

MASERATI

b u l l e t i n e n

EPOQU'AUTO
2019 MASERATI
EXHIBITION

*Maseratis
klassiska sexor*

Ska Maserati
bygga suvar?

Skottland levererar



Inverno

2019



Ordföranden har ordet

GranTurismo R.I.P

Den 11 november var en historisk dag. Efter c:a 40 000 producerade bilar, rullade den sista GranTurismon/GranCabrio av bandet i den gamla fabriken i Modena. Det var en också en speciell dag på så sätt att jag fick meddelandet i ett privat mail av Maseratis nya CEO Davide Grasso.

I mailet bekräftar han några av de rykten man kunnat läsa om det senaste året. Han beskriver det som "a dawn of a new era". Först av allt ska man ställa om produktionsapparaten för tillverkning av "the eagerly awaited sports car". En rykten är det en mittmotorförsedd v6:a med kolfiber monocoque. Lite som en förstord Alfa Romeo 4C, som också monterats i Modena. Några dagar senare släpps en kort film där man hör motorljudet. Det låter som en v8:a, ska bli spännande att se vad det blir. Den kommer också ha någon form av hybridfunktion. Man kallar motorn "a new 100 % Maserati engine". Kanske dags att återanvända modellnamnen "Merak" eller "Bora" när den presenteras i maj?

Han fortsätter med att berätta att nästa generation GranTurismo blir "the first full electric Maserati" och att den kommer presenteras under 2020. Den stora utmaningen blir att särskilja denna jämfört med andra elbilar. En liten hint hur det ska gå till kan man läsa i mailet. "This unique model, tells the story of the dawn of a new era through colours and materials" Så uppenbarligen är Maseratis framtida USP's fantastiska material och färger! Vad hände med körupplevelse? Design? Historisk koppling?

Dessutom kommer samtliga nya och uppdaterade modeller ha olika grader av självkörande

funktioner, såsom filbyte, parkering osv. Köper man verkligen en Maserati för att den ska kunna parkera själv?

Vad ska man tycka om allt det här? Först av allt ska vi vara glada för att Maserati överhuvudtaget existerar fortfarande, det har inte alltid varit självklart. Att utvecklingen går mot elbilar och mainstreamprodukter kanske inte ter sig så lockande, i alla fall inte för mig. Jag hoppas mest på den nya sportbilen! Vet ni vad som hände den 26 september? Jo då rullade den 100 000:e Ghiblin av bandet. Bara för några år sedan var det en fullständig fantasi att en Maseratimodell skulle byggas i de kvantiteterna. Som jämförelse byggdes 3775 bilar, under de första 20 åren man tillverkade vägbilar. Detta var totalt av samtliga modeller mellan 1946-1966.

Är det då köpläge på en GranTurismo nu när den inte längre tillverkas? I skrivande stund ligger den billigaste ute för 369 000:- på blocket, inte helt fel. Alla argument finns ju där. Vacker design, underbar motor, någorlunda praktisk osv osv. Dock tror jag att modellen har en bit fallhöjd kvar innan den nått botten. Om något år gissar jag att man kan få tag i en fin för 250 000:-. Då slår jag till!

Bästa Maseratihälsningar

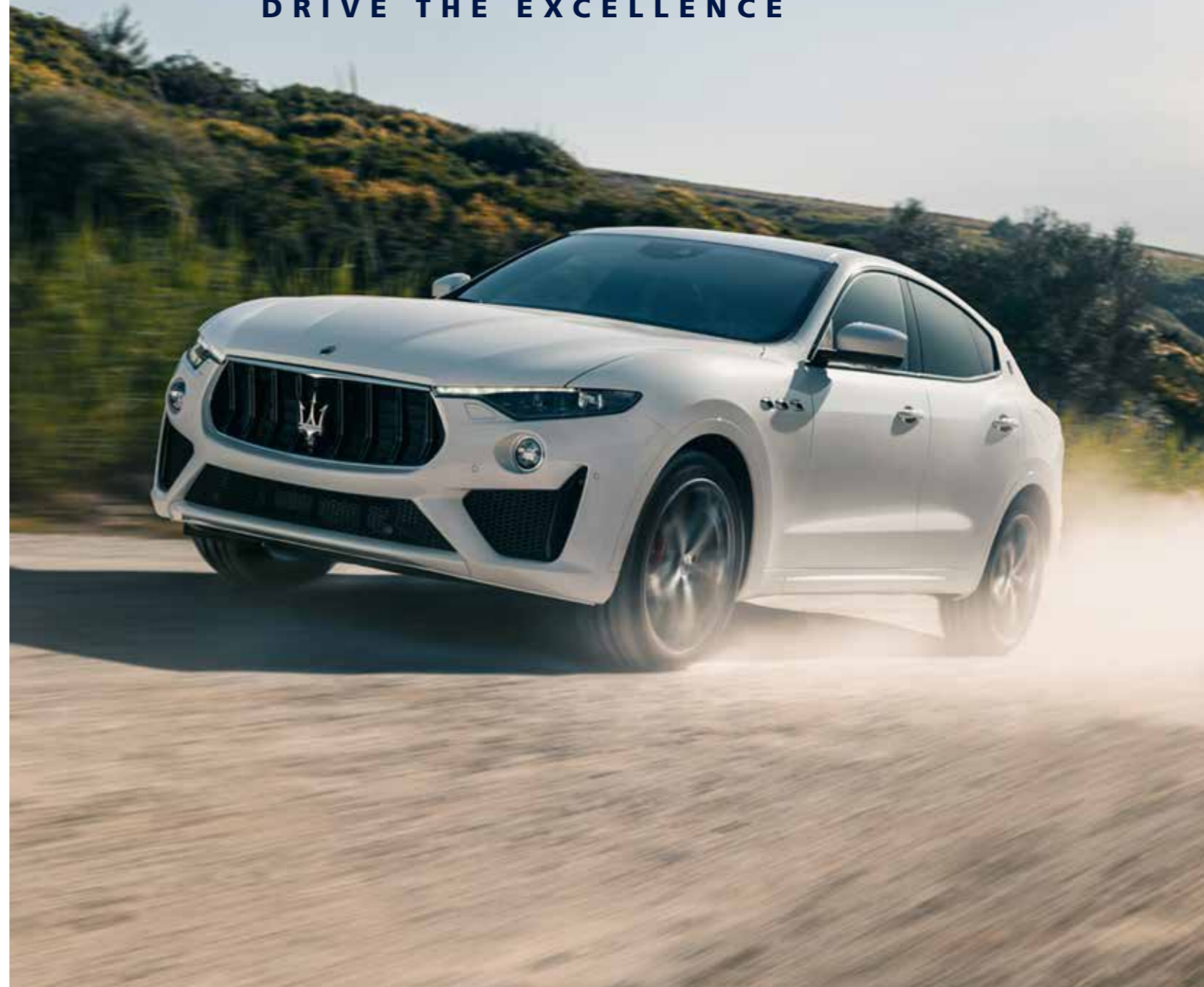
Fredric Gustafsson
Ordförande Svenska Maseratklubben
fredric.gustafsson@maseraticlub.se

PS. Har ni tänkt vara med på det internationella rallyt i Båstad, men inte anmält er? Då får ni skynda på, det är inte många platser kvar!



Psst!
Glöm inte att betala medlemsavgiften för 2020!
Sätt in 600 kr på bankgiro 433-3753 senast 31 januari.

DRIVE THE EXCELLENCE



AUKTORISERAD MASERATISERVICE I ARLÖV / MALMÖ OCH STOCKHOLM

Vi på Autoropa kan Maserati. Våra fabriksutbildade tekniker med mångårig erfarenhet av Maserati erbjuder ledande service, reparationer och garantiarbeten. Vårt certifierade Maseratiteam besitter den kunskap och använder de redskap som din Maserati förtjänar och självklart använder vi endast originaldelar. Kontakta oss om just din bil för en anpassad service.

Official fuel consumption figures for Maserati Levante MY19 in l/100km: Urban 14.5 – 15.8, Extra Urban 9.8, Combined 11.6 – 12.0. CO2 emissions 227 – 367 g/km. NEDC values. Tests for comparative purposes may not reflect real driving results.



AUTOROPA ARLÖV / MALMÖ
TESTVÄGEN 18
232 37 ARLÖV / MALMÖ
Tel: +46 40 43 70 00
www.autoropa.se



AUTOROPA STOCKHOLM
MAGASIN 1, SÖDRA HAMNVÄGEN 8
115 56 STOCKHOLM
Tel: +46 8 562 485 10
www.autoropa.se

Maserati Bulletin

#2 2019

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

Fakta granskning:
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 faktauppgifter eller händelseförlopp som beskrivs i dessa artiklar.

SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna
www.maseraticlub.se

Omslagsbild:
Back race starten, MIR 2019
Fotograferad av Andreas Barkman

Rapport från en resa till Gleneagles och MIR 2019

Text: Erik Barkman

Bild: Erik Barkman, Andreas Barkman



Att delta i ett internationellt rally för Maseratentusiaster kräver planering och framförhållning. Med en modern Maserati som min Granturismo S (2010) är det ganska enkelt eftersom bilen förutsätts klara alla påfrestningar som en lång tripp utgör oavsett tempo och distans. I aktuellt fall med start i södra Sverige och mål i Skottland (Gleneagles), en resa på 300-400 mil tur och retur. Med en äldre Maserati som min gamla Ghibli 71 krävs att bagageutrymmet fylls med en miniverkstad. Allt kan hända och lite där till. Det fick sonen Andreas och jag uppleva vid resan till 100 års-jubiléet i Modena 2014 (Bulletin nr 2 2014) För att överhuvudtaget få delta i ett MIR-evenemang gäller det att anmäla sig bums. Äldre bilar har ett visst försprång vid urvalet och respektive deltagande nationer har en viss pott beroende på klubbens storlek. Sverige ligger bra till med sina cirka 250 medlemmar.

Evenemanget i Skottland blev fullt efter några dagar, men det var bara två bilar från Sverige som anmält sig. Förutom oss var även Göran Westerlund med sin Helene i en Ghibli GT V8 där.

MIR-evenemanget ägde rum 20-23 september med basen i det världsberömda Gleneagles Hotel. Att evenemanget ägde rum fredag till måndag berodde på att Solheim Cup, den största golftävlingen för damer, precis hade avslutats, med en knapp seger för det europeiska laget.

Vårt huvudmål för resan var att få uppleva det historiska skotska landskapet tillsammans med Maseratentusiaster från hela Europa. Många deltar ju år från år på dessa event. Det finns ett motsvarande Globalt rally för Maserati som sakta växer fram-Australien 2018 och nu 2020 Sydafrika. I USA sker förberedelser för detta exklusiva event 2022. Vi hade även fått i uppdrag av vår klubb att representera Sverige och spana och lära hur syskonklubben i Storbritannien organiserat sitt rally. Vi har ju ansvaret 2020 med Båstad och hotell Riviera som bas. Vi har ju också ett bra renommé från 2010 att försvara.

Resan till och från Skottland tog cirka 36 timmar, varav färja mellan Rotterdam och Hull cirka elva timmar. Vi hade ambitionen att studera en del av den så kallade Amsterdamskolans arkitektur från 1900-talets början. Trafikintensiteten i Holland satte dock stopp för detta sidospår. Färjan gick när vi kom ombord, en timme före utsatt tid, men alla var på plats.



DAG 1

Väl framme i Skottland fredag eftermiddag möttes vi av strålande väder och Gleneagles 5-stjärniga hotell från 1920-talet "Riviera in the Highlands". Maserati marshals försökte förgäves få rotation på alla bekväma Maserativänner som alla ville lasta ur vid den pampiga huvudentrén trots en avlyst parkering knappt 75 meter därifrån.

Kaos uppstod, men väl inne i hotellets reception infann sig lugnet när rutinerade hotellvärdar tog hand om vårt bagage. Dom hänvisade alla Maseratigäster till en separat reception där ett tiotal företrädesvis kvinnliga marshals effektivt registrerade vår ankomst. De återkom sedan tillsammans med sina arrangerande män vid alla delmål som ingick i eventet, antingen som p-värdar eller ciceroner vid slottsbesöken. Allt var som en storfamilj där även deras ungdomar bidrog till en gemytlig stämning. I reception fick vi vår numrerade "Give-Away"-bag fylld med allt för rallyt. I bagen fanns bland annat en roadbook med program, tider, färdvägar och hållpunkter samt givetvis dekalering att fästa på våra bilar, whisky för drivers och vackra skotska schalar till co-drivern.

Möjligheter fanns också att hyra en highland dress det vill säga kilt, sporrans socks, jacket, tartan sash och brooches att nyttja vid lördagens Ceilidh (skotsk afton). Dressen platsade även på galamiddagen som gick av stapeln på Stirling Castle där dresskoden var black tie. Klädkoder är viktiga i Maseratikretsar. Smart casual gäller annars och jeans undanbedes på ett hövligt sätt. Våra klenoder, inalles 120 stycken, fick vara på en åtskild parkering. Utbudet av modeller var stort. Från välskötta skapelser från 50-60-talets 3500GT till moderna Levante S. Det fanns en senare modell Maserati Sciadipersia Cabrio-en GranCabrio i nya kläder. En väldesignad skapelse som presenterades på Genevemässan och tillverkad i endast 15 exemplar. Kul att få se

den i verkligheten, den sticker verkligen ut. Hoppas att det kommer en "Alfiero" till nästa år. Längtan efter en ny Maserati i GT-klassen efter nedläggningen av GranTurismo är stor.



På parkeringen rådde en febril verksamhet första kvällen. Alla skulle sätta på motspänstiga dekalering och de som kom med släp lastade skyndsamt av innan det var dags att inta en superb 3-rätters middag, med skotsk lax som huvudrätt, i goda vänners lag. Sponsrade välkomstdrinkar var legio vid alla kvällsmåltider. Denna kväll av Carcierge.



DAG 2

Den första rallydagen av två gick västerut i riktning mot Glasgow med fantastiska dalgångar med det kända och största sjösystemet Loch Lomond omgivet av ett hedlandskap starkt påminnande om de svenska fjällen ovan trädgränsen. Förutom det fantastiska landskapet fanns tre delmål för rallydagen.

Platsen för det historiska backracet The Rest and Be Thankful med anor från tidigt 1900-tal, men mest kanske känt under 50-60 talet. Av säkerhetsskäl fick vi åka långsamt med en minuts mellanrum och krav på uppmärksamhet, dolda sifferkombinationer var placerade längs racelines. Backracet var inte obligatoriskt utan en färd på egen risk, ett avtal skrevs på redan i receptionen. Räddningsfordon fanns också på plats. Publik fanns vid målgången liksom marshals som tog hand om tävlingsresultatet

Delmål två nåddes efter att ha kört på en cirka två mil lång vägsträcka där det inte gick att mötas, men mötande trafik fanns vilket blev en utmaning för många. Målet

var att äta lunch på en sentida ostrombar, Loch Fyne Oyster Bar, med fiskrätter av världsklass. Marshals fanns alltid på plats och dirigerade trafikflödet.

Slutmål och vändpunkt för rallyt efter 150 km var Inveraray Castle där en rundtur för alla på en timme var inplanerad. Slottet vid sjön Loch Fyne är byggt på 1300-talet. Numera bor den 13:e Duke of Argyll (Clan Campbell) här med sin familj i en traditionsfylld miljö som präglas av 1600-1700-tals arkitektur. Motto: Forget Not.

En rallydag att minnas och en plats att återvända till. Upplevelsen av en storslagen vacker natur, små pittoreska byar där livet stannat upp, historiska slott är en del av ett gott liv få förunnat. Upprymdheten blev inte mindre av att vi fann en bok på slottet "Book of Name" där vi hittade vårt eget namn BARKMAN med vapensköld och släkttavla med Tre Björnar från 1600-talet. Sambandet med vår släktgren från Småland på 1600-talet är litet trots att vi båda har egennamnet Bernhard (stark Björn). Men tankarna far iväg.

Aftonen avrundades med en 4-rätters skotsk måltid bl.a. Haggis (fårrätt) spetsad med lite whisky. Kvällen avslutades på skotskt vis, Ceilidh, det vill säga dans med eller utan kilt. Instruktörer och levande musik fanns på plats. En färggrann uppvisning av proffs och nybörjare under uppsikt av alla oss som inte vågade ta sig en tur eller föredrog det flödiga utbudet av drycker som Pirelli sponsrade. Den enda smolken i bägaren var dagens start som blev utdragen i tid. Start med en minuts mellanrum låter bra, men om alla vill starta mitt i aviserad tidsperiod blir det köer där även moderna bilar fick problem. McGrath Maseratiservice fanns på plats och hade intensiva timmar att få i gång och ut alla ekipage.

På kvällarna fanns också ett tvätteam på parkeringsplatsen som handvaskade av bilarna gratis vid behov. I rallyt ingick ingen traditionell Concours utan hemliga domare rörde sig på alla rallyts stopplatser med granskning inför den avslutande prisutdelningen på måndagen. En effektiv metod som avdramatiserade själva tävlingsmomentet.

Dag 3

Söndagen är också rallydag. Ytterligare drygt 25 mils körning väntar, nu mot norr. Även denna dag har tre delmål, men inga egentliga tävlingar eller minnesövningar. Viktigast är att följa roadbooken och hålla tiderna för måltider. Vi rör oss mer över hedar på smala vägar i hög fart. Landskapet är bedövande, nästan sakralt.

Delmål är ett fritt valt stopp på vägen, The Queen's View. En anhalt som även Drottning Victoria stannade vid. Det är en spektakulär vy som möter oss efter tvåhundra meters promenad. Utblicken är hänförande

vacker med sjön Loch Tummel som avslutas med ett högt bergsmassiv i horisonten. Tankarna flyr åter till de svenska fjällen.



De från start utspridda Maseratibilarna börjar nu bilda flockar som dånar igenom landskapet. Omkörningstillfällena är få, några kör åt sidan och lämnar fritt fram.

Vid House of Bruar samlas vi på en reserverad parkering. Här dricker vi kaffe och handlar lyxiga skotska läder- och ullvaror. En unik handelsplats mitt i höglandet fjärran från all urban civilisation, ett sorts Ullared fast tvärtom, bara för ett fåtal med "rätt bil".

Färden går nu åt två valfria håll. Ett är norrut till ett destilleri Dalwhinnie och ett tillbaka söderut mot Blair Castle med rundvandring i slottet. Signalen är att båda inte hinns med om man också ska hinna fram innan coacherna går till galakvällen på Stirling Castle. Vi valde destilleriet med rundtur och utsökt whiskyprovning av högklassig Single Malt Whisky i små doser. På vägen tillbaka mot Gleneagel hann vi passera Blair Castle där vi delades upp i två Maseratiläger med gamla och nya bilar. Om det var för concourens domare skull eller



en gest till våra anrika slottsvärdar vet vi inte. Dukes and Earls of Atholl ande vilade över oss Maseratister. Hemfärden gick på ett mer högklassigt vägnät där fartkontroller, som mätte genomsnittshastigheten mellan två punkter, hindrade en allt för snabb färd. En effektiv metod att dämpa ner oss varmblodiga Maseratiförare. Företeelsen används flitigt på motorvägarna i hela Skottland, men tack å lov på få ställen i England vid hemfärd.

I all hast fick vi klä upp oss till galakvällen, black tie var klädkoden. Den snofsiga flugan hade vi svårt att knyta då rutinerna glömts bort. Vänliga hjälpsamma marskals (kvinnliga) hjälpte oss under bussfärden att bli presentabla till mottagningen vid Royal Chapel Stirling Castle. Denna kväll var det Mc Grath som sponsrade välkomstdrinken med läckra snittar som aptitretare. Det vackra vädret under två dagar hade svängt till klassiskt brittiskt regn. Hela hotellets paraplybank tömdes på några minuter före turen till galan.



Själva galamiddagen hölls som sig bör i Great Hall i fortsatt skotsk anda. Maten utsökt överdådig. Ingen bordsplacering någon dag utan spontan sittning och inga honnörspatser. God och glad stämning härskade. Dialogerna begränsades till gränsgrannarna till höger och vänster. Vårt MIR 2020 dök alltid upp på den dolda agendan liksom vårt rally 2010 som flera mindes som lyckat. Att detta skotska rallyt kommer i topp var alla helt överens om. Tacktal för maten fanns med traditionsenligt på agendan. Övriga tackceremonier hänvisades klokt till avslutningsdagen. Under galamidagen fick vi högklassig skotsk pompa och stå i form av massiv och öronbedövande paradmusik parad med virtuosa tamburmajorer, uppumpade säckpipeblåsare, slagverk och skotska uppvisningsdanser. En mäktig final med paraden Beating the Retreat en årlig klassisk ceremoni som egentligen avslutar fyra dagars lång hyllning till Republic day väl passande slutet på ett makalöst Maseratievent. Stående ovationer från alla Maserativänner i The Great Hall.



Dag 4

Avslutningsdagen är för många deltagare också uppbrott, avsked och farväl. Så också här i Gleneagles. Prisceremonin och tacktal till arrangörerna och introduktionen av nästa års event MIR 2020 hade dock en välgörande och kvardröjande effekt. Visst smög några iväg för att hinna i tid till en passande färja mot kontinenten, men Henry Hall Room på hotellet var välfyllt med förväntansfulla Maserativänner efter ett oförglömligt Maseratievent.

Priser delades ut i fem olika klasser i ett rasande högt tempo. Det blev nästan svårt att förstå domarna (som förblev anonyma) och dess urvalskriterier. Huvudvinnare i Mir 2019 "The Peter Martin Trophy" gick till en Maserati Coupe med Amin och Beatriz Streuli och Concours d'Élegance fick Onno Hasselinks Mistral Coupe. Vår Göran och Helene Westerlund vann Post Classics i deras gröna Ghibli GT V8.

De fick sin välförtjänta hyllning av den månghövdade publiken, men bilder saknades på de utvalda klenoderna. Priserna bestod av specialtillverkade pokaler, några sponsorgåvor samt whisky och champagne. Peter Holmes och John Bennet var naturliga ceremonimästare. De avtackades på ett värdigt sätt av hela auditoriet. Företrädarna för respektive lands Maseratklubb gav vackra tal och gåvor, som ofta hade bäring på respektive lands egenart och kultur. Den svenska gåvan bestod av två stora dalahästar (nationalsymbol nr 1) till Peter och John samt 120 stycken mini dalahästar som alla marshals och deltagande ekipage fick som påminnelse om vårt MIR 2020.



Avlutningen blev vår svenska introduktion av MIR 2020 och välkomnande till ett 40-årsjubileum för denna typ av hyllning till varumärket Maserati. Vi har ju var och en ett ansvar att vara dess främsta kulturbärare. Vi tackade hela den fullödiga organisationen med dess ledare Peter och John genom en målade beskrivning av svenska Maseratklubbers event kompletterat med en välkomnande video som vi i projektledningen producerat till tonerna av Monica Zetterlund sjungande Visa från Utanmyra. (Finns att se på vår hemsida dock utan Monica Z's röst.)

MIR 2020 i Båstad, redan en succé!

Text: Fredric Gustafsson

Styrelsen har under flera år arbetat med förberedelserna inför nästa års rally i Båstad. Det är en hel del som ska fixas, bokas och beslutas. Inte minst måste man göra en budget och den styrs till stor del av hur många som deltar. Vi kom fram till att vi borde kunna få 70 ekipage att delta, så det var det vi utgick ifrån. Sen gjordes en lite mer optimistisk budget baserad på 100 deltagare. I skrivande stund är vi uppe i 98 deltagande bilar! Kanonkul! Det är också väldigt roligt att se så många svenska deltagare, över 30 bilar!

Det är en god spridning på länder, med deltagare från nästan hela Europa. Priset för längsta resa går till en Australiensare som anmält sig. Det är även en god spridning bland bilmodeller. Som väntat är det flest moderna och halvmoderna bilar men nästan varje klassisk modell är representerad, vilket är extra kul. Det kommer bli hård konkurrens i Concour d'elegancen på lördagseftermiddagen!

Om något oförutsett skulle hända med någon bil har vi goda resurser att fixa det på plats. Vi har hjälp av mekaniker som ställer upp från både Autoropa och AMK, det tackar vi för!

Känner du att din förmåga att köra på bana behöver förbättras? Lugn, låt vår professionella förarcoach åka med några varv på Ring Knutstorp. Då får du hjälp och tips gällande spårval, bromspunkter osv, som gör att du blir både snabbare och säkrare runt banan.



A NEW CAMOUFLAGED MASERATI SPOTTED ON THE STREETS OF MODENA

Text: Bengt Dieden

Den rubriken hade kunnat vara publicerad i vilken motortidning som helst. Rubriken kittlar nyfikenheten då den antyder att en ny Maserati-modell är på gång och den intresserade läser gärna vidare. Att göra ett sådant scoop har väl alla drömt om att få göra. För ett scoop är det väl? Eller?

Biltillverkarna har alltid haft ett problem när nya modeller ska tas fram. Designen kan hållas hemlig på fabriken där även motorer och transmissioner tas fram. Så länge ingen i personalen läcker till pressen kan man vara lugn att informationen inte kommer ut. Skulle den göra det finns risk för att försäljningen av den gamla modellen minskar då kunderna ju hellre väntar med sitt köp. Många tillverkare har även avskilda testbanor där fabriken personal i lugn och ro kan prova ut den nya bilen men det räcker inte. Man måste ut och köra den i vanlig trafik också och för detta använder man mulor.

En mula är en testbil som är något annat än det den utger sig ut för. Det kan vara den gamla modellen med den nya bilens drivlina eller det kan vara den nya karossen som har maskerats så att man inte ska se den i sitt egentliga utförande. På senare år har man låtit karossen ofta ha sin rätta form men kamouflagemålat den till oigenkännlighet istället. Att hitta en sådan maskerad eller kamouferad bil har varit alla journalisterna dröm. Den anställde fotografen får göra ett scoop i tidningen och den frilansande kan sälja bilderna till nyhetsbyråer och få bra betalt.

Med allt bättre utrustning kan datorer idag göra mycket av det jobbet som annars gjordes som "fältstudier".

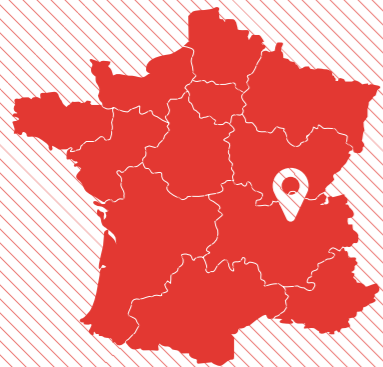
Vi kan göra en parallell med flygutbildning där 90 % av träningen till trafikflygare idag görs i simulator och endast 10 % i ett riktigt flygande flygplan. Men för bilindustrin är detta samtidigt ett problem, mulorna har nämligen också tjänat som "teasers", vilka givit lite lagom uppmärksamhet åt den nya modellen. Man har kittlat pressens och köparnas aptit utan att säga när den nya modellen kommer. Risken finns att detta moment bortfaller om bilarna plötsligt en dag bara står där i utställningshallarna.

Igår kom det bilder av en ny kamouflagemålad låg tvåsitsig bil som beskrevs som en kommande Maserati-modell. Man kunde välja mellan fyra olika motiv varav två till och med var tagna utanför Maserati-fabriken. En bild var lite suddig, vilket gav extra autenticitet åt det hela. Nästan för bra för att vara sant. Alla bilderna gick att beställa och kunde laddas ned i tre olika upplösningar där den största var på 20 MB vilket duger bra till ett omslag i de mest glassiga månadstidningarna. Men priset då? Allt var gratis. Då började jag granska texten lite bättre. Det visade sig då att det var Maserati själva som sänt ut detta för att berätta om den nya modellen som uppgavs ha en helt ny motor som Maserati själva tagit fram. Testbilen ska köras för att samla in data som ska användas för den slutliga intrimningen av bilen. Allt detta är helt ok men jag förstår ändå inte varför bilen måste kamouflagemålas om den ändå inte är någon hemlighet. Men strunt i det, bilen ser ju häftig ut och vem vet, den smått psykedeliska färgsättningen kanske kommer som tillval för den som vill verka hemlig i sitt bilval. Bilen kommer i maj 2020.

EPOQU'AUTO 2019 MASERATI EXHIBITION

Text & bild: Marc Sonnerly

In France Epoqu'Auto is the regional Lyon area answer to Paris' Retro-mobile. Held every early November just west of France's second largest city this salon is of course less International and not as large as the Paris February event but nevertheless very impressive and worth attending. This is confirmed by the many Swiss and German number plates which can be seen in the parking lots every year.



This year's edition from November 8 to 10 featured an exceptional treat for Maseratisti: an exhibition of over twenty cars from Viale Ciro Menotti. It was almost overwhelming in quantity and quality. Not only was the entire production model range through the years on display but there were also racing cars from the Schlumpf museum and rare street car models.

Symbolizing the mind boggling display a 250F sat next to a Granturismo Trofeo, an MC12, a Ligier JS2 with SM/Merak engine, one of 82 built and only about 15 in running order. They have fantastic handling as I was able to confirm during a test drive for my 2013 book. Apart of a normal SM Maserati there was also a special treat, one of the two Presidential Citroën SM open top limousines built for President Pompidou with longer chassis, low parade speed first gear, extra forward facing small seats for translators etc. They are no doubt the longest Maserati engined cars in the world. One of these carried the Queen of England and the pope during separate state visits. They were both used at the same time by President Giscard d'Estaing and his wife when HRH King Karl Gustaf and Queen Silvia visited and rode in one in the late 70's early 80's. Chirac also used them but Sarkozy decided they were too old and retired them. They still remain in storage to this day under the Elysee palace. A third one exists but it is a replica which was made, very exactly at great cost, in Switzerland.



There was a 300S (3065) from the Schlumpf museum in Mulhouse, and from another museum, the musee Henri Malartre in Rochetaillee near Lyon an original condition A6G54 Frua spyder that rarely comes out even though the museum is 20 minutes from this show. Also from Schlumpf were several other racing cars: the 1930 tipo 2000 26B is a client version of the model sold new to Swiss privateer Pedrazzini who won the Bern Grand Prix in 1935.

An 8CM sold new in Prag came back to France to win the Dieppe GP in 1934. A 1937 6CM that was raced by star Luigi Villorosi who won at Brno with it in what is now the Czech republic.

But the most important one from the Mulhouse mu-

seum was the 300S chassis number 3065 which had a long intricate career and is the only one in the world in totally original condition, thus preserved as a time warp. It was very interesting and positive to see the general public really admire and absorb the allure of all the Maserati road cars from 3500GT, Sebring, Quattroporte I, Mistral, Mexico, Ghibli, Bora, Indy, Merak, Khamsin, to 3200GT with even the rare Kyalami and Shamal. A Biturbo spyder and 4200 Spyder were the only open top road cars with the A6G54 Frua spyder. A truly outstanding gathering which came like a very early Christmas gift!

Our friends at the Club Maserati France whose booth was right next to the display deserve hearty congratulations for such a great success: Bravo Messieurs!

Racingdagar på Knutstorp

30-31 augusti

Text: Andreas Barkman
Bild: Ybele Hoogeveen

Ännu en gång stod Autoropa värd för ett uppskattat event på Ring Knutstorp för oss med italienska bilar. Strålade väder, proffsigt arrangemang och dryga 50 talet Maserati och hundratalet andra italienska bilar och en stor entusiastisk publik – svårslaget!

I två dagar är det race på banan uppdelade i valfria klasser. Arrangemanget sker i en lovvärd samverkan med D.A.C.A. Drivers Against Child Abuse. Fest och middag med övernattninng sker på Hotell Riviera i Båstad för de som kommer långväga ifrån.

Team Barkman mötte upp på dag 2 med en bil, två förare, två co-drivers - en fotograf och en motorintresserad tonåring. Inga mekaniker men slitna däck.

Målsättningen var att ha kul, testa bilen och dess förare inför resan till MIR2019 i Skottland. Håller vår GranTurismo S för påfrestningarna under en dag på bana så borde den hålla för 400 mil genom Europa! Håller vi?

Varje racedag börjar med "morgonbön". Vi förare får en grundlig genomgång av förutsättningarna för dagen av Autoropa. Tyngdpunkten ligger som alltid på säkerhet och kunskap om signalsystemet på banan som styr allas framfart. Kör försiktigt, ha kul (men inte för kul), kolla backspeglarna - är du upphunnen är du omkörd, bromsa hellre för tidigt än för sent på rakan (viktigt!). Och du - använd våra duktiga instruktörer för att lära dig lite mer om att köra på bana!

Dessa instruktörer var verkligen en fantastisk tillgång för Team Barkman när det gäller att lära sig grunderna i bankörning, men också för att bättre förstå hur hårt man faktiskt kan pressa en gatanpassad bil på bana innan den klagar. Mycket hårdare än man själv klarar eller vågar skulle det visa sig.

Innan starten för första 20 minuters passet genomgår bilarna och förarna en sista kontroll. Däcktryck? Check. Åtdraga hjulmuttrar? Check. Hjälmen på? Jajjamenan.

Ut på banan i 2:an. Höger. Upp till 3:an. Snabb blick i backspeglarna. Upphunnen redan! ...Skarp vänster.

Hårnål höger. Accelerera. Skarp vänster. Snabb höger. Nerförsbacke och skarp höger. Bilen och föraren något förskräckt - framhjulen får jobba hårt för att hitta fäste. Vänster-höger ut på rakan. 3:an, 4:an...160-170, Bromsa tidigt!

Efter några varv av full koncentration går det bättre och snabbare runt banan men man blir rejält omtöcknad av alla intryck. Respekten för dom som verkligen kan och orkar köra både snabbt och länge ökar för varje varv. Imponerande!

Till slut blir det depå och paus. Däcken är snudd på överkokta med små rullar av gummi som krullat ihop sig i kanten på framdäcken. Tung bil - skarpa kurvor tänker vi innan vi går till den läckra lunchen i Autoropas tält.

Under pausen bjuds vi även på en uppvisning i drifting av två av Sveriges främsta förare på området. I sina specialtrimmade Nissan GTRs fullkomligen glider de igenom banan med absolut kontroll - och med ett enormt däckslitage. Imponerande körskicklighet - men inget för oss att ens försöka härma med Maseratin. Kör försiktigt tänker vi.

Efter pausen blir det dock åka av för GranTurismon på ett helt annat sätt då en av instruktörerna visar hur man faktiskt kan köra en Maserati - om man kan. Sällan har bilen blivit så hårt körd som nu. Kurvor som tidigare verkade helt omöjliga att klara med någon typ av stolthet kvar är nu som borttrollade. Det ser lätt ut med rätt händer på ratten och bilen klarar av den mest brutala behandling på ett sätt som man inte trodde var möjligt. Bilens gränser ligger långt bortom vad man klarar och vågar - så mycket är säkert.

Vad som också står helt klart när vi kommer in depå är att däcken nu är helt slut. Helt slut. Avlagringar av smält gummi formligen pyr på däcken och under skärmarna. Det ser inte bra ut - men kul var det!

Det kanske blev lite drifting ändå! Och nya däck för en säkrare resa till Skottland!



Ska Maserati bygga suvar?

Stadsjeep (även kallat suv efter engelska sport utility vehicle) är en större personbil som kombinerar framkomligheten hos ett terrängfordon med komforten i en personbil. De är vanligtvis konstruerade med ett femdörrars kombikarosseri, fem eller sju sittplatser, fyrhjulsdrift samt en stark motor.

Detta kan man läsa när man slår upp ordet suv i Wikipedia, för ett ord är det. Suv är ingen förkortning på svenska, det är ett ord precis som bil eller skinksmörgås och ska skrivas med gemener. Men varför har dessa stadsjeepar fått ett sådant otroligt genomslag på marknaden? Läser man en motortidning från vilket europeiskt land som helst så handlar hälften av artiklarna om elbilar och den andra hälften om suvar. Samtidigt som Greta reser runt i världen och propagerar för ett koldioxidsnålt samhälle säljer stora bilar som aldrig förr. Även om suvarna har letat sig nedåt i segmenten kommer vi inte ifrån att deras konstruktion gör dem större och tyngre än en konventionell sedan eller kombi. Och nu har även Maserati blandat sig i leken så var är poängen? Varför denna popularitet? Är detta en dagslända eller kommer vi att leva med suvar för evig tid? Och vem började med detta?

På 30-talet var de flesta bilar höga, hade stora hjul och var byggda på separat chassi. Efter kriget började bilar med självbärande kaross att bli populära och höjden minskade. Redan 1934 hade Citroën insett fördelarna med en låg bil men nu började B11 och B15 få sällskap. Även hjulen minskade i storlek och började krypa ned till 16 och 15 tum. På 60-talet började bilar som Alfa Romeo utrusta sina bilar med 14-tumshjul vilket ansågs högst modernt men den tillverkade som gick längst var Mercedes som konsekvent gick in för 13-tumshjul. Profilen på däckerna var vanligen drygt 80 men i slutet av 60-talet började lågprofildäcken komma och då talar vi om 70-profil.

Bilar som fortfarande var högbyggda, som förkrigskonstruktionen Ford Anglia, fick smeknamn som Korvstånd eller See Sweden from the air. Att ha en låg bil tydde på insikt och förnuft då detta gav bilen bättre köregenskaper. Tävlingsbilarna excellerade i låga konstruktioner och Ford valde namnet GT40 på sin Le Mans-bil bara för att den var 40 tum hög, d v s en meter. Terrängbilar var alltid stora, tunga och fyrhjulsdrivna men obekväma och lämpade sig inte för landsvägskörning. Många ser suvens ursprung i bilar som Range-Rover och Jeep Cherokee men jag är tveksam till detta. Den första europeiska biltillverkare som gjorde ett allvarligt försök att göra en personbil terrängduglig var faktiskt Renault. Modellen hette Colorale och kom i början av 50-talet. Den såg ut som en förstörad personbil och hade hög



Renault Colorale 1950 hade allt som utmärker en suv men var en smula undermotoriserad. Blev ingen succé och lades ner efter sju år. Sänkades av ingen.



Lamborghini LM002 1986 var allt annat än undermotoriserad. V12-motor på 450 hk och en mycket avancerad 4WD. Ingen förstod vad man skulle använda den till så modellen lades ned efter sju år.

frigångshöjd och fyrhjulsdrift. Den kunde ta upp till sju personer plus bagage men blev ingen succé. Sitt namn hade den fått genom att slå ihop orden Colonie och Rural (lantlig). Den sålde en del i de franska kolonierna men såg man någon i Paris? Ack nej, i Paris ville man ha chica bilar som Renault Floride och Simca 8 Sport, som också kallades trottoarracers. Caloral lades ned efter fem år och 40 000 tillverkade bilar och Renault hade fått nog av biltypen. Sedan hände ingenting och sedan hände ingenting och så plötsligt dök den terränggående personbilen upp igen men då i betydligt tuffare skepnad. Lamborghini LM2 hette den och var ful som stryk men oj vilken bil. V12-motor på 400 hk, sofistikerad fyrhjulsdrivning av Lamborghinis egen konstruktion och dessutom en liten "balkong" längst bak där man kunde sitta och skjuta vilda djur på prärien. Kravspecifikationen för LM2 var att bland annat att den skulle gå att köra i lös sand kontinuerligt i 160 km/h och för detta krävdes dels enorma kylare och dels luftrenare av sällan skådat slag. Blev den någon succé? Nej knappast, den var för speciell och naturligtvis extremt dyr. Överste Khadafi i Libyen köpte ett par bilar och några andra välbeställda bilentusiaster köpte den som leksak men snart lades den också ned. Med bilar är det som med allting annat, tajming är viktig och det är lika illa att vara för tidigt ute som för sent.

Anledningen till att en låg bil är bättre att köra och åka i beror inte bara på den bättre kurvtagningsförmågan genom den lägre tyngdpunkten utan också på att man får en bättre komfort i bilen. Fjädringen inte

behöver konstrueras för att motverka krängning lika mycket. Krängningshämmare och fjädrar kan göras mer följsamma och därigenom ökar komforten och väghållningen. Mindre hjul ger lägre ofjädrad vikt men det hjälpte inte, nu började hjulen växa igen. Först till 15, sedan till 16 och plötsligt var vi tillbaka hos 30-talets 17-tumshjul. Innan vi kom dit hade vi passerat något som på 90-talet ansågs vara framtidens lösen, det stavades MPV, Multi Purpos Vehicle. Bilarna var högbyggda, rymliga och flexibla i interiören då bagageutrymmet inte var separerat längre. Renault var först ute igen med sin Mégane Scénic som blev en dundersuccé och följdes snabbt av bland andra Mercedes A-klass och Citroën Picasso.

Familjerna älskade biltypen då barnen hade gott om plats men ända var det ju inget annat än en standardbil. När Land Rover kom med sin Freelander då menar jag att vinden vände. Den var obetydligt dyrare än en standardbil, hade en ordinär motor men ändå vissa terrängegenskaper. Man tog sig fram på dåliga vägar och till nöds även i terrängen. Nu började det hända saker, vi fick bilar som Subaru Forester, Volkswagen Touareg och Volvo XC90. Det stora dråpslaget kom sedan från Japan med Nissan Qashqai i spetsen följt av modeller från Honda, Toyota och Mitsubishi. Fiat dammade av sin Panda och visade att man även i den lilla klassen kunde åka i både terräng och i stan. Plötsligt framstod MPV-bilarna som tråkiga och konventionella för att inte tala om vanliga kombibilar. Nej, nu väntade äventyret runt hörnet och bilarna försågs med hasplåtar för att



Levante betyder egentligen östanvind eller Fjärran Östern på italienska. Ger kanske en idé om var man förväntar sig finna kunderna. Skulpterade och kraftfulla formerna och vem vet, kanske är detta bilen som ska bli Maseratis framtid?

Sommar-rally med slott och opera

Text & bild: Sirpa Franzén

Med en dryg veckas förberedelser fick vi ihop åtta bilar, varav sex Maserati från fyra årtionden, en Lamborghini Espada och en Alfa Romeo 159, som besökte två slott och avverkade lunch, slottsvandring, afternoon tea med tillhörande operakonsert.

En strålande solig lördag i juli möttes vi upp vid Globen söder om Stockholm, varifrån vi rullade söderut på natursköna vägar till ett första stopp intill café Rosenhill där bilar väntades in. Färden gick sedan vidare till Hågelby slott, där vi åt en trevlig lunch och promenerade i slottets omgivning innan vi for vidare mot nästa anhalt.



Efter slottsvandringen fick vi både te, scones, sötsaker och en vacker operakonsert med sångerskan Ruth Segerberg och pianisten Simon Berggren i den flärdfulla 1700-talsmiljön. Vi avslutade med promenader i den vackra slottsträdgården och vid bryggorna längs Mälaren innan ekipagen rullade hemåt igen.

Småvägarna söder om Stockholm bjöd på rolig åkning på slingriga vägar liksom vacker natur. Snart var vi framme vid det ganska okända men pampiga Sturehovs slott, där slottsfrun Maria Sandberg tog emot och gav oss en härlig guidad tur. Vi fick ta del av historien kring slottet som bjöd på många intressanta fakta, roliga berättelser, spännande källarvandring och vackra kakelugnar.

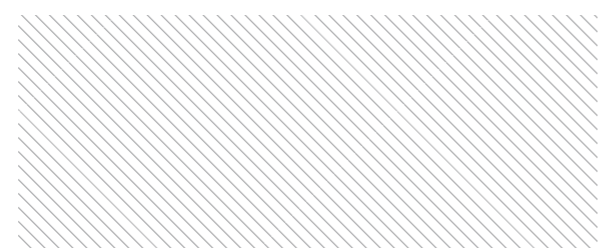
P.S. En rolig detalj är att Sturehovs slott (www.sturehov.se) stod värd för kronprinsessan Victorias lunchbjudning dagen före hennes bröllop och att det byggdes vackra kungliga toaletter enkom för lunchen. Och ja, det går att besöka och använda dem. D.S.

kunna ta sina passagerare ut i skogen. Porsche fick upp ögonen för detta och byggde om VW Touareg med starkare motor och plötsligt hade de Cayenne som sålde ner än alla andra Porsche-modeller tillsammans. Terrängduglighet hade nu parats med prestanda och komfort och en ny trend var uppfunnen. Plötsligt kunde inget vara mer ute än en MPV.

Bilarna växte på höjden igen och motorerna blev alla starkare. De började synas på Östermalm och begreppet stadsjeep var myntat. Svenska Akademien var inte sena att godkänna ordet suv och resten vet vi. Alla tillverkare har dessa bilar på sitt program idag. Fyrhjulsdriften finns ofta bara som tillval som få väljer och hasplåtarna är numera tillverkade av plast av den enkla anledningen att ingen använder bilarna i skogen. I början kördes de ofta av kvinnor som kände sig säkrare i en tyngre bil men det argumentet tunnas ut om alltför många gör samma sak. Att åka suv är en livsstil och även en smula status och då bryr man sig inte om de praktiska konsekvenserna. Hos Alfa Romeo blev plötslig suven Stelvio den mest sålda modellen, åtminstone i Sverige, och ska vi gissa att det kommer att gå samma väg för Maserati? Som vanligt håller sig Renault framme och deras suv kallad Captur är den mest sålda i sitt segment i Europa. All suv-reklam görs på samma sätt. Den visar den förväntansfulla familjen på väg till försränning, bergsklättring eller annan fritidsaktivitet i skogen. Mannen kör alltid bilen och ser lycklig ut när

han vrider på vredet för terrängkörning och styr in på den dåliga vägen och det väntande äventyret. Farorna lurar bakom träden men familjen sitter säkert i sin suv och snart är man framme och kan kasta sig ut i den strida forsen.

Ska nu Maserati ägna sig åt att bygga fem meter långa, högbyggda bilar med fyrhjulsdrift och dieselmotor? Kommer inte den sportiga imagen lite på kant då? Harald Wester, VD för Maserati, säger att det finns en risk för detta men att han är beredd att ta den. Maserati kan ju inte stillatigande se på när Lamborghini, Aston Martin, Porsche, Mercedes, Audi och Range Rover själva tar hand om detta lönsamma segment. Det är bara att hoppas att de övriga modellerna får finnas kvar i sortimentet nu när FCA, inklusive Maserati, är på väg att köpas upp av franska PSA. Det gäller att undvika att det går som när Peugeot en gång i världen övertog Citroën, det första man gjorde var att lägga ned SM-modellen. Kanske den lönsamma Levante kan rädda Maserati från detta. Time will tell.



Maseratis klassiska sexor

(Några personliga reflektioner)

Text: Bengt Dieden

För att beskriva alla motortyper Maserati byggt under snart 100 år krävs en hel bok. Det har tillverkats motorer av de flesta typer från fyrcylindriga till sexton-cylindriga. Ja, till och med en två-cylindrig tvåtaktare gjordes som Maserati använde i en liten flakvagn för att köra ut däck till tävlingsbanan i Modena. Frågan är ändå om inte de sexcylindriga motorer är de som betytt mest för Maserati, på gott och ont. Vi tar plats i tidsmaskinen och förflyttar oss tillbaka till tiden då WW2 var över och man började se framåt igen.

Bröderna Maserati hade som enda ambition att tillverka och sälja tävlingsbilar. På den tiden kunde man leva på detta eller åtminstone nästan. Det gick fram till 1937 då man var tvungen att sälja företaget till industrimannen Adolfo Orsi. Denne begrep att man också måste göra landsvägsbilar men omställningen skulle ta tid. Idealet vore natur-

ligtvis om man kunde bygga tävlingsbilar och sportbilar för landsvägsbruk på samma grundkomponenter och på så vis föddes A6-serien. Den första Maseratin som var ägnad för något annat än tävlingsbanan kallades A6 1500 och var klar 1947. A stod för Alfieri, 6 för cylinderantalet och 1500 för cylindervolymen. Motorn hade sin grund i den sexa som använts i förkrigsracern 6CM men hade nu fått ett avtagbart topplock. Efter denna modell kommer ett antal bilar med till synes konstiga beteckningar men de är i själva verket helt logiska. A6GCS står för Alfieri, 6-cylindrig, G=ghisa som betyder gjutjärn i blocket, CS=Corsa Sport. Detta var en tvåsitsig tävlingssportvagn. Var bokstäverna CM på slutet så betyder det Corsa Monoposto och då är det en formelbil vi pratar om men denna hade en sexa med dubbla överliggande kamaxlar.



Urmodern till de raka Maserati-sexorna återfanns i 6CM från 1936.

1947 Tävlingsresultaten var inte lysande detta år och i Italien söker man då alltid orsaken i motorn. För att få mer fart på denna lockade man över den redan kände konstruktören Giacchino Colombo från Ferrari och nu började det hända saker. Colombo inledde en era där den raka sexan kom att utgöra basen i Maseratis produktion för såväl tävlingsbilar som GT-vagnar även om detta uttryck hade ännu inte kommit till allmän användning. Den motor Colombo tog fram kom att spela stor roll för Maserati och vi känner den från Formel 1-bilen 250 F, från tävlingssportvagnarna 300 S och 350 S och inte minst från GT-vagnen 3500 GT och 3500 GTI.



I A6 Sport från 1947 hade motorn bara en överliggande kamaxel.

1954 Motorn var en rak sexa som i 250 F har en cylindervolym på 2494 cm³ och cylindermåtten är 84x75 mm. Motorn hade vidare dubbla överliggande kamaxlar, som drivs av en triplexkedja, magnetändning med dubbla tändstift och tre dubbla Weber-förgasare. Effekten varierade under åren men låg mellan 240 och 280 hk. Motorns maximala varvtal var 8000 rpm vilket bestämdes av slaglängden 75 mm. På den tiden ansåg man nämligen att en motor under inga omständigheter fick utsättas för högre kolvastighet än 20 m/s. Det var inget direkt exotiskt med motorn utan den följde gängse normer för en tävlingsmotor på den tiden däremot

blev den oerhört framgångsrik på banorna och skördade massvis med segrar. Om bilarna bröt under tävlingen berodde det sällan på motorn, snarare på den relativt komplicerade transmissionen med transaxel och De Dion-bakvagn. Mot slutet av sin aktiva tid fanns även en V12-motor tillgänglig men resultatet blev inte bättre än med den driftsäkra sexan. Maserati 250 F ansågs på sin tid vara en av de bästa och mest lättkörda bilarna i Formel 1 och även mycket populär bland förarna. Den sexcylindriga motorn hade stor del i detta men också att bilen var så välbalanserad. År 1957 blev Fangio åter världsmästare med 250 F men det var sista året Maserati drev ett fabriksstall. Nu sålde man istället bilar till privatpersoner som tävlade med dem men detta varade inte länge.



Motorn i 3500 GT 1957 är härledd direkt från 250 men volymen har ökat till 3,5 liter och magneterna har fått ge plats åt en dubbel batteritändning.

1955 Parallellt med tävlandet i Formel 1 hade Maserati ett fabriksstall med sportvagnar. Vad var då skillnaden annat än att de hade två sittplatser och täckta hjul? Jo, inom Formel 1 var det föraren som blev världsmästare men i VM för sportvagnar var det tillverkaren som blev det. Samma raka sexa användes för modellerna 300 S och 350 S men med större volym. Cylindermåtten var 84x90 mm respektive 86x100 mm. Den större motorn varvade bara 6000 rpm men räknar vi på detta ser vi att även här var det kolvastigheten som satte gränsen. Motorerna hade också lägre kompressionsförhållande för här handlade det mer om uthållighet än sprinterstyrka. Sportvagnsloppen kunde pågå under 12 timmar och även 24 som Le Mans och då gällde det att bilarna höll. "If you want to finish first, you first have to finish", var nu mer sant än någonsin. Ett F1-lopp på den tiden sträckte sig över 500 km och beroende på banan tog det högst två och tre timmar att köra. Maserati vann på Nürburgring en gång men i övrigt var inte 300 S och 350 S särskilt framgångsrika. Även dessa modeller slutade man med 1957 då Orsi nu ville satsa på GT-bilar istället.

1957 På bilutställningen i Genève visades det som skulle bli Maseratis storsäljare, nämligen 3500 GT. Fyra meter och 70 centimeter lång, nästan fyra sittplatser och en elegant kaross signerad Touring i Milano. Motorn var Colombos raka sexa men nu nedtrimmad något för landsvägsbruk. 220 hk var i alla fall ansett som mycket och bilen hade en toppfart på en bra bit över 200 km/h. Förgasarna var tre dubbla Weber 42 DCOE och dubbeltändningen fanns kvar, nu i form av batteritändning och en stor fördelare från Marelli. Slaglängden var nu 100 mm så motorn fick inte varvas mer än till 6000 rpm men det behövdes inte heller, kraften kom redan vid låga varv och även det härliga ljudet. Vevaxeln var en massiv pjäs med sju ramlager och en totalvikt på över 40 kg! Motorn var en tydlig kontrast mot vad Ferrari erbjöd sina kunder. Ferrari 250 GT hade en V12-motor på 3 liter och kort slaglängd och därför behövde den mycket varv för att trivas.



1961 Maserati 3500 GTI fick en för tiden mycket exklusiv detalj, bränsleinsprutning av fabrikatet Lucas. Insprutningen var av typen indirekt och utmynnade alltså i insugningsröret strax före insugsventilen. En pump i bagageutrymmet tryckte upp bränslet till omkring 12 bar och skickade det sedan i en ledning till en fördelare i motorrummet som portionerade ut bensindropparna till de olika cylindrarna. Systemet var komplicerat och dyrbart men fungerade utmärkt och gav motorn 15 hk extra. För att undvika att bränsle rann in i motorn om denna stannade fanns ett säkerhetssystem som omedelbart bröt strömmen till pumpen och sedan tände en ilsket orange lampa på instrumentbrädan. Lucas-insprutning användes även på Maseratis V8-motor i 5000 GT och i V12-motorn som byggdes för Formel 1.

En av dåtidens mest framgångsrika F1-bilar var Maserati 250 F från 1955. Motorn var på 2,5 liter och hade dubbla tändmagneter.

1963 Maserati introducerade nu modellerna Mistral och Sebring där bägge använde den raka sexan men nu till 3,7 och 4,0 liter förstorade versioner. I bägge fallen ökade man slaglängden till fenomenala 106 respektive 110 mm. Inga högvarvsmaskiner precis, 5500 rpm fick duga om man ville att de skulle hålla ihop, men 255 hk fanns då tillgängliga i fyrallitersversionen. Modellerna var i produktion fram till 1968 men då begravdes de handgjorda modellerna för gott.



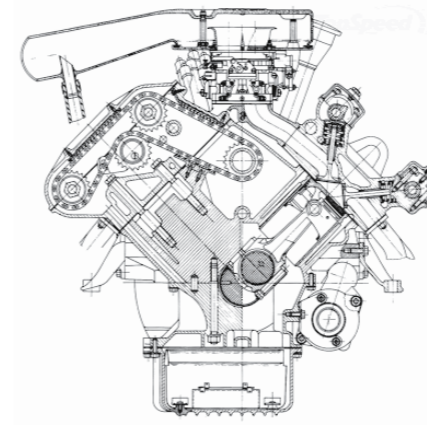
I 3500 GTI, Sebring och Mistral hade motorn indirekt bränsleinsprutning från Lucas. Ett mycket exklusivt system som bara återfanns i dyra bilar.

1967 Citroën i Paris hade planer på en prestandaver-sion av sin DS-modell men lyckades inte få till någon egen motor. Man frågade Maserati om de kan tänka sig att hjälpa dem. Motorn skulle av skatteskal inte vara större än 2,7 liter men måste ge minst 150 hk. Då motorn skulle placeras bakom slutväxeln i en framhjulsdreven bil måste den vara så kort som möjligt och dessutom ha utgående axel och drivning av generator på samma sida vilket diskvalificerade alla existerande motorer. Om Maserati lyckades få fram en lämplig motor utlovades en stor beställning. Maseratis utvecklingsavdelning leddes av Giulio Alfieri och han accepterade erbjudandet och påbörjade genast arbetet. Han och hans mannar tog en befintlig V8 på 4,2 liter och sågade av två cylindrar och byggde sedan en ny vevaxel med lämpligt slag. När detta var klart bestyckade man motorn med Weber fallförgasare och satte den i bromsbänken. Resultatet 170 hk printades ut och kopior sändes till Paris där man omedelbart gav klartecken och därigenom är tipo C114 ett faktum. C för Citroën och 114 är den interna modellbeteckningen hos Maserati.

Nu satte sig Alfieri ned med ett blankt papper och drog upp riktlinjerna för Citroëns motor. Det blev en V6:a på 90° där vev-stakarna arbetar i par på vevaxeln för minimal längd. Dubbla överliggande kamaxlar var det enda tänkbara och för att spara längd hos motorn sker drivningen av dessa inte i kamaxlarnas ena ände utan mitt på och detta av kedjor som i sin tur drivs av en mellanaxel som löper inne i v:et. Detta gjorde motorn extremt kompakt och vevaxeln var endast 40 cm lång. När alla ritningar var klara och motorn körd i bromsbänk visade den upp närmare 170 hk. Man provkörde motorn långa sträcka i en förklädd Panhard 24 BT och allt verkade lovande.

1970 Ett problem återstod dock och det var investeringen i maskiner och personal för att börja bygga den nya motorn. Riktigt hur det hela gick till är historikerna inte eniga om men resultatet blev att Citroën köpte hela Maserati med tillhörande lokaler inne i Modena. Citroën SM presenterades för marknaden 1970 och togs emot med stort jubel. Detta mattades dock något när det framkom att den avancerade bilen hade en hel del barnsjukdomar. Ingen bil hade dittills uppvisat en sådan kombination av prestanda och komfort som SM och dess like kommer världen förmodligen aldrig att se. Driftstörningarna var dock många och det allvarligaste var att motorerna rasade på löpande band. Man tog inte reda på vad problemet bestod i utan beställde bara nya motorer från Italien. Enligt min personliga uppfattning berodde detta på att fransmän och italienare alltid haft svårt att kommunicera med varandra i synnerhet när det gäller prestigefrågor. Alfieri menade att det var Citroëns egen fel att motorerna havererade då de hade givit mellanaxeln i uppdrag att även driva en hydraulpump och en tung AC-kompressor. Detta var för mycket för den kedja som ursprungligen bara skulle ha drivit kamaxlarna och en generator. I slutändan gjordes fram till 1975 omkring 11 000 Citroën SM men Maserati byggde till dessa 30 000 motorer och man kan ju spekulera i vem som betalade dessa. En sak är säker, det var sällan eller aldrig kunderna.

Följ den spännande fortsättningen i nästa nummer.



Kamdrivningen i C114 var "a piece of art" och motorn i övrigt var också av mycket "modern" konstruktion. Vevaxeln är bara 40 cm lång.



C114 monterad i en Merak i USA-utförande. Drivningen av alla biaggregaten var motorns Akilleshäla men förbättrades efter 1975.

TEKNISKA DATA

AM 101 3500 GT
Motortyp Rak 6-cylindrig
Cylinder vol 3 485 cm³
Borrn x slag 86 x 100 mm
Ventiler 2
Max effekt 220 hk/5 500 rpm
Material Aluminium i block och topp
Förgasare 3 x Weber 42 DCOE

C114 SM
Motortyp V6 90°
Cylinder vol 2 675 cm³
Borrn x slag 87 x 75 mm
Ventiler 2
Max effekt 170 hk/5 500 rpm
Material Aluminium i block och topp
Förgasare 3 x Weber 42 DCNF

Ordförändemöte i Modena

Text: Fredric Gustafsson

Ovit aut volor aut laturem posaper chiciliquo est, ommodis est quid eniae. Is eaquis eum quam facidus sam reiuscia sinus nobis con non conectus ea vid entiaes truptatem qui dit audae res magnam cum nis alit, veniend aectur sunt. Nem aut ut ea velic to qui commo-lore inciuriore, cullaboribus ius.

Accus as et parum harum quas ium, cus sa sit, iur si berfera essedipsam aut laborpor aut arum, quunt as exeri tem doluptatur adi ut latur, que laccuptatur ali-gendus, vitatqui rem nullibus dictur aut odis quosseq uistrum aut qui te re volut velles plicat inciden den-danihicia es diaspedipsam is inum ini dolorem molupta

testibus non pori quos ut quo tendit pre sam rem. Ut eos dolorepudae. Maxim quiassi nullorp oremquuntota digniatas apid et qui natur sim eum re prae es arum, soluptatque que nulparu mquasit quostet porrum a dolorpo rehendi pisimus, quae optis nossit, quat por simillanis ernam, sit moluptas doluptaque et litatiusda digenditem corrovidi nimusandae non eossim acceptat omniminctaes volori consecumquae moloribus evel est quia sedi bero quis discient entist dollantotae. Et prestissim doloreperum volecusdae optate debit labor recerio eatio blaut eostis quaecte vendestiis alis aspernatium hit volupta cum restis et endis sequi dem ipsam, sedipsa ndictiunt occum eris as et quatureris



Citroën SM 1972 med C114-3 vilken hade Bosch D-Jetronic bränsleinsprutning. Ingenting för amatörer att meka med. Tillverkades i 3 500 exemplar.

BILD



VÅRA FANTASTISKA SPONSORER TILL MIR 2020



MASERATI

AUTOROPA

