

MASERATI

b u l l e t i n e n

QP III,
EXTRA ALLT

CITROEN SM
POWERED BY MASERATI

RES DUBBELT
SÅ SNYGGT

THE MATCHING NUMBER NUMBER



INVERNO

2021



Maserati Bulletin

#2 2021

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

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

SVENSKA MASERATI KLUBBEN

Box 1507, 171 29 Solna
www.maseraticlub.se

Omslagsbild:
Fotograf: Wilhelm Lindqvist
lindqvst.com

Ordföranden har ordet

Maserativänner!

Visst är det konstigt att man aldrig är riktigt nöjd? Är det något som möjligen är typiskt svenskt? Eller är alla likadana oavsett härkomst? Eller är det kanske mig det är fel på? Vi har väl alla hört de gamla skämten från "gnällbältet"? Självklart uttalas de med grov Örebro-dialekt.

Vad fint väder det är. - Idag ja!

eller

Vilken god öl. - Ja, men dyr!

Vad säger det egentligen om en person som aldrig är riktigt nöjd? Det beror såklart på hur personen uppför sig. Ingen gillar ju en gnällspik. Så upplever jag inte mig själv, utan snarare som att det hela tiden finns ytterligare saker att uppnå. Saker man vill prova eller lära sig. Det kan vara i yrkeslivet eller privat. Självklart har detta personlighetsdrag extra stor påverkan när man är biltokig. Det finns alltid fler bilar att prova.

Det verkar inte spela någon roll hur många bilar jag skaffar, det finns hela tiden fler potentiella köp. Trots att jag lyckats få ihop en samling bilar jag aldrig kunnat drömma om som ung, så lockar det att titta på Blocket varje dag. Och Mobile. Och Subito. Inte ska man glömma bort Bring a trailer, den mycket bra amerikanska auktionssajten. Den har nyligen fått konkurrens av svenska Bilweb auctions, som varje månad auktionerar ut entusiastfordon. Mest gamla bruksbilar men emellanåt erbjuds det någon trevlig italienare.

Det var precis det som hände. Det dök upp en prydlig QP III, som ni kan läsa om längre bak i tidningen. En sådan har jag aldrig kört, än mindre ägt. Det verkar kul, kanske man skulle lägga ett bud?

Hur kan man impulsköpa ytterligare 2 ton italienskt stål? Var ska den förvaras? Tänk om motorn behöver renoveras, eller något annat dyrt som ännu inte upptäckts måste lagas? Vad i hela friden har man en QP III till?

Som tur är har jag en lika tokig kompis, tidigare ordförande Fredrik Ajnefors. Vi köpte den ihop, så egentligen har jag bara köpt 1 ton, vilket inte

är fullt lika illa. Vad den kommer användas till får framtiden utvisa, men jag vet med säkerhet att den kommer delta i MIR 2022 i Båstad. Du är väl anmäld?

30 juni – 3 juli smäller det! Nu blir det äntligen av efter sju sorger och åtta bedrävelser. I dagsläget har vi c: a 90 bilar anmälda från hela Europa, och det får plats några få till. Om du ännu inte anmält dig, gå till mir2022.se och fyll i din anmälan så fort som möjligt om du vill vara med.

En sak som jag är väldigt nöjd med är att vår klubb växer stadigt, till skillnad mot många andra bilklubbar som blir mindre för varje år som går. I skrivande stund har vi 260 betalande medlemmar vilket faktiskt är rekord! För er som är nya medlemmar så hälsar jag välkomna och tack för att ni valt att vara med i den trevligaste bilklubben i Sverige. Jag har tidigare skrivit att jag ännu inte träffat på en otrevlig Maseratiägare. Det stämmer fortfarande och det får man faktiskt också vara nöjd med.

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



Sommarutflykt med fika i Stockholm

Text: Marianne Edling.

Bilder: Sirpa Franzen och Marianne Edling.

Årets sommarutflykt gick längs Långhundraleden, en av vikingarnas vägar från Uppsala till havet. I början av juli samlade vi 13 bilar för en 2-timmars runda på delvis mycket lantliga vägar från Stockholms Universitet, via Åkersberga och Vallentuna till Skånelaholms slott nära E 4:an vid Rorsersberg. Till vår stora glädje kom det deltagare även från Vara och Västerås. Målet är alltid att attrahera deltagare från hela landet och bilar av olika typer, men det är inte lätt i ett avlångt land.

Jag som läste kartan lyckades leda gruppen vilse några gånger och till slut var vi splittrade i flera grupper. Otroligt nog kom alla fram till målet samtidigt, ännu otroligare att jag fick förtroendet att leda höstrallyt efter försommarens fadäser.



Skånelaholm ägs av Kungliga Vitterhetsakademien, under pandemin har det endast varit öppet för visningar i små grupper så vi nöjde oss med att fika i slottsparken. Inte så illa en solig sommardag, både kafe och slott är värda ett återbesök.

Marianne Edling
marianne_edling@hotmail.com





FRENCH COUSINS: SOME VERY SPECIAL CITROËN SM'S

The author at the wheel of the SM Pickup before driving the record SM.

Text by: Marc Sonnerly, marcsonnerlyservices.com



The SM Espace Heuliez with slatted semi roofs open.

In late September I drove up to Belgium for a triple treat; the first was the inauguration event for the superb extended museum of major collector Thierry Dehaeck.

The second and third were test drives by yours truly for Octane magazine UK. Historical biography articles on some of the absolute most important and famous Maserati powered Citroën SM's ever. First the fastest Citroën of all time, the Bonneville Utah salt lake special twin turbo record holder SM of Jerry Hathaway which reached in excess of 320kmh in the mid 1980's. The other was the original SM Heuliez Espace concept car, displayed then at the Paris salon with each side of the roof opening thanks to gliding telescopic slats, louvered rear window cover and very avant garde unique interior. True icons of the double chevron world.

Newcomers to the Maserati world may not be aware that without the Citroën SM and its bespoke 2,6 liter V6 Maserati engine, 12920 of which were built between 1970 and 1975, Citroën would not have bought Maserati from the Orsi family in 1968 and the company could have failed as it was in dire financial straits. Instead thanks to the SM contract Citroën invested hugely in Maserati, modernized the factory and the Modus Operandi and gave it a stronger base for the future without interfering with the company's ethos and DNA: Paris was very respectful of that.

Of course the 1973 energy crisis was a total disaster for the SM and Maserati sales which caused the factory to change hands in 1976 passing under de Tomaso's control. But it is important to understand that he inherited a renewed factory and manufacturing tool which Citroën had invested a lot in. Had he instead ended up with the Maserati factory in its tired 1968 condition the future would have been uncertain...and so whether you drive a current Ghibli or Levante...well without the 1968-1975 Citroën era the Trident may not have survived to this day so it, and the SM, are an important part of Maserati history.

The SM was incredibly advanced for its time in terms of design, performance as an upscale long distance traveller and also ease of use thanks to its very clever hydraulics. Thus the car which looked like a UFO on the road half a century ago won many fans.

One of them was Thierry Dehaeck in Ieper, Belgium. As a young man he got rides in a family friend's SM and fell in love. He is actually half French as well. Through the years as the bakery chain entrepreneur grew his collection he developed a sharp ability to find particularly interesting and or very original examples. He also looked for the rarest versions.



Superb SM's and DS's line the French room in the Dehaeck museum.

Thus he came to own one of the 8 Opera Chapron 4 door SM's, one of the five SM Mylord cabriolets (which when new sold for double the price of a standard SM!) as well as several others such as an impeccable US market car or one owned by a lady for almost half a century.

The visit began with the cocktail amidst the 100 or so cars of the collection including several Maseratis such as a 3500 Vignale spyder, a Ghibli, a Ghibli Spyder, a Merak and an extremely rare Quattroporte II, the 1974 model of which only 13 were built and only about half of that remain. De Tomaso cancelled this model when he took control as by 1976 the SM was no longer produced so parts supply would have been an issue. It used the Citroën SM platform and engine, with a lengthened wheelbase, wider rear track and bespoke saloon body, purposefully discreet for that era of social troubles. It is therefore the only front wheel drive Maserati model ever but for a 4 door made for stately urban use and auto-strada travel it works very well.

The mayor lady of Ieper then spoke, Thierry did his own speech and then, after the Belgian and French national

hymns were played, the doors to the new French room opened with smoke machines giving it an eerie look. There they were, the SM's mentioned above, some very fine DS's and the two I drove the day after for articles... or should I say three as the prolific and talented Jerry Hathaway had created a unique SM Pickup to tow his SM record car...on a bespoke flatbed made by him with more hydraulic functionalities than an aircraft carrier! The three vehicles are nicknamed the Rig.

Sadly he passed away unexpectedly in September so the article will be a humble tribute to this genuine engineering genius. I had met in 2013 near Los Angeles when he showed me the Rig, I then interviewed him at length on the phone in the spring of this year. Thus his memories are safe for posterity, like the Rig itself in Thierry Dehaeck's superb museum where all cars are kept in running condition and where a wall was even painted to look like the salt lake desert and its mountain background!

Marc Sonnery
marcsonneryservices.com



The record SM car, twin turbo did its record attempts nose down rear up for stability thus not needing any wings which would have slowed it down.

"THANKS TO THE SM CONTRACT CITROËN INVESTED HUGELY IN MASERATI, MODERNIZED THE FACTORY AND THE MODUS OPERANDI AND GAVE IT A STRONGER BASE FOR THE FUTURE WITHOUT INTERFERING WITH THE COMPANY'S ETHOS AND DNA: PARIS WAS VERY RESPECTFUL OF THAT."



Driving the SM Espace Heuliez roof open on a nice late summer day was as pleasant as can be.

MASERATI QUATTROPORTE III.

Slutet på en era kryddad med extra allt!

*Quattroporte III är inte klassiskt vacker men ord som pampig, mäktig, respekt-
ingivande, imponerande eller kanske till och med vräkig och svulstig beskriver
väl känslan första gången man ser den. En bil med extra allt och lite till!*



Alejandro de Tomaso hade bråttom att få upp farten i Maseratifabriken efter att ha tagit över från Citroen 1975. Den nyligen lanserade Khamsin sålde inte på långa vägar så bra som föregångaren Ghibli så det var ett akut behov av nya modeller. Först ut var Kyalami som var en lätt omarbetad De Tomaso Longchamp med Maseratimotor. Inte heller denna modell blev någon större succé med bara drygt 200 tillverkade. Något helt nytt behövdes och det snabbt!

Giorgetto Giugiaro anlätades för att återuppväcka det tidigare så framgångsrika konceptet med stor motor, fyra dörrar, maximalt med lyx och prestanda. Det var dags att ännu en gång väcka liv i Quattroporte. Giugiaro behöver ingen närmare presentation, han har designat några av de mest inflytelserika, vackra och framgångsrika bilmodellerna någonsin. Här kommer ett litet axplock: Ghibli, Bora, Lotus Esprit och för de Tomaso ritade han Mangusta så de kände varandra sedan tidigare. Han har även ritat mycket kommersiellt framgångsrika småbilar som VW Golf typ 1 och Fiat Punto. 1999 blev han välförtjänt utnämnd till "Designer of the century"

Instruktionen från de Tomaso var tydlig. Rita en väl tilltagen (4.90cm lång, 190cm bred) fyra-dörrars lyxbil med en design som imponerar utan att vara skrytig. Den ska vara modern och visa det nya formspråk som för Maserati in i 80-talet. Man hade ett tydligt mål att göra en italiensk Bentley med fokus på komfort snarare än sportighet. Redan 1974 gjorde Giugiaro en stilstudie kallad Medici, baserad på Indyteknik. Den var mycket futuristisk med bland annat 6 sittplatser. Medici II visades på Turinsalongen 1976 och den var mer verklighetsförankrad. Många designelement togs med till det som blev Quattroporte III. På Geneve salongen 1979 visades den produktionsklara bilen för



Den mer "verklighetsförankrade" Medici II på Turinsalongen 1976.

första gången. De första leveranserna skedde i maj samma år.

Reaktionerna var positiva och de första testerna berättade imponerat om läder, lyx och förvånansvärt bra väghållning med tanke på vikten, nästan 2 ton. Dock var man inte så imponerade över bensinförbrukningen. Den amerikanska tidningen Car & Driver mätte upp 8 MPG (2,9L/mil) i stadstrafik och utnämnde Quattroporte III till den mest bensinslukande bilen på den amerikanska marknaden 1982 när testet gjordes. Hur de bar sig åt är oklart då det verkar fullt rimligt att köra på 1,5–1,7L/mil.

Om designen började med ett blankt papper kan man säga det motsatta om tekniken. Den gamla V8:an med rötter från mitten av 50-talet fick återigen ta plats i motorrummet. På hemmamarknaden erbjöds den först i 4,2L utförande men (nästan) alla beställde den större 4,9L varianten som sedan blev standard. Endast 51 bilar gjordes med lilla motorn. När det gällde chassiet så tog man helt enkelt det existerande från De Tomasos katalog. Dvs samma hjulupphängningar och uppbyggnad som i Longchamp och fyradörrarskonkurrenten Deauville men med 3 cm längre hjulbas. Bakvagnen var en nästan identisk kopia av Jaguars framgångsrika koncept med individuell upphängning och dubbla stötdämpare och fjädrar. Den är så lik så man kan t.o.m. använda vissa Jaguar delar!

Framvagnen var också en gammal konstruktion som härstammar ända från De Tomaso Pantera. Inte dåligt att samma teknik fungerar på en bil med motorn i mitten och låg vikt på framhjulen samt en med mycket tung motor fram. Således är slitage på framvagnsdetaljer är ett vanligt fel.



Man såg USA som den största potentiella marknaden för QP III. Den i särklass mest kände italienaren "over there" i början av 80-talet var Modena-bon Pavarotti. I marknadsföringssyfte lånade man ut en bil till honom med den enda önskade motprestationen att han skulle låta sig fotograferas så ofta som möjligt i den. Uppenbarligen gillade Pavarotti bilen då det finns gott om foton när han är ute och kör.

Totalt byggdes 2110 Quattroporte III mellan 1979 – 1990, vilket gjorde den till den mest framgångsrika Maseratimodellen dittills, samt den sista som använde

den klassiska V8:an. Majoriteten hade automatlåda som hämtades från Chrysler. I mitten av 80-talet började försäljningen sakta in och ett sista ryck gjordes för att uppdatera modellen. I december 1986 visades den ännu lyxigare Royale som erbjöd 300hk jämfört med tidigare 280hk. Dessutom var inredningen utrustad med kylskåp och valnötsbord för passagerarna i baksätet. Succé är kanske inte rätt ord då bara 53 Royale hittade köpare. Den allra sist producerade och som fortfarande är registrerad står på Paninimuseet strax utanför Modena.





Italiens dåvarande president Sandro Pertini bestämde at QP III skulle vara den officiella stadstransporten så han beställde två bepansrade exemplar. Det tog ett helt år att bygga en, bland annat beroende på monteringen av 31 mm tjocka skottsäkra glas. Hur prestandan påverkades av ytterligare ett ton stål förtäljer inte historien.

Bilen på bilderna är ett ny- införskaffat impulsköp tillsammans med tidigare ordföranden Fredrik Ajnefors. Den dök upp på en webauktion med ett lågt förväntat pris. Jag hade tidigare sett bilen i verkligheten på en träff och visste att den såg bra ut. Varför inte lägga ett bud?

Plötsligt var den vår!

Att åka kungligt är ett vanligt uttryck men här stämmer det bättre än vanligt. 1984 tyckte den Saudiarabiska prinsen, Muhammad Bin Khalid Bin Abdullah Al Faisal att det vore kul med en ny bil, och valet föll på denna. Den kostade omräknat till SEK c: a 500 000. I dagens penningvärde c: a 1,2MSek. 1987 hade han tröttnat och sålde den till Raymond Gustafsson som var där på arbete. 1989 togs bilen till Sverige som flyttgods och Raymond njöt sparsamt av bilen under de 34 år han ägde den. Han har varit medlem i Maseratklubben sedan slutet av 80-talet och vi hoppas såklart att han fortsätter vara det. Fredrik och jag är endast tredje ägare sedan ny och den har i dagsläget rullat strax över 7000 mil.

Hur är det att äga en QP III? I skrivande stund har vi bara haft den i några veckor så detta får anses vara ett första intryck. Dessutom har vi en lista på saker som ska åtgärdas innan ett slutgiltigt omdöme kan ges. När man öppnar den stora dörren möts man av skinn överallt. När jag skriver överallt så menar jag verkligen överallt. Stolarna är såklart skinnklädda, nej fel ord, det är fåtöljer som i denna ljusa inredning känns som att slå sig ner i en mjuk vaniljbakelse. Även dörrstolpar, askkoppar, hatthylla, insidan av bakluckan, handskfacket och reservhjulbaljan! är klädda i det mjukaste skinn. Finns det någon annan bil som låter

reservhjulet ligga i mjukt skinn? Extra allt var det som sagt. Med tanke på att tekniken var något föråldrad redan när bilen var ny måste man såklart excellera på andra saker. Man måste helt enkelt erbjuda något som ingen annan erbjuder. Fåtöljerna måste vara de mest bekväma som någonsin monterats i en bil. El-manövrerade såklart, mycket lyxigt! Ac, centrallås och el hissar är idag vardagsmat, men det var det inte i vanliga bilar 1979. Sonen Max 5 år är mest imponerad över att det finns en separat kontroll /fläkt för värme/Ac i baksätet.

Vrid om nyckeln och någonstans under den gigantiska motorhuvu vaknar V8:an till liv. Betydligt mer dämpad än i äldre modeller med samma motor. Peta i drive och sedan är man redo för "take off" eller möjligen "kasta loss". Man färdas framåt i någon sorts farkost som inte förknippas med en bil, i alla fall inte såsom jag är van vid.

När man väl vant sig att baxa runt denna koloss börjar man njuta. Uppe i fart på motorvägen är den förvånansvärt tyst. Det är såklart där den hör hemma. På motorvägen, på väg någonstans. Gärna med ett sponsrat bensinkort. Frun Cissi frågade vad vi ska ha den till? Vad i hela friden ska man svara på det?

Ingen behöver en QP III, men hur kan man motstå en!

Fredric Gustafsson
fredric.gustafsson@maseraticlub.se

Fakta Quattroporte III

Tillverkades i 2 141 exemplar mellan 1979 och 1990.

Mått:

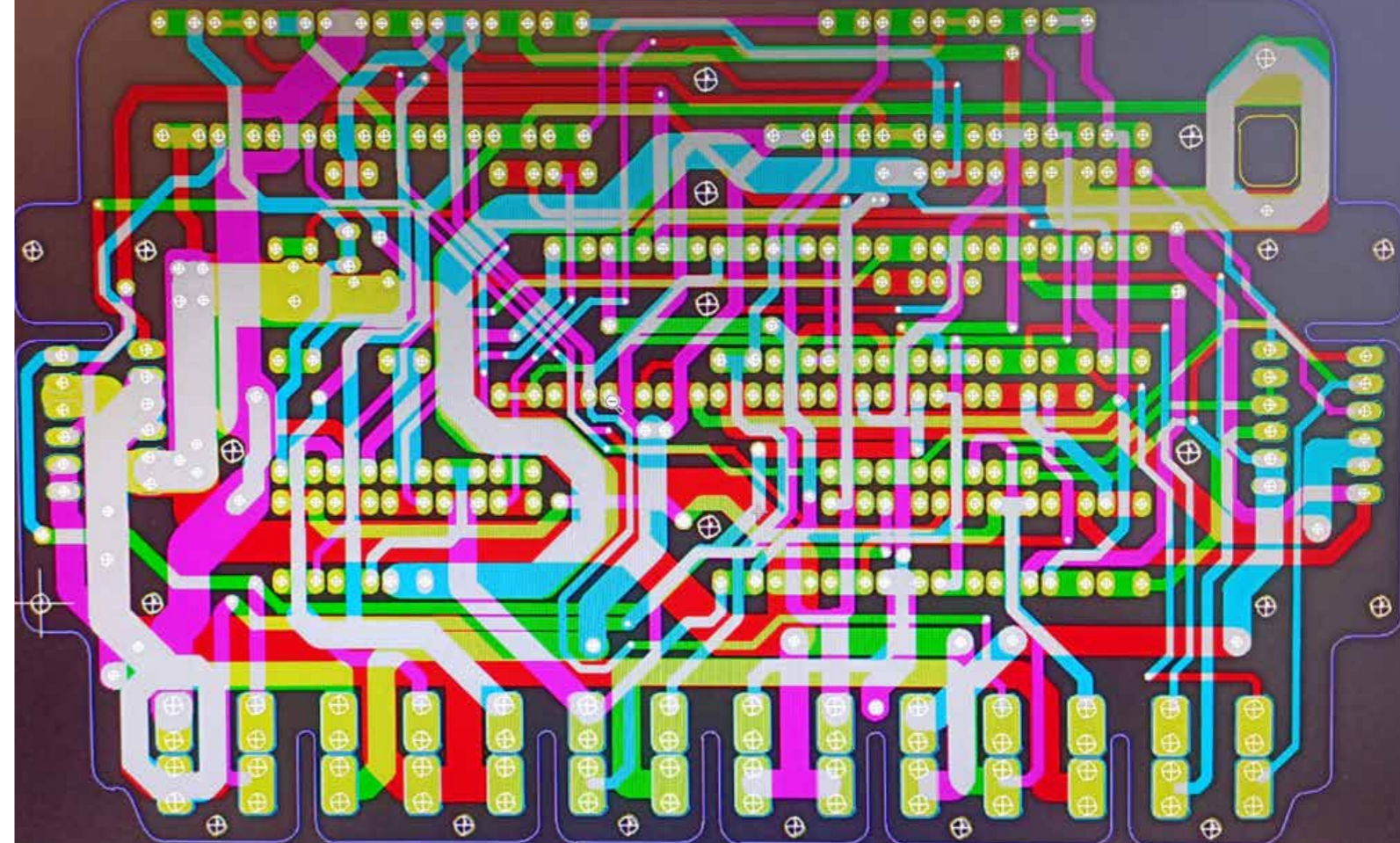
Hjulbas: 280 cm
Längd: 498 cm
Bredd: 189 cm
Höjd: 139 cm

Modeller:

4porte, Quattroporte III, Quattroporte Royale

Motorer:

V8 på 4,2L eller 4.9L, 255 - 300Hk



BiturBox

- en nydesignad säkringsbox till Biturbobilarna

Alla som har eller har haft en Maserati ur biturbo-serien vet att elektroniken kan spöka ibland. Allt ifrån att tutan inte hörs, till att rutorna i dörrarna hissas upp och ner extremt långsamt, till att bilen inte startar alls. Själv har jag alltid haft en väldigt kraftlös tuta (som det verkligen inte anstår en italiensk bil), långsamma fönsterhissar och vindrutetorkare på min 222E från 1989. Och de senaste åren fick jag uppleva konstigare problem, som att mätarna i instrumentklustret viftade hej vilt samtidigt som det inte gick att starta motorn alls, eller att det gick att starta men då var instrumenten helt döda och inga av de yttre lamporna lyste... Anledningen till dessa beteenden är att säkringsboxen är underdimensionerad och klarar inte av att förmedla den effekt som behövs till de olika elektriska systemen i bilen, och till slut kan det dessutom bli glapp om man har otur. För min del innebar det tråkigt nog att bilen inte startat en enda gång när jag försökt under 2021!

Jag har hört talas om någon i USA som tidigare gjorde en ersättningsbox, men den verksamheten verkar ha upphört. Samma slutsats kom Maurizio Ferrari till när började se sig om efter en ny säkringsbox till sin 2.24 för fyra år sedan. Maurizio Ferrari är elektronikingenjör

i Reggio Emilia, nordväst om Modena i Italien, som har inriktat sig på motorsport och har bl a jobbat med Weber Marelli och Ferraris V12- och V10-motorer (inom F1) på 90-talet. Han är nu delägare i ett ingenjörsföretag med inriktning på elektronik (både mjukvara och hårdvara), där all kompetens och utrustning för att utveckla en ny säkringsbox finns på plats. Han jobbade på det här projektet, mestadels själv som ett sido-projekt, under fyra år och i juli 2021 kunde han till slut tillkännage resultatet på olika maseratiform och facebookgrupper.

Jag har kontaktat Maurizio för få mer information till denna artikel och han berättade då lite om de största utmaningarna han hade i projektet, och skickade även bilderna vi har med här. Eftersom han ville göra det som en "Plug-and-play"-ersättning till original-säkringsboxen (reservdelsnummer 313020104) var den största utmaningen att designa den så att alla kontakter och monteringshål passar den befintliga lådan exakt. Han började med att göra en 3D-scan av lådan för att få exakt position för alla kontaktbläck, och sedan krävdes det flera iterationer med CAD-ritningar och

3D-printade prototyper för att få det rätt. Han har även tillverkat en "mall" för att alla bläck ska lödas fast på rätt plats, samt en speciell testmaskin för att verifiera slutresultatet. Även den elektriska designen hade en del utmaningar, då det är relativt höga strömstyrkor som ska igenom boxen, vilket ledde till att han valde att ha dubbelt så tjock koppar på kretskortet mot normalt.

Jag beställde en BiturBox ganska omgående, då det såg ut som ett väldigt seriöst projekt, priset blev €765 inklusive frakt till Sverige, betalade via Paypal och två dagar senare hade jag den hemma på mitt köksbord! Installationen var relativt enkel, men det är trångt och pilligt på motorsidan. Säkringsboxen sitter nämligen i ett hål i torpedväggen precis bakom höger fjäderben, fastskruvad med muttrar på motorsidan, och med kontakter för alla kabelbuntar på båda sidor. För min del gick det lätt att få loss tre av fyra muttrar, men den sista bara snurrade... En kombination av rost på skruven och att den kanske skruvats åt för hårt tidigare, gjorde att plasten i höljet som håller skruven på plats gav vika och hela skruven roterade fritt. Självklart var det muttern som sitter mest illa till som strulade, men som tur var hade jag fått ut muttern en cm eller så, så det var "bara" att såga av skruven med ett bågfilblad. Väl loss från bilen var det enkelt att byta ut den gamla säkringsboxen mot den nya. Den passade perfekt och de mycket tydliga, på välskriven engelska, instruktionerna som följer med hjälpte verkligen till att göra det så enkelt som möjligt. Förutom att själva elektroniken i säkringsboxen är av senaste snitt, och dessutom ser väldigt välkonstruerad ut, är även säkringarna av typen flatsäkringar istället för de gamla "torpedsäkringarna".

När allt var på plats igen var det dags att se om det fungerade, och det gjorde det! Som en del i de medföljande instruktionerna finns en checklista med saker att

kontrollera före och efter bytet, så att man säkert vet vad som fungerade innan och vad som fungerar efteråt. Och ironiskt nog så startade min bil, för första gången i år, när jag gick igenom checklistan innan bytet! Kan den ha känt på sig att något var på gång?!? Nu efter bytet startade bilen igen på ett kick och allt annat fungerade också som förväntat, men en del av det lite bättre än innan. Tutan låter nu lite mer bestämd och fönsterhissarna är lite snabbare. Voltmätaren tickar inte heller lika våldsamt när man slår på blinkerser.

Förutom att själva säkringsboxen uppfyllde alla funktionella förväntningar har jag bara bra saker att säga om kommunikationen med och servicen från Maurizio. Han hörde själv av sig när det fanns en uppdaterad version av manualen att ladda ner, och när jag hittade en miss i manualen fixade han det direkt och en ny version fanns tillgänglig för alla på deras hemsida dagen därpå. Han svarade snabbt på de frågor jag hade och kom med tips och ville gärna veta hur det gick för mig. Så jag kan inget annat än att varmt rekommendera denna uppgradering för biturbobilarna!

Nu, några månader efter lanseringen, har Maurizio Ferrari sålt "några tiotal" säkringsboxar runt om i världen, vilket är bra för hans företag och hjälper till att motivera hela projektet för företagets andra delägare. Han har också fått väldigt positiv återkoppling från kunder och ser det som en stor framgång att kunna hjälpa alla biturbo-fantaster att hålla igång sina bilar! Han avslöjade också för mig att det finns ett nytt, än så länge hemligt, projekt för att ytterligare förbättra elektroniken i biturbobilarna, och förhoppningsvis kan han avslöja mer innan jul i år.

Henrik Hoff
henrik.w.hoff@gmail.com



Information om produkten, samt information om pris och hur man beställer finns här:
www.galileo.engineering/biturbox-fuse-box/



Här är det trångt minsann... Kontakterna som ska tas loss skymtar där nere.



Kontakterna är loss och en av de fyra muttrarna som håller fast säkringsboxen syns.



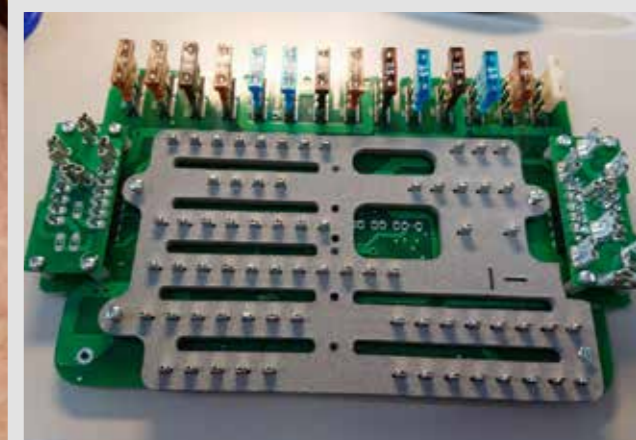
Den gamla säkringsboxen från kupésidan precis innan den monteras loss från torpedväggen.



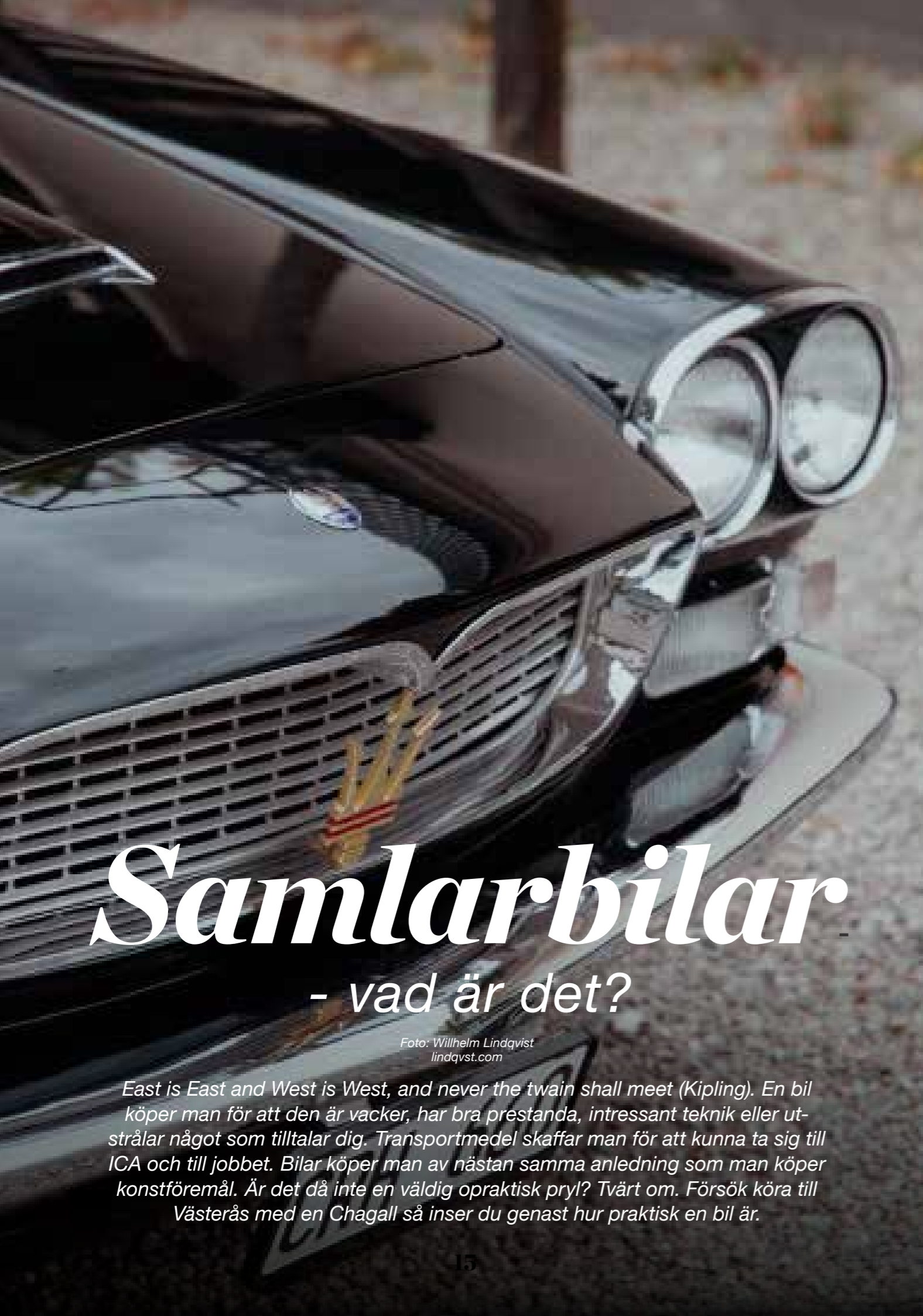
I mitten syns muttern som inte gick att skruva av. Skruven fick kapas med bågfilblad istället...



Vid något tillfälle i bilens liv, har jordningspunkten för säkringsboxen fått färg på sig. Jag försökte skrapa bort så mycket jag kunde för att minimera jordningsproblem...



Mall för att löda fast kontaktstiften. Foto: Maurizio Ferrari



Samlarbilar

- vad är det?

Foto: Wilhelm Lindqvist
lindqvst.com

East is East and West is West, and never the twain shall meet (Kipling). En bil köper man för att den är vacker, har bra prestanda, intressant teknik eller utstrålar något som tilltalar dig. Transportmedel skaffar man för att kunna ta sig till ICA och till jobbet. Bilar köper man av nästan samma anledning som man köper konstföremål. Är det då inte en väldig opraktisk pryl? Tvärt om. Försök köra till Västerås med en Chagall så inser du genast hur praktisk en bil är.

Värdet på konstföremål följer helt egna och ofta outgrundliga regler. När konstnären var ung sålde han eller hon sina verk för att få pengar till mat medan tavlor 100 år senare kan vara antingen helt bortglömda eller värda en förmögenhet. Nästan samma sak gäller för bilar men det finns undantag. Vissa bilar vet man redan från början att de kommer att bli samlarföremål. Bästa exemplet är kanske Porsche 959 som kom 1983 och som det omedelbart började handlas med. Man köpte och sålde kontrakten ungefär som värdepapper och bilarna blev omedelbart värda mer än vad Porsche tog för dem. Symptomet finns även idag med till exempel Toyota GR Yaris där handlare köper upp de få exemplar som Toyota producerar för att sedan själv avyttra dem med god förtjänst.

En grundregel inom företagsekonomi är att när efterfrågan ökar då höjer man priset om man inte kan öka produktionen. Vill man inte göra det kommer en brist-situation att uppstå med väntetid för kunden som följd. När intresset för exklusiva bilar började öka på 70-talet hängde inte alla biltillverkare med utan brist uppstod på vissa eftertraktade modeller. Det utvecklades till och med en praxis där väntelistans längd användes som måttstock för hur exklusiv bilen var. På en Morgan var det till exempel tre års väntetid medan man för att få sin Rolls Royce var tvungen att vänta fem år. Då vill historien berätta att en bilintresserad lord i London fick höra talas om att det i Östtyskland såldes en bil som kallades Trabant och som det var 12 års väntetid på. Han tänkte att detta skulle vara något att bräcka sina bilkompisar med så han bad sin butler ta fram

adressen till tillverkaren och beställa en sådan bil. På lordens bästa brevpapper med släktvapnet överst sändes en order till fabriken i Zwickau där man blev märkt imponerade, speciellt av den bifogade pundchecken. Man tog omedelbart en bil från monteringsbandet, ställde den i en container som skickades upp till lordens adress i Mayfair. Lorden gick ut och tittade på sitt nyförvärv. Vred om startnyckeln och hörde det typiska puttrandet från den tvåcylindriga tvåtaktsmotorn. Han var överväldigad och ringde genast till sin gode vän och berättade hela historien och avslutade med: "Idag fick jag en skalmodell av bilen och kan du tänka dig, modellen fungerar!"

Det finns en god regel som säger att är du bara bäst får du alltid din produkt såld, även till ett högt pris. Det fick jag lära mig av en fransman som tillverkade modellbilar i skala 1/43 för 30 000 kronor. De hade äkta skinnklädsel och startnyckel med nyckelring. Han sålde allt han kunde tillverka. Märkligt nog var han själv i halvskala men det hör inte hit. För 20 år sedan startades tillverkningen av två svenska sportbilar med helt olika målsättning. Den ena var att tillverka en bra sportbil (Indigo) till ett marknadens lägsta pris och den andra var att tillverka en extraordinär sportbil till marknadens högsta pris (Koenigsegg). Vem som vann vet vi idag när Indigo är borta och Koenigsegg bara behöver skicka ut en pressrelease om att de kommer att börja bygga en ny serie på 100 bilar för 20 miljoner kronor styck. Samma dag är alla bilarna sålda och betalda!



1970-talet var egentligen ett ganska trist decennium, det syns tydligt på film om man inte själv upplevt det. Allting var grått på något speciellt sätt men det gick att göra fynd, inte minst i bilvärlden. Italienska bilar som var 10 - 15 år gamla kostade nästan ingenting. Ibland kunde man hitta dem på bilskrotarna och då var de i det närmaste gratis om de hade smärre defekter. Hade man näsa för vad man skulle välja så kunde en investering i lire lätt omvandlas till dollar några decennier senare. Då ska det nämnas för dem som inte var med på liretiden att en lira motsvarade ungefär värdet av ett halvt öre. Jan Svanbäck var en av dem som hade insett detta men han var för tidigt ute. Ingen ville betala 19 000 kronor i Sverige för en konstig italiensk bil som det stod O.S.C.A i nosen på eller 30 000 kronor för en Maserati 5000 GT med sliten skinnklädsel. Idag talar vi om värden på miljoner för dessa bilar och då även räknat i dollar.



Trummisen i Pink Floyd och hans vardagsbil Ferrari 250 GTO.

Nick Mason (77) är mest känd som trummis i bandet Pink Floyd men han är också en hängiven bilentusiast. För pengar han trummade ihop köpte han bland annat en Ferrari 250 GTO i slutet av 70-talet. Han lär ha betalat över 300 000 kronor för bilen vilket ansågs då vara ett astronomiskt belopp för en så gammal bil. Mason använde bilen flitigt, inte bara för klubb racing i England utan också för att köra sina barn till skolan med då, som han brukar säga, den ofta var den enda bilen i familjen som fungerade. I England handlar man med registreringsnummer ungefär som med tavlor och Nick lyckades köpa numret 250 GTO vilket pryder bilen än idag. Nu började bilen bli värd en hel del pengar men han fortsatte att använda den som tidigare och körde gärna på semester med sin fru, en gång tog han den till och med till USA i detta syfte. Förmodligen resonerade han som en annan känd GTO-ägare, nämligen den avlidne Fabrizio Violati, som också använde sin bil flitigt på tävlingsbanorna och körde den som det vore hans sista race. Efteråt minns jag att vi en gång gick fram

till honom i depån och frågade hur han vågade köra så hårt med en bil, som var värd flera hundra tusen. Han sa bara "Kom med här" och så öppnade han motorhuv och pekade på chassinummerskytten och sa: "Det är detta som är värt någonting, allt det andra är bara plåt". Efter hans död 2010 såldes bilen för motsvarande 40 miljoner dollar.

Ferrari GTO är idag världens högst betalda bil och det är bara en tidsfråga innan drömgränsen 100 miljoner dollar kommer att passeras. Men detta har ställt till med ett problem för ägarna även om de aldrig kommer att sälja sin bil och det kom jag på av en ren slump. Jag satt och tittade på en stor mängd bilder av Masons vänsterstyrda bil och plötsligt dök det upp en bild av en bil som var högerstyrd. Samma registreringsnummer, samma färg, samma dekaler men med ratten på "fel" sida. Började forska kring detta men fann i början ingenting. Till slut hittade jag en kommentar från dottern till en avlidna engelsk karosserimakare som berättade att hennes pappa hade tillverkat en kopia åt Mason av hans bil. Men varför då detta? Första tanken var att han ville ha en mer oöm bil för tävlingsbruk men sanningen var den rakt motsatta. Hade blivit tvungen att göra en kopia därför att inget försäkringsbolag ville försäkra en bil värd en miljard och utan försäkring kunde han inte köra bilen lagligt på vägen. För att inte tjuvar skulle få för sig att stjäla den valde han den högerstyrd istället vilket också är mer praktiskt i England som har vänstertrafik.

När Fiat köpte Maserati trodde de att även samlingen av gamla bilar och motorer ingick i köpet men det hade Alejandro de Tomaso sett till att så inte var fallet. Han hade själv övertagit hela fabriken inklusive dessa bilar för 1 000 lire men nu var han inte villig att sälja klassikerna trots att Fiat var berett att betala för dem. Han lämnade allt till en auktionsfirma i England men inte som klump utan som enskilda försäljningsuppdrag, detta för att skingra samlingen så att Fiat inte skulle kunna komma över den. Det blev förstås ett ramaskri i bilvärlden över att denna konstskatt skulle försvinna ur landet men ingen var beredd att betala priset för att köpa den. Utom en. Umberto Panini hade gjort pengar på att sälja små plastfigurer och bilder av fotbollsspelare. Han hade sålt företaget och drev en lantgård utanför Modena men hade också ett stort intresse för traktens bilar. Han klev nu in på scenen och köpte hela rasket och tog det till sin gård där han byggde ett museum åt alla bilarna. Det var säkert en mycket bra investering vilket inte hindrar att han och sonen Matteo fortfarande tillverkar biologisk Parmesanost på gården.



Vilka bilar kan då bli samlarbilar och öka sitt värde? Den kände bilhistorikern Björn Lindh fick den frågan en gång på ett seminarium och svarade så här: "I stort sett alla bilar kan bli samlarobjekt. Möjligen med undantag av Vauxhall Victor". I detta visade det sig senare att Björn hade fel, även Vauxhall Victor kan bli värd pengar. Från börjar var kravet för värdeökning att bilen skulle vara tillverkad i ett litet antal exemplar. Därför var tendensen tydligast på sport- och lyxbilar men det visade sig senare vara fel. Det var inte hur många som byggts som var avgörande utan hur många som fanns kvar. Men inte heller det stämmer och det är nu mystiken tätar. Citroën 2 CV har tillverkats i mer än fem miljoner exemplar men är ändå föremål för en aktiv bilkult. Nyligen såldes i Paris en 2 CV från 1990 för rekordsumman 143 000 € det vill säga en och en halv miljon kronor. Varför? Jo, bilens mätarställning var fortfarande 9 km och den hade aldrig ens registrerats. För en bra men använd 2 CV från 80-talet ligger prisnivån idag på närmare 150 000 kronor. Detta därför att bilen gjort en klassresa från att ha börjat som ett verktyg för bönder till att blivit symbol för hippie-kulturens, till att bli ambassadör för fransk nostalgi och ingenting säljer idag så bra som just nostalgi.

I början var det coupéer och cabrioletter som betingade de högsta priserna bland äldre bilar därför att dessa var ovanliga. När åren gick och sedanerna skrotades bort blev det plötsligt dessa som var de mest eftertraktade, till och med om de var av märket Vauxhall. Idag är sedaner som Volvo PV och Amazon hett eftertraktade samlarbilar såväl i Sverige som på kontinenten. Jag skulle tro att en Volvo Amazon 123 GT idag lätt byter ägare för en halv miljon kronor. Likaså bilar som Citroën DS och Alfa Giulia Sprint, som länge betraktades som överkomliga klassiker, måste man nu betala flera hundra tusen för. Allra hetast verkar just nu bilar

från 60-talet vara men den gränsen flyttas framåt hela tiden. Det känns som att de flesta bilar är som billigast när de är 10 - 15 år gamla och som dyrast när de är 50 - 60 år. Blir de äldre förlorar de lite i intresse men undantag finns naturligtvis. En Bugatti är alltid en Bugatti och en Ferrari eller Maserati kommer aldrig att bli ointressanta för en samlare och därigenom kommer priserna att hållas uppe. En bilintresserad man i Stockholm köpte på 90-talets slut en Ferrari 275 GTB, en av de kanske mest eftertraktade sportbilarna i världen. Han fick punga ut med 700 000 kr och det tyckte många var vansinne då bilen hade en bucklig framskärm och ett spräckt extraljus. Han använde också sin bil och upptäckte så småningom att anledningen till att den var lite småbucklig var att den deltagit i de flesta landsvägstävlingarna i Europa under 60- och 70-talet och körts av en lång rad kända förare. För två år sedan såldes bilen på auktion i Paris för 2, 3 miljoner och då handlade det inte om kronor utom om Euro. Få saker höjer priset som att bilen ägts eller körts av kända personer.

Hur framtiden kommer att se ut överskuggas av hotet om att helt förbjuda försäljningen av bensin samtidigt som tidiga Teslabilar nu har ett enastående högt andrahandsvärde. Kanske det är sådana som är framtidens samlarobjekt? Ingen vet men några detaljer är värde att tänka på. Trenden har blivit att välskött originalskick är bättre än en dålig renovering. Det är också viktigt att det du vill spara på har så många av originaldelarna som möjligt och naturligtvis ha "matching numbers". Motor och helst växellåda ska kunna identifieras till originalbilen och även om de är utbytta så ska originalen finnas med. Detta är mycket viktigt.

En Maserati 3500 GTI ska ha sitt Lucas-insprut kvar och motorn får inte vara konverterad till förgasare.



Nyligen såldes en 2 CV från 1990 för 143 000. Euro.



Bilen ska helst vara lackerad i originalfärg och absolut inte i skrikigt röd Rosso Corsa om inte detta var vanligt på sin tid. Snäckstyrning får inte bytas ut mot kuggstångsstyrning även om detta är mycket bättre. Även bilens svagheter och defekter ska finnas kvar om den ska vara attraktiv. En Ford Mustang ska ha sina rinningar av färg inne i bagageutrymmet. Ser fult ut men visade under vilken tidspress Ford tillverkade bilarna. Bilen ska också hellre ha patina än vara nylackerade. Och vad patina är överläts åt tolkaren att bestämma men det viktiga är att bilen känns genuin och att själen hos den finns kvar. Vad själen sedan är varierar otroligt mycket beroende på modell.

En gammal regel är att ingenting är värt mer än vad någon är villig att betala. Attraktionskraft har prylar som är kända. Ingen vill ha en klocka av ett okänt fabrikat om man kan köpa en Rolex för samma pengar. Spelar ingen roll att Rolex inte kända för att vara speciellt bra klockor men de är de mest kända, det är detta som faller avgörandet. Många köper inte det de själva vill ha utan det som de vet ger intryck på andra. Filosofiskt kan man fråga sig om man blir lycklig av en bil som är värd mycket pengar. Svaret är naturligtvis nej, lyckan kommer i så fall först när man säljer objektet och då är det ju för sent. Françoise Sagan uttrycker det så här: "Lycka kan inte köpas för pengar men jag gråter hellre i min Jaguar än på bussen". Personligen tror jag att lyckan kommer när man köper en bil med hjärtat och ett transportmedel med plånoken. Vänta bara tills fokus hamnar på 80-talsbilar, då sitter ägarerna av fina Biturbo antingen med en given Joker på hand eller också med Svarte Petter. Time will tell.

Bengt Dieden
dieden.bengt@yahoo.fr

AM 103/018.

Att det bland annat är chassinummerskylten som är det viktiga visades vid denna unika Maseratis försäljning i USA. Bilen är en Maserati 5000 GT med kaross av Ghia (one off) och chassinummer 9 av 34 tillverkade. Bilen som färdigställdes i juli 1961 såldes ursprungligen till den italienska industrimagnaten Ferdinando Innocenti. Efter det att han sålt bilen hade den några italienska ägare för att sedan säljas till Saudiarabien där den uppenbarligen stått utomhus i 50 år utan att användas. Solen och sanden har gjort sitt men bilen är i princip orörd under denna tid och därigenom helt komplett. Mätaren visar 1 556 mil och reservhjulet är det som lades dit på fabriken och det är fortfarande oanvänt. Det är väl dock ingen överdrift att säga att varje enskild detalj i bilen måste renoveras. I Saudiarabien var bilen på väg till skrotet när någon såg att det kanske fanns ett värde i den. Och det gjorde det. Bilen såldes på auktion i Monterey för 533 000 dollar i augusti 2019.



LED-ljus

- allt annat än ledljus

Led-ljuset är på väg att helt ersätta glödlampor och xenon-ljus på moderna bilar. Hur är det då med våra klassiker, finns det anledning att byta där också? Svaret är ja men allt handlar om hur laglydig du vill vara.

Till skillnad från många djur så ser människan dåligt i mörker. Detta gör sig speciellt kännbart vid bilkörning och därför behöver vi strålkastare. Dessa har inte alltid varit obligatoriska på bilar och mest berömd är väl den Bugatti Royale som byggdes utan de enorma strålkastare som var vanliga på lyxbilar på 30-talet. Beställaren av bilen förklarade helt enkelt att han inte ville ha några strålkastare då han aldrig körde på natten.



Bugatti Royale beställd utan strålkastare. En lysande idé?

Glödlamporna förbättrades successivt men tog ett rejält kliv framåt när halogenlamporna infördes för omkring 50 år sedan. Runt glödlamporna hade den en kapsel med en halogen i gasform, oftast jod, som gjorde att ljusutbytet ökades och svärtningen av lampglasets minskades. Sedan hände det inte mycket på ljusfronten förrän 1991 då BMW introducerade en av Philips konstruerad gasurladdningslampa fylld med gasen xenon. Det nya ljuset var starkare, vitare och lamporna drog mindre ström. De var slöa i uppstarten dock och krävde en hel del kringutrustning samt annorlunda utformade reflektorer.

Idag är vi framme vid LED, eller led, som står för Light Emitting Diode, lysdiod helt enkelt. Dessa är baserade på ett halvledarmaterial som utstrålar ljus när man låter ström passera igenom det i en viss riktning. Fysiken bakom detta är komplicerad men resultatet är en lampa som lyser med kraftigt sken och drar lite ström. Det är just det senare som gör dessa så intressanta även för oss som kör äldre bilar, i synnerhet när huvudstrålkas-

tarna ska vara tända under hela körningen. Till skillnad från xenon-ljuset så kräver inte led-ljuset några extra installationer då de nöjer sig med vanlig lågspänd likström. Dessutom fungerar de bra i de befintliga reflektorerna och ger där en ljusbild som ofta är bättre än med glödlampor.

Har du en bil byggd efter 1971 är den med stor sannolikhet utrustad med halogenlampor av typen H4 och med effekten 55/60 W. Detta innebär att redan huvudstrålkastarna drar 10 A från batteriet vid körning. Bra led-lampor drar kanske 2 A och ger då ett mycket bättre ljus plus att de varar längre än du själv. Finns det då några hakor med detta? Naturligtvis, ingen verksam medicin utan biverkningar. Medan en H4-lampa av standardtyp kostar från 25 kronor på Biltema kostar en led-lampa mer än tio gånger så mycket. Men priserna varierar och är på väg nedåt. När jag köpte OSRAM H4 led för ett år sedan betalade jag 150 € på nätet för två men idag är priset nere i nästan hälften. Varje land har



minst ett par firmor som specialiserat sig på olika typer av billjus och sedan finns ju som alltid AliExpress där man kan köpa allt. Priserna är låga hos Ali men räkna med att frakten från Kina kan ta tid.

Nästa hake är att en led-lampa tar mer plats. Den bygger ut bakåt minst 30 mm mer än en konventionell H4-lampa. Varför? Jo, därför att den måste kylas. Något märkligt kanske när man betänker att verkningsgraden hos en led-lampa är 35 % medan en vanlig glödlampa inte kommer upp i mer än 5 %. Skillnaden är dock att led-lampans värme alstras i sockeln som därför måste kylas på lampor med hög effekt. Antingen sker detta med en eldriven fläkt, som naturligtvis också drar ström, eller med kylflänsar. OSRAM använder mestadels kylflänsar och jag har hittills inte märkt någon nackdel med detta. Det är dock viktigt att du noga mäter hur mycket plats det finns bakom lamporna och att detta utrymme inte är helt inkaplat.

Har du en bil som är byggd under 50- eller 60-talet då har den sannolikt glödlampor med en sockel som kallas P45t som ser helt annorlunda ut än den på H4. Även sådana lampor finns med led men dessa är ofta svagare och kräver då inget kylsystem. De är säkert starkare än bilens originallampor och ofta har du ljuset mer för att synas än för att se på natten. Skulle du ändå vilja ha starkare lampor så finns en adapter för mindre än 10€ att köpa från Amazon och då kan du använda effektstarka H4-led. En sådan adapter tillverkas av Carall.

Sista haken med att konvertera till led-belysning är att det är olagligt. Inga lampor av dem som säljs för eftermarknaden har nödvändiga märkningar för användning i allmän trafik. Är en strålkastarinsats godkänd med H4-lampor då ska det användas H4-lampor. Punkt. Varför då detta? Jag kan bara gissa här. En ledlampa lyser starkare men kan därigenom också lättare blända andra trafikanter. Moderna bilar har ofta nivåreglering på strålkastarna vilket äldre bilar saknar. På en Maserati torde detta dock spela mindre roll då du sällan har fem personer i bilen och semesterpackning. Vidare kan en dåligt producerad lampa ge randstrålar som kan vara störande så mitt råd är därför att hålla sig till de kända tillverkarna när det gäller huvudstrålkastarna.

När det gäller parkeringsljuset är detta inte lika viktigt.

Det kan dock nämnas att jag lät mina led-lampor sitta kvar vid den senaste kontrollbesiktningen och detta föranledde ingen som helst kommentar. Dock hade jag varit noga med att så fort de monterats kontrollera inställningen hos en verkstad med modern utrustning. Ljusbilden var då helt perfekt, inte bara i höjdled utan även asymmetrin var knivskarp och låg precis där den skulle. Under kvällskörning har jag under ett års tid aldrig mötts av någon som blinkat med ljuset och varit irriterad över bländande halvljus. Istället har jag känt en ökad säkerhet på vägen mellan Ste Maxime och St Tropez som annars är en av de mest olycksdrabbade i Frankrike. Vägen är hårt trafikerad även nattetid och har ett flertal icke belysta övergångsställen där bad- och restauranggäster, som kanske tittat lite för djupt i roséfaskan, korsar vägen. Led-ljuset gav mig hela tiden en ökad säkerhet här och jag tar gärna en diskussion om detta med den polis som mot förmodan skulle stoppa mig och ha synpunkter på mina kriminella ljuskällor.

Nu är ju inte bilar de enda fordon som kan ha nytta av led-ljus. Jag tänker framförallt på tvåhjulingar som ofta har underdimensionerade elsystem och belysning därefter. Sysslar man som jag en del med mopederna känner man väl till detta fenomen. Här alstras strömmen med hjälp av en svänghjuls magnet som oftast inte har någon spänningsreglering. Vidare är det växelström i systemet. Allt detta går dock att komma tillrätta med och förbättringen blir om möjligt ännu större än för en bil. Sällan har väl uttrycket att det är skillnad som natt och dag känts mer välplacerat.

SAMMANFATTNING

Fördelar med led:

- Låg strömförbrukning (en H4-lampa omkring 15 W)
- Mycket lång livslängd (ibland upp till 50 000 timmar)
- Okänsliga för vibrationer. Mycket motståndskraftiga mot stötar och slag
- Låg värmeutveckling från lamporna
- Ögonblicklig start
- Konstant ljus även vid spänningsvariationer

Nackdelar med led:

- Utrymmeskrävande
- Dyra. Billiga varianter kan ha sämre kvalitet
- Känsliga för överspänning
- Olagliga

Skriv några rader på adressen nedan så hör jag av mig. Lycka till!

Bengt Dieden
dieden.bengt@yahoo.

KONSTVERK PÅ RESA





Poltrona Frau har anor som till och med sträcker sig längre bakåt i historien än Maseratis. Det började som ett möbelföretag och grundades redan 1912 i Turin av en man som hette Renzo Frau. Poltrona är italienska för fåtölj. Därmed får företagsnamnet sin förklaring. Inledningsvis levererade man möbler och inredningar till slott, herresäten och dåtidens passagerarfartyg. Produkterna är inte längre begränsade till möbler i hemmet utan företaget tillverkar även inredning i exklusiva bilar, lyxjakter och privatjets. Man samarbetar inte bara med Maserati utan har till exempel gjort en specialdesignad inredning i Porsche Panamera för de ca 200 bilar som utrustas med den allra exklusivaste interiören och man gjorde också den fantastiska interiören i en specialmodell av Volkswagens flagskepp Phaeton. Alfa Romeos sportvagn 8C och vissa versioner av Audi A8, Lamborghini Aventador, Ferraris tailor-made program, Lexus, Bugatti, McLaren med flera har också klätts av Poltrona Frau.

Nu när Coronapandemin ser ut att vara över ser jag fram mot att äntligen få använda mina väskor igen. Senast väskorna skulle användas var på en resa med Quattroporten till det sköna Havsvidden Resort på Åland. Till följd av tidsbrist då vi var tvungna att passa en färja så hamnade packningen i ett antal plastpåsar från Systembolaget och en sportbag. Det blev en härlig resa ändå med strålande sol och årets första bad.

Niklas Palm
palm.niklas@telia.com



Jag har nöjet att förfoga över en full uppsättning av Maseratis klassiska resväskor för Quattroporte V. Vilka konstverk! Kvaliteten är superb. Jag tror bestämt att de kan föräras en artikel. Man kan naturligtvis tycka vad man vill om designen men jag föll som en fura när jag först fick se dem. Jag hade länge varit på jakt efter en uppsättning snygga resväskor och faktiskt hittat några tänkbara kandidater. Men efter mötet med Quattroporteväskorna fanns det inte längre några andra alternativ. Allt annat var bara fult, fult, fult. Tyvärr.

Köpet var fullkomligt vansinnigt på många sätt och vis. Prislappen vill jag helst inte tala om. Vidare finns det ju inte på kartan att checka in de fina underverken på flyget. De kan ju bli repiga eller förstörda på annat vis. Detta är naturligtvis ett stort aber. Här disponerar man över en hel kubikmeter resväskor som inte kan användas vid resor – för att de är för ömtåliga och för fina. Skinnen i väskorna är mjukt och av en exceptionell kvalitet. Jag hade en kamrat på universitetet som jobbade extra som s.k. lastare på Arlanda. Detta var visserligen mycket länge sedan men hans berättelser vill inte lämna mig. Bland annat var det en historia om hans

kollega – en bodybuilder – som tyckte det var utmärkt att förena nytta med nöje när han försökte kasta bagaget så långt som möjligt eller lyfta så många väskor det bara gick. Nej, att sända väskorna med flyget kommer inte på fråga.

Det är ju också väl känt att det är mer praktiskt att packa i mjuka påsar än i hårda väskor. På så sätt kan ju bagageutrymmet fyllas optimalt. Men fy vad trist det är. Att kunna rada upp en hel uppsättning klassiska resväskor vid hotellets incheckningsdisk ger en annan känsla än att stå i en hög av sportbagar.

Väskorna är resultatet av samarbetet mellan Poltrona Frau och Maserati. Poltrona Frau är nämligen namnet på företaget som har gjort väskorna och som är specialdesignade för Quattroporte V. Än i dag är det samma företag som står bakom Maseratis senaste kollektion av väskor till Quattroporte VI. Det är också Poltrona Frau som ligger bakom stolarna och övriga skinn detaljer i såväl Ghibli, Quattroporte och Levante men även i flera av Maseratis tidigare modeller såsom Maserati Coupé och Maserati Spyder.





Joakim och hans fru Marianne i pit stop – vardagsrummet.



McLaren M5A - bättre på väggen än på vägen.

Det är 50 år sedan Joakim Bonnier omkom i sin Lola på Le Mans, 42 år gammal. Kort före sin död lät han sina två stora passioner, bilar och konst, förenas på väggen hemma i byn Le Muids i Schweiz.

Det är som racerförare Joakim Bonnier är mest känd. Men vid sidan av det hårda livet på banan var han även en konstsamlare. Passionen var så pass stor att han tillsammans med vännen Jan Runnqvist öppnade Galerie Bonnier 1961 i Lausanne, Schweiz.

Joakim Bonnier blev mest framgångsrik som sportvagnsförare. Men Maserati såg till att han 1957 även fick börja tävla i Formel 1. Hans största F1-framgång kom 1959 när han vann Hollands Grand Prix. Det blev hans enda seger inom F1. Han var nära att vinna några ytterligare lopp, bland annat i Argentina och Monaco, men 1969 meddelade Joakim att F1-karriären var över (även om han gjorde lite sporadiska inlägg till och med 1971). I sin ägo hade han då McLaren M5A som han köpt 1968 och kört ett tiotal lopp med utan några större framgångar.

Och vad gör man med en bil som man inte behöver längre? Säljer? Icke. Joakim och hans fru Marianne Ankar-crona Bonnier lät bilen pryda en vägg i deras hem i Le Muids, Schweiz. "Det är väl ingen annan som satt upp en bil på väggen hemma", konstaterar Marianne idag och fortsätter "Det var mekanikerna från hans verkstad i Gland som kom upp till oss och hjälpte till att montera bilen på väggen". Marianne minns bilen på väggen som något kul och annorlunda. Och som varken luktade bensin eller gummi.

Efter Joakims död 1972 såldes bilen till den svenska racingentusiasten Gunnar Elmgren. "Den var med på utställningar i Sverige och jag minns att min yngsta son fick köra den vid ett tillfälle", säger Marianne. Bilen har skymtats i olika historiska lopp därefter. Den forne Formel 1 världsmästaren, sir Jack Brabham kraschade rejält med bilen 1999. Idag lär den vara återställd till originalskick. Den nådde aldrig några framgångar på banorna utan ansågs tidigt som långsam och opålitlig. Störst avtryck har den kanske gjort som konstverket på väggen tack vare Joakim Bonnier.

Lasse Linder
sueellen.ab@gmail.com

MASERATIKLUBBENS HÖSTRALLY PÅ SÖDERTÖRN

Foto: Fredrik Ajnefors & Wilhelm Lindqvist

Lördagen den 18 september genomfördes det årliga höstrallyt. Vi var ca 20 bilar och 40 deltagare som samlades på en parkering i Hanninge söder om Stockholm för att genomföra en väl utprovad rutt av Marianne Erling och Jan Fidjeland på trevliga småvägar runt Södertörn. Trots att vi startade precis efter varandra och tempot var långsamt (allt för långsamt tyckte en del med många hungriga hästar) kom en del på villavägar.

Undertecknad hade strax innan rallyt råkat sälja sin Quattroporte 1 men arrangörerna av rallyt hade visat stor omtanke för detta tilltag och erbjudit sig att låna ut sin fina 3500 GTI. Detta mottogs naturligtvis med stor tacksamhet.

Så småningom, i mer eller mindre samlad tropp kom alla bilar fram till målet som var Häringe Slott. Bara ett antal bilar hade fått tillstånd av Presidenten att parkera framför slottet men denna begränsning glömdes lätt

bort i trevligt sällskap så de flesta bilarna parkerades i blickfånget. Efter lite småprat om bilar och bansträckning kunde så lunchen, som bestod av en utmärkt grillad kycklingrätt med bland annat tryffelsås och parmesan åtföljt av pannacotta (så klart), intas på slottet.

Efter lunchen delade Presidenten ut priser. Pris för nyaste bil gick till Kim Sörman med en Maserati Ghibli S. Äldsta bil hade ju undertecknad men priset gick naturligtvis till ägaren, Jan Fidjeland. Slutligen, kanske det mest välförtjänta priset för längst resväg, gick till Göran Olsson som hade kört sin Granturismo ända från Skåne enkom för att vara med.

Så var ännu ett trevligt Rally avslutat men nästa år väntar ju ett ännu större Rally...

Fredrik Ajnefors
fredrik.ajnefors@gmail.com



Den fina lånebilen, Maserati 3500GTI



Häringe Slott



Lunchen på Häringe Slott

VÄRLDENS VACKRASTE HÖSTRALLY

Foto: Wilhelm Lindqvist
lindqvist.com

*Höstrallyt var en uppskattad återförening för många Maserativänner.
På plats var även fotografen Wilhelm Lindqvist som såg till att
fånga världens vackraste bilar på bild.*

*Vill du beställa någon bild går det utmärkt att skicka ett mejl till info@lindqvist.com
eller besök lindqvist.com*



