

MASERATI

b u l l e t i n e n

**60 ÅR MED QP
- BENGT DIEDEN**

**HÄRLIGT HÖSTRALLY
PÅ GOTLAND**

**NYA GRANTURISMO
TROFEO OCH MC 20**

*Vernissage hos
Ole sommers*

KHAMSIN CINQUANTA

by Marc Sonnery



MASERATI
OWNERS CLUB
SWEDEN



MASERATI
OWNERS CLUB
SWEDEN

Maserati Bulletinen

#2 2023

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 Bulletinen är respektive bidragsgivares personliga. Maserati klubben och redaktionen för Maserati Bulletinen 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

Omslag: Maserati Khamsin 1975

Tack för mig!

Efter 11 år i styrelsen varav 9 som ordförande är det dags att lämna stafettpinnen vidare. Vid nästa årsmöte kommer jag avgå som ordförande och styrelseledamot. Jag vill börja med att tacka mina kollegor i styrelsen för gott samarbete och en god stämning. Jag tror faktiskt inte vi grälat en enda gång.

Här kommer ett sorts bokslut över vad vi åstadkommit under den här tiden. Låt oss börja med den första ledaren i Bulletinen 1/15 där jag optimistiskt sätter upp ett antal mål och aktiviteter som ska genomföras. Låt oss se hur det gick:

✔️ **"Göra gamla nummer av Bulletinen tillgängliga på hemsidan"** Sedan flera år finns gamla nummer att läsa på maseraticlub.se

❌ **"Skriva en presentation om varje Maseratimodell i Bulletinen"** Detta har vi inte fått till, kanske en idé att fundera på?

✔️ **"Göra medlemsregistret tillgängligt för medlemmar via inlogg"** Ja och nej. Vi har ett modernt medlemsregister som man som medlem kan logga in i och redigera sina egna uppgifter. Men man kan inte se andras uppgifter på grund av GDPR.

✔️ **"Aktivt arbeta för att få fler medlemmar som en del i ett mål att stärka klubbens ekonomi"** Under åren har en rad olika aktiviteter genomförts. Exempelvis utskick till alla medlemmar. Vi skickade ett nummer av Bulletinen till samtliga Maseratiägare osv. Under de senaste 10 åren har klubben växt från c:a 160 till 260 medlemmar.

✔️ **"Sälja annonser mer aktivt i Bulletinen"** Nja, vissa år har vi haft en del annonsörer, vissa inte.

✔️ **"Införa en försäkringsavgift för nya medlemmar på 1500:-"** Denna avgift infördes strax därefter och har genererat en god inkomst till klubben.

✔️ Den stora höjdpunkten var såklart MIR 2022 i Båstad. Mycket jobb att förbereda, dessutom att boka av och boka om två gånger tärde på tålamodet. Ett tag kändes det som att det aldrig kommer bli av. Men det var värt allt jobb. Deltagarna var mycket nöjda och klubben gjorde en rejäl vinst. Nästa ordförande kommer ha det angenäma problemet att fundera på hur dessa pengar ska användas på bästa sätt till medlemmarnas glädje.

Ni kommer inte slippa mig helt och hållet. Jag kommer självklart delta i klubbens aktiviteter, rallyn och träffar, men jag kommer sätta mig i baksätet och med glädje låta någon annan köra.

Fredric Gustafsson,
ordförande svenska Maserati klubben
fredric.gustafsson@maseraticlub.se



SOMMER's

AUTOMOBILE MUSEUM



Vi byder velkommen til årets særudstilling:



MASERATI

– italiensk passion og fuldblod

22 okt. 2023 - 17. marts 2024



A6 GCS · 450S · 3500GT Spyder · 3500GTI · Mistral · Quattroporte I · Ghibli · Indy · SM · Merak · Khamsin · Quattroporte III · Shamal · Biturbo Spyder · 3200GT · MC20



Kom og se en stribe smukke Maserati – fra A6 Berlinetta Pininfarina 1954 til den nyeste MC20 fra 2023. Bilerne kan nydes sammen med informative plancher, Maserati-film – og resten af museets fine bilsamling...! Tag en tur til Nærum!



Sommer's Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, DK-2850 Nærum.

Åbningstider: Søndage 14.00-17.00 · onsdage 18.00-21.00.

Entré: 50,- Dkr. – Børn u. 18 gratis sammen med voksne.

Web: sommersautomobilmuseum.dk

Facebook: Sommer's Automobile Museum

Udstillingskatalog:
Dkr. 60,-





KHAMSIN CINQUANTA

*Perfect success for event near Geneva gathering
26 Khamsins from 11 countries.*

Text: Marc Sonnery

After three years of preparation and a one year Covid delay the time for KHAMSIN CINQUANTA (K50), organized by Maserati Khamsin registry founder Marc Sonnery came at last June 15-18.

Based at Le Domaine de Divonne in Divonne les Bains just on the French side of the French/Swiss border near Geneva and the stunning border region of its epony-

mous lake 26 Khamsin owners from 11 countries such as Denmark, Holland, Belgium, Germany, Poland, Austria, France, Italy the UK and from as far away as the USA and New Zealand gathered with their Khamsins.

An excellent atmosphere developed immediately like at KHAMSIN QUARANTA in Burgundy in 2012.



This is easily explained by the fact that most people don't know Khamsins exist so it takes a certain automotive culture to appreciate them and even more so to buy one as like for so many classics some people talk of buying cars but never do.

Among the 160 owners of Khamsins in running condition in the EU and UK these were the ones who actually had the time to come and got their act together to actually take part.

It was a triple filter if you like and everyone in the group was interesting, very much a connoisseur but modest unpretentious and able to discuss many topics beyond cars hence a particularly cohesive group as was the case at K40 already in 2012.

After the welcome cocktail and dinner on Thursday the 15th things started in earnest with the Tour du Jura on the Friday, an all day 200+kms tour of the splendid, picturesque Swiss Jura mountains with wonderful low traffic roads.

After a scenic drive which included climbing two passes, driving along lake de Joux and through rock arches the impressive motorcade arrived in Motiers, Neuchatel canton for lunch and private visits of the



Australian Aborigine art museum and Le Manege automotive museum with main street blocked off for the impressive Khamsin line up.

The tour then resumed heading up into wolf country (they are there but seeing them is very rare) before a pause with a stunning view over lake Neuchatel.

The route then wound down past the spectacular chateau de Champvent –cannot be visited- and back to the hotel.



Participants were later taken by motorcoach to chateau de Prangins the Swiss national museum, a stunning property overlooking the shore of lake Geneva.

Here two groups were guided through the splendid castle, one in English one in French/German.

After that a dining cocktail on the particularly pleasant terrace whiled away a memorable evening.

Saturday morning more Khamsins joined the event for the day, bringing the total to 26.

A short but spectacular 20 minute drive took the participants up the col de la Faucille road, once the site of a famous hillclimb, from 400 meters to 1250 meters to La Mainaz hotel restaurant for brunch outside.

Here the view was breath taking as though from an airliner with lake Geneva below, Geneva and its famous 140 metre water jet visible to the right and the Alps and Mont Blanc to the south.



A presentation of the Khamsin took place on the podium on the Saturday, which was well received as this model is so unfairly little known.

The group, even though it is not a club, won best club presentation, so it was back to the podium on Sunday to collect it!

All participants thanks to Bonhams' generosity received a catalog and had access to the Bonmont auction at the nearby golf club in Cheserex.

On Saturday evening it was time for the black tie cocktail reception and gala awards dinner and dancing. This concluded a wonderful dream weekend!

At 11h20 it was time for the Khamsins to head down to the lake shore where K50 would have its own concours within the grounds of the Internationally acclaimed Con-

cours d'Elegance Suisse, the Pebble Beach, Chantilly or Hampton court of Switzerland.

Lined up in two rows at an angle the Khamsins formed a spectacular sight with the lake as background.

Here the judges, Peter Straub former President of the Maserati club Switzerland and Fabio Collina of the Maserati factory's archivio Storico department did their due diligence as drones captured the world's record equalling Khamsin gathering for posterity. Surprisingly and amusingly the number of 26 was the exact same one as during K40 in 2012 though only a few of the cars were the same.

A presentation of the Khamsin took place on the podium on the Saturday, which was well received as this model is so unfairly little known.

The group, even though it is not a club, won best club presentation, so it was back to the podium on Sunday to collect it!

All participants thanks to Bonhams' generosity received a catalogue and had access to the Bonmont auction at the nearby golf club in Cheserex.

On Saturday evening it was time for the black tie cocktail reception and gala awards dinner and dancing.

This concluded a wonderful dream weekend!





KHAMSIN CINQUANTA CONCOURS AWARDS

SPIRIT OF K50: Lucas Gysin, AM120-160 Zurich, Switzerland (attended K40, K50, the 8 Khamsin meet at Hochwacht Pfannenstiel near Zurich August 24, 2010 AND came in October 2021 to Divonne and the tour du Jura roads for photos for the event presentation; THAT is the spirit!

LONGEST DISTANCE TRAVELLED: AM120-392 Paul and Glenys Halford from New Zealand, how about that!

LONGEST DISTANCE DRIVEN: AM120-268 Carsten Warburg and Justina Kudryk from Copenhagen Denmark.

BEST HELP AT K40 AND K50: Philippe Murari, Brussels.

BAD LUCK AWARD: AM120-270 Alberto Caprari from Modena, Italy, breaking down half way to K50 BUT not to be deterred he came anyway to help judge.

MASERATI HEROISM AWARD: Khamsin AM120-182 bought by Michal Mlynarczyk of Poland after its 2020 heavy front end crash in France, it was restored in Poland at Auto Retro Restoration under the expert supervision of Niels Schulte who also came to K50. Much of the bodywork was done by Radek, the very talented specialist shown in one of the photos. All the accident damage had been cancelled in time for K50 and the rest is a normal restoration process that will be finished this year.

PEOPLE'S CHOICE: AM120-392 The rame metallizzato (copper) liveried K 392 of Paul and Glenys Halford from New Zealand.

LADIE'S CHOICE: The celeste (light blue) AM120-US-1100 of Lionel and Anna Rolland from France and Sweden.

MARC'S FAVOURITE COLOUR: AM120-US-1114 Oro Kelso (gold) of Christian and Sabine Zimmermann of Germany (award given later that evening after Christian promised that he would put the standard wheels back on;-))

HEART OF GOLD AWARD: Henk de Vries from Holland for lending me AM120-096 for the event, perhaps the nicest present I have ever received. Henk got not only some wine but also the trophy for best club presentation at the Concours d'Elegance Suisse (even though we are not a club) and I am sure you all agree with me that he deserved it!

Not only did the car run perfectly all along but he refused to let me help with transport costs from Amsterdam to Burgundy and back; that was incredibly generous.

JUDGES AWARDS

AS JUDGED FORMALLY BY PETER STRAUB EX PRESIDENT OF THE SWISS MASERATI CLUB AND FABIO COLLINA OF THE FACTORY'S ARCHIVIO MASERATI WITH HELP FROM ALBERTO CAPRARI

BEST PRESERVATION: AM120-389 Jeremy and Elizabeth Wilson UK

BEST RESTORATION: AM120-104 Marek Evert, Berlin, Germany

BEST OF SHOW: AM120-104 Marek Evert, Berlin, Germany

KHAMSIN CINQUANTA CINQUE IN 2028?

Since several have suggested it and I have only good memories from all of you participants and the event maybe, not a promise but a maybe :)

THANKS TO OUR SPONSORS

Philip Kantor of Bonham's Motorcars
Pedro Cappelle of Alfieri Magazine
Simon Berliere of Legends Magazine
Garage Limacher for the expert assistance
Bernard Guenant for the Baulieu wine

THANKS TO OUR SUPPLIERS

Pierre Normand, IM'POSE for the polos, tote bags, guest badges, etc
Thomas Parein for the Khamsin silhouettes including the oversize best of show award.

FRÅN SNABB LYXLIMOUSIN TILL TAXI

MASERATI QUATTROPORTE GENOM SEX DECENNIER.

Text: Bengt Dieden

När Maserati för 60 år sedan presenterade en bil med fyra dörrar var detta så unikt att man gav bilen namnet Quattroporte. V8-motorn hämtades direkt från Maseratis sportcoupéer vilket gjorde bilen till världens då snabbaste fyrsitsiga bil. Men hur gick det sedan?

År 1964 hade jag ett alldeles färskt körkort vilket kändes mycket spännande. Min pappa ägde en gräddfärgad tvådörrars Amazon med röd klädsel och den fick jag låna då och då. Bilen stod parkerad i en garage under Scaniabilars försäljningslokal vid Lindhagensplan i Stockholm. Alla bilar i garaget granskades noga vid mina besök då bilar ju var ett mycket spännande ämne. En dag fick jag syn på något som gick utanpå allt jag dittills upplevt i den vägen. Det var en Maserati Quattroporte och inte nog med det, den var guldfärgad med inredning i rött skinn. Jag stod länge och tittade på den då den var något av det vackraste i bilväg jag sett dittills i mitt liv. Som alla grabbar på den tiden så tittade jag förstås på hur långt hastighetsmätaren var graderad och såg att det fanns siffror ända upp till 300 km/h. Wow är ett klen ord för vad jag kände.

Naturligtvis började jag fråga folk i garaget vem bilen tillhörde och fick till svar att den tillhörde Sarah Leander. Märkligt tänkte jag, Sarah Leander var i mitt tycke då en gammal tant som visserligen var en utmärkt artist men ändå? Vad skulle hon med denna guldfärgade skönhet till, i synnerhet som hon bodde på slottet Lönö som ligger vid Bråviken, utanför Norrköping? En vacker dag kom dock sanningen fram. Historien om Sarah var inte sann, bilen ägdes av en man som hette Sölve Adamsson. Han var son till "kondomkungen" Nils Adamsson och hade en butik på andra sidan av Lindhagensgatan. Adamsson hade gjort sig en förmögenhet på att sälja kondomer till svenska folket och nu hade sonen tagit över och även skaffat sig en snabb och elegant bil.





QUATTROPORTE I (1964 - 1974)

Quattroporte av den första generationen var ritad av Pietro Frua och drevs av en V8-motor på 4,2 eller 4,7 liter. Här var det inte frågan om någon högvarvig Ferrari-motor utan en relativt lågvarvig men urstark motor som i det större utförandet kunde få upp bilen

i 250 km/h, en fullkomligt svindlande hastighet för 60 år sedan. Inredningen präglades av all den lyx som förväntades av en sådan bil. Instrumentbrädan ofta av trä med massor av runda instrument framför föraren. Radio förstås och i vissa fall även luftkonditionering. Elektriska fönsterhissar av italiensk modell vilka man skämtsamt karaktäriserade som att ju snabbare bilen var, desto långsammare var fönsterhissarna.

På den här tiden så byggdes alla Maseratibilar för hand så att tillverka över 700 bilar på 10 år var ingen dålig siffra. Däremot var tillverkningen kostsam och marginalerna små. Utanpå detta kom historien med motorn C114 som Maserati byggde åt Citroën, något som heller inte gick ihop ekonomiskt då man var tvungen att bygga tre gånger så många motorer som Citroën byggde bilar och det var inte alltid kunderna som betalade detta. Det slutade i alla fall med att Citroën köpte 40 % av Maserati och ville bygga sin egen Quattroporte.

QUATTROPORTE II (1974 - 1975)

Den andra generationen av QP finns i två utförande, den ena ritades av Frua medan den andra gjordes av Bertone. Fruas bil var en modernisering av den första generationen men byggdes bara i två exemplar innan Citroën tog över. Den ena bilen gick till Aga Khan, som var en trogen kund hos Maserati och den andra till Kung Juan Carlos i Spanien.

Bertones version har ritats av den ofta kontroversiella designern Marcello Gandini och nu skulle bilen bli framhjulsdreven och få en större version av motorn i Citroën SM. Tanken var att man skulle göra en V8-version men så långt kom man aldrig. Jo, motorn togs fram av Giulio Alfieri och hamnade i hans privata SM

för att provas ut. Quattroporte II togs inte väl emot. För det första tyckte kunderna, med viss rätt, att den var ful och sedan var inte marknaden mogen för framhjulsdrivna bilar i det här segmentet. Till råga på allt annat drabbade oljekrisen tillverkarna av lyxiga GT-vagnar hårt. Bilen hade också Citroëns hydropneumatiska system för fjädring, bromsar och styrning men detta upplevdes av de italienska något konservativa köparna som överkurs. Vid Genève-salongen 1975 visades bilen med motorn den var tänkt att ha men det var försent, intresset hade falnat och modellen lades ned efter bara 13 tillverkade bilar. För den som är intresserad finns V8-motorn att beskåda på Paninis Maserati-museum strax utanför Modena.



QUATTROPORTE III (1979 - 1990)

Maserati arbetar sig igenom alla dåtidens bildesigners och med QP III hade turen kommit till Giorgetto Giugiaro på Italdesign. Detta var den första bilen som kom till efter det att De Tomaso köpt Maserati för, enligt uppgift 1000 lire (fem kronor) inklusive fabriksbyggnaden i centrala Modena. Bilen är harmonisk i linjeföringen men ser tung ut, vilket den också var (cirka två ton). Inredningen är en smula svulstig med stora stolar och mycket läder. Motorerna var de gamla V8-motorerna som hade fräschats upp och gav nu upp till 300 hk.

Något annat än automatlåda fanns inte och drivningen var naturligtvis på bakhjulen. Den här modellen gick hem då den både såg ut som och betedde sig som en äkta lyxlimousin. En extra påkostad version var tänkt att säljas till kungar och presidenter. Den italienske presidentens exemplar var dessutom skottsäker vilket



knappast gjorde den lättare. Dessa bilar gjordes bara i ett 50-tal exemplar och gavs naturligtvis tillnamnet Royal. QP III blev den mest sålda versionen hittills med 2 141 exemplar tillverkade.



QUATTROPORTE IV (1994 - 2001)

Nu hade De Tomaso blivit varm i kläderna och tagit fram Biturbo som även fanns i ett fyradörrarsutförande. Den fick visserligen siffran 4 i början av typbeteckningen men räknades ändå inte som någon äkta Quattroporte. Först 1994 kommer efterföljaren till QP III och här är det återigen Marcello Gandini som håller i ritstiftet. Bilen är en halvmeter kortare än de hittillsvarande modellerna och har en nästintill diskret framtoning. Den är därigenom lättare och utrustad med de helt nya motorer De Tomaso hade tagit fram som ger bilen utmärkta prestanda. Både en V6:a och en V8:a med dubbelturbo erbjuds kunderna och de som vill växla manuellt kan göra detta med en helt ny 6-växlad manuell låda från tyska Getrag. Nu var det emellertid dags för ägarbyte igen och Fiat går in och köper Maserati. Man behåller QP IV i produktion men förändrar den på många punkter och kallar den Quattroporte Evoluzione. Det ska väl inte stickas under stolen med att modellen har dragits med en hel del kvalitetsproblem. En av dem som kanske drabbades hårdast var

en ingenjör i Bromma vid namn Bo Carlsson. Han hade köpt en vackert vinröd bil av årsmodell 1995 som det bara var problem med. Till skillnad från många andra Maseratiägare så använde Bosse sin bil i jobbet och den tog honom ofta ut på snöiga vägar i kallt väder. Han var tålig men när vindrutetorkarna en dag slutade att fungera då tröttnade han och rådgjorde med mig om vad han skulle göra. Tillsammans formulerade vi då ett brev ställt direkt till direktör Alzati på Maserati. Efter en vecka kom ett svar som sa att om Sig. Carlsson bara ville komma ner med bilen till Modena skulle de ta hand om den. Bosse hade ändå ett ärende till norra Italien så han lämnade in bilen och ombads komma tillbaka om en vecka. Efter en vecka hämtade han ut en nylackerade bil som fungerade utmärkt. De sa att de hade bytt allt i bilen utom växellådan. "Oj, och vad kostar då detta"? undrade herr Carlsson. "Ingenting", blev svaret. "Lycklig hemresa!" Någon riktig försäljningssuccé blev dock inte QP IV men 2 883 exemplar lär ha sålts av den.



QUATTROPORTE V (2003 - 2012)

Vi har kommit fram till 2003 och i Frankfurt presenterar Maserati ytterligare en generation av Quattroporte. Vi är tillbaka till de stora bilarna och bilen mäter nu över fem meter i längd och en och nittio i bredd. Som vanligt kommer en ny designer in på scenen, den här gången Pininfarina i Turin. Återigen en nya V8-motorer som ursprungligen konstruerades av Ferrari. Den största motorn ger 440 hk och lär ha kunnat få upp bilen i 285 km/h på lämplig och polisfri autostrada. Ett stort antal versioner erbjuds, alla mer eller mindre sportiga. Ändå är bilen fortfarande en bekväm transportör av fyra personer. Ja, den har t o m använts som

taxi på vissa exklusivare orter. Klubbens f d ordförande, Lennart Lindén, kan berätta att han åkte med en Maseratitaxi från Cannes för några år sedan. Han passade på att visa föraren, som också var ägaren, några bilder av hans egna Maserati-vagnar. När de kom fram till villan i Vence frågade Lennart vad resan kostade då han inte såg någon taxameter. Svaret var kort men vänligt: "Av Maserati-ägare tar vi inte betalt. Trevlig kväll." Trots Pininfarinas design tycker jag själv att denna modell är en smula slätstruken men det gick tydligen hem hos köparna för att man byggde fler bilar än av någon annan QP-modell, hela 25 256 exemplar lär han sålts.

QUATTROPORTE VI (2013 -)

Utseende mässigt är skillnaderna inte stora men det har ändå krävts en ny designer för att göra dem. Lorenzo Ramaciotti, tidigare anställd hos Pininfarina, stod för det arbetet. Det ska ett tränat öga för att se skillnaden men den är desto större under skalet, karossen är nämligen nu gjord helt i aluminium. Motorerna är desamma, även om volymen minskat något, men finns nu både som V6 och V8 men nu med två turboaggregat (biturbo, ett yttryck som De Tomaso instiftade) vilket tar upp effekten till 580 hk och toppfarten till 325 km/h. För första gången kan nu QP fås även i ett fyrhjulsdrevet utförande. QP VI tillverkas fortfarande men har nu fått tilläggsbeteckningen Trofeo och har vuxit på längden till hela 526 cm. Med hjälp av s k launch control kan man få upp den två ton tunga pjäsen i 100 km/h från stillastående på 4,5 sekunder. Priset? Räkna med ungefär 2 miljoner kronor.

Nu kommer vi till frågan, vilken av alla dessa fantastiska bilar är mest attraktiv? Om de stod uppställda på rad, vilken skulle du välja? Jag vet i alla fall vad mitt svar blir på den frågan, nämligen ursprungsmodellen, QP I, främst för dess fantastiska linjer och elegansen som präglar hela bilen. Det ska naturligtvis vara en av

de tidiga bilarna med De Dion-bakaxel, senare fick den tyvärr stel bakaxel och blad fjädrar och sånt kan man ju klara sig utan. Motor? Spelar ingen roll, bägge har kraft nog och ljudet skiljer inte nämnvärt. Färg? Ja, den behöver inte vara guldfärgad. Och den ska absolut inte vara brandkårsröd. Vinrödmetallic skulle fungera bra eller varför inte ljusgrönmetallic med naturfärgat skinn i inredningen. Tyvärr växer sådana inte på trån idag men hur var det Sarah sjöng? "Ich weiss es wird einmal ein Wunder geschehen".



Text & bild: Peter Pluntky

*En lång vinter stundar. Vad passar då inte bättre än med ett litet tips för att få plastdetaljerna i din ögonsten som nya igen?
Vi tackar Peter Pluntky för tipset.*

Många italienska bilar, men även andra föremål, bland annat min italienska korkskruv från Alessi lider av någon egendomlig "plastsjukdom". Det verkar som att italienarna (kanske även andra) har använt sig av undermåliga plaster när det gäller invändiga inredningsdetaljer i detta material. Reglage, kåpor etc. "blöder". Det vill säga att de blir med tiden alldeles kladdiga. Av någon anledning har materialet blivit instabilt.

Jag har hört att förutom Maserati, har även Fiat och Ferrari problem. Jag fick lite olika råd att försöka med bromsrengöringsvätska, lacknafta, sprit med mera. Men resultatet var klen. Min 3200GT:s rattkåpa har retat upp mig i många år, så även knapparna till värmen och radion.

Med andra ord så skruvade jag bort rattkåpan, lade den i diskhon och försökte få bort beläggningen med lacknafta och trasor, men det fungerade inte särskilt bra. Nu gjorde jag ett mer radikalt ingrepp. Varmvatten och lödbrande svinto stålull. Beläggningen lossnade. När kåporna torkat var de lite grå och matta, då tog jag den finaste polerullen (Trollull OOO) som jag dränkte in i paraffinolja och bearbetade ytan. Resultatet blev perfekt. Försök att polera åt samma håll för bästa resultat. Lycka till.



Höstrally Gotland

21-24 September 2023

Text AnnSofi Ryder-Jensen
Bild: Henrik Hoff & AnnSofi Ryder-Jensen

Med spänd förväntan startade vi tidigt på torsdagsmorgonen resan mot Nynäshamn för vidare färd med färjan till Gotland och vår första Maserati träff. Redan i färjeläget träffade vi på flera förväntansfulla Maserati ägare och bilsnacket drog igång direkt. Väl i hamn sammanstrålade vi för en snabb överläggning. Några tog tillfället i akt att beskåda raukar på Fårö och styrde kossan dit, vi andra beslöt oss för att ta en fika i Visby. Bilarna parkerades utanför Södra Porten och efter en kort promenad innanför murarna slog vi oss ner i solen på café Bagaren vid Stora Torget. Dock var det försent för att få en kopp kaffe så det fick bli diverse annan dryck. Det var en lättsam stämning och ett glatt återseende får många av medlemmarna. Tiden rann snabbt iväg och det var dags att bege oss till boendet. Vi startade upp bilarna och slog följe längs kusten ner mot Klintehamn, inte utan att en och annan Visby-bo höjde blicken när vi mullrade förbi med våra italienska bilar.

Anrika Warfsholms Pensionat bjöd oss på ett fantastiskt mottagande med sin vackra och berömda solnedgång. Bilarna parkerades snyggt på gräsmattan

framför pensionatet. Efter incheckning och lite mingel serverades kvällens middag i matsalen där Elin och Michael bjöd oss på en mycket god hemlagad hamburgare med råvaror från Gotland. Stämningen var på topp, det bjöds på många intressanta historier och fram på kvällen även skönsjungande snapsvisor. Under natten anslöt de sista deltagarna så nu var hela gänget samlat.

Efter en god natts sömn och en stadig frukost styr vi upp mot Gotland Ring. Fredric med sin Maserati Mistral tar täten och lotsar oss alla tolv ekipage norrut genom den gotländska landsbygden. Efter drygt en timmes färd anländer vi till banan som är skapad av Alec Ahro Havrén och inspirerad av Nürburgring. Det var just Alec, finlands-svensk gotlänning som han själv kallar sig som tog emot oss, han gav oss en kort introduktion, beskrev banan och berättade hur han miljömässigt driver banan nu och hur han vill driva den i framtiden. Banan är uppdelad i en nord- och syd slinga, Maserati-klubben hade gamla nordslingan 3,2km till sitt förfarande under hela dagen. Vi blev guidade av Alec runt



hela banan 7,3km med korta stopp där han gav råd och tips. Ivriga att testa bilarnas kapacitet och sin egna körförmåga gav sig sedan den ena bilen efter den andra ut på banan. En del gasade på mer andra tog det lite lugnare på den kuperade och ganska tekniska slingan.

Efter fredagens utmaning på banan blev vi på kvällen "bussade" in till Visby för en middag. Bussen släppte av oss vid Almedalen och efter en kort promenad var vi framme vid Vårdshuset Lingården där vi tilldelades en egen festlokal. I denna fantastiska miljö avnjöt vi under kvällen en underbart god tre-rätters middag med passande dryck samt fick tillfälle att fira en jubilar (Göran Amnegård). Kvällen gick fort som alltid när man har trevligt och det var dags att bryta upp, på väg tillbaka till bussen fick vi känna på lite gotländskt regn.

Lördagen bjöd Maseratiklubbens egen gotlänning Per Tidvall oss på en guidad tur söderut, redan klockan 09.00 radade vi upp bilarna. Då alla hade kört av sig under gårdagens bankörning blev det en lugn karavan som slingrade sig iväg. Första stoppet var Djupvik, ett gammalt fiskeläge med Stora- och Lilla Karlsö utanför. På väg till nästa stopp passerade vi Burgsvik och huset där Så Mycket Bättre spelas in men vad kan vara så mycket bättre än en guidad tur med Maseratiklubben. Efter ett kort stopp i hamnen vid Burgsvik blev det fikapaus på Burgsviks krog innan färden gick vidare. Hundlausarna vid Vamlingsbo var nästa stopp, där fick vi en historisk lektion av Per kring Lambgiften dvs gotländskt fårhus med agtak och renoverade Stenvasten dvs gotländska stenmurar som ses rikligt runt om på hela ön. När vi började närma oss Hoburgen vek vi av in på en av Gotlands vackraste vägar, en smal åk-väg som ringlade sig fram längs kusten genom

naturreservatet Husryggen, otroligt vackert och som gjort för lite fina foton. Efter Hoburgen styrde vi öster ut mot Pensionat Holmhällar för en välbehövlig lunch som intogs utomhus i den härliga höstsolen och med sand under skorna. Mätta och belåtna samlade sedan Per ihop gänget en sista gång för vidare färd mot Öja Kyrka där vi återigen fick vi ta del av lite gotländsk historia av vår egen utomordentlige guide Per.

När dagens bilkörning var till enda smakade det gott med ett glas vin i solnedgången på pensionatets terrass, det diskuterades bilar, hästkrafter och annat skoj. På kvällen samlades vi åter igen i matsalen för en god tre-rätters middag. Vår ordförande Fredric höll i kvällens program. Först såg vi en film "Victory by Design Maserati" av f d Le Mans föraren och senare motorjournalisten Alain de Cadenet. Filmen gav oss en fin inblick i Maseratis tävlingshistoria med massor av olika modeller, den tidigaste från 1926. Därefter följde Fredric's eget gedigna bildspel med olika historiska Maserati modeller från 1946 och framåt, flera av dessa modeller fanns representerade här under helgens Höstrally.

Allt har ett slut så även en Maseratiträff och efter söndagens frukost var det så dags att ta farväl då flera hade tidig färja att hinna till, vi få som var kvar valde att fördriva tiden på egen hand.

Ett stort tack till Per Tidvall och alla ni i klubben som varit inblandade och gjort denna fantastiska helg på Gotland möjlig.

Även tack till Gotland för att du bjöd oss på vackert väder, lite blåst, lite regn men mestadels sol.



NYA GRANTURISMO TROFEO OCH MC 20, HETARE ÄN HETAST!

Text: Fredric Gustafsson

I slutet av juli bjöd Maserati in till ordförandemöte. Tidigare år har det varit på fabriken i Modena med fabriksvisning efter mötet. Denna gång var platsen Autodromo Varano de' Melegari. Det var inte bara bilarna vi skulle få köra som var heta, temperaturen låg på runt 40 grader hela dagen.



Vi började dagen i en närliggande konferensanläggning. Roberto Bozzi, ansvarig för "Maserati driving experience & club coordination", var konferencier. Första timmen ägnades åt att återigen förklara hur viktigt det är att alla klubbar använder korrekta logtyper, typsnitt osv. Som ni kanske sett på vår klubblogga så har vi justerat detta för länge sedan, men uppenbarligen har inte alla klubbar gjort det. Därefter presenterades en ny app "Tridente" som ska ge köpare och intresserade av nya Maserati en källa till information och inspiration. Appen är för närvarande inte tillgänglig i Sverige och kommer heller inte bli det inom de närmaste åren enligt presenterad tidsplan.

Därefter presenteras satsningen på Maserati Classiche. I korthet innebär det att Maserati nu tagit efter Ferraris framgångsrika koncept med autentisering av klassiska modeller. Man delar in bilar som är möjliga till certifiering i tre grupper: Classic, Youngtimer & Special cars.

Det som gör det hela lite bökiigt ur svensk synvinkel är att bilen måste fraktas till Modena eftersom inspektionen görs där. Man går igenom en lista på cirka 300 punkter och jämför bilen med hur den lämnade fabriken.

Om bilen får en score över 85% kommer den att bli godkänd och "Classiche certified". Erfarenhet från Ferrari visar att certifierade bilar säljs för 10-15% högre pris. Om det samma kommer gälla Maserati får framtiden utvisa. Youngtimers, dvs Bi-turbo till 4200GT kostar ungefär 2000 Euro att certifiera, en klassisk modell 3500-4000 Euro. Om du råkar ha en gammal racer från 40-talet får du hosta upp 25 000 Euro.

Maserati håller även på att ta fram en del reservdelar som för närvarande inte finns att få tag på. Just nu är

fokus på de modeller som är cirka 20 år gamla, det vill säga 3200-4200GT som det finns många av.

Äntligen dags att åka till banan! Efter en halvtimmes genomgång av spårval med mera, delas vi in i olika grupper. Det finns fyra nya GranTurismo Trofeo och fyra MC 20 att tillgå. Erfarna instruktörer med internationell tävlingserfarenhet kommer att åka med. Min förväntan var att få köra några få varv i makligt tempo för att inte slita på tre-miljonersbilarna. Oj vad jag hade fel!

Under introduktionen görs det klart att målsättningen är att göra alla till snabbare och bättre förare under denna halvdags driving experience som går under namnet GT Am. Det stämde precis, inte bara fick vi köra så fort vi kunde, vi blev ivrigt påhejade av instruktörerna! – Push, brake, release the brake, full gas!

Mitt första körpass av totalt fem var i GranTurismo Trofeo. I ett tidigare nummer av Bulletinen var jag lite kritisk till formgivningen, att den är för lik den gamla modellen. Den kritiken kvarstår även efter att ha sett och kört bilen, men visst är den kanonsnygg! Om den är lik gamla GT på utsidan så är insidan helt igenom ny och modernt utformad med elektroniska skärmar framför ratten och i mitt-konsollen.

Det finns ett antal olika "driving modes" och vi får inte köra med den mest aggressiva "corsa" utan alla bilar är inställda på "sport" vilket ger en bra balans mellan prestanda och säkerhet. När man sitter i förarsätet känns det att det är en stor bil med en lååång motorhuv. Väl ute på banan är det full fokusering på att lära sig alla svängar och bilen så snabbt som möjligt. Banan är rätt knixig och inte helt lätt att komma underfund med under de första varven. Jag skulle jämföra den med en svensk bana som exvis Gelleråsen. De är ungefär lika långa och breda.



GT Trofeo svänger in imponerande bra för att vara så stor och tung. Växlarna flyger upp och ner utan minsta fördröjning. Vilken skillnad jämfört med gamla cambiocorsa-lådor! Greppet är också fantastiskt imponerande. Den sitter som klistrad i banan utan kännbar under eller överstyrning. De 550 hästarna skjuter på bra ut ur svängarna. Den har ett väldigt bra bottendrag och vi är tillsagda att köra på treans växel även i de långsammaste kurvorna, vilket går alldeles utmärkt. På raksträckan hinner jag notera strax över 180km/h innan det är dags att ställa sig på bromsen. Alla fyra GT Trofeo har vanliga skivbromsar som fungerar riktigt bra trots extrem hetta och tung bil.

Efter ett körpass öppnas dörren och jag kliver ut i en bastu. Det är precis så det känns, svetten rinner och det blir bråttom in i de två pit boxar som vi har tillgång till med vatten och AC.

Dags att köra MC 20! Körställning är lägre och stolen mer upprätt, precis som det ska vara i en supersportbil. Det känns redan i den första svängen att detta är en mycket mer fokuserad bil. Styrningen är mer direkt, fjädringen betydligt hårdare. Hela bilen känns otroligt solid och det beror på den ultrastyva kolfibermono-coquen. Det är lite mer effekt i motorn (630hk) jämfört med GT Trofeo, det märks att den har högre turbostryck. Över 5000 varv drar det iväg ordentligt. Det första passet kör jag med god marginal för att lära känna bilen. Av totalt fem pass får jag två i MC 20, det andra och fjärde.

När det är dags att köra MC 20 för andra gången kan jag banan och vant mig vid bilen. Nu är det dags att pusha lite! Jag ser 195km/h fladdra förbi innan det är dags att ställa sig på bromsen efter start/målrakan. Här

sitter det kolfiberbromsar och det är som att köra in i en vägg när man bromsar max. Imponerande!

Instruktören säger inte lika mycket som i början, det betyder att jag lärt mig! Det sista partiet på varvet är det svåraste och mest tekniska. När jag på näst sista varvet sätter apex och får rätt utgång in i nästa kurvkombination säger instruktören, - Well done, high quality. Det får man vara nöjd med!

När körningen börjar får man en usb-sticka som sätts i en kamera så alla dina körningar filmas. Under ett av passen används telemetri så du får en utskrift som visar hur du har kört jämfört med ett idealvarv vad gäller olika parametrar såsom, broms, acceleration, styrutslag mm.

En sak som imponerade på mig var att bilarna verkar tåla hur mycket stryk som helst. Timme efter timme på banan i 40 graders värme utan att det luktar bränt eller ryker någonstans. Det är verkligen ett gott tecken när det gäller kvalitet. Om de tål denna behandling bör man inte vara orolig att normalkörning ska innebära några problem.

Dessa "Maserati driving experience" kan man boka i olika varianter. Kostnaden för denna halvdag är c:a 22 000: -. Nästa steg är en heldag som man kallar "Pro experience", då får man köra betydligt mer och man garanterar att du lämnar som en betydligt bättre förare, något jag absolut håller med om. Denna heldagsövning kostar c: a 42 000: -. Kanske låter det mycket, men för mig är det fullt rimligt eftersom du verkligen får köra mycket och så fort som du kan i de senaste modellerna. Vill du veta mer så googla "Maserati master driving experience" Rekommenderas!

SOMMERS

MASERATIUTSTÄLLNING

Text & Foto: Niklas Palm

Söndagen den 22 oktober var det vernissage på specialutställningen om Maserati på Sommers bilmuseum i Danmark. Fina inledningstal hyllade bilmärket men berättade också att Ole Sommers, som grundade samlingarna en gång i tiden, hade – om han varit i livet - varit både stolt och förtjust att kunna visa upp en sådan exposé över Maseratis bilutbud. Som ung hade Ole Sommers drömt om en karriär som bildesigner i Italien. Ödet ville dock annorlunda. Efter faderns död fick den unga Ole överta familjens automobilverksamhet i Danmark. Kärleken till de italienska bilarna bleknade dock aldrig.





Under 90-talet och i början av detta århundrade införskaffade Ole tre förträffliga Maserativagnar. En 3500 GT Spider av årsmodell 1960, en 3500 GTI av årsmodell 1964 och en Mistral årsmodell 1967. Alla tre hade importerats till Danmark av Palle Murmann som drev handel med klassiska bilar i Köpenhamnsföretaget Daytona.

Vi har nu möjlighet att beskåda Ole Sommers tre Maseratibilar i museet. Vilken vacker syn! De lär tillhöra den permanenta utställningen så du kan se de även efter att museets specialutställning om Maserati har upphört.

Efter inledningsanförandet skålades det såklart i italienskt bubbel och det serverades också en läcker buffé med italienska specialiteter. Därefter avtäcktes en av bilarna som stått draperad när man tågade in. Det var en ny MC20 som ägaren vänligen deponerat på museet under Maseratiutställningen. Bilen var flankerad av två äldre bilar på varsin sida. En Maserati A6 GCS/53 2000 Berlinetta från Pininfarina på dess vänstra sida och en Maserati 400 S på dess högra sida. Wow! Vilken trio. Tre av världens vackraste bilar stod där tillsammans. Det visade sig att de två äldre bilarna egentligen var fina replikor, byggda av två olika företag i Argentina. A6:an var byggd av det välrenommerade företaget Pur Sang och var faktiskt till salu av CC Cars i Danmark.

Nu, när jag tittar på deras hemsida kan jag dock inte längre hitta den till försäljning.

Utställningen hade också många fler bilar. En bil som jag sent ska glömma var ett s.k. barnfind av en Ghibli från 1968. Den ställdes ut i "befintligt skick", full med damm och annan smuts som ackumulerats under de många år som den stått oanvänd i en carport i Kalifornien. Den nya danska ägaren har dock planer på att renovera den men det kommer att bli mödosamt.

Besökare av utställningen kan se flera 70-talare. Nämligen Indy, Merak, Khamsin och faktiskt också halvblodet Citroen SM. 80-talet representerades av en Quattroporte III i tillägg till den QP från 60-talet som också ställdes ut. Från 90-talet hade man samlat det bästa – Shamal, Biturbo Spider III och 3200 GT.

Förutom bilarna så visas bildspel, videos och mycket annat material. Man har också tagit fram en fin utställningskatalog. Jag har faktiskt några stycken. Hör av dig till mig om du vill ha ett ex. I annat fall tar jag med dem till nästa träff med Svenska Maseratiklubben.

Stort tack till Björn Stegger och de övriga i teamet som ordnat en sådan fantastisk utställning. Åk dit! Maseratiutställningen håller på till och med den 17 mars.



ALLA GODA TING ÄR *femtio*

Text & bild: Sirpa Franzén & Hans-Ulric Josefsson

Khamsin är ett flitigt använt ord och namn, ett exotiskt ord som ursprungligen betyder femtio på arabiska. Det är även namnet på en torr, varm och sandig vind som varje vår blåser under femtio dagar i Nordafrika. Men Khamsin är också en tidigare socialistisk tidskrift från 70- och 80-talet. Liksom namnet på ett antarktiskt bergspass och en egyptisk bönsyrsa.

Och det finns fler. "Ja men hallå" ropar läsarna av Maseratibulletinen: "det är faktiskt en sportbil!" Så klart, Maserati Khamsin fick sitt namn efter öken vinden och modellen fyller faktiskt femtio år i år (2024). En sportbil som tillverkades i blott 435 exemplar mellan 1974 och 1982.

Något om Maserati Khamsin

Maserati behövde ersätta sin hyllade Maserati Ghibli, en tvåsitsig Gran Turismo från mitten av 60-talet med frontmonterad V8-motor vilket förstas inte var en enkel uppgift. Det går inte säga annat än att Khamsin var en utmärkt efterföljare, med en fantastisk design och jämfört med Ghiblin förbättrad på en mängd punkter. Det var också märkets första serieproducerade bil

som designades av Bertone, under Marcello Gandinis mästertliga penna. Resultatet blev en strömlinjeformad, kilformad design med eleganta proportioner och en V8-drivlina med chassi som härstammade från Ghibli. Motorn monterades nära mitten vilket gav bilen den fina viktfordelningen 50/50 på fram- och bakhjul. Khamsin var på sin tid Maseratis dyraste och mest exklusiva bil och den enda modellen som bara utrustades med största motorn, Maseratis klassiska V8 om 4,9 liter (4 930 cc) med fyra 42 DCNF 41 Weber-förgasare. Motorn levererar 320 hk vid 5 500 rpm och testad av tidningen Auto Motor Sport uppmättes en hastighet om 273 km/h. Kraften överförs till bakhjulen via en 5-växlad, helt synkroniserad manuell ZF-låda eller en 3-växlad Borg Warner automatlåda.



Maseratis dåvarande huvudägare såg till att Khamsin fick den variabla styrningen från Citroën, liksom andra hydrauliska applikationer, såsom kopplingen, pop-up-strålkastarna, förarsätjusteringen och bromssystemet. 1977 gjordes en mild ansiktslyftning med tre horisontella lameller på Khamsins nos för att underlätta kylningen. På insidan fick den en ny instrumentpanel och en ny vadderad ratt.

Khamsin manifesterade det som alltid kännetecknat Maserati - den traditionella Gran Turismo - en stor sportbil med frontmotor och bakhjulsdrift.

Vi och vår Khamsin

Bilintresset har funnits sedan barnsben, med bilkortspel och en pappa som bytte bil ofta. Efter att under 20 år kört ett flertal vanligt förekommande bilmärken startade det för Hans-Ulric år 2003 med en röd Maserati Biturbo som hängde med under många år med Skokloster, bilrallyn, lördagar hos AMK, fler bilträffar och till slut inte minst Maseratis internationella rally i Båstad år 2010. Men över tid hade begäret efter andra modeller tagit fart och högst på den listan stod Maserati Khamsin, "drömbilen". Men var hittar man en sådan, i vilket skick och till vilket pris, kanske stannar det vid en dröm!?

Men så en dag i december 2013 kom erbjudandet som inte gick att tacka nej till. Den var där och då, en Maserati Khamsin-77 i gott skick, i svensk ägo sedan år 1978, låga mil och i en fin mörkblå kulör, perfekt till bilmodellen. Svårt att motstå bilens alla attribut; den missilformade karossen, taklinjen och med en blinkning till gamla tiders racerbilar tar det slut tvärt strax efter bakhjulen. Och vilket bakparti, en glaspanel i full bredd, med infällda "flytande" bakljus. Med den breda bakluckan i helglas erhålls en exceptionell sikt bakåt utan tekniska hjälpmedel. Ett annat utmärkande drag som uppskattas är den stora motorhuven, som genomborras av asymmetriska ventilationsöppningar. Detta är bilen som inte är någon annan lik och det gillar vi.



Bilen hade stått länge vilket innebar nödvändiga besök hos AMK första året, brusten kylarslang, läckage från bakluckan men med det åtgärdat kunde bilen köras obehindrat hela vägen från Stockholm till södra Holland för deltagandet i 2016 års internationella rally. Förutom flertalet turer runt om Stockholm blev det även deltagande i 2022 års internationella rally i Båstad.

Vad vi känner till finns det idag ytterligare bara en Khamsin i körbart skick i Sverige, från att ha varit cirka 7 bilar året 2013. Hos AMK och Åke Nordqvist (Nacka) står det emellertid en guldfärgad Khamsin under renovering som ursprungligen gått i Venezuela.

Maserati Khamsin har allt det som förväntas av en Gran Turismo och upplevs mycket modernare och tryggare på vägen än vad tillverkningsåret skvallrar om. Styrningen är stabil och säker även i höga farter, bromsarna effektiva, bilen liksom flyter fram på vägarna och svänger det så är det bara hänga på, det går bara inte ha tråkigt bakom ratten. På den negativa sidan om vi ska säga något, möjligen är motorljudet något högt och med motorn nära kupén blir det varmt om sommaren. Men å andra sidan skulle vara tråkigt om inte bilen hördes, ljudet från motor, förgasarljudet från de fyra webrarna och fyra avgaspipor – det kan man dö för, sa en äldre man ur vänskapskretsen när han såg bilen första gången.

Fifty, fifty och Khamsin, Khamsin

Mycket och många khamsin finns det; siffran, vinden, sportbilen, syrsor och tidskrifter. Men det är bara sportbilen Khamsin som fyller khamsin i år. Så kanske alla goda ting är femtio trots allt? Artikelförfattarna åkte Khamsin vid många av de första dater vi hade. Gissa tre gånger hur gamla vi var då..?





AUTO E MOTO D'EPOCA BOLOGNA

Text & bild: Fredric Gustafsson

Tredje helgen i oktober är en riktig höjdpunkt för oss som gillar klassiska bilar. Då hålls nämligen Auto e moto d'epoca. Vad är då det? Jo, en riktigt stor mässa för klassiska bilar, motorcyklar, delar och tillbehör.

Under många år hölls denna mässa i Padova men för första gången flyttade man i år till Bologna. Frågorna var många. Skulle det bli lika bra? Är Bologna en lika trevlig stad som Padova? Skulle mässan motsvara de högt ställda förväntningarna?

Om vi börjar jämförelsen med hur lätt det är ta sig dit från Sverige får jag nog ge Bologna en liten pluspoäng. Ryan Air flyger direkt till Bologna från Arlanda för en tusenlapp, och när man väl landat går ett litet tag direkt in till citykärnan på 10 minuter. Jag hade varit förutseende nog att boka boende i närheten av tågstationen så det var bara att ta en kort promenad till hotellet.

Det märks direkt att Bologna är en betydligt större stad än Padova. Båda har många historiska byggnader och vackra stadskärnor, men Bologna är ett par strån vassare. Här finns allt från lutande torn till ringmur och allsköns kyrkor. Gamla stan är riktigt fint och på torget står Neptunus och blickar ut med tredden i sin hand. Det har han gjort sedan 1565. Jag letar mig fram till Via de'Pepoli 1a. I detta oansenliga garage startade Maserati-bröderna sin racerbilsverkstad 1914. Det känns nästan lite högtidligt att stå utanför porten och beskåda den minnesplakett Maserati satte upp i samband med 100-årsfirandet. Kvällen avslutas på lokal italiensk restaurang. Vad äter man i Bologna om inte pasta Bolognese!

Enligt Google maps ska det ta 40 minuter att promenera från hotellet till mässan strax utanför city. Det stämde precis, men väl på plats var det nästan omöjligt att hitta ingången. På typiskt italienskt vis fanns det inte en enda skylt som visade vägen. Till slut var vi nog 10-15 personer som sprang runt som yra höns innan vi lyckades hitta entrén på motsatt sida jämfört med vad som angavs på Google.

På torsdagen är det "pre-view" och därför kostar biljetten 80 euro istället för 55 euro, som det kostar per dag fredag - söndag. Fördelen är att det är betydligt mindre folk, så man kan i lugn och ro gå runt och njuta av alla utställda bilar.

Det mesta är till salu. Med svenska mått mätt till hysteriska priser. Speciellt med den extra svaga kronan är det emellanåt skrattretande dyrt. Sedan kan man så klart begära vad man vill och efter första dagen var det endast ett fåtal bilar som hade "Venduto" (såld) på framrutan. Ett exempel var en av mina personliga favoriter, den fantastiskt snygga Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale i en obeskrivlig turkos nyans. Begärt pris 220 000 Euro! Det är cirka 100 000 euro mer än normalt. Vad jag såg blev den inte heller såld.

En skillnad i utbudet som jag märkt vid de senaste besöken i Padova, och nu även i Bologna, är att det blir fler youngtimers och färre klassiska bilar. En annan förändring är att det börjar dyka upp allt fler tyska bilar. Tråkigt tycker jag. Vill man se Porschar och Mercedesar kan man väl åka till mässan i Essen.

Det finns 13 hallar i varierande storlek och utbud. Varje hall har ett eget tema eller inriktning. Däremellan i långa rader utomhus kan privatpersoner hyra en p-plats och ställa ut sin bil till försäljning. Några hallar fylls av biltillverkare, bla Volvo hade en stor monter. Maserati var också närvarande med en relativt blygsam monter. Man visade Quattroporte 1 då den firar 60 år, samt en modern Ghibli.

I Alfa Romeo-montern var det massor av folk på torsdagseftermiddagen då man skulle avtäcka sin nya 33 Stradale i modern version. Riktigt snygg tycker jag! Tyvärr tillverkas bara 33 exemplar och alla är redan sålda. Kanske gör det inte så mycket, då den kostar över två

miljoner. Euro! Tänk vad en ny kostym kan göra då den är baserad på Maserati MC 20.

Ett flertal OSCA av olika modeller fanns att beskåda. Tänk om detta märke fanns kvar och fortsatt i samma stil med fantastiskt vackra lättviktssportbilar och racers. Då kanske till och med jag skulle överväga en ny bil!

Det fanns en hel del Maserati på plats av de flesta klassiska modellerna. Världens äldsta Maserati, en Tipo 26 fanns till beskådan i patinerat originalskick. Om jag förstod det hela rätt var det den andra bilen som tillverkades, den första är borta sedan länge.

Dags att summera: Var mässan lika bra som Padova? Ja, absolut! Jag tycker den är ett steg framåt i många avseenden. Modernare lokaler, större och mer sevärd stad som är lättare att ta sig till. Finns inte mycket att klaga på. Vi ses i Bologna nästa år, tredje helgen i oktober!



Greve Camillo Negroni och hans klassiska drink

Text: Lasse Linder

Drinken Negroni har upplevt en renässans de lux de senaste åren. Till skillnad från många andra drinkar är grunden enkel – en del gin, en del campari, en del röd vermouth. Hur aperitifen kom till råder de delade meningar om. Den som fått störst legitimitet är historien om Greve Camillo Negroni från Florens.

Det finns många experter som vet hur en Dry Martini ska blandas. Bland många konnässörer tävlas det om att göra den så knastertorr som möjligt. Med torr menas alltså att använda så lite vermouth som möjligt och så mycket gin som möjligt. Att hålla i vermouthen i glaset och snurra runt den i glaset och hålla ut vermouthen för att sedan hålla i ginen är ett vedertaget sätt. Det finns de som går längre och bara skruvar av korken på vermouthen och låter flaskan passera över vinglaset. Eller så håller du upp ett glas med gin och ringer upp en bar i Australien och ber bartendern att skruva av locket på vermouthen. Kanske har du en ännu torrare historia? Antagligen.

Den klassiska drinken Negroni däremot är enkel att blanda - en del gin, en del Campari, en del röd vermouth. Klart! Men vad är då historien bakom Negroni? 2019 firade många drinkens 100-årsdag. I alla fall alla anhängare av den mest vedertagna historien bakom drinkens födelse. En italiensk greve vid namn Greve Camillo Negroni var stammis på Caffé Casoni i Florens.

1919 var han precis hemkommen från USA där han upptäckt den populära aperitifen Americano gjord på Campari, röd vermouth och sodavatten. Precis som amerikanskt kaffe tyckte greven att Americano var i mesigaste laget. Han bad därför bartendern att byta ut sodavattnet mot gin. Negroni var född och blev snabbt populär, först i Florens och snart i över hela världen.

Så, vad kan du tänka på utöver proportionerna när du ska blanda din Negroni? Först och främst - Camparis och vermouthens smakdominans gör ginens kvalitet mindre viktig (här håller inte alla experter med såklart). En vanlig torr gin funkar fint. Camparin är vad den är - bitter. Det du kan experimentera med är vermouthen. Utöver de traditionella varumärkena Martini Rosso och Cinzano Rosso finns det även lite exklusivare vermouths som till exempel Antica Formula.

Givetvis serverar du drinken med ett litet apelsinskal och en fyrkantig bit klaris, som får Negronins vackra färg att bestå. Enkelt, vackert och gott.



Stort tack för i år!

Och tack Niklas Palm för höstbilden (även om det hunnit bli vinter)



MASERATI
OWNERS CLUB
SWEDEN