåtidens långdistanstävlingar och fick heller inte mycket framgång i tävlingar. Detta förklarar varför två av "våra" bilar - 2057 och 2060 - nästan omedelbart byggdes om som öppna sportbilar med Fantuzzi-Fiandri A6GCS karosser medan de ursprungliga karosserna gömdes undan och glömdes bort. Mimmo Dei insåg snart den begränsade racerpotentialen hos de fyra bilarna men var samtidigt mycket medveten om de formmässiga värdena som Berlinettorna hade. Redan 1954 vann 2059 sin klass vid Pincio Concours of Elegance i Rom.

Chassi 2057 såldes till Guglielmo Dei den 12 januari 1954. Den färdiga bilen, med sin ovanliga och spektakulära tvåfärgade Pinin Farina-kaross, presenterades på Turinutställningen (21 april - 2 maj) där den skapade mycket stor uppståndelse. Den här bilen är något annorlunda jämfört med de tre övriga. 2057 är ungefär en tum lägre, har en delad vindruta och en annan, mer rundad formgivning av bakpartiet (liknande Ferrari 250 MM PF och senare Ferrari 250 SWB) i stället för de två små fenorna som kännetecknade de andra berlinetternas bakpartier. Piero Palmieri, den första ägaren, var ansvarig för det radikala valet att ha en lägre och mer extrem form än de andra. Sergio Pininfarina, som intervjuades i Turin i maj 1999 under en fotografering av den nyrenoverade bilen, hade ett tydligt minne om det valet. "Palmieri var en liten man, och han ville ha bilen så låg som möjligt. Detta förklarar bilens förvånande linjer som samtidigt gör den till ett riktigt mästerverk." Det är svårt att inte instämma med Herr Pininfarina. Bilen är ett sällsynt exempel på subtil jämvikt i en radikal design som har hållits enkel tack vare frånvaron av öppningar; inlopp eller utlopp, osv som skulle störa den rena strama formen. ▶



I tävlingen '54 Giro dell'Umbria (nr.1012) den 2 juni 1954 tog sig den i Rom bosatta gentlemanen Piero Palmieri till en sjunde plats. Bilen var även anmäld till samma års Mille Miglia (som nr 518) men dök aldrig upp till starten. Därefter slutar bilens tävlingskarriär då Sig. Palmieris tävlingsintresse hade svalnat. Han bad istället Dei att ersätta den ursprungliga berlinettakarossen med en vanlig öppen spyder kaross. Denna ombyggnad inträffade troligen i slutet av 1954 och från detta år fram till 1970-talet stod den vackra berlinetta karossen bortglömd och övergiven i ett hörn av Mimmo Deis verkstad (senare Scuderia Centro Sud).



Det ombyggda chassit -omstäplat som 2086 (troligen den 27 juni 1955) - behölls av Centro Sud. I början av 1970-talet köpte den italienska samlaren Edoardo Tenconi Centro Suds konkursbo som då innehöll flera bilar; inklusive 2086, och mängder av reservdelar. 2086 såldes sedan mycket snart till Artom-familjen i Milano. Efter att ha blivit försedd med en öppen kaross 1955 av Fiandri, renoverades 2086 under flera år och är fortfarande en del av den utsökta Artom samlingen och används regelbundet i historiska evenemang. Den ursprungliga berlinetta karossen, som turligen aldrig hade skadats allvarligt eller modifierats- även "orörd" i sina två toner av blått som den hade vid Turin utställningen, såldes 1976 till Corrado Cupellini. Franco Lombardi köpte den från honom den 7 oktober 1977 tillsammans med ett ursprungligt A6G CS chassi och motor nr 2080 nedpackad i en trälåda. Cupellini hade köpt chassit i Frankrike av Marc Nicolosi, den förste arrangören av Retromobile. Vid inköpet från Cupellini var inget chassinummer synligt. Många år senare, i samband med sandbläsning av chassit i början av re-



noveringen, hittades nr. 2070 korrekt instämplat på rätt plats och i med den ursprungliga textfonten. Denna bil hade ursprungligen sålts till Anna Maria Peduzzi och ägdes sedan och tävlades med i Frankrike av Pierre Monneret.

Samma dag 1977 som Lombardi hade köpt bilen körde han direkt till Modena för att få chassit, karossen och de olika tillhörande delarna inspekterade av fabriken. Mycket hjälp och råd gavs av Guerino, Tino och Aurelio Bertocchi och av Ermanno Cozza. På förslag av fabriken, introducerades Lombardi även på eftermiddagen för Omer Orsi, som körde över från sitt lager vid "Torrazzi" för att inspektera de olika delarna som behövdes vid en framtida renovering och för att ge goda råd .

Chassit hade en modifierad hjulupphängning bak med ett tvärgående rör sammankopplade med spiralfjädrar i stället för de ursprungliga halv elliptiska fjäderbladen. Spårvidd, fram- och bak, framfjädring, bakaxel, hjul, bromsar, styrning mm. var alla korrekta och det var helt uppenbart att enheten var ett ursprungligt A6G-CS-chassi. Under knappt 20 år stod den blå berlinettan därefter och samlade damm i Lombardis garage. Staffan besökte Franco Lombardi på en av sina resor och såg då bilen "den vackraste i världen".

Först år 1994 transporterades den till Giovanni Giordanengos verkstad i Boves för en total renovering. Efter hela tre års arbete var bilen klar. Första gången den visades efter renoveringen var på Autostory 1997. Därefter har den används i flera historiska evenemang såsom Maserati 90 Years Rally (Modena-Rom) 2006 och i ett par Vernasca Silver Flag och Pontedecimo-Giovi historiska backtävlingar. Dessutom visades den på Concours d'Elegance de Bagatelle den 4/5 september 1999 och vann Grand Prix du Trianon och på Cartier Luxe et Stile Concours d'Elegance på Goodwood 2010, där det vann "Best of Show". Under 2014/2015 genomgick motorn en totalrenovering med en ny vevaxel och moderna lager och är efter detta i utmärkt mekaniskt skick, närhelst redo för vad som helst. Bilen har dock aldrig varit registrerad för bruk i vanlig trafik. Med Franco Lombardis ord:

*"Även om den är svår att komma i och ur, är denna lilla berlinetta ganska bekväm att sitta i och att köra. Den är bullrig så man behöver öronproppar för racing eller längre turer. Den är mycket lättstartad och i normala historiska evenemang är bilen ganska bra att använda, med utmärkt prestanda och bra väghållning och bromsar. Helt i linje med den prestanda och den njutning du borde kunna förvänta dig av vad som många anser vara den bästa 2 liters sportbil av sin tidsperiod."*



# Classic car auction yearbook

Av Marc Sonnerly

For those unaware there is a wonderful tool to follow the classic car market's tribulations and evolution, to really understand accurately what is taking place. Launched 25 years ago by two historians from Modena, Adolfo Orsi, grandson of Adolfo Orsi senior who owned Maserati from 1937 to 1968 and Raffaele Gazzi, the Classic car auction yearbook documents all major auctions complete results worldwide with minute detail from chassis number to previous auction appearances to condition to price in Euros, Dollars and Pounds. By concentrating on auctions it sticks to verified facts and data as private sales are typically shrouded in secrecy and not verifiable.

It is no less than the ultimate reference for keen market observers and professionals. The first pages contain analysis and comments by top auction directors from

Bonhams, RM Sotheby's, Gooding and Artcurial. Then very interesting statistical analysis follow, numbers which really reveal underlying patterns. There are statistics to make, average price achieved graphs, comparisons between eras...very good and most fascinating data. Did you know this was now a 1.2 Billion Dollar industry? Unusually the cut off date for each annual edition is not December 31st but right after the Monterey August auctions which are the yearly peak of the market in every sense and the book comes out each year in October.

The price is €70 and information on where to buy it can be found on the official website.

<https://www.classiccarauktionyearbook.com/en/>



# USA MASERATI (AND FERRARI) ADVENTURE

Av Marc Sonnery

After months of work I was able to organize a dream trip to the US centered on absolutely iconic Maseratis and Ferraris for several articles I am preparing for Octane magazine and for another Maserati project I cannot discuss yet but will announce in due time. This was complicated by costs which needed to be kept under control which meant that a tight schedule was needed. After much effort and help the logistical puzzle was in place and September 23 I landed in New York JFK; ready?

On the 24th I drove a 330GT Ferrari with a one off body that has near mythical cult status: the Fantuzzi bodied one off which was used in the Federico Fellini film Toby Dammit in 1968, it was one of three short stories in a movie called spirits of the dead or, in Italian, *tre passi nel delirio*. Typically of Fellini this movie is quite mad and in it English actor Terence Stamp, playing a degenerate actor having a nervous breakdown drives this stunning one off Fantuzzi bodied 330LMB. The car was actually gold which made it even more extraordinary. The scenes with the car driven recklessly by Stamp aka Toby Dammit made a huge impression when I first saw the movie at 14...40 years ago...and I had never seen the body. Well at long last I had it in front of me

and it was even more stunning in person. The body now sits on a 330GT since the 330LMB was restored in the 1980's to original configuration. Apart of an article in Germany in 1999 there had never been anything written on this carrozzeria which I consider to be one of the most beautiful ever so a very, very special day. The 25th was a day off so I met a fellow Khamsin owner, Carmine Stoffo, a wonderful character from New York city and we went to that famous dealership Gullwing Motorcars in the suburb of Astoria. This is a warehouse full of exotics and classics, several warehouses, from concours condition to a de Tomaso Mangusta "forest find" that was hopelessly too rusted to serve as anything but decoration. There were several Boras, Sebrings, 3500Gt's in various conditions, you can really tell they are good at finding cars that have sat unused for years, their speciality. One Khamsin there was AM120US1260 a car that got stolen in the 1980's and was hidden ever since...I had met the man who had possession of it several times years ago in Florida, he was also from the NYC area but he only showed me photos and always refused to give me the chassis number and since there are so few white/red/5 speed Khamsins in the US I was convinced it was that one...



Tipo 151 at Lime Rock

I wonder what the status of the car is, whether it has a title, but in any case Gullwing simply took it on consignment, they were not guilty of anything, to be clear, waiting for that title still two months after the car arrived...I wonder how that story will end? Later we drove into Manhattan and could not understand why there was so much police everywhere blocking avenues for motorcades only to realize that the United Nations was in full session with Macron, Merkel, Trump, our prime minister and 190 other heads of state: not the best time to visit!

On the 26th back to work if you can call work visiting one of the finest collections in the world, in Connecticut. There we had our top photographer Jerry Wyzatycki of Avatar Pro shoot two icons: a 300S #3062 winner of the 1956 Caracas 1000kms with Stirling Moss, Jean Behra and local Carlos Menditeguy. The car has been completely restored and not raced thereafter unlike other cars in the collection. Looking in the engine bay you need sunglasses from the reflections. Most interesting to see it as new, when it left Viale Ciro Menotti, such racing cars are typically grimy and greasy. The attention to detail really brought forth the craftsmanship of Maserati which was legendary back then. The second car we shot that day? Oh just the only remaining 16 cylinder Tipo V4 in the world. Yes. I had already seen the car at Chantilly near Paris for the 100th anniversary but it never fails to impress. Maserati's way of getting attention after the success of the Tipo 26 it certainly succeeded, earning a 10km world speed record in 1929 at 246kph with Baconin Borzac-

chini driving. The car won at Tripoli there was also tragedy when another V16 was in a fatal crash at Monthlery during another record attempt, a lap record at Monza in 1929 was unbeaten until...1954 and this one was then turned into a road car, used by the Pope's doctor for minor races. It survived in Belgium and the UK before being restored. The crankcase holds two crankshafts which are twinned with the engines above at an angle, one being reversed. There are temperature and oil pressure gauges for each to ensure they work in perfect unison. It was an absolute masterpiece by Alfieri Maserati yielding a little over 300hp, to see it start is like witnessing the reawakening of a primeval creature. The collection also had a Tipo 26, a 5000GT, a Ghibli spyder, truly mind boggling.

On the 27th it was off to Lime Rock circuit a quaint little track with a lot of history set in gorgeous countryside in north western Connecticut. It reminded me of Ring Knutstorp in Skaane. ▶



330GT With unique Fantuzzi body.



300S #3062

There I was to drive the highlight of the trip, a monument of Maserati history, a personal icon: the only remaining Maserati Tipo 151 in the world, one of three built, the others having been destroyed in the near fatal crash roll and burn accident of Marvin Panch at Daytona in 1963 and in the fatal accident of Lloyd Casner at Le Mans April 1965...and here I was wanting to drive the third one, very smart hummm?! Needless to say I drove it very respectfully to honor the trust of the very kind owner, the same one who had hosted us the day before. You'll have to read Octane for the driving impressions but suffice to say it was a beast in terms of power, it had incredible charisma, feeling like a front engine Can Am car but very welcoming at 8/10th. The driving impressions of those who actually raced it in vintage racing (2nd in the Goodwood Revival Tourist Trophy amidst not quite legal machinery) will be in the article. That was the ultimate test drive for me because no journalist ever tested one of the 3 since they were built 56 years ago: my smile afterwards was so intense it hurt!

The next day on the 28th, again near Lime Rock, I drove another absolute jewel which had come up in the same truck: not just a 275 Nart spyder but THE most important of the ten: #09437 initially butter yellow, the one raced by Denis McCluggage and Pinki Rollo in the 1967 12 Hours of Sebring and later repainted dark red and used in the 1968 cult movie the Thomas Crown affair with Steve McQueen and Faye Dunaway, later restored to butter yellow. To drive it for an hour was surreal as I had seen the film so many times as a child and more recently. Some value it around 40M\$ and a



275 Nart spyder Marc with Roger Colson of NART

common Nart spyder sold for \$27M a few years ago so yes I was careful but what a gorgeous car that drives as well as it looks, feeling very light with that purring V12 always ready to howl. Roger Colson the Chinetti mechanic who took care of it at Sebring and later drove it to Boston to deliver it to the movie production crew joined us that day, it was wonderful to meet him and listen to his tales. Then we faced a brutal change of rythm. We had the tightest part of our schedule to face: we had to drive right away all night from Connecticut to Dawsonville Georgia to be on time at our next appointment...1560kms away.



Tipo V4

There was no other way to complete the assignments. I just sat in the back of the photographer's van -filled with equipment so there was no question of flying- as he and his assistant drove non stop like at Le Mans...in semi sleep I saw New York city go by then later the Capitol building illuminated as we drove around the outskirts of Washington DC in the middle of the night then through Virginia (did I see an exit sign stating "NSA National Security Agency authorized access only" flash by or was I dreaming?), North Carolina, South Carolina (the deepest deep south accents I ever heard) where we drove by the Spartanburg BMW factory and finally we arrived at our destination an hour in advance to meet Ivan Ruiz a major Maserati collector to do a photoshoot of his superb black Ghibli spyder SS and interview. He does almost all his own work and has restored numerous classic Maserati GT cars. It was a delight to listen to him explain and show what he had done to his spyder as he is truly one of the leading experts on GT's Ghiblis in particular. Then later that day I caught a flight to south Florida for 4 days of R & R, then back to Europe, one day in Geneva, no time to even head home, and on to

the Knokke Grand Prix in Belgium. This is a concours in the glamorous coastal town of Knokke le Zoute, the biggest one in that country, where I was asked to present to the jury a 3500 Vignale spyder I had found and sold to a friend a year before. It actually won its class. A recently restored Sebring was also displayed, superb in silver. Then it was time to fly home, recover from all those emotions and get busy writing! It will be hard to conjure up a more exciting and historical group of cars on my next trip but I have a few ideas! ■



Ghibli SS Spyder of Ivan Ruiz



# HÖSTRALLYT

*Giganternas kamp. Eller när klubbarna Maserati, Ferrari och Aston Martin lägger ljudmattor i Sörmland.*

Av Hans Örming

Tidig lördag morgon rullar kombatanterna in på Shellmacken i Nörsborg. Besättning och fordon tänkas fulla och en förväntansfull stämning sänker sig över parkeringen. Sex Maserati, fyra Aston Martin och sju Ferrari skall under dagen ta reda på vem som har bästa ekipage för dagens typ av körning. Det tittas under huvar och jämförs inredningar samt diskuteras de specialare som dagen till ära deltar, bland annat en Aston Martin Vantage V8 i företagets speciella gröna racingfärg med rödbrun inredning som de gamla tävlingsbilarna, 77 tillverkade i Limited Edition. Fredriks Quattroporte och Jans Sebring får inofficiella stilpoäng för riktiga klassiker. Så alla ni som har en äldre Maserati i garaget, kom igen nu, fyll på oljan, ladda batteriet och tanka fullt! Jag vet att era klenoder längtar efter att vädras och komma ut på vägarna. Dessutom har jag hört att en bil inte mår bra av att bara stå.

Prick kl 9 skär Joakim Fingals stämma över parkeringen. I år är det Aston Martin klubben som arrangerar höstrallyt med Joakim och Anette som generaler. En detaljerad roadmap med både kartor och foton på alla avtagsvägar där vi ska svänga delas ut. Det vore väl attans om vi inte ska klara av att följa den snirkliga ruten mellan Katrineholm och hotellet där vi ska bo. Tid för avfärd mot Järna där ytterligare en bil ansluter, därefter blir det välkända väg 57 till Katrineholm och Villa Sandhem där lunch ska serveras. Denna första etapp sker utan problem och alla följer snällt efter på led. Vädret har gett uppehåll och avsaknad av regn, men bara enstaka solglimtar. I bilarna var det sol mest hela tiden, det tackar vi för. Framme på restaurangens parkering ansluter ytterligare en bil och vi får en stund för att dissekera våra ekipage. Rolfs superfina blå Maserati 3200, bilen som räddade Maserati! för vilken gång i ordningen kan man undra,

jämförs med min 4200 Coupe under en liten lektion i Maserati för de andra klubbarnas medlemmar. Rolf

tackar för uppmärksamheten genom att vid vart uppsamlingsstopp bjuda på ett högvarvstjut från Maserati V8. Ljudet ingen kan slå. Trots att Ferrariägarna försöker tycker jag den lilla Maserati turbo V8:an låter bäst, faktiskt överlägsen min Ferrarribyggda 4,2 liters sug V8. Lunchen bestående av Toast Skagen, baconlindad kyckling och en underbar äpple/rabarberpaj med gräddig vaniljsås avnjuts till stor belåtenhet. Därefter

är det dags för dagens utmaning, att köra Joakims och Anettes snirkliga bana till Zinkgruvan. Vi rullar ut ur Katrineholm i kortege och alla är med. När vi når första uppsamlingsstopp 21 km senare i Hävla är bara 9 bilar kvar... Vi ringer och väntar, så efter en stund spurtar Jans Sebring fram på rakan där vi stannat och Joakim vinkar in honom. I snabb följd kommer resten av bilarna och som vanligt bjuder Rolf på ett Maseratiljud på parkeringen för att visa att alla ponnyhästarna är hemma i 3200-bilen, trots att han kom sist.

Joakim, generalen upprepar vad han sade i Stockholm om att han gillar att köra på lite, och ibland tycker det går lite för sakta på klubbbrallyn. Han tar täten med sin Racingbil Aston Martin V12 Vantage S. Om jag förstår det rätt har Aston pressat in sin största och starkaste motor i den minsta 2-sitsiga V8-karossen Vantage och skapat en racingbil av rang. Som tvåa i kön sticker en annan rejält gasglad herre iväg med sin nästan lika starka DB9 S GT, James Bond Edition, one of only 150 made, i samma färgställning som James Bonds DB 5. Därefter följer några bilar och sen kommer lilla jag. Efter

någon mil och flera omkörningar av lastbilar och annan långsammare trafik märker jag att ledarbilen och tvåan börjar tappa kön och ökar avståndet till oss andra.

Klart att det gnydde lite svagt från framhjulen i vissa tvära kurvor, men på det hela taget var det en avslappad körning i en bra balanserad bil samtidigt som komforten är högre än i hardcore bilar. Vägarna tog oss genom vackra landskap med välskötta gårdar och många små sjöar. Det var en riktig njutning att få färdas genom Sörmlands vackraste delar i våra ögonstenar. Efter några timmar ankom vi till Zinkgruvans museum där det fram till 80-talet bröts zink, bly och andra metaller.

Vi fyra kom först och snart anslöt ytterligare cirka fem bilar. Några deltagare hade återigen uppgraderat färdplanen och valt andra vägar. De kontaktades och anlände ytterligare lite tid senare. Ganska långt bak i tåget kom flera Ferrarribilar och på parkeringen diskuterades deras olika modeller och dess effekt. I gruppen fanns flera varianter V8:or och 12:or med eller utan tak, effekter från 430-740 hästkrafter. Alla med det gemensamma att dess bredd och sannolika prestanda på bana är i topp. Drömbilen verkar vara F12 supersport som nu lanserats med över 800 hästar. Även Astonägarna framhöll sina bilars prestanda på bana och snabbhet. Det är jätteskoj att så många passionerat talar om sina bilar, det är så det ska vara. Man ska vara nöjd med sitt bilval, om inte rekommenderar jag Maserati. För mig är Maseratibilarna vinnarna på grund av deras kombination av kraft, komfort och skönhet, riktiga gran turismos för snabb långfärd. Passar perfekt på dagens asfalterade



småvägar. En undran - varför körde flertalet Ferraribilar lite lugnare? Kan de vara så att de är så hårt satta att varje dammkorn på vägarna känns i rumpan och förarna tror att bilarna ska gå sönder när de far över skarvar och gropar i vägbeläggningen? Kanske får vi se slätare och bredare vägar när Ferrari arrangerar? Mycket initierad guidning utfördes på Zinkgruvan av före detta anställda i gruvan och intressant kunskap överfördes till oss lyssnare. Kaffe och bulle för de som ville och googlingsbar frågesport utdelades.

Sista delen gick på breda fina vägar ner till Vätterns strand där hotell Vätternterrassen ligger vackert inbäddad i grönska på en höjd med vidunderlig utsikt över vattnet. Solen passade väldigt klokt på att gå ner precis i utsikten från terrassen. Snabb incheckning och efter finparkering och klädbyte tog middagen vid kl 20.00. Det serverades både fisk och kött samt vegetariskt alternativ. Vin, öl och drinkar beställdes individuellt så att doseringen skulle bli till allas belåtenhet. Prisutdelning för frågesporten där Hans och Birgitta hedrades med ett tredjepris. De var också mycket nöjda med rallyt där de med bravur rattade sin fina manuellt växlade 4200 coupe.

Kaffe och eftersnack in på småtimmarna för de som hade energi kvar. Hotellfrukost till blå himmel och hem-

färd enligt egen plan. Tänk så fort det tog slut, men det var väldigt trevligt och välarrangerat. Hoppas många kommer med på nästa utflykt. Det ser vi fram emot. De tre Ferraribilar jag har framför mig kör lugnt och fint så jag inser att här måste Maseratiklubben agera. På långa rakor suger jag lätt förbi och Rolfs 3200 coupe hänger på. Vi kör ikapp de två ledande Astonbilarna och snart är vi bara fyra i första klungan. Vi märker hur de ytterligare ökar farten och jag vevar ner rutan för att bättre höra hur de kör. Jag har noterat att det bromsas mycket före kurvor och nu kan jag höra hur Astonbilarna faktiskt gasar och varvar motorerna ordentligt mellan kurvorna. Dessa Astonbilar har väl 200 hästar + jämfört med min 4200 coupe. Hmm, han vet inte vad han leker med. Dags att välja sportläget på min Cambiocorsaväxellåda och låta paddlarna jobba! Vägen blir allt smalare, hårnållarna tvärare och sträckan liknar mest en orm som slingrar sig. Det går bra för mig att motorbromsa med hjälp av paddlarna och jag slipper bromsa lika ofta som Astonbilarnas flipperspel till bakljus indikerar. För mig är inte att köra fort samma sak som gasen i botten och tvärnita utan det är, som jag lärde mig att vänsterbromsa i en 2-takts SAAB med effekthandikapp i skogarna, jämn och svepande körning samt inte tappa fart i kurvorna. Astonbilarna jobbade hårt men de kunde inte skaka av sig våra två Maseratibilar, trots ihärdiga försök på lite längre rakor. ■



## Besök hos Leo Peschl Maserati i Köln

Av Niklas Hannah

Ja, tiden går och det var många år sedan jag köpte min första Maserati tillsammans med Magnus Andersson. Jag var 17 år och hade inte ens körkort. Det var en Quattroporte 1 och vi betalade hälften var. Min del fick jag ifrån staten i form av studielånet. Sedan dess har jag haft 7 olika Maserati - QP1, 222 SR, Ghibli GT, Indy 4200, OSCA 1600 GT och just nu en Sebring. Detta har ju gjort att jag har tillbringat mycket mycket tid hos Åke på AMK i Saltsjö-Boo där jag, Magnus och Fredrik Ajnefors har varit hustomtar under många år. Så när jag 2011 flyttade till Italien och sedan vidare till Tyskland så hade man helt plötsligt inget garage att hänga i längre, det blev lite tomt.

När jag sedan gjorde mitt första besök hos Leo Peschl i Köln så klickade det direkt mellan oss. Han såg samma

galna Maseratipassion i mig som i sig själv. Leo, liksom jag, lever, andas och äter Maserati varje dag. Så nu har jag äntligen hittat en plats där jag kan vara en Maserati hustomte. Jag berättar här lite om Leo Peschl och hans verksamhet.

Leo kommer ursprungligen ifrån Österrike, där han var ansvarig för Caterpillar-försäljningen i många år. Detta ledde till att han så småningom fick ansvara för all Caterpillar-försäljning och service i Ryssland. En enorm marknad, men också väldigt tuff. Han tjänade nog med pengar där för att dra sig tillbaka. Väl tillbaka i Tyskland så tyckte han inte att det fanns någon bra verkstad eller renoverare som kunde ta hand om hans Mistral Spider. Därför tog han över en Jaguarverkstad, anställde mekaniker och bestämde sig för att bli den bäste.



Idag har han en nybyggd lokal på 500m<sup>2</sup> i södra Köln. Här finns ett stort reservdelslager som är till för hans egna kunder och ett stort showroom för Maseratis som är till salu. Det finns alltid 10-15 klassiska Maserati bilar till salu. Han har sex anställda mekaniker/tekniker plus två anställda tekniker som bara nyproducerar och renoverar delar.

Verksamheten har bara fokus på de klassiska bilarna ifrån 3500 GT fram till Khamzin och levererar cirka två helrenoverade bilar per år till kund. Varje renovering brukar ta cirka 3000-3500 timmar inklusive kaross och montering. Just nu har de i verkstan den näst äldsta 3500 GT:n som existerar, chassi nummer 022, som har de tidiga A6G instrumenten. Sebringen som var utställd på Paris mässan 1963 är också snart klar efter en karossrenovering på 1400 timmar.



Standaren på hans arbeten är extremt hög och man skulle kunna säga att de "tyska" dörrpassningarna är perfekta och dörrarna stänger som en Mercedes. fönsterhissarna, som alltid krånglar på Maserati, fixar han genom att först montera, sedan rikta dörrarna så att hiss aggregatet får ordentlig plats, därefter lackas bilen, detta för att hissarna skall få den plats de behöver för att kunna fungera bra. Likaså passas alla gummilister in innan lack, så att karossen och dörrpassningarna är perfekta innan lackeringen. Inte lätt att få en dörr att stänga perfekt om listen är för tjock, då måste man rikta karossen och det går inte om den är lackad redan. Likaså strippar han bilar som ska renoveras helt. Alla paneler tas av så att man kommer åt alla delar av chassi- och karossstrukturen.

Motorerna gör han också "in-house". Det innebär att de delar som inte finns tillverkas. Till exempel har han förbättrat Khamzin's bakaxel med delar som omvandlar Khamzin's körupplevelse helt. Andra delar som har varit "svaga" hos Maserati har han vidareutvecklat och förbättrat för att få bättre tillförlitlighet och en bättre körupplevelse. Den senaste



innovationen han gjort är att bygga ett dolt luftkon

ditioneringssystem för de 6-cylindriga modellerna. De fungerar ju aldrig och behövs verkligen en varm sommardag. De första är nu klara för leverans.

Är ni i Tyskland, kom gärna förbi och hälsa på. Svenska Maseratiklubbens medlemmar får alltid ett varmt Maserati-välkomnande, det kan jag lova. Jag lämnade min egen bil där förra månaden för montering. Så fort verkstan är klar med den underbart vita Vignale Spidern som slutmonteras just nu så börjar



**Classic Maserati GTs are our Passion.**

**LEO B. PESCHL**  
CLASSIC SPORTS CARS

A photograph of a large workshop with several classic Maseratis on lifts. The workshop is well-lit and has a clean, professional appearance. The cars are in various stages of restoration or maintenance.

Leo B. Peschl Classic Sports Cars GmbH | Kelvinstraße 10 | 50996 Köln  
T +49 (0)2236 3319815 | info@leo-peschl.de | www.leo-peschl.de

# MIR 2018

Av Sirpa Franzén och Hans-Ulric Josefsson

Maseratklubbarnas årliga internationella möte hölls i Potsdam strax utanför Berlin. En intressant stad med bakgrund i det gamla DDR (Östtyskland) fram till år 1990, där modern byggnation från tiden efter murens fall samsas med hus som präglas av åren som öststat och arkitektur från kejsartiden. Potsdam ligger sydväst om Berlin i ett naturskönt område med skog och öppna landskap intill floden Havel och ett flertal sinsemellan sammankopplade sjöar. Staden har en historia som kunglig residensstad i Preussen och Kejsardömet Tyskland med många slott och trädgårdar. Mötet samlade 84 ekipage och 160 personer, nästan uteslutande från europeiska länder.

## Journaldagbok från fem dagar i Potsdam

### Ankomstdag, onsdag 26 oktober

Under eftermiddagen rullade det ena Maserati-ekipaget efter det andra ner i garaget på hotellet Dorint Potsdam. Det blev många kära återseenden och en del nya bekantskaper i den näst intill proppfulla hotellbaren. Det svenska deltagandet i ett internationellt Maseratimöte utanför Sverige slog antagligen rekord, hela sju bilar; Mexico, Mistral, Ghibli II, 4200 Gransport, två Quattroporte V samt en Gran Turismo. Vi kom från Malmö, Göteborg och Stockholm och fort gick det ner, det talades om noteringar på uppåt 302 km/h.



Några av dyrgriparna i garaget

Vi svenskar fann oss snabbt i den skandinaviska samhörigheten med Kaj och Lene från Danmark. På kvällen serverades en buffettmiddag på hotellet, stämningen var hög och förväntansfull inför dagarna som skulle följa.

### Dag två, torsdag 27 oktober

På förmiddagen rullade bussar mot centrala Berlin och vi fick en guidad båttur med vackra vyer i staden och mycket intressant historia om Berlin. Vår guide drabbades av stort habegär när hon fick se att en av oss hade en Berlinkarta från 1990, intakt med muren och delningen mellan öst och väst.



Den var inte till salu!

Till lunch blev det klassisk Berliner currywurst och sedan gick bussarna tillbaka till Potsdam för en guidad tur av Sanssouci-palatset, Fredrik den Stores sommarresidens från mitten av 1700-talet. Dagen avslutades med en mycket annorlunda medeltidsinspirerad middag. Stora köttstycken ställdes fram på borden, alla försågs med haklappar och varsin kniv och så var middagen igång. Underhållningen var också något speciell, bland annat en man som uppträdde med en högljudd säckpipa och höftvickande damer.

### Dag tre, fredag 28 oktober

Det blev tidig avfärd mot Lausitz och en heldag på GP-racerbanan och velodrom. Det var den enda dagen med grå skyar men entusiasmen och fartglädjen grusades inte så lätt. Förmiddagen ägnades åt turer på GP-banan, sex varv per bil med tidtagning blev det. Vid lunchtid började regnet falla för att upphöra lagom till dess det var dags att bege sig till velodromen, där racerstjärnan Michael Bartels väntade. Vi fick både köra själva och åka som passagerare till Bartels och g-krafterna kändes tydligt när han körde på tredje raden i velodromen.

Som avslutning startade Bartels den Maserati MC12 Assetto Corsa som hans team tagit dit. Det var en fröjd att få se det absolut kraftfullaste som Maserati tagit fram och som har tagit flera stora racing-segrar bl a FIA GT år 2009 – bilen dundrade fram i omkring 300 km/h på rakan. ▶



Sympatiska Michael Bartels som skämtade och skrattade genom hela velodrom-turen.



Åskknallar hördes när den passerade

Nöjda begav vi oss åter till hotellet där ännu en busstur till Berlin väntade, till middagen med fantastisk vy över kvarteren kring Kurfürstendamm och Kaiser Wilhelm Gedächtnis-Kirsche. Färden hem blev lång eftersom den inkluderade nattlig sightseeing i Berlin. När bussen till slut stannade vid hotellet var vi många som vaknade med ett ryck.



Skandinaviska gänget i Lausitz

Berlin by night

#### Dag fyra lördag 29 oktober

Rally i Potsdams omgivning – en ljuvlig solig dag med höbalar och pumpor på bytorgens höstmarknader och skördefester. Processionerna med vackra Maseratis gick inte obemärkt förbi.



Maseratis på Bismarck Hof

Efter lunch i en fantastisk lokal på det vackert belägna Bismarck Hof for vi ner till Potsdams centrala torg där bilarna ställdes upp för Concours d'Elegance och allmän beskådan. Det blev ett välbesökt evenemang med många förbipasserande potsdamsbor.

Kvällens galamiddag bjöd sedan på ett maffigt och välmatat arrangemang. Underhållningen pågick oavbrutet med allt från sångerskor, liveband, jonglerare och ett magnifikt fyrverkeri som vi gick ut för att avnjuta mitt i middagen.



Sigbritt och Lennart Lindén körde från Stockholm i sin Mexico 1972 Delar av svenska Maseratiklubben på galamiddag

När britterna presenterade nästa års MIR som äger rum 20 – 23 september 2019 på det anrika hotel Gleneagles i Skottland jublades det en hel del, bland annat när man utlovade hillclimbing. En representant för Maseratis försäljningsorganisation hade också en lång presentation av varumärket och dess framgångar. Bland annat fick vi veta att Levanten kommer med en 590 hk stark version samt att en ny coupé är på gång.



Maserati-mums både för öga och smaklökar

Men höjdpunkten på kvällen var mycket uppenbar: många hade längtat efter att få släppa loss på dansgolvet, redan till förrätten var dansen igång och den pågick ända tills den sista bussen tog oss tillbaka till hotellet, där festen fortsatte i hotellbaren. Ryktet säger att de svenska färgerna tappert försvarades åtminstone till 3-tiden på morgonkvisten.

#### Dag fem söndag 30 oktober

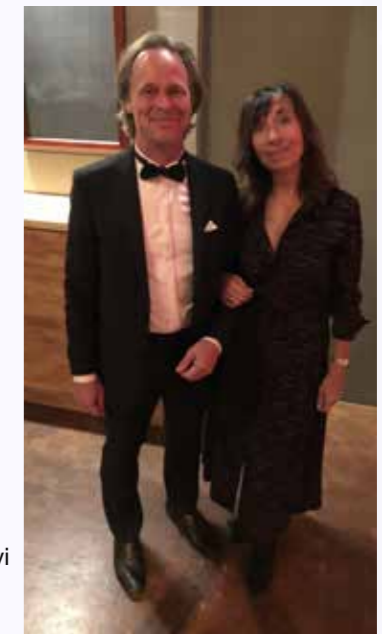
Brunch på hotellet och utdelning av priser, därefter hemfärd i olika riktningar. Två svenska bilar kammade hem tävlingspriser från racerbanan och Concours d'Elegance; Thomas Wolf och Thomas Andersson.

#### Journaldagboksförarna rekommenderar

Det var tredje internationella träffen som Hans deltagit på och den första för co-drivern Sirpa. Sammantaget är vi jättenöjda efter många intressanta möten med trevliga bilägare, bekantskaper med fantastiska Maseratibilar, olika kulturella aktiviteter samt god mat och dryck. Vi rekommenderar MIR-mötena varmt – och definitivt mötet i världs-kända Gleneagles i Skottland nästa år!

#### En bonus på vägen hem...

Färden hem från MIR 2018 gick för vår del till Rostock och sedan färja till Trelleborg. Som innehavare av en Maserati Mistral -68, designad av Frua, blev det ett häftigt och roligt sammanträffande när en förtjust bildesigner klev fram och presenterade sig på bildäck. Det visade sig vara en av Sveriges största industridesigners, Hans Ehrich, som kände till bilen mycket väl. Som ung nybliven designer 1965 hade han nämligen jobbat hos Fiat i Turin under ett år och där lärt känna Pietro Frua. Senare i färjecafeterian dök han upp igen och vi hade ett långt och intressant samtal om bilar och bildesign, innan han kom på att hans soppa nog hade kallnat.



# Referat fra Alpetur Sommeren 2018

Av Christian Fett



Våren 2017 ble jeg eier av en svensk registrert 2003 Maserati Cambiocorsa Spyder. En bil som kun hadde gått 3900 mil. Jeg hadde tatt bilder av bilen og min fru godkjente den fine blå fargen på bilen og det nydelige gylden – beige skinn interiøret. Jeg og min kone hadde lenge lyst til å bruke Maseratien på en lengre Europa tur. Vi bor ved Uddevalla og i fjor rakk vi kun å bruke bilen på to turer, en tur retur Karlstad og en tur retur Ørebro. Og bilen gikk aldeles utmerket uten noen problemer. Vi stortrivdes i den.

Så ved jule tider begynte vi å planlegge en tur til Alpene og sendte forespørsel til noen venner om de hadde lyst til å kjøre sammen med oss og fikk svar fra et vennepar; Gro og Trygve som ville være med i sin BMW Z3M Spyder.

Så planla jeg turen i detalj med fergebilletter Gøteborg – Kiel og bil-tog fra Hamburg til München med retur fra Lørrach. Alle hoteller ble forhåndsbestilt og operabilletter i arenaen i Verona også bestilt.

Og hva med bilen? Joda, jeg sendte e-post til Von Braun i slutten av april og tenkte at jeg vil ha full service og sjekk på bilen før avreise, så dette skulle skje 19 og 20 juni for da skulle jeg likevel til Liseberg og møte familien, og jeg fikk lånebil hos Von Braun. Slik så ting greit ut. Så 20. juni henter jeg og min kone bilen og får beskjed av mekaniker at all service er utført og at kopplingen (clutchen) er 100% defekt. «Javel, da må dere jo fikse den» sier vi, men nei det kan de ikke for da begynner mekanikerne semester og det blir kun en mekaniker igjen som har mye å gjøre, så vi blir sendt av gårde med beskjed fra mekaniker at kanskje kan vi kjøre til Alpene så lenge vi kjører på Autobahn så burde det gå bra, men vi skal jo kjøre på svingete Alpe pass, så den teorien har vi liten tro på. Uansett, så kunne ikke firmaet Von Braun påta seg å skifte koplingen, så vi måtte begi oss på hjemveien. Utenfor Gøteborg kom vi midt i rush trafikken med mye stans og start og like nord for byen takket koplingen farvel og vi ringte til Peter hos Von Braun som ordnet med kontakt til bergningsbil og bilen ble fraktet tilbake til Von Braun (jeg visste ikke om andre verksteder der og da). Og min sønn kom fra vår stuga i Uddevalla og hentet oss.

Jeg ringte til min venn i Norge, Dagfinn, som reparerer Maseratier og Ferrarier og spurte om råd. Han ga meg navnet til et annet verksted i Sverige, men de hadde ikke tid til å se på min bil før i slutten av august. I mellomtiden hadde Torbjørn Von Braun ringt til flere verksteder og jeg fikk beskjed at onsdag i uken etter kunne Jørgen Jønsson hos Autoropa i Malmø ta imot bilen og skifte kopplingen. Og takk for det for nå begynte det å bli liten tid. Men vi måtte betale biltransport fra Von Braun selv. Det ble ikke billig. Torsdagen i uken før vi skulle reise ringer jeg for å sjekke at alt er i orden og får til svar at en sensor som de hadde installert var defekt fra fabrikk så de måtte ha en dag til og lovet at vi kunne komme før kl. 16:00 på fredag og hente bilen. Fergen; Stena Line fra Gøteborg går tirsdag ettermiddag så vi hadde jo god tid, trodde vi, men nei på vei hjem under en middagspause ved E6 ser vi at bilens bakparti ser vått ut, og det hadde jo ikke regnet, men tenkte ikke mer på det inntil vi kom hjem, og da løftet jeg bilen opp på min Lift i garasjen og fant at det var olje bak på bilen og fant to oljlekkasjer fra noen slanger som gikk til en oljekjøler over høyre eksaust anlegg. Den ene lekkasjen var fra der slangen var festet og den strammet jeg selv, men den andre lekkasjen kom fra et hull i slangen og jeg hadde hverken nye slanger eller slangefester og nå var det blitt lørdag.

Jeg ringer til Autoropa, men verkstedet er stengt så jeg snakker med en salgsrepresentant og sender til ham en tegning over hvor lekkasjen er. Han ringer til en mekaniker som har fortalt ham at så lenge bilen starter så kan jeg trygt kjøre nedover i Europa!!! Men dette er ikke bra nok for meg. Jeg venter til mandag morgen og får tak i Jørgen hos Autoropa som sier til meg at det beste ville være om jeg kunne finne et lokalt verksted som kunne fikse dette, så slapp jeg å kjøre de 37 milene ned til Malmø igjen. Joda, jeg kaster meg over telefonen og ringer et verksted på Henån, Mathias i Eklidens Motorservice, som har hjulpet meg før med min 1958 Corvette. Jo de kan hjelpe meg, men jeg måtte komme tirsdag morgen med bilen. Dette fortalte jeg til Jørgen, som sendte korrekt gir olje til Ekliden med ekspress bud. Klokken 13 på tirsdag hentet vi bilen og fikk pakket sakene våre og nådde fergen i Gøteborg samme ettermiddag. Puh!

Så til turen: De første dagene fungerte bilen bra med caben nede de fleste dagene bortsett over Gross Glockner hvor vi hadde regn og tåke (dimma). Så skulle vi dra fra Misurima, Italia til Rabla i Syd Tyrol og fikk problemer med cab'en. Den ville ikke lukkes. Det var weekend og ingen verksteder oppe. Heldigvis hadde hotellet en garasjeplass. På vei til neste sted merket jeg at vinduet på førersiden ikke ville lukke seg, men så ville den likevel, og dette skjedde et par ganger under denne dagsturen. Vi skulle jo videre til Sirmione ved Garda sjøen på søndag og der fikk vi heldigvis også parkert bilen under tak. For om natten så høljet det ned. Nærmeste verksted var i Verona så vi sto opp tidlig på mandag morgen og stilte opp med bilen når verkstedet åpnet. De tok imot bilen men kunne ikke begynne på den før det var gått en time, men vi benyttet tiden til å gå rundt å se på de fine Ferrariene og Maseratiene som sto utstilt og også biler som sto parkert i bakgården, og tiden løper fort når man er rundt fancy biler. Ca. kl. 12:00 fikk vi beskjed at bilen var klar. Vinduet var fikset, men vi trengte en ny motor til caben, som de ikke hadde inne på lager, men den var midlertidig fikset, men vi måtte ikke sende caben opp og ned mer enn nødvendig.



De påfølgende dagene gikk bilen fint uten noen problemer over flere Alpe pass inntil vi skulle forlate Lichtenstein for å kjøre til Lørrach da fikk jeg problemer med vinduet på førersiden igjen; nå ristet det og bråkte fælt når det var helt nede eller helt oppe. Men vi kom da om bord på toget med bilen og fant på internett et verksted

for Maserati og Ferrarier like utenfor Hamburg. Dit dro vi til med en gang vi kjørte av toget og de var utrolig service minded. De kjørte ut den bilen som de holdt på med og begynte med vår bil med en gang. Det var en skive i vindusheis motoren som hadde delt seg. Disse to, som drev verkstedet, hadde ingen deler til Maserati på lager men fant frem ny skive som de dreiet og sveiset og fikk fikset vinduet så det virker. I tillegg ba jeg dem om å se på caben om jeg trengte ny motor, men nei det trengte jeg ikke. Når man kjører i 35°C så renner fettene bort fra låsemekanismene til caben, dessuten så var caben noen millimeter feiljustert. I Verona hvor vi var så var det yngre mekanikere som ikke hadde nok erfaring med min bilmodell. Men jeg vil fremheve dette verkstedet i Hamburg: Bornholdt & Schaal GMBH. De har ingen deler på lager, men vet du hva du trenger så ordner de det og har delene klare når du kommer. For to mann i 3 timer betalte jeg det som i Norge en mann tar i timen. Den danske Maserati klubben har 20 medlemmer som har bestilt deler og timer hos disse folkene. De har jobbet for en Maserati forhandler fra 2002 til 2012 og begynte da for seg selv. Disse gutta har peiling.



PS! Jeg har hatt mange biler, men at så mye skjer på kort tid har jeg vel aldri opplevd, men vi kom hjem og bilen er fortsatt hos oss for det er en fantastisk kjøregleder å sitte bak rattet i denne bilen. Presis på styring, som en go-cart, og respons på gassen som andre raske sportsbiler. ■

# Alejandro de Tomaso

Av Johan Runberger

Om du är ägare till en Maserati från biturbo-eran och slår upp första sidan i instruktionsboken finns en liten text på en av de första sidorna signerad Maseratis ägare Alejandro de Tomaso, denna text börjar med frasen: "When I designed this car...."

Jag kommer ihåg hur jag fascinerades av denna text när jag bläddrade igenom instruktionsboken efter att ha köpt min första Maserati, en rød 222 E från 1989.

Även om Maserati vid tidpunkten var ett litet företag är det knappast ett enmansuppdrag att konstruera och tillverka en bil. De Tomasos sätt att uttrycka sig i instruktionsboken ger måhända en liten insikt om denna intressanta persons karaktär och personlighet.

Vem var han då, Alejandro de Tomaso?

## Politisk rebell och racerförare

Han föddes 10 juli 1928 i Buenos Aires (och behöll sitt argentinska medborgarskap trots att han kom att bo större delen av sitt liv i Italien). Hans farfar emigrerade ursprungligen från södra Italien. Alejandros far föddes i Argentina 1894. Fadern studerade medicin och juridik och blev sedermera jordbruksminister i Argentina. Hans politiska karriär var mycket framgångsrik och han förutspåddes att bli president i Argentina när han dog 1933 i en ålder av endast 39 år.



Alejandros mamma kom från en rik familj av spanskt ursprung med rötter härstammande från en Argentinsk vicekung från 1500-talet. Hennes namn var Ceballos. Redan vid 15 års ålder lämnade Alejandro skolan och började arbeta på en av de många egendomar som hans moder ägde. Han flyttade till Buenos Aires efter andra världskrigets slut där han och några goda vänner gav ut ett politiskt nyhetsbrev kallat "Clarín". Man motsatte sig president Peron och hans regering, vilket ledde till att De Tomaso greps och tvingades återvända till landsbygden. År 1955 kom han åter till Buenos Aires för att delta i ett försök att störta Peronregimen. Försöket misslyckades och de Tomaso tvingades att lämna landet (och politiken) för gott. Förutom sitt politiska intresse väcktes tidigt ett intresse hos de Tomaso för racing och racerbilar. Med familjens ekonomiska resurser i ryggen kunde han redan 1945 delta i sin första tävling med en modifierad Bugatti typ 35.

1954 erbjöds de Tomaso att delta i Buenos Aires 1000 km tävling i en Maserati och redan året efter vann han tillsammans med Reyes samma tävling i en ny 2 liters Maserati A6GCS. De Tomaso valde att söka sig till Italien vid landsflykten från Argentina vilket sannolikt inte bara berodde på att familjens rötter fanns i Italien. Han sökte jobb som provförare hos Maserati som dock inte var intresserade av hans tjänster. Istället lyckades de Tomaso få ett jobb som provförare för O.S.C.A., bröderna Maseratis nya projekt.



Efter en kort tid i Italien mötte Alejandro de Tomaso en amerikansk kvinna Elizabeth Haskell, barnbarn till William C. Durant, en av grundarna till General Motors. Elizabeth var inte bara en förmögen och vacker blondin, hon var dessutom en talangfull racerförare som gjort sig känd för framgångsrikt tävlande i MG och Siata vagnar.

Elizabeth hade rest till Modena för att köpa en Maserati 150S när hon träffade DeTomaso och de blev ett par och gifte sig 1956.

Alejandro och Elizabeth (som sedermera tog den italienska versionen av sitt namn; Isabella) tävlade tillsammans i sin 150S i 12 timmars racet på Sebring men tvingades bryta redan efter en timme med en trasig växellåda.

Under några år kom de Tomaso att tävla flitigt i diverse OSCA bilar med varierad framgång. Bland annat vann han 1500 cc klassen i Buenos Aires 1000 km lopp 1957. Till tretimmarsloppet på Spa Francorchamps samma år hade OSCA försett de Tomasos bil med en experimentell motor med desmodromiska (tvångsstyrda) ventiler. Tillförlitligheten var dock inte den bästa och motorn rasade när de Tomaso ledde loppet. Isabelle, som körde en Lotus, lyckades dock knipa en andraplats i samma lopp.

Till 1958 års 24 timmars i Le Mans hade De Tomaso valt Colin Davis som sin medpilot. Duon körde sin lilla 750 cc OSCA till en 11:e plats med en genomsnittlig hastighet på över 140 km/h och tillryggalade hela 336,6 mil.

## De Tomaso biltillverkaren

1958 var också året då de Tomaso byggde sin första bil. Tekniskt sett var det en intressant design med 750 cc OSCA-motorn monterad framför bakaxeln, vilket var ganska ovanligt vid denna tid. Tyvärr kunde de Tomaso

inte tävla med bilen då bröderna Maserati förbjöd honom att använda motorn i tävlingsammanhang. År 1959 flyttade de Tomasos från Bologna till Modena. Nu var det dags för de Tomasos andra bil att se dagens ljus; en F2 monoposto. Den här gången lyckades han övertala Maserati bröderna att få använda sig av en DOHC 1492 cc OSCA-motor.

Bilen kallades Isis (efter Isabella) och gjorde sin racingdebut på Sebring i december 1959. Bilen tvingades att bryta loppet på grund av mekaniska problem men de Tomaso lyckades ändå teckna femton beställningar på bilen från hugade spekulanter. Bilar som aldrig kom att byggas då de Tomaso istället bestämt sig för att framtiden fanns i den nya formel junior klassen för vilken han kom att bygga ett flertal bilar.

Nästa projekt var en Formel 1-bil, till vilken Alberto Massiminio (som tidigare arbetat hos Maserati) konstruerade en platt åtta-cylindrig motor. Bilen sågs under träning för Italiens Grand Prix 1962, men deltog inte i själva tävlingen, eftersom motorn inte var tillräckligt kraftfull. Virgilio Conrero installerade senare en fyrcylindrig Alfa Romeo-motor i bilen, men effekten var otillräcklig för att göra något intryck.

För säsongen 1963 var bilen åter tillbaka denna gång utrustad med en OSCA-motor. Förare som Vaccarella, Businello och Lippi körde bilen med föga framgång i konkurrens med snabbare och mer tillförlitliga Lotus, Cooper och BRM bilar.

De Tomaso lät sig dock inte knäckas av de obefintliga framgångarna med sina egna tävlingsbilar. Han började experimentera med olika metallegeringar och konstruerade bland annat ventiler och en vevaxel i titan! Vidare utvecklade han en fyrcylindrig motor för F2 vilken i princip var en halverad version av Massiminios platta åtta-cylindriga motor. Återigen uteblev framgångarna.



De Tomaso fascinerades av Indianapolis 500 tävlingarna och konstruerade en bil för 1964 års tävling. Denna bil hade en annorlunda chassikonstruktion och en Ford V8 monterad i aktern. Bilen kom aldrig att tävla i Indianapolis men var intressant eftersom den förädlade den chassistruktur som kom att känneteckna de flesta av De Tomasos kommande bilkonstruktioner. Den första produktionsbilen avsedd för allmän väg som kom att bära De Tomasos namn presenterades 1965. Vallengunga, uppkallad efter racingbanan i närheten av Rom, var en tvåsitsig coupé byggd på en kraftig ryggradsram och med en Ford Cortina motor monterad bak till i chassit. Totalt byggdes cirka 50 bilar.

Vallengunga följdes av några märkliga konstruktioner som aldrig kom längre än till utvecklingsstadiet. Bland annat en öppen Spyder med en ryggradsram i aluminium och en 1,8 liters 8 cylindrig boxermotor. Denna konstruktion följdes av en sportbil med en 5 liters V8 från Ford med en kaross designad av den amerikanske stylisten Pete Brock. Ytterligare en bil med kaross från Ghia i Turin byggdes på samma chassi.

En större fabrik öppnades 1966 på Via Vitali 55 i Modena. "Mer utrymme och bättre människor" måste ha varit de Tomasos tänkande när han engagerade experter som Nello Ugolini, Ing Dallara, Molinari och Bellen-tani. I den nya fabriken utvecklades en andra produktionsbil, Mangusta, som hade en kaross designad av Giugiaro och byggd av Ghia. En tekniskt intressant bil som dessvärre levererades till kunder innan den var fullt utprovad med därtill följande komplikationer för ägarna.

Carrozzeria Ghia som byggde Mangustans karosser hamnade 1967 i ekonomiska problem. Sedan Giacinto Ghias död hade företaget sålts flera gånger och 1967 ägdes det av Rafael Trujillo som var son till Dominikan-

ska Republikens ökände diktator. Trujillo som hamnat i fängelse behövde pengar till borgen. De Tomaso fick vetskap om detta och lyckades övertala ett företag i New Jersey, USA; Rowan Industries att köpa företaget för 650 000 US dollar. De Tomaso såg till att han själv blev utnämnd till styrelseordförande. Alfieri Maserati, son till Ernesto Maserati utsågs av de Tomaso till direktör för Carrozzeria Ghia.

I samband med Italiens grand prix på Monza banan 1969 mötte de Tomaso Frank Williams. På de Tomasos initiativ kom de båda överens om en gemensam F1 satsning inför den kommande säsongen. På rekordtid utvecklades tillsammans med Dallara en formel 1 bil försedd med en Cosworth V8. Totalt tre chassin byggdes, finansierade av Frank Williams. Man kontrakterade den holländske föraren Piers Courage som lyckades med bedriften att komma trea på Silverstone banan i april 1970. Dessvärre drabbades man av en katastrof på Hollands GP på Zandvoort banan. Piers Courage startade nia i loppet och körde upp sig till en sjunde plats när han på det 23 varvet körde av banan in i en barriär varvid bilen fattade eld. Brandförloppet var mycket snabbt och Piers Courage blev lågornas offer innan räddningspersonalen hann ingripa. Efter denna tragiska olycka verkar de Tomaso ha tappat intresset. Teamet fullföljde säsongen men Alejandro de Tomaso intresserade sig aldrig mer för formelbilsracing.



### Samarbetet med Ford

Carroll Shelby lär ha sagt om de Tomaso att han aldrig var någon större racerförare, hans talang var som affärsman. Detta var säkerligen sant, framförallt verkar han haft en osviklig förmåga att övertala kapitalstarka människor att investera i hans projekt.

Ett exempel på detta var hur han lyckades övertyga Rowan Industries att förvärva Carozzeria Ghia. Samma företag köpte 1969 51% av de Tomasos eget företag samtidigt som de Tomaso lyckades övertala dem att även köpa 70% av karosserifirman Vignale och 80% av Autosports Products i Detroit. Detta var ett företag startat av Ford för att utveckla en ny sportbil i samarbete med de Tomaso. Ford hade under 60-talet stora framgångar med sin GT40 och Shelby Cobra på racerbanorna. Detta tillsammans med försäljningssuccén för Ford Mustang gav företaget en ungdomligare image som man var mycket mån om att behålla. De Tomaso som köpt Ford V8:or till sin Mangusta lyckades knyta kontakter med Henry Ford II och Lee Iacocca vilka vid tiden utgjorde den absoluta ledningen för Ford koncernen. Ford var intresserade av en "designer label" som skulle skänka lite status till deras mer allmogliga bilproduktion. De Tomaso kunde erbjuda dem Ghia. Ford behövde också utveckla en ny sportbil att ersätta Mustangen med. Av en händelse hade de Tomaso ett nytt projekt för en sportbil med mittmonterad V8:a på

gång. Han hade redan kontaktat den amerikanske designern Tom Tjaarda som skissat på en den nya bilen, projekt 351. Så kom det sig att de Tomaso lyckades kontraktera Ford som investerade 2 miljoner \$ i verktyg och uppstartskostnader i vad som kom att bli De Tomaso Pantera.

Under utvecklingen av Panteran dog Rowan Industries VD och styrelseordförande i en flygkrasch. Rowans intresse i de Tomasos verksamhet försvann och de Tomaso behövde finna en ny kapitalstark partner. Han försökte övertala Kjell Qvale som importerat och sålt Mangustan i USA men han var inte intresserad. Ford som redan investerat stora summor i projektet beslutade då att, motvilligt, köpa 80% av De Tomasos biltillverkning. Ford gav sin Lincoln Mercury division uppdraget att sälja Panteran på den amerikanska marknaden. Man lyckades dessvärre inte särskilt väl med uppgiften, Panteran var förmodligen en alltför udda fågel för att tilltala de kunder som normalt köpte en Lincoln Continental eller en Mercury Capri. Panteran led, som vanligt hos de Tomasos bilar, av en del kvalitetsmässiga brister vilket också gav modellen ett dåligt rykte i USA. En av de mer välkända Pantera ägarna, Elvis Presley, lär enligt uppgift blivit så frustrerad på att hans Pantera inte ville starta att han besköt den med ett hagelgevär. ▶



### De Tomasos 70-talsmodeller

Samarbetet med Ford kring Panteran blev aldrig den kommersiella framgång som de Tomaso hoppats på och redan efter 4 år slutade Ford sälja modellen på den amerikanska marknaden. De Tomaso fortsatte dock att tillverka Panteran i mindre antal ända fram till 1994, totalt producerades 7260 bilar.



Under tiden ägnade sig de Tomaso åt andra projekt. Bland annat såg han hur engelska och tyska lyxiga sedaner nådde framgång på marknaden. Framförallt tilltalades han av Jaguars XJ6 modell och utvecklade en ganska oblyg kopia i form av De Tomaso Deauville. Denna bil med en Ford V8 under huven tillverkades mellan 1971 till 1986 i endast 244 exemplar. Jag har ett personligt minne av att jag som liten grabb i mitten av 70-talets såg en dammig De Tomaso Deauville i parkeringsgaraget under Rally Hotell i Linköping, vad hände sedan med denna vagn?

De Tomaso nöjde sig dock inte med detta han ville även konkurrera med Mercedes stora s-klass coupeer och utvecklade vad som kom att bli De Tomaso Longchamp, en 2+2 sitsig lyxcopé som i mycket delade mekanik med Deauville. Bilen tillverkades mellan 1972 till 1986, totalt 395 coupeer och 14 cabrioletter.

### De Tomaso tar över Maserati

Som framgång ägde Alejandro de Tomaso en osviklig förmåga att nosa sig till affärstillfällen som inte krävde insats av något eget kapital. Därför var det ganska naturligt att hans namn dök upp i tumultet då Citroen, efter Peugeots övertagande, låtit dotterbolaget Maserati gå i konkurs i maj 1975. Med kapital från den italienska staten steg de Tomaso in som ny ägare till det Maserati där han i sin ungdom försökt få arbete som provförare. I ett försök att förnya Maseratis modellutbud lanserades De Tomasos Longchamp i en förnyad version nu med Maseratis 4,9 liters V8. Bilen kallades Maserati Kyalami. Man påbörjade även utvecklingen av en helt ny Quattroporte som lanserades på den amerikanska

marknaden 1980. Samtidigt som de Tomaso var fullt upptagen med att försöka få Maserati på fötter ägnade han sig åt att ta över ett antal andra konkursmässiga bolag. Således införskaffades motorcykeltillverkarna Benelli och Moto Guzzi samt en majoritetspost i Innocenti fabriken som bland annat licenstillverkade BMC Mini för den italienska marknaden.

### Biturbo eran

Precis som han tidigare känt av utvecklingen på bilmärknaden och utvecklat bilmodeller inspirerade av andra fabrikanter framgångar, såg de Tomaso i slutet av 70-talet hur BMW skördade framgångar med den första generationen av 3-serien. En liten kompakt sedan med en kraftfull motor som tillät bilen att hålla jämna steg med betydligt större och tyngre bilar. Detta var utgångspunkten när man utvecklade den första biturbo coupén som lanserades 1981. Biturbo serien kom att utvecklas med ett osannolikt stort antal varianter för en så pass liten tillverkare som Maserati. Man producerade förutom den ursprungliga 2+2 sitsiga coupén även en cabriolet, en fyradörrars sedan och sedermera ett antal mer eller mindre utvecklade varianter som Karif (en tvåsitsig coupé på det kortare Spyder chassit) och Shamal med en nyutvecklad V8 och en av Gandini redesignad kaross. Biturbo serien har mer ingående beskrivits i tidigare utgåvor av Bulletinen. Trots att biturbo bilen låg rätt i tiden och såldes i rätt stora antal (enligt uppgift drygt 5000 exemplar första åren) blev det aldrig den kommersiella framgång som man förutspått. Den största anledningen till detta var säkerligen att modellen tämligen omgående fick rykte om sig att vara otillförlitlig.

Orsaken till detta var säkerligen att man med begränsade ekonomiska resurser helt enkelt inte hade råd och tid att säkerställa alla komponenters kvalitet under utvecklingstiden. Köparna till de tidiga biturbo bilarna fick agera utvecklingsavdelning och bilarna blev bättre efter hand som man tillverkade modellserien.

Ett tips för potentiella spekulanter av en Maserati från biturbo eran är att söka efter en så sen bil som möjligt.

Totalt kom biturbo modellerna att tillverkas i nästan 30 000 exemplar mellan 1981 fram till de sista Ghibli GT bilarna som lämnade fabriken 1999. Historiskt sett ett mycket stort antal jämfört med tidigare modeller som alla producerades i betydligt mer blygsamma antal.

### 90-talet – slutet på sagan

I början av 1990-talet började de Tomasos imperium förminkas. Maserati och Innocenti togs över av Fiat. Moto Guzzi såldes till Finprogetti och Benelli till Merloni. De Tomaso Automobili i Modena var nu den enda kvarvarande fristående biltillverkaren i Italien. De Tomaso försvagad av den stroke han drabbades av 1993 smed dock fortfarande planer kring nya bilmodeller, bland annat De Tomaso Bigua (aka. Qvale Mangusta/MG XPower SW) som jag mer ingående presenterade i förra numret av Bulletinen. Inte heller denna modell blev någon succé och verksamheten i De Tomasos bilfabrik minskade för att till sist helt avstanna. Det var dock först efter Alejandro de Tomasos död 2003 som familjen sålde det som fanns kvar av verksamheten till hänsynslösa investerare. Fabriken i Modena står kvar öde och förfallen. I en artikel i tidningen Octane (februari 2017) kan man se bilder på den öde och förfallna fabriken med ofärdiga Bigua bilar och prototyper till modeller som aldrig kom att se dagens ljus.



*Fotnot: Alejandro de Tomaso var, som förhoppningsvis framgår av ovanstående, en mycket karismatisk och komplex personlighet. Att i efterhand veta exakt vad som är sant och vad som är mytbildning kring hans liv och verksamhet är mycket svårt. Olika källor refererar till samma händelseförlopp på olika sätt vilket gör att undertecknad på intet sätt kan gå i god för att allt som här redogjorts är i absolut överensstämmelse med verkligheten. ■*



# WHEN METAL BECOMES ART.

Av Jan Fidjeland

Årjäng är en mindre tätort med strax över tre tusen invånare. Denna del av Sverige tillhör de djupa skogsbygder som med sina otaliga sjöar och forsar ingår i det svensk-norska gränslandet. Den isländske historikern Snorre Sturlasson beskrev på 1200-talet dessa bygder som orter styrda av troll och häxor, ett ställe där gott folk borde undvika att göra onödiga stopp.

Här bor Rolf Hammarström.

Rolf har varit verksam med bilplåt sedan tonåren. Han började i faderns smidesverkstad 1980 efter avslutad gymnasieutbildning på fordonslinjen i Årjäng. Intresset, nyfikenheten, vanan och en törst efter att utveckla sina färdigheter ledde vidare till en vidareutbildning på Eckoldfabriken i Tyskland 1991 med övningar på en eckold piccolo, en maskin som han även hade köpt till verkstaden i Årjäng. År 1999 bar det sedan iväg till Detroit i USA för att delta i en avancerad kurs i plåtförning.

Intresse för bilar har funnits sedan sandlådan.

Sin första helrenovering gjorde han 1983, en Austin Healy Sprite från 1959. Sedan följde ett flertal ombyggnader samt renoveringar av motorcyklar, hotrods, gamla bilar, amerikanska bilar, och även racerbilar. Ibland gör han även specialjobb för kunder som känner honom, till exempel diskbänkar av koppar. Att bygga en egen bil har funnits i Rolfs tankar väldigt länge. Vid ett besök på Tekno Classica i Essen 2013 såg han en A6GCS Berlinetta för första gången och blev fullständigt bergtagen, förhäxad och trollbuden av dess form. Då förstod han att det var en kopia av denna bil

som han måste bygga.

2017 hittade han en krockskadad Maserati Quattroporte från 2010 och började planera bygget av en Berlinetta som den han hade sett i Essen men med en modern drivlina.

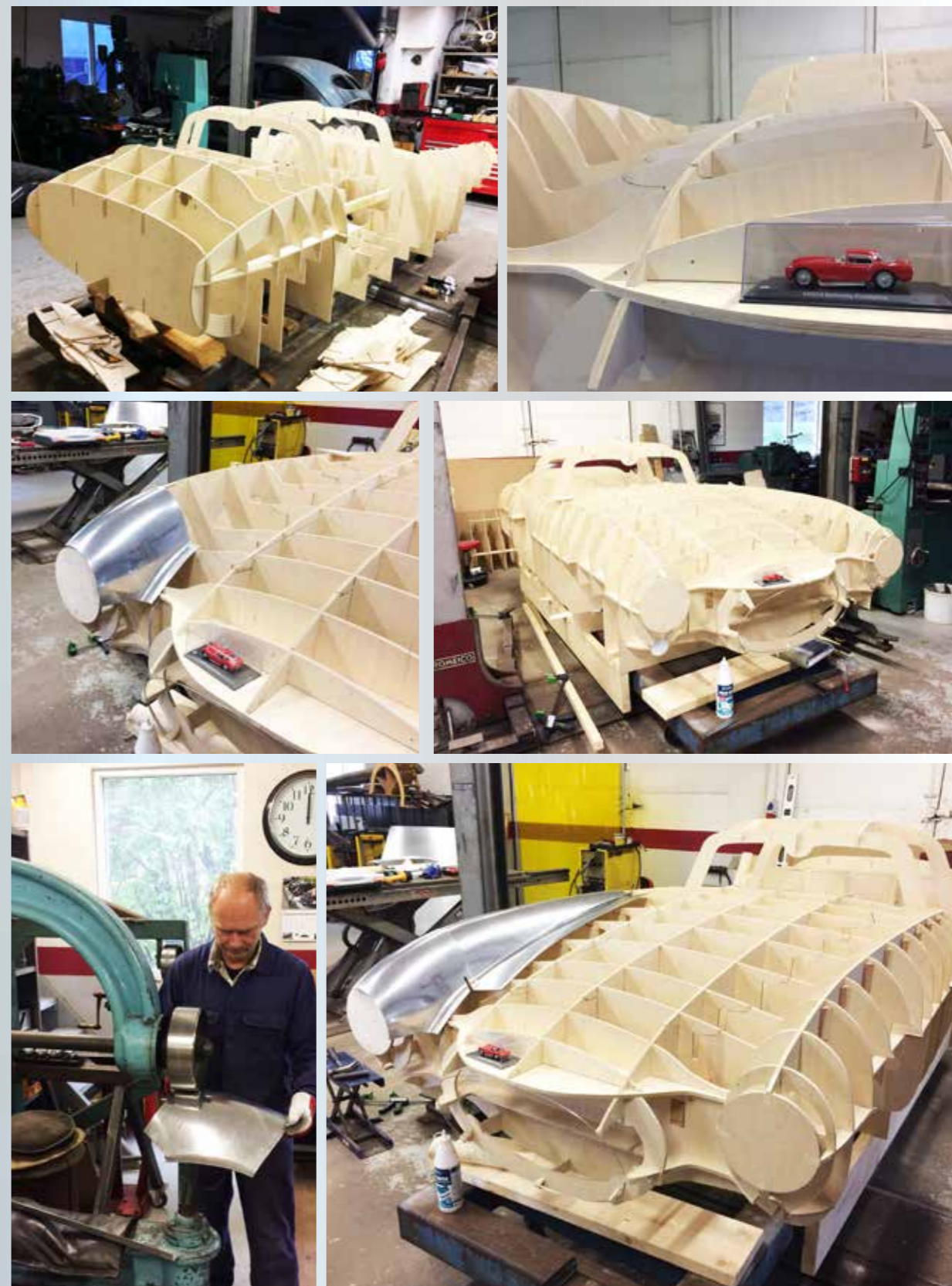
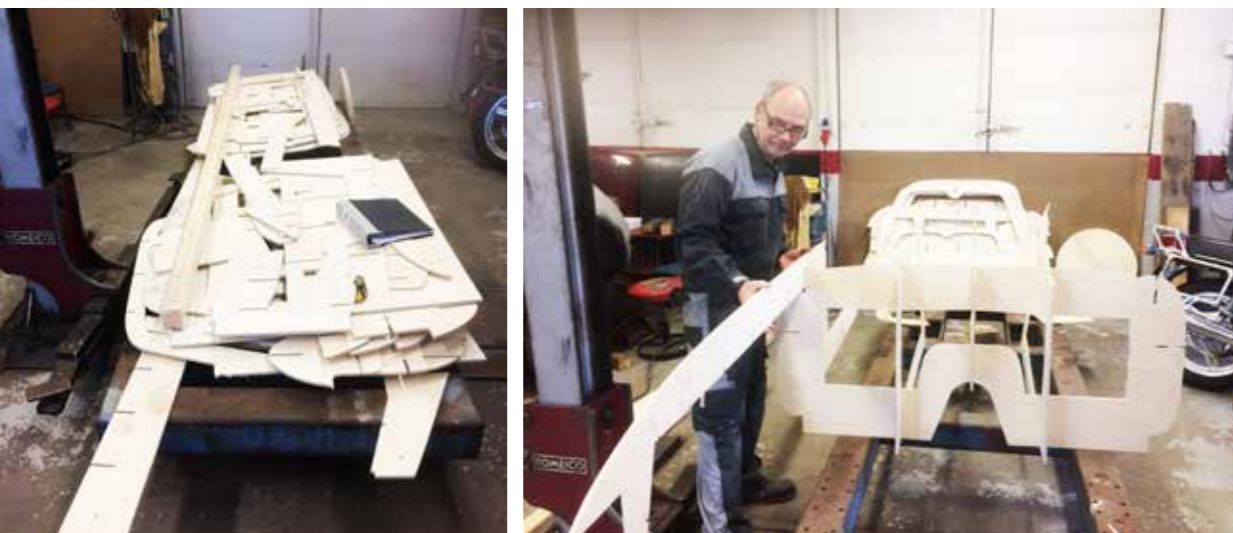
DXF filerna för träformen hittade han i Sydafrika via internet. Med hjälp av Leif Karlsson 3D konsult i Ljungskile kunde han komplettera träformen.

Rohm & Co fräste ut plywooddelarna som han sedan byggde ihop och har efter detta påbörjat formningen av aluminiumplåten på denna "body buck".

Karlstad Universitet sökte våren 2018 projekt för ingenjörstudenter och Rolf anmälde sitt intresse för att få hjälp att konstruera ett chassi. Projektet blev godkänt av universitetet och nu jobbar fyra studenter med denna uppgift. Den 5 oktober kl 15.00 klev Rolf med stor spänning in i Panini museet i Modena där en av de fyra Berlinettorna utgör en av kronjuvelerna i samlingen. Ägaren Giovanni berättade historien om bilen som kraschade i dess första tävling och därefter blev stående Maseratifabriken i drygt 30 år innan den renoverades.

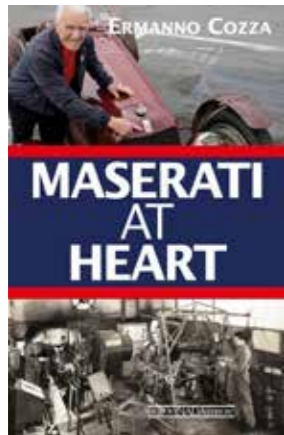
Hemma i Sverige pågår nu arbetet med chassi och kaross parallellt. Det blir spännande för oss alla att följa detta projekt i Maserati bulletinen.

Kanske blir bilen klar till MIR i Båstad 2020? ■



# Kort & gott

## Bokrecension: Ermanno Cozza "Maserati at heart" Av Fredric Gustafsson



1951 började Ermanno Cozza som 18-åring arbeta på Maserati och stannade där resten av sitt arbetsliv. Efter 66 år har han skrivit ner sina minnen i kronologisk ordning. Är man intresserad av Maseratis historia är boken ett måste, då hela innehållet är förstahandsinformation. Ermanno ger ett ödmjukt, kunnigt och lågmält intryck i boken, precis som de

gänger jag träffat honom. Jag får lite samma känsla som i "Hundraåringen som hoppade ut genom fönstret och försvann". Under 60+ år är Ermanno i närheten av eller i centrum av allt som händer hos Maserati, men han är sällan huvudpersonen. Det var inte han som tog de stora besluten, utan han ställde tjänstvilligt upp för Maserati, oavsett vem som var ägare.

Han berättar om de otaliga tjänster han haft under årens lopp. Alltifrån att stå i motortestrummet och ställa in den första 250F-motorn, till att skriva reservdelskataloger och göra broschyrer under hela 60-talet. Redan 1965 tog han initiativ till att göra ett museum av

alla gamla grejor som låg och skräpade. Det stängdes sedan ner på grund av platsbrist, och inte förrän på 90-talet plockade man fram allt och började renovera bilarna en efter en. Det är dessa som nu står i Panini-muséet.

Man får en god bild av de flesta välkända figurer i Maseratihistorien, exempelvis familjen Orsi, som han hade stor respekt för. Guerino Bertocchi, den (ö)kände testföraren är med på ett hörn i många historier, likaså den tekniske chefen Giulio Alfieri. Nästan alla beskrivs på ett positivt sätt med ett undantag. Alejandro de Tomaso verkar inte ha varit någon trevlig typ! Boken handlar lika mycket om människor som om bilar, den är därför inte på något sätt en faktabok att läsa om man är intresserad av de olika Maseratimodellerna. Den enda kritik jag har är att det blir lite väl mycket rabblande av namn emellanåt, samt några upprepningar. Det känns inte superviktigt att ha för- och efternamn på varenda person som man haft att göra med under hela sitt liv. Hur i hela friden kommer han ihåg alla? Inte vet jag vad doktorn hette som förläste mitt första barn, eller varenda gammal kollega man jobbat med, men det vet minsann Ermanno!

**Slutbetyg 4/5 tridenter!**

## Designtips!

Industri- och bildesignern Hans Ehrich har stor kunskap om italienska bilar. Det stod klart när ett av ekipagen från Maserati-mötet i Berlin stötte på honom ombord på färjan tillbaka till Sverige. Flera av hans verk finns nu utställda på nyinvigda Nationalmuseum i Stockholm 13 oktober 2018 – 13 januari 2019. Bland de mest kända saker han designat återfinns diskborsten "1230" som sålts i 67 miljoner ex och köllapsautomaten M80 för Turn-O-Matic som känns igen i de flesta snabbköp.



Hans Josefsson och Hans Ehrich

Glöm inte att betala  
medlemsavgiften  
för 2019!

Sätt in 500 kr på  
bankgiro 433-3753.

Välkomna till  
Maserati Club  
Sweden

Sune Nilsson, Markaryd  
Niklas Palm, Spånga  
Mariusz Kociolkiewicz, Nykvarn  
Berry Wrigsell, Skultuna  
Morgan Eriksson, Rosersberg  
Annika Espander Jansson, Stocksund  
Jonas Bengtsson, Löddeköpinge  
Martin Stadhammar, Bromma  
Björn Lundquist, Stockholm  
Sören Renhult, Skattkärr  
Arpad Földessy, Stockholm  
Lena Rosén Persson, Höllviken  
Johan Andrén, Sävar  
Stefan Norlander, Täby  
Roger Wirbert, Oskarshamn  
Fredrik Almgren, Helsingborg  
Robert Andersson, Gällstad  
Mikael Bramstedt, Stockholm  
Mattias Palm, Falsterbo  
Lars Wilhelmson, Linköping  
Mats Carlford, Norrköping  
Rolf Hammarström, Årjäng

LEO B. PESCHL  
CLASSIC SPORTS CARS

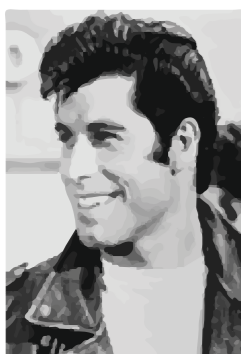


Retro Fit Air Condition Systems  
for all twin spark engines  
(Picture: 3500 GT late)

Kelvinstraße 10  
50996 Köln  
Tel. +49 (0)2236 3319815  
www.leo-peschl.de  
info@leo-peschl.de

God Jul  
& Gott Nytt  
Maserati-  
år!

# TRAVOLTA



Travolta drev en fönsterputsningsfirma i Solna på 70-talet. Att han kallades Travolta berodde på att hans stora intresse för den amerikanska kulturen och att han dessutom till utseendet var mycket lik John Travolta som vi alla hade sett i filmer som Saturday Night Fever och Grease. Travoltas fru hette Ritva och hon var lappi-sa, som det hette på den tiden.

De reste till Memphis varje år och hade en pappfigur i naturlig storlek föreställande Elvis hemma i vardagsrummet. Sin Camaro hade Travolta i ett garage i Hornsberg där han tillbringade en hel del av sin lediga tid. Han var bekant med Lasse Widenborg i Solna som på den tiden ägnade sig bland annat åter att preparera dragstermotorer. Lasse kunde skruva ihop en small block Chevy 327 med förbundna ögon och den fungerade oklanderligt. Lasse flyttade senare med sin familj till Äldermansvägen där han hyrde både verkstad, bostad och lagerlokaler, allt under ett tak. Han hade börjat intressera sig för annat än amerikanska bilar och var, när jag träffade honom, fullt upptagen med europeiska sportbilar, ofta av märket Maserati. Lasse är till sin natur inte särskilt pratsam men när han pratar ska man lyssna för då har han något att säga. Vi var flera som fick lära oss mycket av Lasse både i garaget och vid de trevliga kaffestunderna efteråt tillsammans med Stina som även tog del i bilaktiviteterna.

Travolta var perfektionist när det gällde det mesta. Det var inte bara rätt frisyr med Brylcreem utan även när det gällde skötseln av bilarna. De var skinande blanka och välskötta och det sägs att när han körde firmabilen tog han alltid av sig skorna innan klev in bakom ratten på sin El-Camino. Travolta var ofta på besök på Äldermansvägen och fick där lära sig att det fanns andra bilar än de amerikanska. Han kom bland annat i kontakt med en italiensk bil som hette Maserati och den gillade han då den ju i alla fall hade V8-motor. Lasse bedrev också

handel med sportbilar och det bar sig inte bättre än att Travolta köpte en Maserati Mexico av honom. På den tiden kostade en sådan 30-40 000 kr. Bilen han köpte var tekniskt ok men den var matt i lacken. Travolta kostade på en hel omlackering av den ljusblå bilen. För att få lite amerikansk stil på den så valde han en lack med metallflake i. Hemskt tyckte somliga men Travolta var nöjd och det var ju hans bil.

En kväll i januari gick han och småpysslade i garaget som vanligt. Han sneglade på Maseratin och fick stor lust att starta motorn för att höra ljudet av de fyra Weberförgasarna. Motorn startade direkt och lät fint när avgasljudet ekade mot betongväggarna. Varför inte ta en sväng runt kvarteret, tänkte han. Termometern visade visserligen 15 minusgrader men det var torrt och fint på gatorna. Sagt och gjort, garageporten åkte upp och ut på Lindhagensgatan svängde en något yrvaken Mexico. Travolta hade fått lära sig hur man skulle köra en Maserati när den var kall. Motorn skulle värmas upp med lugn körning tills oljan var varm och växellådan fick växlas med dubbeltrampning så länge växellådsoljan var kall. Det bar iväg i måttlig fart mot det som idag är bostadsområdet Hornsbergs Strand. I backen upp förbi infarten till Stockholms Betongfabrik såg han ett par ljus närma sig i backspegeln. Strax efter krönet körde bilen om, det var en Porsche. Var det något Travolta inte gillade i denna världen så var det just Porschar. Han ska minsann lära sig, tänkte Travolta, och följde efter Porschen. Det bar iväg förbi Karlbergs slott och uppfarten mot Norrtull och E4:an. Att turen bara skulle ha gått runt kvarteret hade den upphetsade föraren för länge sedan glömt.

Uppsalavägen var nästan trafiktom och det utnyttjade Porscheföraren till att se vad bilen gick för. Travolta var inte sämre så i hög fart bar det iväg norröver. På den här tiden hade Porschar inte så stora motorer men en suverän väghållning. På den raka vägen i höjd med Sollentuna var det effekten i den 4,7 liter stora V8-motorn som visade vem som var herre på täppan och Porschen fick se sig omkörd av en flakemålad Mexico.

Travolta var nöjd och växlade nu ZF-lådan som en smörkniv i varmt smör. Vid Arlandaavfarten vände han och började köra tillbaka mot stan igen i lugnare tempo. Han var ungefär halvvägs när motorn tappade effekt och började hosta. Efter några hostattacker dog den helt och Travolta gled in till väggkanten. Vatten i bensinledningen hade frusit och bildat en propp. Tystnad rådde. Där satt han i jeans och t-shirt medan skorna stod kvar i garaget. Vad göra? Här hade vår vän en sagolik tur för bara efter ett par minuter kom en betongbil körande vars förare kände igen den flakemålade Maseratin. Stannade och frågade om han kunde hjälpa till. Maseratin togs nu på släp efter betongbilen mot Solna. För att inte riskera att köra på dragbilen bromsade Travolta för att hålla den något för korta linan sträckt. Utan bromsservo blev det till att stå på pedalen nästan hela tiden.

Färden gick till Äldermansvägen där alla sov djupt. Men inte så länge till. När Travolta klev ur bilen fick han se en märklig syn. Genom ekerhjulen såg han bromsskivorna som inte var röda utan vitglödgade och vars sken lyste upp halva industriområdet, inklusive familjen Widenborgs sovrum. De kom något yrvakna ut i mor-

gonrockarma i kylan. *Vad ska jag göra Lasse? undrade en förkrossad Travolta. Du kan inte göra någonting, sa Lasse. Alla gummibussningarna i framvagnen håller just på att smälta och bromsledningarna mår nog inte så bra heller. Och skivorna måste ju svarvas när de kallnat och beläggen bytas. Någon försökte hålla på en hink vatten men det bara fräste till och skivorna glödde lika fint ändå.* Travolta visste inte vad han skulle göra. *Lasse, jag vill inte ha med den här bilen att göra mer. Ge mig ett bud på den så får du köpa den. Jag vill inte se den mer.* Så talar en perfektionist när verkligheten tränger sig på. Lasse gav ett bud på bilen. Ett fullt rimligt bud, alltså inte något skambud för att utnyttja situationen. De gick in på kontoret och gjorde upp affären medan betongbilens chaufför bjöds på kaffe medan han samlade intrycken från denna händelserika natt. Han bjöd sedan Travolta, fortfarande i strumplästen, på skjuts hem efteråt. Sedan den dagen har Travolta aldrig nämnt ordet Maserati utan hållit sig till sin Camaro. Lasse reparerade naturligtvis bilen och sålde den vidare till en ny och lycklig Maseratiägare. Han fick en flaska karburatorsprit av Lasse vid köpet men förstod nog aldrig riktigt varför. ■





# SAVE THE DATE

## MIR 2020 25-28 JUNI

HOTELL RIVIERA STRAND  
BÅSTAD

