

Gott nytt Maserati-år

# MASERATI

b u l l e t i n e n

**DEN STORA FRÅGAN:**  
- VARFÖR KÖR  
JAG MASERATI

**MARC SONNERY:**  
- I GUESS I AM  
OFFICIALLY OLD

**GAMMAL NYHET:**  
MASERATIS  
FÖRSTA ELBIL

## FROM MODENA WITH LOVE MC 20



Inverno

2020



## Maserati Bulletin

### #2 2020

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

#### Redaktionen:

Lasse Linder  
Johan Runberger  
Erik Barkman

#### Ansvarig utgivare:

Fredric Gustafsson

#### Grafisk form:

Sue Ellen AB

#### Annonsansvarig:

Fredric Gustafsson

#### Tryck:

Fyra Punkter

#### Copyright:

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

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

## SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna  
www.maseraticlub.se

Omslagsbild:  
MC20

# Ordföranden har ordet

## 2020; ett riktigt skitår

Man kan inte beskriva 2020 på något annat sätt än som ett riktigt skitår och det av fler anledningar än en. I skrivande stund härjar Covid-19 värre än någonsin och någon ljusning är ännu inte i sikte. Folk dör på löpande band och i dagarna kom en ny internationell undersökning som visade att Sverige stack ut som det land i OECD som hanterat Corona krisen sämst av alla medlemsländer. Grattis till oss svenskar!

I vår sandlåda där vi leker med bilar oavsett ålder håller vi alla tummar att det blir möjligt att genomföra MIR nästa år i juni som planerat. Om inte får vi skjuta på det till 2022, eller 2023 eller... Det är vår tur att arrangera nästa gång det nu kan bli av, så mycket har vi klart för oss.

Vi kan glädja oss åt att vi kunnat genomföra ett sommarrally/årsmöte och ett höstrally. Båda överdagen, vilket verkar vara ett bra format i dessa tider. I slutet av september samlades rekordmånga deltagare på Ingarö för att träffas, umgås på distans och ha kul. Jag gissar att många är riktigt svältfödda på att göra roliga saker och att träffa likasinnade.

Ibland roar jag mig med att läsa ledare som mina föregångare skrivit. Jag är inte den första att ha åsikter om sakernas tillstånd. En favorit är Staffan Wohnes "ordföranden har ordet" hösten 2003. (Den finns som de flesta gamla Bulletiner att läsa på maseraticlub.se under rubriken "Bulletin") Här kommer ett litet utdrag.

"Mindre bra är framtidsutsikterna för konungariket Sverige. 2003 var ett förlorat år, och 2004 ser inte ut att bli så mycket bättre. Efter 50 års maktinnehav för socialdemokraterna börjar vi nu tydligt se resultatet av den förda politiken. Det verkar vara kaos på samtliga fronter: skola, vård, kommunekonomi och landstingsekonomi, och någon ekonomisk tillväxt ser det inte ut att bli. Detta som ett resultat av att regeringen inte vill/törs/förmås satsa på företagsamheten i landet."

Om man ska tro Staffans beskrivning av 2003–2004 känns det lite deprimerande, för hur mycket har egentligen förändrats till det bättre sen dess? Finns det då inga ljuspunkter? Såklart det finns! I Maserativärlden är den största positiva nyheten såklart att man lanserar en ny supersportbil, MC 20. För första gången på många år lanserar Maserati en bil som i vissa fall ligger i teknikens framkant. Det är otroligt kul och verkligen på tiden!

Hur går det då med försäljningen av nya Maseratibilar? Toppen var 2017 då man sålde 51 bilar, 2018, 35 bilar och 2019 då man övertygade drygt 19 000 nybilsköpare. Hur det ser ut i år finns ännu inga uppgifter om, men det är väl ingen vild gissning att det inte är fler sålda än året innan. Med 2020 snart bakom oss kan vi konstatera att allt bara kan bli till det bättre. Vi i Maseratklubben hoppas naturligtvis på ett lyckat MIR-evenemang, som i sin tur skulle betyda att allt är tillbaka till det normala. Eller så normalt som det kan bli i dessa annorlunda tider.

### Bästa Maseratihälsningar

Fredric Gustafsson  
Ordförande Svenska Maserati-klubben  
fredric.gustafsson@maseraticlub.se



## Vill du komma i kontakt med medlemmar i klubben?

Kanske tycker du att det vore intressant att diskutera bilfrågor, bilträffar och annat med andra medlemmar i klubben? För er planerar Maserati-klubben att trycka upp en medlemsmatrikel. Men för att kunna göra det behöver vi ditt medgivande. Gå in på [maseraticlub.se/kontakt](http://maseraticlub.se/kontakt) och fyll i dina uppgifter, i meddelanderutan ger du ditt medgivande och gärna skriver vilken bil du har (modell och år). De som inte skickat in sitt medgivande före den 1 februari 2021 kommer tyvärr inte komma med i matrikeln pga GDPR. Ett mejl kommer också att skickas ut som en påminnelse. Tack!

# Classic car auction YEARBOOK

Text : 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 in 1993 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 has now reached its 25th edition milestone. Its purpose is to document all major auctions' complete results worldwide with minute detail from chassis number to previous auction appearances by the same cars, 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, a plethora of fascinating charts such as sales percentage for make, average year of manufacturing of the cars offered, turnover for period of manufacturing etc. There are statistics by 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? These numbers in turn reveal underlying patterns such as the rise of youngtimers ahead of post classic era 1965-1974 cars. Individual model value progressions are also tracked.

Needless to say the past year was not normal by any stretch of the imagination due to Covid and the number of traditional auctions it cancelled as well as the birth of virtual ones. The disaster of course was the cancel-



lation of Monterey week, the slew of late August California auctions by all leading houses RM Sotheby's, Bonhams, Gooding and more. However there were good news soon after thankfully. The very important Gooding auction in London on September 5, the firm's first outside the USA and the first auction in months to host the public, albeit in limited numbers, really constituted a finger on the pulse moment for the market. That high profile dispersion of a major collection saw a 93% sale rate, 34M£ in sales and several record prices.

As noted by all auction professionals quoted in the book the market cooling in the last year was due more to the after effects of the 2013-2016 bubble than to Covid, in fact many owners just chose not to offer their cars at auction at all preferring to wait for sunnier days while in fact demand remains strong with a constant flow or requests coming into auction offices.

Unusually the cut off date for each annual edition is not December 31st but right after the Monterey August auctions which are –normally- the yearly peak of the market in every sense and the book comes out each year in October. The price is €80 and information on where to buy it can be found on the official website.

Order the book at  
[www.classiccarauktionyearbook.com](http://www.classiccarauktionyearbook.com)

# Höstrally på Ingarö

Av Sirpa Franzén

2020 har varit ett år med många käppar i hjulen, inställda sociala sammanhang och evenemang, allmänt tråkigt och en massa eländen. För att inte tala om det uppskjutna Internationella Maseratimötet i Sverige. Men ta-daa – så kom en sammetslen och soldränkta lördag i september då alla hjul rullade problemfritt och mycket kändes som vanligt igen.

Det var den 19 september då Åke Nordkvists idé om ett rally på Ingarö i Stockholms skärgård förverkligades. Ett trettiotal Maseratibilar slöt upp utanför Coop på Värmdö. Vilken vacker syn och möjligen rekord för ett Stockholms-rally arrangerat av Svenska Maseratklubben.



Snart på väg till Ingarö: Åke Nordkvist visar vägen för Sigbritt Lindén.

## Första anhalt: Fagerholm

Den sköna slingan på Ingarö var lagd av Fredric Gustafsson och den började med en tur till Fagerholms båthamn där vi ställde upp oss en stund. Ett gäng unga scouter som väntade på bussen i hamnen blev nog överraskade när vi rullade in men såg helt klart nöjda ut med det brummande besöket.



Uppställning vid Fagerholms hamn med en Maserati GranTourismo närmast i bild.

## Värmdö musterier

Strax rullade vi vidare till Värmdö musterier för både sightseeing och shopping av lokala delikatesser såsom nygjord äppelmust med mera. Men här blev det tydligt att det fanns ett sällsynt stort och uppdämt socialt behov - ingen tyckte sig bry sig om att gå i butikerna, utan hängde kvar vid samtalen som oavbrutet bubblade på.



Hans Josefsson, Fredric Gustafsson, Lennart Lindén, Inga Enhörning och Sigbritt Lindén. I bakgrunden en Maserati Ghibli Spyder SS, en av de totalt 25 bilar som ska ha tillverkats.

## Mot Ekenäs brygga

Vi lyckades bryta upp alla trevliga umgängen och färden gick vidare till Ekenäs brygga. Alla dessa sköna italienska Maseratis och vacker svensk skärgårdsmiljö gifte sig på ett mycket fördelaktigt sätt, som synes på bilden. Det blev ett snabbt stopp och vidare färd mot lunchen på Björkviks krog.



En ovanlig syn; en nyrenoverad blå Maserati Merak SS deltog.

## Lunch på Björkviks krog

Med utsikt över havet, gassande sol på verandan och i trevligt sällskap intog vi en välsmakande italiensk-inspirerad lunch. Efter måltiden tackade de flesta i sällskapet ja till inbjudan att stanna kvar på Ingarö en stund och hemma hos Fredric Gustafsson bjöds det på fika, bullar, bilsnack och ännu mera trevligt häng.



Lunch på Björkviks krog.



Nästa Björkvik.



Fina vyer i backspeglarna från en Maserati biturbo.



En av de sammanlagt 27 bilar som deltog; en Maserati Quattroporte I.



Träffens enda Maserati 3500 GTI rullar in vid Björkvik.



# Den första Gran Turismo

Av Rolf Westberg

Ur Allers serie "Den stora bilparaden" 1947 så beskriver man Maseratis historia som tävlingsvagn och fram till deras nya modell A6, den första Gran Turismo.

## Med tonvikten på farten

I den gamla longobardiska staden Modena ligger fabriken. Och dess namn är Officine Alfieri Soci'eta Anonima. Vissa uppslagsverk anger visserligen adressen till Bologna, men vi har faktiskt adressuppgiften Viale Ciro Menotti 322, Modena, Italia, och uppgiften är för i år. Företagen stiftades 1926.

Till att börja med byggde Maserati tävlingsvagnar och sportvagnar på beställning. Senare så blev det seriebygge av båda slagen, och i många år så var Maserati den enda fabriken i världen som sålde färdiga tävlingsvagnar till privatförare.

## Ur Maseratis hävder

Till Maseratis karaktäristika hör att vagnen är synnerligen snabb men inte fullt så pålitlig som Alfa Romeo eller ERA. Vagnen är ett fullblod, vare sig det nu gäller den berömde 36-ventilertypen eller den något enklare 18-ventilertypen.

I Sverige visades Maserati på 1930-talet på Rämnebanan av Whitney Straight och 1947 på Vallentuna av fransmannen Raymond Sommer. Båda ledde sina lopp i början men hade maskinkrångel. På utländska banor har märket körts av G. Campari, L. Fagioli, M. Borzachini, Tazio Nuvolari, Tim Birkins, Dick Seaman, greve Trossi och Farina.

Maserati har vunnit Indianapolis två gånger, Frankrikes GP 1933, Targa Floria 1937-1940, Coppa Ascerbo, Tripolis GP 1937 och åtskilliga andra storlopp. En rad rekord på rakbana eller distans har noterats av Borzachini (266,069 km/tim) H. Rusch och G. Furmamik.

Amerika står en smula utanför lagen då det gäller tävlingsport. Den ena tävlingsvagnen är uppkallad efter ett tändstift, den andra får sitt namn efter en kamin, den tredje efter en reservdelsfirma. I Europa kan sådant inte hända, ty där gäller att motorns märke är vagnens, och vidare står i FIA-reglerna att reklam inte får föras på tävlande vagn. Eftersom USA är ett land för sig har det emellertid kommit sig så att segraren i Indianapolis 1939 och 1940 kan heta Boyle Special. Vem denna Boyle är, som lyst med lånta fjädrar, må göra det samma, men det kan ur europeisk synpunkt ha sitt intresse att tala om att vagnen in i minsta mutter och slag var en fullblods Maserati.





### En snabb sportvagn

På årets Genèveutställning överraskade Maserati med en nykonstruktion, Maserati Sport A-6, ett strömlinjeformat och mycket elegant stycke aluminium med högvärdig sportmotor i.

Data: sex cylindrar. Diameter: 66 mm. Slaglängd 72,5 mm. Slagvolym 1,488 liter. Alltså samma cylindervolym som 1,5-litersracern. Effekt 65 hk vid 4700 varv. Kompression 7,8:1. Alltså ganska högt tryck och svårig-

heter att köra på vanlig handelsbensin. Kompression passade för svensk lättbentyl. Mått: axelavstånd 255, spårvidd fram 127 och bak 125. Vikt chassi enbart 575 kg. Bensinförbrukning 1,3 liter/mil.

Nu undrar någon hur pass snabb denna sportvagn blir, som har liknande motor som den tävlingsvagn som gjort 246 km/tim. Ja motorn är liten, och trots det att vagnen "bantats" får man väl stanna vid 150 a 160 km/tim.



# Sprezzatura

Konsten att bry sig utan att det syns

Text: Lasse Linder

*För dig som hellre väljer en Maserati framför en Ferrari har gjort ett medvetet val – du älskar vackra bilar men du vill inte att det ska synas för mycket. Du har sprezzatura.*

Begreppet sprezzatura myntades redan på 1500-talet av den italienske diplomaten och författaren Baldassare Castiglione. Hans definition av sprezzatura innefattade inte bara hur man klädde sig utan handlade lika mycket om hur man pratade och dansade. Allt skulle verka som det mest naturliga och göras utan att visa på någon ansträngning.

Idag har begreppet smalnats av och handlar för de flesta bara om klädstil och hur du adderar en liten personlig detalj till din stil som verkar helt omedveten. Det kan handla om en skjortkrage som inte är perfekt, att änden på skärpet hänger lite nonchalant eller att ett skospänne "rårkar" vara oknäppt. Detaljer som ska uppfattas som totalt omedvetna, men som i själva verket är ytterst genomtänkta och avsiktliga.

Det går inte att prata om sprezzatura utan att nämna den italienska industrialisten Gianni Agnelli. Agnelli ledde inte bara Fiatkoncernen under åren 1966 till 1996, han var verksam inom ett flertal branscher och levde ett extravagant jet set liv med snabba bilar, stora båtar och en hel radda vackra och kända kvinnor. Han brukade äntra sin yacht i Medelhavet genom att hoppa ner i havet från sin helikopter och sen oberört kliva ombord till det väntande sällskapet (man måste anta att han inte gjorde detta utan publik). Att Agnelli blivit sprezzaturans främste symbol beror både på det liv han levde och den fingertoppskänsla han hade för de små detaljerna i hans i övrigt fläckfria klädstil. Det har gjort honom till en odödlig modeikon.

Att bära armbandsuret utanpå skjortmanschetten, bära kängor till den skräddarsydda kostymen och låta slipsen vara längre bak än fram är några exempel på hur han adderade små detaljer till en i övrigt klassisk (och dyr) klädstil.



Agnellis känga till alla som bara bär lågskor till kostymen.

Men sprezzatura är en svår konst. Jättesvår faktiskt. Det är lätt att det som ska verka nonchalant omedvetet direkt blir avslöjat som ytterst genomtänkt och som kostat flera timmar framför spegeln. Antagligen skulle Agnellis grepp med armbandsuret utanpå manschetten idag inte alls kännas naturligt utan ses som ett klumpigt sätt att få visa upp sina dyra klocka.

Att sprezzatura inte är något som går i arv har Agnellis dotterson Lapo Elkann visat med otaliga stilfiaskon. Under hans något tveksamma karriär finns faktiskt kopplingar till Maserati, men han är kanske mest känd för sin klädstil, en stil som faktiskt inte har det minsta att göra med sprezzatura. Den kanske viktigaste insikten för att lyckas är nämligen att vara lågmäld, en

konst som Lapo helt enkelt inte behärskar. När Agnelli bara hade en liten subtil detalj som stack ut, gör Lapo det motsatta. Han radar upp detaljer och lyckas endast med det motsatta konststycket – att se ut som en clown. För om det finns någon regel att följa så är den att bara bryta mot en regel åt gången. Annars är risken stor att du går över gränsen och det enda du uppnår är fniss bakom din rygg. Som sagt, sprezzatura är en svår och härfin konststart. Lycka till. Det behövs.

# Maserati France famiglia day Santenay Beaune

Text: Marc Sonnerly

*In France the second edition of the annual Maserati Famiglia day took place October 10 at Chateau de Santenay near Beaune in Burgundy and on the Beaune airfield.*

The concept of these events is to invite existing clients with their Maseratis to a VIP day combining art de vivre quality of life with presentation and test driving of the current models.

This day was to be very special though which explains why there were more than one hundred current model Maseratis in attendance from all over France and Monaco with over 200 guests. It would be no less than the long awaited occasion of the national premiere of the MC20 just weeks after its world premiere in Modena! All convened at Chateau de Santenay in the eponymous village set on a hillside covered with vineyards and forests, one of a myriad in the region of the Cotes de Beaune famous for its red and white Burgundies. The chateau's former moat had long ago been turned into a parking lot and it was impressive to see it filled with current Ghiblis, Granturismos, Quattroportes and Levantes. As guests mingled, all masked of course, many wearing one decorated with a discreet Trident gifted to participants, they could admire a line up of classics in front of the entrance, two Indys, a Ghibli, a 3500GT, a Bora, a Khamsin and the ex King of Morocco QPill in non factory green.

After signing on at the entrance breakfast was provided in two large arch ceilinged dining rooms, an opportunity to get to know other owners and exchange on the models they owned and their everyday use. There were many entrepreneurs, lawyers, doctors all happy to be there.

There was definitely a buzz of excitement in the air about the upcoming MC20. Then the staff from Maserati West Europe, the French importer welcomed the guests, introduced themselves and presented the day's programme. The attendance was eager, listening attentively.

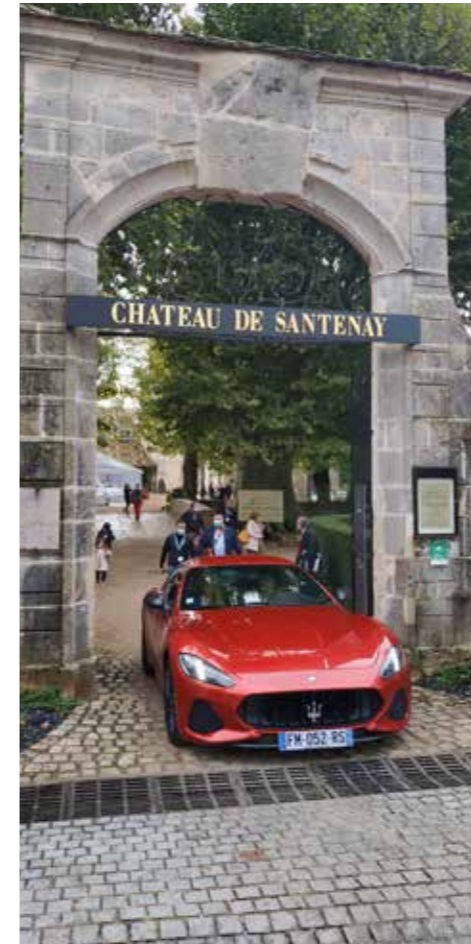
There would be two alternating groups in view of the sheer number of participants (reservations had quickly run out). One group would take part in a touring rally through the vineyards, meadows, forests and villages of what is a region of legendary beauty popular for car touring events for many decades. For Levantes only there would be an optional off road drive carefully selected on local dirt roads in the vineyards and forests to showcase the ease of use of Modena's first four wheel drive SUV.

Another group, including yours truly would start their day with driving to the Beaune airfield, a few kilometres east of the city which had been rented and transformed into a temporary circuit. I joined French Maserati club vice President Jean Francois Blachette in his Gransport along with the owner of the Bora and headed to the "Aerodrome".

Once there we could not believe the seemingly endless row of current client Maseratis already parked facing the hangars when we arrived. Guests could enjoy helicopter rides above the countryside, a wonderful way to see the many castles and historic villages. The helicopter was tastefully decorated in dark blue with Maserati signage if you please: a nice touch!

A big half dozen of new models with salesmen would give clients rides on the airfield circuit and let them drive. Refreshments were provided in one of the hangars where a Granturismo GT4 racer was displayed, then there was the highlight: the presentation of the MC20.

An entire hangar was devoted to that with the mystery car sitting on a podium under a car cover with a special token of Maserati history a few meters away: an MC12, one of two registered in France.



Dynamic music got the audience warmed up and soon everyone was there and the management of Maserati West Europe explained the guidelines which had determined the MC20 concept. After a time came the great moment, the cover came off to unanimous applause, it really looks even better in person. The audience liked

*"The Trident had to get it right and it did"*

its no nonsense simplicity –no moving parts, accompanied by the truly groundbreaking technical coup de force of the pre-burning chamber. It is such a revolutionary step for Viale Ciro Menotti considering that apart of the extremely limited production MC12 it is the marque's first rear mid engine car since the Bora in the late seventies and the Merak in the very early 80's. The Trident had to get it right and it did. Clearly no one disliked it. Perhaps one might argue the doors are a little too showy, Lamborghiniesque but the presenter pointed out that not only do they provide more practicality in use they also allowed far more rigidity and downforce to bear on them with the huge mechanism they use. Needless to say everybody wanted to sit and be photographed in it. I did not but liked the simple interior; this is after all an all out sports car. It clearly could accommodate even tall large occupants. I loved the fact that it is not too large and wide meaning spirited driving on twisty back roads will be possible which is not the case with many oversize supercars fit only for circuits or the Autostrada. Plenty has been written in the worldwide car media so I won't delve further here but suffice to say that I spoke with several attendees who confirmed their order had already been placed and that they could not wait! As Maserati representatives confirmed, they could not be happier with the incoming flow of orders! Make mine dark blue with tan seats please!

Also presented in that hangar was an example of the Maserati FUORISERIE UNICA production, the words meaning bespoke one off model production as per clients wishes. The Ghibli presented was a very bold and interesting concept, in bare alloy, yes unpainted, including even the bonnet badge, except for two longitudinal red stripes. It all constituted a salute to the 1950's and the racing heritage. The interior likewise had



retro seats that looked like they had come straight from an A6GCS! It was a very successful, tasteful concept that makes you want to reach for a pad of quality drawing paper and a fine pen and let your imagination flow.... of course it all comes at a substantial cost.

Thomas, one of the directors of the French Maserati club then kindly invited me for a ride on the circuit in his Khamsin. The organisers controlled the flow by a sort of unavoidable pitlane, this keeping cars well apart. There was a straight high speed run down one side of the runway followed by a U turn which some did slowly and others with wheelspin aplenty! Then there was a short line before being released onto the return portion of the runway; a slalom between haybales. This is when a staffer stated he would let two Levante Trofeo V8 ahead of us. Being just a bit partial to Khamsins and their 320hp, 275kph performance I fully admit I was quite vexed and about to lecture the young man about the fact that this was not some slow old classic...but a complete lack of interest in SUV's meant I had no

*"The time had come when classics can't follow anymore...I then knew I was officially old!"*

idea what I was about to see: when given the go ahead each Trofeo launched like a hound out of hell propelling itself furiously at the horizon with a mighty roar. Ah I thought... I see; After all these have almost twice the powewwr. As my friend noted, the time had come when classics can't follow anymore...I then knew I was officially old! But you won't ever get me up in a SUV! We then returned to the Chateau for an excellent lunch with local Burgundy fare and a duly responsible restrained sampling of the local vintages. Then the touring rally concluded the day after which I took my leave from what had been a very successful well organised day and enjoyed walking the historic center of Beaune. To my surprise a number of people; mostly seemingly sharp minded men, looked at my Trident decorated mask with recognition and envy: nice to see and that along with the brilliant MC20 confirms the future of the Trident is bright!



## I BACKSPEGELN

# MASERATI BULLETINEN

## NR 2 OCH 3

Text: Niklas Palm

Jag tycker ibland att det är kul att botanisera bland gamla nummer av Maseratibulletinen. På hemsidan kan man ju läsa alla gamla Bulletiner från januari 1978 fram till och med nummer 1 2015. De allra första Bulletinerna saknas dock. Jag hade nu turen att "springa på" en tidskriftsamlare med gamla nummer av Maseratibulletinen. Där fann jag bland annat nummer 2 från april 1977 och nummer 3 från juli 1977, som ju saknas på vår hemsida. Jag tänkte scanna dem och se om även det finns möjlighet att publicera en version på hemsidan. Jag misstänker att det är få medlemmar som sitter och trycker på dem. Det var ju trots allt över 40 år sedan de publicerades.



Från början distribuerades Bulletinen som fotostatkopior, men från och med januari 1978 är den tryckt som ett riktigt magasin. De versioner av nummer 2 och 3 som jag kommit över är således tryckta med en vanlig kopiator. Kvaliteten var långt ifrån den som dagens medlemmar har blivit bortsämda med.

Nummer 2 påstås ha svällt ut jämfört med det första numret. Det innehåller 18 sidor medan nummer 3 har 16 sidor. Långt ifrån allt material är eget. Kopior finns av ett utdrag från 1937 om Maserati 6C i brittiska The Motor, en exposé över Maseratis historia i Svensk Motortidning 1957, en artikel om Maserati i de Tomasos regi ur den brittiska tidskriften Thoroughbred & Classic Cars 1977 samt amerikanska Car and Drivers "road research report" från 1961 om Maserati 3500 GT.

Den egenhändigt författade serien om Maseratis karossmakare - som verkar ha inletts redan i det första numret - fortsätter, för i nummer 2 finns en artikel om Carrozzeria Zagato medan nummer 3 behandlar Carozzeria Vignale. Dessa två djupdykningar är mycket fina och läsvärda. Det egna materialet kompletteras av en artikel om Zagato från den amerikanska tidskriften Road & Track.



Vi får också läsa om ett antal klubbevent såsom försommarmötet på Håverud Herrgård i Dalsland, Italienresan till Maseratifabriken, resan till Historic Race på Nürburg Ring. Det finns också en liten intervju från Italien med svensken Peter Coltrin - journalisten och fotografen med italienska bilar som specialitet.

Tidiga nummer av Maseratibulletinen innehåller också många tekniska råd och en del andra tips också. Jag konstaterar dock att en del har passerat sitt bäst-före-datum. Åtminstone kan jag konstatera att den verkstad som lär ha utfört förnämliga läderarbeten i mitt eget kvarter inte längre finns kvar.

Jag hoppas att vi kan publicera dessa tidiga nummer av Maseratibulletinen på klubbens hemsida så att du kan ta del av dem i sin helhet. Stora delar är dock externt material och jag är därför inte säker på att vi kan lägga ut allt, av upphovsrättsliga skäl.

Redaktionen hälsar att inom kort kommer även nummer från 2016 och fram till idag att finnas på hemsidan.



Ghibli II från lanseringsåret 1992, då med 16-tums OZ Racing-fälgar.

# Vägen till den bästa Biturbon.

Text: Mattias Björk

1981 lanserades Maseratis Biturbo-serie, sprungen ur den dåvarande ägaren Alejandro de Tomasos vision att kombinera Maseratis starka varumärke och tunga historiska arv med högre produktionsvolym än vad som dittills hade varit fallet.

Biturbo-serien, som i sin ursprungliga form hade en del att önska vad gällde driftssäkerhet och kvalitet, förbättrades kontinuerligt under sin produktion och nya modeller fogades till serien efter hand. En större förbättring, som även omfattade lite mer omfattande designförändringar av karossen, lät emellertid vänta på sig till 1992, då modellen Ghibli (namnet självfallet hämtat från den ikoniska coupén lanserad under 60-talet) premiärvisades vid Turin-salongen.

I grunden byggde bilen vidare på Biturbo-konceptets idé, med en kompakt, kantig kaross, en lyxig inredning i läder alcantara och valnötsträ, och under huven en 90-gradig v6:a med dubbla turboaggregat.

De tydligaste yttre förändringarna bestod i breddade, utsvängda hjulhus, nya strålkastare och nya bakljus. Designen var ett samarbete mellan Maseratis designavdelning och Marcello Ghandini, som vid den här perioden hade hjälpt Maserati med flera modeller, där Shamal och konceptet CHubasco kanske var de mest

iögonfallande från denna era.

Under skalet fanns en viktig uppdatering i bilens elsystem, som var omgjort jämfört med tidigare Biturbo-modellers ganska sköra system, där säkringsboxen ofta vållade problem. I Ghiblin användes istället flera mindre säkringscentraler, vars hållbarhet dessutom är betydligt bättre. Största förändringen i chassit var de bakre bärarmarna, som nu fick en rörkonstruktion som var tydligt racinginspirerad. För den inhemska marknaden erbjöds Ghiblin med en 2,0-liters v6:a på 306 HK och för exportmarknaderna fanns en 2,8-litersmotor som lämnade 284 HK. Den högre litereffekten från 2,0-varianten berodde främst på ett 50 procent högre laddtryck jämfört med exportversionen.

Under de följande åren uppdaterades Ghiblin genom nya serier eller generationer, med uppdateringar i form av ABS-bromsar, brytlös tändning med separata spolar för varje cylinder och uppdaterad bakaxel. Just bakaxeln, som uppdaterades 1995 när GT-modellen lanserades, var en mycket välkommen förändring, eftersom Biturbo-modellerna allt sedan lanseringen 1981, haft en svag punkt i en märklig konstruktion med en mellanaxel mellan kardanaxel och differential, där det är mer regel än undantag att splinesen som förbinder mellanaxeln och differentialen slits, vilket leder till ett irriterande glapp och klonk-ljud.

GT-modellen får därför anses som den yttersta utvecklingen av Ghibli- och hela biturbo-generationen (undantaget efterföljaren 3200, som i vissa men inte alla sammanhang betraktas som en del av Biturbo-generationen). Sista åretsom Ghiblin tillverkades var 1999, då man som tillval även kunde få airbag. Detta tillval, som innebar en något annorlunda designad trekrad ratt, var mycket ovanligt.

Sista årsmodellen som Ghibli II tillverkades var 1999. Vid det laget hade Ferrari tagit över kontrollen över Maserati (som under ett antal år hade ägts direkt av Fiat, efter att Fiat successivt hade köpt ut den tidigare ägaren Alejandro de Tomaso) och efterföljaren 3200 GT hade presenterats. Det ligger nära till hands att anta att åtminstone bilarna som producerades under -99 och

sannolikt även -98, främst var resultatet av ett lager av delar som man ville få användning för. Under Ghiblins produktionsperiod, 1992-1999 producerades cirka 2300 exemplar, vilket under den här perioden var en relativt stor volym för Maserati.

Knappt 30 år efter modellens lansering kan man konstatera att Ghibli II har stått sig mycket väl bland entusiaster och modellen kan idag betraktas som en av de mest eftersökta modellerna från Biturbo-eran, efter specialmodeller som Barchetta, Shamal och Karif. Således är den också en värdig efterträdare till sin namn-företrädare från 60-talet!

Utöver ovanstående generationer tillverkades några specialmodeller enligt följande:

**Ghibli Open Cup** - bilar tillverkade enkom för bankörning, togs fram för en enhetsserie som kördes på europeiska banor under 1995 och 1996. Bilarna är i grunden Ghibli GT 2,0-bilar, rensade på inredning, men har en del special-utrustning såsom kraftigare bromsar och en modifierad framvagn. Inför 1996-säsongen fick bilarna dessutom ytterligare uppgraderingar.



Ghibli Open Cup Evo från 1996. Evolutionen i förhållande till 1995 bestod bland annat av större bromsar och fälgar samt förbättrad aerodynamik.



Ghibli GT-interiör: läder och valnötsträ så långt ögat kan nå.

**Ghibli Cup** - byggdes inspirerade från Open Cup-bilarna. Här lämnar 2,0-motorn 330HK, tack vare bland annat bättre turbo-aggregat och uppdaterad motorstyrning. Interiören är race-inspirerad med kolfiber-paneler och Momo-ratt och bilarna har split-fälgar från Speedline. Då endast ett 60-tal bilar tillverkades har bilarna idag fått en riktig samlarstatus och är den mest värdefulla Ghiblimodellen för gatan.



Ghibli Cup, detta exemplar i den smakfulla kulören "Blu Francia".



Ghibli Cup-interiör, med kolfiberinlägg (istället för valnötsträ) och Momo-ratt.

**Ghibli Primatist:** Byggdes som en hyllning till Maseratis framgångar inom båt-racing. Är i grunden en Ghibli GT, men med en särskild lack och en (i mitt tycke, men smaken varierar) väldigt häftig inredning.



Denna spektakulära färgkombination hade de drygt 30 Primatist-bilar som producerades.

# "The first of its kind"

I december 2019 var jag tillsammans med ordförandena i de andra europeiska Maseratiklubbarna i Modena för att ta del av en hel del nyheter från Maserati. Den största var lanseringen av nya supersportbilen MC 20, fast namnet höll man såklart hemligt. Vi fick som första utomstående grupp någonsin besöka det nybyggda "innovation lab" i utkanten av Modena. Denna facilitet delas med Alfa Romeo. Man var väldigt stolta att visa upp sin nya simulator som var så avancerad att "inte ens Ferrari har en lika bra". Denna simulator gör att utvecklingstiden och kostnaden kan mer än halveras jämfört med traditionella metoder. Man hävdar att 97% av den dynamiska utvecklingen kan simuleras, det vill säga hur bilen ska uppföra sig på vägen.

Den stora lanseringen var planerad till den 29 maj och alla klubbar skulle få två platser till förfogande för att kunna uppleva det hela på plats. Jag var mest nöjd över att ha övertygat/övertalat Maria Conti (ansvarig för lanseringen av MC 20) att skicka den första bilen för påseende till vårt rally i Båstad en månad efter första visningen. Som alla vet blev det inte så.

Istället presenterades bilen den 9:e september i vad som var ett spektakel av sällan skådat slag, åtminstone i bilbranschen. Dansare, musik och en ljusshow som inte skulle skämmas för sig i Eurovision sammanhang. Vad var det då vi fick se?

Jo den första mittmotorbilen från Maserati sen Merak slutade produceras för snart 40 år sedan. (Barchetta räknas inte som produktionsbil)

Det hela startar med en kolfibermonocoque som är designad i samråd med och tillverkad av Dallara. Just det, samma Dallara som i decennier designat och byggt formelbilar.

Motorn är en helt nyutvecklad 3L V6 med dubbelturbo som lämnar 630hk. Den kallas "Nettuno" och byggs i ett nyutvecklat engine lab i Modena. Här kommer de tre huvudsakliga nyheterna på motorn. För att inte missa någon detalj i översättningen kommer beskrivningen på engelska:

**The pre-chamber:** a combustion chamber is set between the central electrode and the traditional combustion chamber and connected by a series of specially-designed holes.

**Lateral sparkplug:** a traditional sparkplug acts as a support to ensure constant combustion when the engine is operating at a level that doesn't need the pre-chamber to kick in.

**Twin injection system – direct and indirect:** linked to the fuel supply pressure at 350bar, the system reduces noise low down on the rev range, lowering emissions and improving consumption.



Montering sker i den gamla klassiska fabriken på Viale  
Ciro Menotti. Därför kallar man den "100% made in  
Modena"

MC 20 plattformen är redan från början designad för olika  
drivkällor. Det kommer en hybrid-version samt även en  
100% eldriven variant. Det kommer även en cabriolet-ver-  
sion så småningom.

Karossen är designad in-house av tysken Klaus Busse.  
Den övre delen sägs vara "italienskt" känslösam i sin  
utformning, medan den nedre delen är tekniskt utformad  
i första hand med tanke på hur luften färdas runt bilen.  
För första gången använder Maserati dörrar som öppnas  
uppåt/utåt. Det sägs vara av praktiska skäl, men jag  
gissar att det är lika mycket för att det är tufft!

Själv tycker jag den är snygg, men hade nog hoppats på  
något lite mer iögonfallande. I mitt tycke är den lite väl  
anonym och generisk för att vara den första supersportbil  
från Maserati på nästan 50 år. Senast man konkurrerade i  
denna nisch var med Bora som visades för första gången  
på Genevesalongen 1971.

Förhoppningsvis kommer någon racig version att er-  
bjudas som blir mindre anonym, för man har redan från  
början gått ut med att Maserati kommer återvända till  
racerbanan och tävla med MC 20.

Jag kontaktar Autoropa för att få en uppdatering av läget  
för MC 20 i Sverige. Det är mycket man vill veta. Har  
Autoropa sålt några? Vad kostar den? När kommer den  
till Sverige?

-Jovisst har vi sålt några MC 20, säger Maseratiansvarige  
Patrik Andreasson. Vi har tagit handpenning på "några  
stycken", utan att exakt specificera hur många det är.  
Vad kostar den då? Alla nya Maserati är prissatta i Euro  
och MC 20 har ett grundpris på 229 000. Med några  
kryss i extrautrustningslistan springer priset snabbt iväg  
och de bilar som sålts har slutat på cirka 2,8-2,9 MSEK.  
När får jag då min MC 20 om jag beställer en idag? Man  
hoppas kunna leverera de första kundbilarna i slutet av  
2021.

Sammanfattningsvis tycker jag det är jätteroligt att Ma-  
serati satsar och lanserar en riktig sportbil igen. I vissa  
fall ligger man även i den tekniska framkanten, precis  
som det ska vara. Synd att den inte är så vacker som den  
kunde vara.



Man hoppas  
kunna leverera de  
första kundbilarna i  
slutet av 2021.





# Varför kör jag en Maserati?

Text: Göran Olsson

Frågan ter sig förmodligen lite undrande för er som får Bullentinen. Men frågan tarvar ett svar och jag ger er mitt svar på frågan. Men först en liten komprimerad bakgrund över vad jag är för person vilket i och för sig till viss del ger svaret på ovan fråga.

Är utbildad Lantmästare vilket bland annat innebär mycket teknik, såväl inom byggnation som inom maskin. Utbildningen har jag haft mycket glädje av i livet. Jag har sedan ett 40-tal år tillbaka i tiden hållit på med att skruva i bilar och som så många andra började det i tonårstiden med att det skruvades och trimmades med moped.

Mina första renoveringsobjekt var ett par Volvo som gjordes i ordning. Den ena var en 164: a av årsmodell 1973. Hade inte livet kommit emellan hade den förmodligen varit kvar i min ägo. Eftersom jag numera är "bilaskruvare" den tid jag arbetar, möter man alla sorters människor och fordon. Har blivit ganska mycket gammalbilar av märket Lancia som de senaste åren har passerat genom verkstaden. För att inte tala om en Renault Alpine från 1971 som är totalrenoverad.

Nå, tillbaka till frågan om varför jag kör Maserati. På min arbetsplats Alnarp är det inte långt till Autoropa i Arlöv. Vid ett tillfälle 2010, efter att en lunch i dess närhet intogs, åkte vi dit för att se vad som fanns i dess lokaler. Då hände det! Framför mig såg jag en Maserati GranCa-

brio. Detta var kärlek vid första ögonkastet. Bilen hade former som endast min fru kan konkurrera med. Alla andra bilar i lokalen förbleknade och bedömdes av mig som enbart onödiga dekorationer, stående på golvet likt julbockar vid en gran under julhelgen. Ferraris var kantiga och låga, Bentley var ännu kantigare och svulstiga, rentav fula! Nå, tillbaka till denna bil som var helt rätt i sina linjer. Jag behöver väl inte säga att frekvensen på besöken till Autoropa ökade. Tvingade med mig frun som givetvis tyckte att det var en vacker bil men kostnaden var av respektabel nivå, vilket jag inte kunde säga emot.

Eftersom det finns ett antal olika konfigurationer av GT:n började den långa vägen till hur jag vill att min blivande Maserati skall se ut, vara konfigurerad. Första fastläggandet var att det får bli en coupé, ingen cabriolet. Ljudnivå och täthet är inte helt ointressanta delar i ett bilköp. Det är trots allt en GT det handlar om! Att det skulle vara en bil med 4,8 liters volym stod klar redan från början. Växellådan skulle vara en riktig automatlåda, inte en "nervös" manuell låda som man felaktigt kallar automat.

Vi hoppar fram i tiden till året då jag köpte Maseratin, dvs 2017. Tidigt under våren kom det en annons på Blocket som motsvarade den bil jag var ute efter, det vill säga en Maserati GT auto. Höll koll på denna bil och

följde dess prisnivå som sakta sjönk till de nivåer som var rimliga för mig och min plånbok. Mer om kommande affär längre fram i texten.

Sommaren flöt på med diverse olika bilträffar och givetvis var det Maserati man hade i blickfånget när det gällde vad man tittade mest på. I juli månad hade Autoropa som vanligt sina Racing Days på Ring Knutstorp i Skåne dit jag tog med mig fru Kerstin och hon verkade till min stora glädje (och förvåning) klart intresserad av fordonen. Efter att ha gått runt och dräglat över alla fina bilar där fanns så jag ngt i stil med "ja, det är ju mycket pengar om man nu köper det man vill ha", en direkt kommentar från den lagvilda parten var "ja, köper man nu en sådan bil så skall det inte snålas. Jag ryckte till av förvåning och undrade om hon drabbats av någon religiös upplevelse eller om det bara var synintrycken och de trevliga ljuden från Maseratibilarna som körde på ringen som skakat om henne? Jag ställde naturligtvis inte frågan om vilket det var. Hade kunnat bli "fel" svar.

## Närmre köpet!

Nå, bilen som jag hade haft i blickfånget sedan i våras fanns i Falun och då jag bor i Eslöv var det inte bara att åka över och titta på godsaken. Eftersom bilen tedde sig intressant påbörjade jag en e-postkonversation med ägaren till fordonet. Mycket frågor och svar samt en mängd bilder sändes fram och tillbaka mellan oss.

Säljaren var trevlig och hade svar på de frågor som ställdes. Raka puckar och inget tjafs, så vill man ha det!

När vi kommit överens om pris och när det kunde bli aktuellt att jag kunde åka upp för att göra en eventuell affär, är vi framme i september månad. Den 21/9 blev datumen för färd till Falun. All förberedelse med biljett, bankkontakter och att det skulle köpas en bil för en ½ miljon kr hade jag inte med en stavelse nämnt för hustrun. Tänkte att det får bli en överraskning!

Överraskning hade det blivit om det inte hade varit för att en god vän gjorde ett inlägg på min Facebook-sida där han skrev "det ryktas att det skall komma ner en Maserati från Norrland, höhö". Jä-ar tänkte jag, bara en tidsfråga innan frun får se detta inlägg på fajan. Jag gick på tå omkring i huset och hoppades att hon inte skulle se inlägget men, icke sa Nicke!

Rätt som det var hör man "men, men, vad är nu det här"? Vad är det Jan har skrivet? Skall du köpa en Maserati? "Ja", svarade jag lite mentalt krypande, "tänkte att gör jag det inte nu blir det inte gjort. Också tänkte jag på vad du sa om att det inte skulle snålas om det köps en sådan här bil och vill du bidra med ett visst kapital är det naturligtvis välkommet".!? Svaret kom snabbt som ett ösregn i sommaren, "Glöm det"! Jaha, så var det med det snålandet, haha.



### Dags för köp och hemfärd

Den 21/9 kom, och jag åker iväg med tåg till Falun. Tar sin lilla tid efter Mjölby när man byter tåg till ett "lokaltåg". Trivsamt tur mot Dalarna. Kom fram till Falun där säljare väntade och efter initiala hälsningar blev det okulärbesiktning av fordonet med efterföljande testkörning. Vilken bil! Affären ordnades på bank och helt plötsligt var jag fattigare men lyckligare!

Jag övernattade i Rättvik där min ena sväger bor. Det blev dessutom en del av deras vänner som kom för att skåda den inköpta GT:n. Mycket kul med riktigt intresserade teknikmänniskor!

Den 22/9 var det dags för hemfärd. En färd på ca:70 mil som var en njutning i sig själv. Höll hastighetsbegränsningarna, stundtals rent av under och ibland växte hornen fram.

Blev imponerad av bränsleförbrukningen, färd datorn indikerade att det var under litern men som vi alla vet är dessa väldigt optimistiska i sin beräkning, den verkliga förbrukningen var 1,14 l/mil, inte färligt. Å andra sidan var det knappast ett köp där bränsleförbrukningen hade prio ett!



### Komfort

Vilken bil! Då jag haft den i tre år känner jag bilen utan och innantill. Har kört ungefär 3000 mil med den. Komfortmässigt är den superb. Notera att jag har en ryggmärgsskada och minsta vibration eller annat som kan störa ryggen märks omgående.

Efter nya däck (två uppsättningar bak), extrem balansering, hjulinställning efter Autoropas rekommendation är bilen underbar som transportmedel. Att där är två platser i baksätet, för fullvuxna personer, är också en fördel. I baksätet lär det också vara en njutning att åka men om det vet jag intet!

Stora dörrar som innebär att insteg och ursteg är enkelt, sitter lagom högt, stolarna är justerbara i alla led, värme i hela ryggpartiet (och snabb värme). En bil som man utan problem kan köra långa sträckor och känna sig piggare när man kommer fram, än när man startade sin färd. Sista var kanske att ta i, men det ligger en del i det. Det är dessutom ett fantastiskt ljus från strålkastare. Förvisso mest säkerhet men jag upplever det komfortmässigt med tanke på mörkerseendet.



### Service och underhåll

Då jag själv har företag med inriktning bilreparationer är det jag själv som utför service. Enda problemet är diagnostikprogram som klarar inställningar, som kan behöva utföras men de program jag har klarar de flesta. Annars finns det Autoropa, de skall också leva!

Som alla vet överservas ofta den här typen av bilar. Intervall för service är egentligen 2 000 mil. Men verkligheten för min bil är mindre än hälften, och det är också att "olja är billigare än metall" som klingar i bakhuvudet. För övrigt sagt av en gammal Lancianörd.

Material för service har oftast köpts ifrån England, Eurospares, vilket har det mesta till OK priser. Service och omfattning efter behov. Skulle man fundamentalt följa allt som serviceprogrammet omfattar hade det blivit väldigt dyrt. En detalj som man enligt serviceprogrammet inte skulle behöva göra är byta olja i automatlådan. Givetvis är det gjort! Den oljan slits också!

En av de första åtgärderna jag gjorde efter att jag köpt bilen var att rostskydda den. Bilen är ju trots allt Italiensk! Kul var att alla skydd, oavsett om det var innerskärmar eller plasten i motorrummet, så är de ditskruvade. Vilken annan bil har det så? Har aldrig haft så många skruvar liggande i en hög som när den rostskyddades. Enda ställena det var "clips" var vid bagage och motorrum, å andra sidan var de av A-kvalité

På hösten blir det också polering o vaxning. Eftersom klädseln i bilen är ljusbeige får den också sin behövliga städning/rengöring. Så kära vänner, den här bilen får alltid omvård/service före att den ställs av inför vintern.

Bilen står under vintern i ett larmat uppvärmt garage där det finns en del andra bilar som har dignitet. Det är hos Jan Malmgren, riktig motornörd som är med i diverse motorsammanhang, som bilen har sin vintervila.

### Prestanda

Behöver troligtvis inte nämna mycket om prestandan då ingen betvivlar att det är en GT av bästa sort. Mjukvaran i motorn är för övrigt identisk med Ferraris 430. Mycket av bilens sensorer, kännare och givare är också av Maranello-ursprung, med en hästupålle påkliostat på dess yta. Hoppas att det är en kvalitetsegenskap? Maxhastighet jag varit uppe i är 285 km/tim och mätaren fortsatte att öka men man är ju inte ensam på vägen så där släppte jag gaspedalen. Inga vibrationer och vägghållningen superb. Hade jag velat hade jag nog kunnat släppa ratten, men skulle inte tro att det hade varit begåvat!

2019 uppgraderade jag motorn med ytterligare 20 hk till 460 hk. Det blev ett bättre vridmoment och en piggare motor. Inte för att det behövdes, utan snarare för att det går att göra!

Bränsleförbrukning beträffande den blandade körningen jag har är cirka 1,35 l per mil. Får man nog betrakta som helt skäligt med tanke på prestandan. Leker man är det inga problem att tänga 1,9 l per mil. Långfärdskörning i motorväghastighet (vad det nu är) är det ca: 1,14 l per mil. Lite nördig info men jag har alltid noterat bränsleförbrukning och det kommer jag att fortsätta med. Kanske onödigt, men är man skadad så är man.

# Maserati har lanserat sin första el-bil

Text: Niklas Palm

Den nya elbilssatsningen med svenska, är inriktad på att leverera Turismo och GranCabrio om några första modeller utan ottomotorn. sedan Maserati lanserade en serie Helt batteridrivna, utan någon ben-



drivlinan, kallad Folgore (blixn på helt eldrivna versioner av nya Gran-år. Dessa blir dock inte Maseratis Faktum är att det var ett bra tag el-bilar. Faktiskt redan på 50-talet. sinmotor.

Historien börjar med att den dåvarande ägaren av Maseratifabriken, Adolfo Orsi, hade låtit sina skickliga bilbyggare tillverka en liten bil för sitt barnbarn på dennes 9-årsdag. Det var inte något fartvidunder direkt även om det var en specialversion av modell 250F – formel 1 bilen som just sopat banan med konkurrenterna och vunnit flera VM och Grand Prix tävlingar.



Batteridrivna Maserati 250F, årsmodell 1957. Christie's

En annan liknande handbyggd bil à la 250F gjordes för ett annat barn i Orsi-familjen 1957. Dessa två leksaker var så bedårande att de blev startskotten för en serietillverkning i mindre skala. Enligt auktionsfirman Christie's, som sålde en av dessa två bilar på en auktion i Monaco 1989, så tillverkade Maserati sedermera ett tjugotal bilar med front-monterat batteri baserade på sportmodellen. Dessa små elbilar var avsedda att säljas till kunder – mycket unga sådana.

Sportmodellen 250S hade en helt annan kaross än formel 1 versionen 250F. Det som främst utmärkte 250S var dess 2,5 liters motor. Den hade i princip samma kaross som dess föregångare 200S. Det går därmed inte att säga huruvida de små serietillverkade batte-

ridrivna bilarna var baserade på 200S eller 250S då cylindervolymen ju inte har någon som helst betydelse i en batteridrivna bil.



Adolfo Orsi jr i sin Maserati sport

Ett av de lyckliga barnen som fick möjlighet att köra sportversionen var ingen mindre än Adolfo Orsi den yngre, son till den tidigare verkställande direktören Omer Orsi och barnbarn till Adolfo Orsi den äldre, ägaren av Maserati vid den tiden. Adolfo jr var 5 år när han fick sin batteridrivna Maserati 250s och jag tror faktiskt att han har kvar den än idag. Jag tyckte mig se att den står på golvet i hans bibliotek. Han verkar också förfoga också över en av de ursprungliga två batteridrivna 250F. Kanske var det så att det var hans äldre bror som initialt fick denna formelversion. Brodern var dock inte det minsta intresserad av bilar men det var Adolfo som kom att viga sitt liv åt klassiska bilar, trots att han bara var tonåring när familjen sålde Maserati till Citroën. Han sitter bland annat som domare vid de mest framstående evenemangen såsom Pebble Beach, Salon Privé och Villa d'Este. Vidare är han författare till Classic Car Auction Yearbook.



Hemma hos Adolfo Orsi jr. ZF

## Förlagan

Maserati lanserade modellen 250F (den riktiga racingversionen alltså) i samband med den första Formel 1 tävlingen för säsongen 1954. Det var Argentinas Grand Prix (officiellt benämnt Il Gran Premio de la Republica Argentina) som kördes i januari detta år. Nytt för säsongen var att tävlingsreglementet för formel 1 föreskrev att man fick köra med 2,5 liters motorer men om bilen hade kompressor fick slagvolymen inte överstiga 750 cc. Maserati satsade på det förstnämnda alternativet och det är väl därför bilmodellen heter 250F där 250 är cylindervolymen i centiliter och F:et är nog relaterat till att det är en så kallad formelbil. Bilen är en naturlig utveckling av dess föregångare formel 2 bilen A6SSG, även kallad "interim" A6GCM. I princip utökades slagvolymen genom att cylinderdiametern i A6SSGs motor förstörades medan slaglängden förblev densamma.

Det var också mycket annat som skiljde sig åt från föregångaren A6SSG, speciellt avseende chassit där Maserati för första gången byggde det med så kallad rörramsteknik – som då var den senaste tekniken inom racingen som flera andra märken också hade börjat experimentera med och som kanske kulminerade några år senare med Maserati Birdcage (Tipo 60 till 65). Karossen och det generella utseendet hade dock stora likheter med föregångaren. Med A6SSG introducerades ju den ovala grillen som ju även blev ett av 250Fs mest signifikanta attribut.

Av startfältets 18 bilar i Argentinas Grand Prix var faktiskt hälften av märket Maserati. Två av dessa var helt nya 250F medan de övriga två hade konverterats till 250F genom motorbyte. Alla dessa fyra var så kallade fabriksbilar och representerade därmed stallet "Officine Alfieri Maserati". Vidare deltog fem privata Maserati A6GCM.

Extra roligt var att "hemmasonen", den argentinska racingvirtuosen och världsmästaren från 1951 Juan Manuel Fangio, fick nöjet att visa upp sig för publiken i en sprillans ny version av Maseratis värsting. Även argentinaren Onofre Marimón representerade Maseratistallet i en 250F. Det lär dock ha varit en hel del dramatik inför starten. Tre motorer förbrukades under de föregående tre dagarnas träningsrundor och mekanikerna slet dag och natt för att få ordning på ekipaget. Innan dess hade man också drabbats av flera olyckor. Bland annat hade prototypen kolliderat med en annan bil i depån under testerna på Autodromo di Modena i Italien vilket fördröjde ytterligare tester. Genom att skjuta på festligheterna under juldagens morgon lyckades man äntligen färdigställa bilarna och få de ombord för att kunna skeppas till Argentina påföljande dag.

Den bristfälliga testningen gjorde att allsköns fel uppdagades under träningarna dagarna före premiärracet. Bland annat så medförde den höga temperaturen i Argentina i kombination med oljesumpens placering att motoroljan skummade och klarade därmed inte av sitt jobb. Det här problemet hade inte uppdagats när bilen testats under kyliga vinterdagar i Italien. Nu var det stekhet i Buenos Aires. Grillen i fronten på bilen monterade av för att förbättra kylningen men detta hjälpte föga. Efter ett antal motorhaverier fick chefsmekanikern Guerrino Bertocchi en snilleblixn. Kunde man inte fylla motorn med ricinolja istället? Ricinolja var visserligen välkänt som laxermedel men man hade också börjat förstå att den också har goda smörjande egenskaper och framförallt att den klarar mycket höga temperaturer. Bertocchi & Co gav sig ut på jakt efter ricinolja. Man länsade hyllorna hos Buenos Aires apotek och kom tillbaka med 60 halvlitersflaskor. Ryktet säger att chefsmekanikern personligen smakade på innehållet i varje flaska för att säkerställa att oljan var färsk. Med tanke på den laxerande effekten så undrar jag om detta verkligen var en väl genomtänkt strategi.

Huruvida tricket med ricinolja löste problematiken med den höga motortemperaturen är inte helt klarlagt eftersom himlen öppnade sig någon timme in i loppet och bjöd därmed på naturlig vattenkylning. Fangio som var fenomenal på att köra på blött och halt underlag gynnades av regnet på flera sätt. I samband med att han körde in i depån för att byta till regndäck så uppstod dock ett smärre kaos varpå hela fem mekaniker rusade fram för att sko bilen. Detta var två personer för mycket då tävlingsreglementet bara tillät tre. Ferraristallet noterade fadäsen och protesterade omedelbart till tävlingsledningen. Mot förmodan visade sig detta lyckosamt för Fangio. Ferrari hade räknat med att Fangio skulle få ett ordentligt tidstillägg och instruerade därför sina förare att ta det lugnt under resten av loppet. Någon tidsstraffning utdelades dock aldrig till Ferraris stora förvåning. Fangio vann lätt till hemmapublikens stora förtjusning.

Ja, det blev en dramatisk inledning på karriären för 250F. Bilen förbättrades succesivt de följande åren. 1957 var den så bra att den dominerade konkurrensen i formel 1. Det är möjligt att detta var höjdpunkten i Maseratis racingkarriär. Ingen annan period har väl märket varit så överlägset och festen kulminerade med att Fangio blev världsmästare.

Raden av förare som hade förmånen att ratta 250F är rena rama "hall of fame". Med svenska mått är naturligtvis Joakim – eller Jo som han kallades av de flesta – Bonnier den störste. Han hade faktiskt nöjet att själv äga tre av de 34 bilarna som tillverkades (nämligen chassinummer 2505, 2524 och 2529). Vidare hade han förmånen att köra ett par av de andra i sin roll som förare för fabriksstallet Officine Alfieri Maserati respektive Scuderia Centro Sud (chassinummer 2501 och 2507).



Joakim (Jo) Bonnier i en Maserati 250F. Man skulle kunna tro att den är målad i de svenska färgerna, men blått och gult är även staden Modenas färger.



En härlig trampbil inspirerad av Maserati 250F. Bonhams

250F verkar vara en mycket populär förlaga för så kallade baby cars. Dess framgångsrika racinghistoria och ikoniska utseende lämnar ingen oberörd. Kreativa föräldrar och släktingar men även seriösa leksakstillverkare har skapat allsköns inofficiella varianter av 250F med små motorer som drivs av bensin eller el. Det förekommer så klart också fina tramp- och lådbilar à la 250F utan motor.

# 3 timmar & 33 minuter på 3:ans växel i en 3500 GTI

*"Så där kan inte bilen se ut om du ska vinna concours d'élegance!" Orden kom från min gode vän Ian som stod vid köksfönstret till föräldrarnas villa i Råcksta. "Vad menar du?" "Titta där på framskärmen, tydliga spår av intorkat Turtle Wax." Vi var på väg till Svenskt Sportvagnsmeeting på Kinnekulle Ring och detta var bara början av äventyret. Det skulle sluta på ett helt oväntat sätt.*

Vi befann oss i slutet av maj och att då köra genom ett soligt Sörmland är ett sant nöje. Den stora sexan i Maseratin morrade skönt och man kände verkligen motorvibrationerna ända ut i karossen. Kopplingen var extremt tungtrampad men växellådan från ZF precis och behaglig att använda. Styrningen saknade servo så man fick ta i när vägen var krokig men det gjorde inget. Vi tog vägen över Södertälje, Eskilstuna och Örebro för att så småningom närma oss Götene och Brännebrona Motell som var vårt planerade övernattningsställe. Stället hade tydlig 60-talskaraktär och var väl inte världens charmigaste men det hade en stor fördel, det var prisvärt och det låg nära Kinnekulle Ring.



Brännebrona Gästis var tydligt inspirerat av den amerikanska motellkulturen. Detta var platsen för många intressanta träffar för 70- och 80-talets sportvagns-entusiaster. Idag är det invandrarförläggning här precis som på många andra motell, t ex Gyllene Ratten i Stockholm.

Incheckning vid lunchtid och sedan vara planen att tillbringa eftermiddagen på banan som var platsen för ett stort sportvagnsmöte. Här samlades MG, Triumph, Porsche, Lotus och Austin-Healey samt en del udda aktörer. Jag tror jag var den ende som kom med en Maserati men ibland kunde man också träffa Olle Andersson och hans blå 3500 GT. Någon Ferrari kunde man ibland se, i så fall körd av Peter Lindqvist, Anders Janson eller Ulf Boman. Under två dagar ägnade vi oss åt den fria körningen på banan, tävlingar i sportvagnsmästerskapet där bilarna delades in efter deras effekt/vikt-förhållande och så på söndagen Concors d'Éle-

gance förstås. Det hela var anspråkslöst men trevligt då alla samlades kring sitt intresse för sportvagnar. Bilarna representerade då inga större värden och kördes därför friskt. Detta är en av fördelarna med att ha några år själv på nacken, man har fått uppleva en tid då man verkligen använde bilar som idag skulle kosta fantasibelopp. Men åter till Götene i maj 1977.

Efter en snabb bricklunch bar det iväg med stora förväntningar mot banan. Vilka skulle man möta där och vilka bilar skulle man få se. Halvvägs framme hände något oväntat. Kopplingspedalen gick plötsligt i botten vid en uppväxling och stannade där. Var det slavcylindern som hade gett upp eller...? På trean tog vi oss till banan och bilen sköts upp på en inspektionsbrygga så att det gick att undersöka saken. Något var tydligen allvarligt skadat för kopplingen gick inte att rubba. Typiskt. Vad göra? Bilen gick ju faktiskt att köra på vägen men knappast på banan. Ian och jag bestämde oss för att vara åskådare under dagen, vara med på middagen på kvällen och sedan, i skydd av mörkret, köra hem under natten.

I depån lyssnade vi på Walter Rosenlechner och hans Porsche-historier. Walter var alltid på gott humör och älskade de fläktkylda svansmotorbilarna som han också hanterade utmärkt på banan. Mats Israelsson från Hägernäs var mer tystlåten men körde desto mer på banan. Resten av tiden mekade han med sin MGA som alltid hade nya fel. Det blev en hel del kaffe i den enkla cafeteria den eftermiddagen men där flödade historierna också. Den störste historieberättaren var nog Mats Gorski, polsk arkitekt som alltid kom med sin vita Pantera, men han sparade ofta den bästa numren till middagen på kvällen.

Rummen på Brännebrona var enkla men funktionella, det var inget exklusivt över dessa träffar. Middagen var knappt någon lyx heller men oj vad roligt vi hade. Efter biffsteken och vaniljglassen hade Gorski kommit upp i varv och lagom till kaffet kom hans favorithistoria om varför han gjorde sig av med sin E-type. Jag måste kort dra den här:

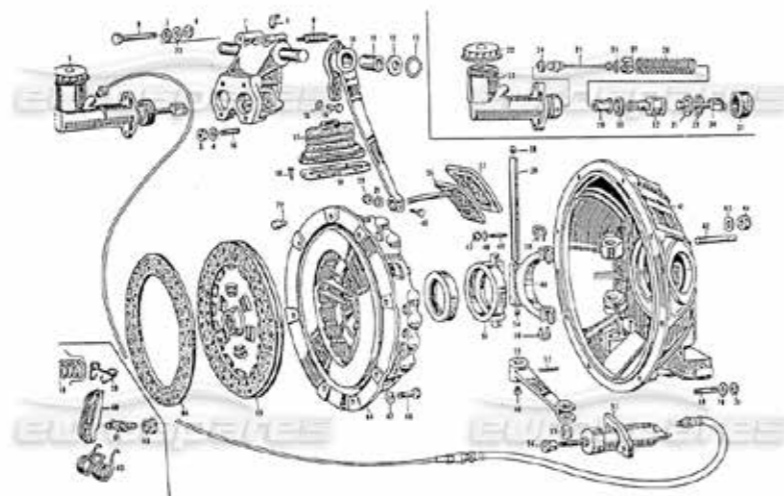
Vid den tiden arbetade Mats (som egentligen heter Maciej men har försvenskats detta till Mats) i Lugano. En dag var han på väg till sitt kontor i en Jaguar E-type som han körde längs den vackra men krokiga motorvägen som leder in mot staden. Plötslig får han syn på en stor Mercedes i backspegeln. Bakom ratten sitter en kraftig tysk med en fet cigarr i munnen. Mercedesen ligger som klistrad bakom Gorski som ökar farten för att bli av med förföljaren. Hur mycket han än ökar så ligger tysken kvar. De närmar sig nu ett parti av vägen som är extra kurvigt och Gorski laddar allt vad hans Jaguar och Dunlop-däcken förmår och tänker att om tysken försöker hänga med här, då kommer hela ekipaget flyga ut i Luganosjön. Men vad händer? Jo, i backspelen ser Gorski hur tysken lägger över cigarren i den andra mungipan och kör om honom på utsidan. Gorski avslutar historien med att han körde raka vägen till en bilhandlare och sålde Jaguaren efter denna skräckupplevelse.

Nåväl. Ian och jag visste att vi hade en del kvar att göra efter middagen, vi skulle köra till Stockholm med en bil utan fungerande koppling. Startproceduren var att lägga in ettan och sedan starta motorn. När bilen fått lite fart, lätta på gasen, lägga växeln i friläge, vänta några ögonblick och så in med treans växel. Med lite

övning gick detta helt skrapfritt och sedan var det bara att köra på trean hela vägen. Då detta var näst högsta växeln, och bilens toppfart var runt 230 km/h, så räckte trean till alla farter som var tillåtna i Sverige och lite till. I det låga fartregistret drog motorn utan protester från 500 rpm och detta hade sin förklaring. Sex cylindrar med en slaglängd på 100 mm i kombination med en vevaxel som väger 43 kg ger lågvarvsprestanda nästan som en ångmaskin.

Vi körde samma väg tillbaka och den var behagligt lite trafikerad så här sent på kvällen. Vi passerade Mariestad och Kumla på behörigt avstånd men visste att problemen säkert skulle komma i Örebro där kringfartsleden har ett antal trafikljus som det kunde bli problem med. Men med lite framförhållning kunde man sakta in i god tid och sedan gasa när det slog om till grönt. Det gick bra nästan hela vägen, det sista ljuset var intervallet så långt att jag helt enkelt körde mot rött för att slippa stanna. Kameraövervakning av trafikljus var ovanlig vid den här tiden och några poliser syntes inte till. Efter tre och en halv timmes körning, hela tiden på samma växel, var vi tillbaka i Råcksta igen och Ian lämnades av.

Påföljande måndag blev det besök hos Lasse Widenborg som i sin verkstad konstaterade att det var själva axeln som överför kopplingsrörelsen som havererat. Den hade gått tvärt av trots att det var en stålaxel med en diameter på minst fingerstorlek. Troligen hade de extrahårda kopplingsfjädrarna som förre ägaren monterat blivit för mycket för den. Lasse svarade till en ny axel av högvärdigt stål som sedan monterades och sedan uppstod aldrig problemet igen.



En sprängskiss av kopplingen i en 3500 GT. Det var axeln med nr 31 som hade gått tvärt av. Inget att göra på platsen men problemet åtgärdades senare av Lasse Widenborg och kopplingen håller säkert än idag.



– "Hur ser det ut?"  
– "Det är kört, kopplingshaveri", blev svaret och så var den banträffen förstörd.

Ett annat år senare var jag och min fru på väg till Kinnekulle med en Alfa Giulia Spider 1964. Strax efter Örebro började det droppa olja under instrumentbrädan. Märkligt. När vi stod vid vägkanten och funderade på vad nästa steg skulle bli passerade en mindre Fiat. Bilen stannade och ägaren hoppade ur och undrade vad som hänt. Jag berättade och han tittade in under instrumentbrädan. Det är ledningen till oljetryckmätaren som läcker sa han. Ganska enkelt att reparera men jag måste först hinna till IKEA och köpa några saker. Vi väntade och en dryg halvtimme kom han tillbaka och tog oss på släp till ett hus mitt ute i skogen. Där bodde han bland diverse fordon, de flesta av italienskt ursprung. Minns speciellt att det stod en Ducati-motorcykel i badkaret. Felet reparerades ganska snabbt genom att plugga hålet i motorn där oljetrycket hämtades. Han ville inte ha någon ersättning för jobbet utan önskade oss trevlig resa. Den gången kom vi precis lagom till Gorskis historier på Brännebrona och vi hade även en egen att berätta. Efteråt konstaterade jag att hjälpen vi fått aldrig skulle komma om vi kört en Golf. Å andra sidan hade säkert inte problemet uppstått heller.

Dessa korta historier visar att det har sina fördelar att inte vara helt ung (en omskrivning för att man börjar bli gammal). De bilar som idag är värda en förmögenhet och oftast bara köps på ekonomisk spekulation, dessa bilar har vi upplevt och kört med, i ur och skur. Vi har haft kul med dem och aldrig funderat så mycket på att de skulle komma att vara värda pengar i framtiden. En Maserati av den typen jag beskriver kostar idag omkring 250 000 och Alfian omkring 100 000, och då talar vi inte kronor utan Euro. Vem vågar köra några längre sträckor med dem då? En historia till för att belysa detta.

Kinnekullegänget sågs ofta på Nürburgring i augusti vid det som kallades Oldtimer-Rennen. Där kunde vi se hur bilarna tävlade i hårda duster på banan, ungefär som på Kinnekulle men här kunde man se de riktigt exklusiva modellerna som inte var vanliga i Sverige. En av dem som körde hårdast var en italienare vid namn Violati. Han hanterade sin Ferrari GTO som om det inte fanns någon morgondag och oftast vann han sitt heat. Vi visste ju att GTO var en värdefull bil, tyckte vi då, den kunde nog vara värd uppemot 100 000 DM (150 000 kr). Efter ett race gick vi och pratade med föraren i depån och frågade hur han vågade köra så hårt med en så värdefull bil. "Kom med här", sa Fabrizio Violati, öppnade motorhuven och pekade på chassinummerskytten. "Det är den här som är värd någonting, alla annat är bara plåt". Vi började förstå vad det handlade om men tyckte ändå det var lite märkligt. Violati fortsatta att använda sin GTO i historisk racing i många år men strax innan han dog sålde han den och fick då motsvarande 400 miljoner kronor för den. Eller ska vi säga för chassinumret. Jag kan garantera att den som köpte bilen inte kommer att köra den med fyrhjulssladd i Südkehre på Nürburgring på treans växel och med 9 000 varv på V12-motorn. Bilen kommer förmodligen att ha ett bekvämt liv i en privat samling i Beverly Hills eller stå inlåst i ett garage i Schweiz. Och hur kul är det?

Så vad blir budskapet av detta? Jo, kanske det att köp inte dyrare bil än att du vågar använda den. Var rädd om den men kör den föralltid, det är detta som skiljer en Maserati från en Chagall på väggen, den kan användas i tre dimensioner och den kan upplevas med nästan alla av människans sinnen. Smaken kanske undantagen men den får istället middagen erbjuda när man nått målet. Låt dig inte påverkas av dem som anser att det är vansinne utan se det snarare som ett utslag av barnasinne. Med andra ord, ha kul med din Maserati!



*Vi önskar ett  
Gott Nytt År.*

*Det måste bli bättre än 2020!*

