

LA MASERATI 3500 GT

Conferenza dell'ing. Giulio Alfieri, Milano -Museoscienza
12 aprile 2000

Ing. ALESSANDRO COLOMBO

Desidero in primo luogo ringraziare cordialmente l'amico e consocio Ing. Giulio Alfieri che ha accettato l'invito di venire fra noi a parlarci di un suo importante progetto: la Maserati 3500 GT. Ringrazio anche la Direzione del Museo della Scienza e della Tecnica, che ancora una volta ci ospita nella bella sala del Conte Biancamano. Ringrazio infine tutti gli intervenuti.

Porgo a Alfieri e a tutti il saluto di una signora che molto spesso negli anni passati ha pilotato con grande successo vetture Maserati Sport e anche la monoposto 250 F; mi riferisco a Maria Teresa De Filippis, che purtroppo è immobilizzata da frattura del bacino. Anche Borsari e Cozza si sono scusati di non poter essere presenti alla conferenza. Detto questo dò senz'altro la parola all'oratore.

ING. GIULIO ALFIERI

Signori, l'invito che mi è stato rivolto di parlare così, in modo libero, della Maserati 3500 GT mi ha, sotto un certo punto di vista, esaltato, non perché vi fosse l'invito, ma mi ha esaltato per gli argomenti che io credo sarà possibile toccare. Infatti la Maserati nell'immediato dopoguerra, fu coinvolta in fenomeni che, pur lontani nel tempo, sono stati estremamente importanti; nel 1937 c'era stato infatti un trasferimento di poteri e di responsabilità, dalla Maserati dei fratelli Maserati, alla Maserati dei Sigg. Orsi, e pur restando i Maserati per 10 anni contrattualmente ancora all'interno della società, con compiti tecnici, incominciò una nuova gestione, potremmo dire, la gestione Orsi. Nel 1947, finì quel periodo e ci fu il passaggio completo della responsabilità gestionale al comm. Adolfo e a suo figlio Omar, che io qui ricordo con senso di gratitudine per il modo come sono stato accolto nell'interno della Maserati.

Io entrai alla Maserati nel 1953; c'era un'attività molto serrata, sia nel campo sportivo, sia nel campo, iniziale, di produzione della gran turismo. C'era già stata la Maserati A6 1500, c'era stata la Maserati A6G 2000, tanto quanto c'era stata la A6GCS, e la A6GCM nella cilindrata di 2 litri. Quelle vetture da corsa dimostrarono come la Maserati, anche nel campo di formule nuove, fosse valida, e quanto quindi ci fosse all'interno dell'organizzazione Maserati la capacità di fare, la capacità di realizzare, la capacità di imporsi.

Il problema che ci si poneva in quei momenti era quello di passare da una produzione bellica ad una produzione civile, e questi sono fenomeni che avvengono con una certa difficoltà e in un certo tempo, in quanto il tutto avveniva congiuntamente a un cambio dei regolamenti sportivi. Ritengo che il periodo che venne speso per questa conversione sia stato abbastanza breve, se teniamo conto delle difficoltà che si sono dovute superare.

Nel 1947, prese corpo la A6 1500 e, tra le vetture da corsa, la A6GCS, entrambe dotate di un 6 cilindri con un solo albero a camme. Nel '51 venne prodotta la

A6G 2000, tanto quanto la A6GCS, con 2 alberi a camme nella testata. Questo è un prologo di quello che sarebbe accaduto dopo.

I risultati ottenuti in campo sportivo con la A6GCM furono notevoli e misero la Maserati in una posizione di rispetto e di valutazione da parte di tutto il mondo automobilistico sportivo. Era il fatto nuovo, rappresentava il fatto nuovo, non voglio qui fare confronti, ma dando un giudizio assolutamente non di riferimento ad altre cose, ma in assoluto, era qualche cosa di veramente nuovo e di veramente importante.

Si avvicina così il momento della realizzazione del motore 3500: venne fatto il motore 6 cilindri 2 litri e $\frac{1}{2}$, portato poi a 3 litri per la 300S, poi venne sentita la necessità di fare anche il 350S, un motore 6 cilindri, con una corsa particolarmente lunga di 101 mm. e alesaggio di 86 mm. Voglio sottolineare questa scelta, che fu una scelta che andava un pochettino contro gli indirizzi del momento, e che rappresentava forse una scelta al limite del campo; tante volte mi è stato chiesto perché sia stata fatta una corsa così lunga e un alesaggio così piccolo.

Le condizioni non erano tali da poter esprimere in modo quantitativo i vantaggi e gli svantaggi, ma sotto l'aspetto dell'impressione e della valutazione interiore, io arrivai al concetto che era meglio avere una corsa lunga, con riferimento in particolare ai consumi e anche alla coppia. Questa scelta, secondo il mio punto di vista, è stata fortunata ed è stata anche una scelta valida in quanto sotto l'aspetto delle prestazioni anche la futura vettura 3500 avrebbe avuto intimamente una possibilità di dimostrare caratteristiche che la ponevano in una posizione di assoluta valutazione positiva.

Non bisogna dimenticare l'importante attività sportiva che si realizzò in quegli anni; nello stesso tempo si eseguì lo studio, la sperimentazione e la produzione di vetture destinate al Gran Turismo: tra queste dobbiamo ricordare la A6 1500, la A6G 2000, introdotta nel 1951 e revisionata nel '54 con l'introduzione del motore con un doppio albero a camme in testa. Ebbe così inizio la produzione di vetture Gran Turismo, e quindi incominciò a prendere corpo il concetto che anche le vetture Gran Turismo erano fattibili, concetto che doveva essere in seguito plasmato e revisionato perché certe caratteristiche di sicurezza di funzionamento, di prestazione, di armonia totale del progetto, forse non erano ancora presenti. anche la produzione di vetture Gran Turismo era stata sempre piuttosto limitata a poche unità, al massimo 10, 12 unità all'anno.

Con questa situazione passano gli anni fino al 1957: nel 1953 vennero poste le basi di una diversa organizzazione dei programmi produttivi e quindi vennero attuati i comportamenti necessari per realizzarli: si iniziò ad operare nel campo dei motori e nel 1955 venne realizzato il motore a ventole cilindrate di 3500 cc. Motore con destinazione, in quel momento sportiva: infatti, la prima sua uscita fu nella Mille Miglia, se ben ricordo, ma che nella soluzione scelta poteva essere un primo passo per lo studio di un veicolo completo con destinazione diversa.

Venne in un primo tempo realizzato un motore di cilindrata 3500 per le corse di lunga durata che venne in seguito trasformato in un'unità avente sempre lo stesso dimensionamento, ma dotata di accessori più idonei all'uso su di una vettura turistica di elevate prestazioni. Anche gli accessori vennero aggiornati, per renderli più adatti ad un uso turistico, mentre certi elementi di base vennero introdotti, quale la coppa dell'olio umida.

Il 1956 e il 1957 furono gli anni cardine per la produzione della Maserati 3500: infatti, pur nell'attività frenetica delle gare di Campionato del Mondo, si trovò il tempo e la possibilità anche di dedicare l'attenzione ad una vettura nuova, eventualmente da produrre con una cilindrata di 3 litri $\frac{1}{2}$ e essere presenti sul

mercato, con soluzioni che fossero più sicure e più affidabili di quanto non fossero stati gli esempi precedenti.

Per gli accessori del telaio, a seguito di un'indagine approfondita dell'industria accessoristica mondiale, venne concentrata l'attenzione sull'industria inglese ove, al momento, esisteva una pluralità di industrie che offrivano parti idonee ad essere inglobate nel nostro telaio. In quel periodo io ricordo di essere andato in Inghilterra con grandissima frequenza, e di aver preso contatto con quest'industria che era nella sua struttura completamente diversa dall'industria italiana, la quale non aveva un'industria dell'accessorio, assolutamente, a parte Marelli e Weber; quando si entrava in altri organi, quali sospensioni, frizioni, freni etc., in Italia non esisteva niente.

Perché? Perché in Italia abbiamo avuto sempre un'unica azienda estremamente forte, la quale sopperiva ai propri bisogni con un'attività concentrata, personalizzata su un prodotto, su un determinato prodotto, che poteva essere di suo interesse, e lo faceva dalla A alla Z. Inoltre in Italia c'era un sistema di tassazione dell'imposta generale sull'entrata (n.d.r.: IGE), che gravava con una certa percentuale su ogni passaggio, su ogni fatturazione; per cui, se un prodotto doveva avere tre o quattro passaggi, l'industria dell'acciaio, che compera i rottami o compera il minerale, e poi dopo lo deve fatturare ad un altro, e poi ..., tutti questi passaggi producevano una tassazione estremamente importante, e quindi un forte incremento dei costi. Ed allora, la grande industria italiana aveva concentrato in sé stessa tutte le diverse fasi.

Però gli altri "piccoli", che non potevano avere la possibilità di utilizzare quello che la grande industria italiana produceva per se stessa, si trovavano a non avere assolutamente la disponibilità di un'industria accessoristica di un certo livello.

E' stato questo il concetto che ci ha guidato nella ricerca di qualche sorgente al di là dei confini che fosse tale da poter permettere alla Maserati di avvicinarsi al problema, al grandissimo problema della costruzione di una vettura, in un modo non così traumatico, come forse era stata traumatica la produzione precedente, delle vetture 1500 e 2000, ed è per questo che io ho passato praticamente una settimana al mese per un certo numero di mesi in Inghilterra, per cercare di conoscere quest'industria dell'accessorio.

In Inghilterra, voi lo potete benissimo verificare, c'erano tantissime fabbriche di automobili, tutte di piccole dimensioni, che quindi dovevano pur trovare l'alimento, la possibilità, essendo piccole, di costruire una macchina completa e fra l'altro anche a prezzi bassi: Quindi quello che ci ha spinto ad osservare con particolare interesse il mercato inglese è stato questo: come fanno gli inglesi a fare macchine così a buon prezzo? Lo facevano perché avevano un'industria estremamente valida con prodotti buoni a prezzi abbordabili, senz'altro per noi, che avremmo dovuto costruire, progettare ecc., con un ciclo lunghissimo e estremamente costoso. Quindi bisognava adattare il progetto a quello che esisteva. E' quello che noi alla Maserati abbiamo umilmente fatto, mettendo al di là, dimenticando sotto un certo punto di vista il concetto dell'ego, "io ho fatto, io ho detto", no, io non ho fatto niente, io ho fatto modestamente, ho preso atto che esisteva quel differenziale, che esisteva quella sospensione, che esisteva quella frizione che andava bene e che costava poco.

Quindi, per 4-5 mesi, per una settimana al mese, io ho fatto questo. La Maserati l'ha fatto, io non ero altro che lo strumento che realizzava un programma della Maserati, e quindi sono andato, ho visto, ho preso atto che c'erano delle possibilità che in Italia assolutamente non avremmo avuto.

La vettura venne presentata al Salone di Ginevra alla fine di marzo del 1957, se ben ricordo, quindi in piena stagione di gare, in piena attività per tentare di vincere il Campionato del Mondo, che poi vincemmo, facevamo anche una produzione di una vettura di Gran Turismo, perché eravamo pochi, il reparto auto della Maserati in quel momento era di 110/120 persone, questa era la dimensione, ma comunque il tutto venne fatto con una tale spontaneità da parte di tutti, con grande dedizione, per cui fu semplice, fu facile, ed il successo fu subito concreto.

E veniamo alla carrozzeria, un elemento importantissimo per l'automobile, non voglio qui fare valutazioni di importanza, ma comunque elemento di grande difficoltà, perché se la parte meccanica era riconducibile ad un'esperienza delle valutazioni, per noi, viceversa, nella carrozzeria avevamo già fatto tante esperienze precedenti con carrozzieri di grande nome.

Oggi non ricordo bene la ragione per cui venne scelta la Carrozzeria Touring, non so bene come capitò, probabilmente fu Cornacchia, che fece da *trait d'union* e fu un'unione che sarebbe stata importante, portatrice di grande soddisfazione, di grandi risultati.

La 3500 Touring era interessante per il modo in cui era costruita, come era concepita: una carrozzeria in alluminio, con una struttura in tubi estremamente piccoli di diametro, sopportante la carrozzeria in alluminio, quindi carrozzeria leggera, l'alluminio avente, come sappiamo, le caratteristiche di bassa trasmissione del rumore, di essere afono nei confronti sempre dell'acciaio, e risultò, per merito, per fortuna, io non lo so, risultò una grande macchina, la 3500 che voi avete avuto la grande sensibilità di presentare questa sera e la cosa mi fa veramente piacere. Questa macchina, fu bella, fu utile, fu comoda, fu tutto. Quindi, se io debbo oggi, leggendo nel tempo passato, dire che fu anche faticosa, direi di no assolutamente, perché nacque con una spontaneità, con una sincerità, così, come possono nascere forse le cose più semplici, più belle, e questa fu veramente una cosa bella.

La vettura risultò dotata di caratteristiche particolarmente elevate, specie nel campo del comfort, della tenuta di strada, e delle performance; il livello sonoro all'interno dell'abitacolo era particolarmente ridotto, tanto quanto le vibrazioni.

Venne pure realizzato un secondo progetto - presso la Carrozzeria Vignale - ma con concetti completamente diversi, in quanto la carrozzeria era tradizionale, in acciaio, e quella soluzione venne costruita su un telaio con passo ridotto, 10 cm più corto. Ci si trovò così nella situazione di avere la disponibilità di due prototipi, che bene potevano rispondere alle diverse esigenze, anche se il prototipo Vignale venne dopo; per tutto un anno la "Dama Bianca", così la chiamavano noi all'interno (la Dama Bianca esiste ancora) perché era bianca, era una vettura, ma anche in questo c'era un senso di ossequio nel modo come noi la chiamavamo, perché era una dama, era una signora, abbiamo voluto dire non so chi l'abbia soprannominata così, ma comunque chi l'ha fatto è stato senz'altro particolarmente felice, perché ha voluto dare un cenno di rispetto.

Questa macchina fece delle prove, e tutto andò molto bene. L'equilibrio fra la potenza, le prestazioni, la tenuta di strada, i freni, la frizione, praticamente gli interventi che abbiamo dovuto fare sono stati estremamente pochi e starei per dire che stanno sulle dita di una mano. Così fu concepita, nacque e fu realizzata.

Il comfort interiore, le prestazioni: in quel momento pensare ad una vettura di gran turismo che raggiungesse i 230 km all'ora non era facile, ma questo avveniva con una progressione nella potenza, con una facilità di guida, insomma la 3500 ha rappresentato un punto nodale della vita della Maserati, ma lo è stato anche per altre cose che intimamente e spontaneamente ha suscitato, cioè la

coscienza ad esempio che era possibile costruire una macchina in serie, in quantitativi che prima non avevamo mai pensato possibili, perché non era mai stato possibile, perché forse non lo si era voluto, non voglio dire che non ci fosse stata la volontà di fare, l'impossibilità di fare, ma anche la volontà di fare, e quindi noi ci ponemmo subito il programma di costruirne un certo quantitativo.

Furono, forse, anche i momenti politicamente favorevoli, sotto l'aspetto della valutazione da parte della clientela, perché se non esiste un contorno che sia in armonia con il prodotto, il prodotto tante volte può essere buono fin che si vuole, ma non avrà fortuna: occorre un clima attorno che porti a valutarlo nel modo positivo e, non soltanto a valutarlo, ma arrivare a comprarlo, che è una cosa completamente diversa. C'era l'Italia che risorgeva, c'era l'Italia che guardava con nuove speranze, con nuove energie al proprio futuro, c'era l'industria italiana che stava nascendo, c'erano forse gli industriali, i piccoli industriali, gli ex operai, o capi che si erano messi in proprio e avevano guadagnato, e che quindi volevano dimostrare la propria capacità ed il proprio valore. Qual è il mezzo migliore per poterlo dimostrare: qualche cosa che si muovesse, che fosse teatro di se stesso, ed era l'automobile.

Io ho fatto un pò di valutazione psicologica del cliente di allora e delle motivazioni che lo spingevano a comprare: c'erano diversi tipi di clientela, diverse formazioni culturali, ed il fatto che venisse in un certo momento, che comperasse, c'era tanto da imparare sulla psicologia: il cliente che arrivava con la moglie, l'altro viceversa con l'amante, si capiva benissimo quante fossero le probabilità del successo, cioè della vendita.

E' stata una macchina che ha conquistato la clientela, l'ha conquistata per quello che era, l'ha conquistata per quello che poteva offrire, e quindi la Maserati è diventata in quel momento un ente catalizzatore degli interessi, perché tanta gente che non si sarebbe mai pensato sarebbe venuta, viceversa è venuta, attori, grandi ricchi, meno ricchi, insomma abbiamo avuto tutta la tipologia della clientela possibile. Era la prima volta che in Italia si offriva un prodotto così concepito, ed il mercato era particolarmente attento alle caratteristiche realizzate sulla vettura: eleganza, comodità, ridotto livello sonoro, prestazioni degne di una vettura di successo del momento.

Disponibilità: altro elemento di importanza, credo. Tempestivamente la dotammo dell'aria condizionata, fummo fra i primi a farlo. Salvo poi, in una successiva edizione del telaio, rendere l'aria condizionata elemento intrinseco con la costruzione, quindi tutte le Maserati erano con l'aria condizionata. Era dettato anche da un bisogno, perché la difesa dal caldo era talmente difficile per cui in quel certo momento era più facile generare del freddo piuttosto che allontanare il caldo. Questo però ha fatto sì che già questa macchina fosse caratterizzata dalla disponibilità dell'aria condizionata.

Le prestazioni erano secondo la richiesta del momento, per i limiti superiori della classe cui la vettura era destinata a far parte. E' stata questa fase quella che ha determinato l'inizio di un'attività nuova, con presupposti diversi da quelli esistenti fino a quel momento. Fu il momento dello svincolo della Maserati da ordini di grandezza che fino a quel momento erano stati di mera presenza sul mercato, per nuovi traguardi di entità, di produzione programmata ogni giorno con ritmicità nella realizzazione.

Fu quello il momento di vedere la produzione controllata, sia sotto l'aspetto qualitativo che quantitativo, la ritmicità della produzione divenne un elemento indispensabile sia nella valutazione delle previsioni che dei consuntivi di costo. Può fare oggi sorridere ricordare questi concetti, ma in quei momenti ed in un ambiente ove il programma vigente era quello di costruire vetture da corsa, di

partire sempre dall'origine, l'abitudine, il cachet che c'era nell'interno era di fare vetture da corsa, e pensare di fare due vetture al giorno, non era facile. La qualità degli operai, dei tecnici della Maserati è stata tale che viceversa fu facile. Concettualmente sembrava difficile, ma dopo fu facile.

Pensate che la Maserati fino alla nascita della 3500 non aveva mai fatto più di 2/3 macchine al mese. Serie vere non se ne erano mai costruite; ci sono stati problemi, però sono stati tutti risolti, in un modo molto facile, starei per dire, spontaneamente, senza fatica, e parlare di 2 vetture al giorno era un elemento, era un obiettivo di grande serietà.

I dati di produzione parlano chiaro, nel 1957 furono costruiti 18 veicoli, l'antivigilia di Natale del 1957 partirono le prime 3 macchine costruite, nel '58 vennero costruiti 122 veicoli, nel 1959 198 veicoli, nel 1960 420 veicoli, nel '61 535 veicoli, nel '62 500 veicoli, purtroppo c'è stata una flessione, nel 1963 630 veicoli. Il personale praticamente era sempre rimasto lo stesso.

Io ho parlato qui di svolta, nel titolo di questa conversazione: fu l'espressione, la prima espressione della svolta, una svolta culturale, una svolta industriale, una svolta di comportamento, e fu la prima espressione della svolta. Altra espressione della svolta fu la concezione dei mercati con ampiezza molto più ampia; senz'altro il mezzo è stato uno strumento per realizzare questa seconda svolta, però c'è stata anche, da parte della direzione, una svolta ad un concepimento più vasto; in argomento dobbiamo assolutamente ricordare che l'interesse per il nuovo prodotto Maserati non aveva confini. Il suo campo d'azione va dall'Italia all'Europa, all'America, all'Africa ed infine anche nella Russia comunista.

La Maserati Quattroporte non è stata sola, perché questa è una vettura che poi ha generato una famiglia di altre vetture; nella Russia comunista, non so se tutti lo sanno, Breznev comperò una Maserati Quattroporte. L'internazionalizzazione della clientela fu un fatto spontaneo, che se portava le soddisfazioni di vedere i prodotti Maserati indirizzati verso luoghi tanto lontani, dall'altro lato poneva problemi di collegamento molto difficili da risolvere e che implicavano una disponibilità al servizio senza limiti.

Tante volte abbiamo dovuto, per far fronte al servizio, fare degli interventi con sacrificio, ma la Maserati l'ha sempre fatto nella scienza e coscienza delle proprie responsabilità.

Anche questo lato del problema fu comunque un chiaro messaggio inviato all'interno dell'organizzazione ad essere sempre pronta a rispondere alle richieste più differenziate con la maggiore tempestività possibile, la risposta fu precisa, puntuale e, possiamo anche ora giudicare, congrua alle necessità.

Un altro effetto della svolta generata dalla Maserati 3500 GT, fu la definizione all'interno dell'organizzazione della consapevolezza che la Maserati poteva realizzare prodotti diversi e anche al di fuori della tipologia dei prodotti connaturali alle proprie tradizioni. E' la macchina che è andata contro le tradizioni, come quantitativo, come impostazione, come cilindrata, perché la Maserati prima concentrava il proprio interesse sopra cilindrata più piccole, 1500-2000 cmc., viceversa è stata la prima volta che è andata verso la cilindrata di 3 litri ½, che poi avrebbe generato con il motore 8 cilindri il 4,2 litri, il 4,7 litri e il 5 litri, quindi anche al di fuori della tipologia di prodotto connaturali alle proprie tradizioni.

L'estensione concettuale, sotto l'aspetto progettuale dell'automobile da produrre generò l'interesse ad aggredire i problemi di più ampia consistenza tecnica e difficoltà progettative; ne è esempio, come difficoltà progettuale - questo lo dico con la coscienza della delicatezza dell'affermazione - la vettura Quattroporte.

Questa iniziativa è stata, e forse lo è tuttora, oggetto di critica, o meglio se non di critica, di perplessità. Tali sentimenti hanno origine nella vocazione che si riteneva fosse specifica della Maserati, mentre non si teneva conto della validità della trasformazione operata dalla 3500, che aveva prodotto un senso di disponibilità.

Se analizziamo - ad esempio - la Quattroporte, possiamo dire che è stata una follia, ma se la misuriamo viceversa nell'ambito dello sforzo e del risultato ottenuto con la 3500, sotto l'aspetto produttivo, sotto l'aspetto qualitativo, sotto l'aspetto della presenza sul mercato, allora veniva quasi spontaneo, o comunque si giustificava il fatto che l'interesse si fosse spostato anche verso la macchina con quattro porte, che condensava in sé stessa, tutta una serie di problematiche molto più forti, molto più grandi, e molto più delicate. Quindi c'è stata la coscienza, quando noi abbiamo fatto la Quattroporte, della difficoltà che avremmo incontrato, però c'è stata anche la forza - tante volte la forza può essere al limite anche di incoscienza - perché il concetto di forza si può trasferire in un modo tale, però io dico la forza, perché c'è stata la coscienza della difficoltà, e abbiamo fatto la Quattroporte.

La Quattroporte è stata una macchina che non ha avuto lo stesso successo, perché di Quattroporte sono state fatte, io credo, 860 circa, senz'altro non ha avuto il successo dell'altra, ma è stato il successo della 3500 che ci ha forse con un certo senso di giovinezza e appoggiando le nostre convinzioni su tanta buona volontà, ci ha portato anche ad aggredire un problema molto più vasto, molto più difficile. Quindi la 3500, se vogliamo, ha anche questa responsabilità, di aver generato uno stato di sufficienza, uno stato di valutazione di se stessi, tale per cui si potesse anche affrontare un tema tecnico dell'importanza della Quattroporte.

Quella perplessità, alla quale accennavo prima, fa parte dei sentimenti che hanno origine nella vocazione che si riteneva fosse specifica della Maserati, mentre non si teneva conto della validità della trasformazione operata dalla 3500 che aveva prodotto un senso di disponibilità al sacrificio, alla dedizione completa al prodotto, per cui non avevano più efficacia certi concetti di limite prefigurato.

A noi sembrò logico evolvere il lavoro progettuale, esecutivo, aggredendo problematiche più ardue nelle esecuzioni di una vettura che dovesse avere caratteristiche più vincolanti e di più difficile espressione. Infatti la Quattroporte aveva esigenze di silenziosità, di comfort, di rigidità ben più elevate delle vetture fino a quel momento realizzate. Il traguardo di realizzare una tale vettura venne considerato possibile da un manipolo di uomini che si immerse nel problema con modestia e con una grande volontà di successo. La strada è stata in realtà difficile, ma riteniamo a posteriori di essere riusciti a mantenere la situazione nell'ambito di un controllo onorevole.

La Quattroporte fu una vettura di successo anche se fra la produzione della Maserati esistevano al momento anche altri prodotti che pur potevano forse essere elementi di concorrenza interna. Se la Quattro Porte ha rappresentato l'evoluzione sotto l'aspetto della capacità di progettazione, abbiamo costruito anche una Maserati 2+2 con una interpretazione che ancora oggi valutiamo buona nella linea progettuale segnata dalla Maserati 3500 GT.

Una posizione particolare assume la Maserati Ghibli, che rappresenta una vettura nata dall'unione dell'antico, rappresentata dalla Maserati 3500, ed il recente, identificato dalle parti meccaniche della Quattroporte. La Ghibli fu una vettura di grande successo essendo espressione di grande eleganza unita a prestazioni di rilievo. Tutti questi prodotti, oltre a quelli realizzati successivamente, Mexico, Indy, Bora furono conseguenza della svolta della 3500, che aveva impresso la

coscienza di fare, il piacere del rischio, un bisogno culturale di realizzare prodotti con soluzioni stilistiche misurate e nello stesso tempo ardite; prodotti ove l'uomo fosse il padrone assoluto e quindi tutto fosse asservito alle sue necessità.

Questo era il tema che io mi sono posto; non so se sono riuscito a chiarirlo, ma la Maserati 3500 ha rappresentato, come ho detto, un segnale mandato nel mondo geografico, nel mondo della cultura, nel mondo della costruzione automobilistica, in un mondo che identifichiamo per quello che vogliamo leggere, ma comunque ha rappresentato, io credo nella vita della Maserati e anche per la trasformazione che ha indotto, un elemento basilare del suo sviluppo.

Ing. ALESSANDRO COLOMBO

Ringrazio ulteriormente l'Ing. Alfieri per il suo intervento, e prima di dare spazio alle domande vorrei che l'amico Bianchi Anderloni venisse a raccontarci un po' come è avvenuto l'aggancio Maserati- Touring sul quale l'amico Alfieri aveva qualche dubbio."

Ing. CARLO FELICE BIANCHI-ANDERLONI

Il contatto Maserati-Touring, che è un po' in dubbio per Alfieri, e al 99% sicuro per me, è avvenuto tramite il Commendator Cornacchia.

Franco Cornacchia era stato il primo, il più importante rappresentante di Ferrari in Italia. Il Cornacchia, che era un uomo pesante, grosso, si era trasformato in corridore per lanciare la Ferrari e ad un certo momento si era messo in contrasto con la Ferrari; probabilmente ha voluto dimostrare che anche senza la Ferrari lui sarebbe stato una persona importante e avrebbe potuto continuare in quel campo con la rappresentanza di altre automobili, automobili che lui evidentemente favorì e sono quasi certo che fu lui a presentarci al Commendator Orsi e a fare da intermediario in quest'iniziativa.

Bisogna dire che era un uomo con una grandissima fiducia in quello che faceva e nella Maserati, alla quale si era rivolto e di cui era diventato il rappresentante. La macchina fu presentata a Ginevra nell'anno che Alfieri aveva accennato, mi pare il 1957, con la forma che poi ebbe la produzione in serie. L'unica variante era avvenuta nel frontale; noi avevamo fatto una mascherina un po' più estesa in larghezza, Cornacchia riteneva che quello non fosse un frontale sufficientemente indicativo di Maserati, e quindi aggressivo. Questa è stata l'unica modifica fatta.

Dopo, per le più di mille e tante macchine che noi abbiamo prodotto (ndr, 1973 unità) la carrozzeria è stata sempre invariabilmente quella. Piccole modifiche dovute a qualche abbellimento messo qua e là, ma niente di veramente sostanziale. La macchina come è nata, è rimasta. E la prima macchina, quella famosa "Dama bianca," ritengo che sia ancora nelle mani di Orsi, il quale appunto conferma.

Un episodio divertente: voi sapete che noi abbiamo fatto anche delle Lamborghini. Chiacchierando con Lamborghini, che era un maniaco, di vetture veloci e quindi trasformava tutto quello che aveva in mano per renderlo più veloce, un certo giorno in autostrada nello specchietto ha visto avvicinarsi un bolide bianco che lo ha sorpassato tranquillamente lasciandolo veramente in surplace. Quando la macchina si è fermata al casello di Modena e lui è riuscito a raggiungerla, ha visto che era la nuova Maserati. Ne ha comperate due, dopo

Ing. GIULIO ALFIERI

Si, si mi ricordo. Ne comperò due e, per onor del vero, lui disse che la nostra macchina non era sufficientemente sportiva. Questo era il suo concetto.

Io credo che fosse sufficientemente sportiva nel momento in cui coniugava se stessa alla risposta ad altri bisogni: il bisogno della comodità, il bisogno della silenziosità, il bisogno della stabilità, ed è per questo che lui in un certo momento, me lo disse liberamente, lui voleva dimostrare di saper fare una macchina migliore. Migliore della Maserati e migliore della Ferrari (perché lui aveva contemporaneamente una o due Ferrari).

Ing. CARLO FELICE BIANCHI-ANDERLONI

Il discorso Ferrari ci porterebbe al famoso scontro che ci fu tra Lamborghini appunto e Ferrari sul fatto che secondo lui, la Ferrari era un camion. La sua era una macchina molto migliore, etc, etc., ci porterebbe lontano, invece mi piace agganciarci un momento a quello che lei ha detto: Lamborghini non aveva trovato la Maserati forse sufficientemente aggressiva perché non aveva capito in quel momento che la Maserati rappresentava veramente una svolta nella macchina sportiva. Cioè, si poteva essere sportivi, essere veloci, essere tutto, ma comodi, ben piazzati, ben sistemati, entrare facilmente, scendere facilmente, non avere caldo, etc. La Maserati 3500 GT aveva veramente raggiunto questo traguardo che prima le macchine sportiveggianti non avevano mai neanche tentato di toccare.

Ing. GIULIO ALFIERI

In argomento, giacché l'Ing. Bianchi Anderloni ha voluto portare le considerazioni a questo livello, vi posso dire che nel momento in cui per avvenimenti miei, della mia vita, ho dovuto lasciare la Maserati e venni chiamato ad essere amministratore delegato della Lamborghini, io ho fatto veramente delle forzature su me stesso per riuscire ad interpretare il prodotto Lamborghini quale quello che mi si chiedeva, perché per me era una cosa impossibile, era una cosa illogica., ma ero là, io ero sotto quel tetto, ragione per cui dovevo assolutamente fare un prodotto come quello che l'ambiente chiedeva.

Il commendator Ferruccio Lamborghini lasciò quest'impronta, effettivamente la lasciò, di volere una macchina sportiva, all'estremo, ma non solo sportiva nel senso delle prestazioni, anche nel senso dell'immagine, delle forme; e quindi io ho dovuto, ve lo dico proprio in tutta sincerità, fare delle forzature su me stesso. Anzi, ad un certo momento mi sono detto: "ma sei il Giulio Alfieri di prima o sei un altro adesso?" Erano due modi di pensare completamente diversi

Ing. CARLO FELICE BIANCHI-ANDERLONI

Scusatemi se prendo ancora la parola per un attimo, ma voglio ancora ringraziare l'Ing. Alfieri per tutto quello che ha detto a proposito della macchina che avevamo fatto insieme; bisogna dire che la collaborazione reciproca in quel momento era formidabile. Ci si trovava molto spesso, con passione, non c'erano partiti presi: è stato un bel lavorare a quell'epoca.

Ing. GIULIO ALFIERI

Io credo che un interprete fedele, puntuale, corretto come io ho trovato nella Carrozzeria Touring, difficilmente l'ho trovato altre volte, anche per lo spirito propositivo, e perché aveva questa linea che era connaturale con quello che era il mio modo di pensare. Vedevo il bello dove loro vedevano il bello: questo io credo che sia uno dei più grandi traguardi che un costruttore possa avere con il proprio carrozziere.

Ing. CARLO FELICE BIANCHI-ANDERLONI

Sono perfettamente d'accordo. Grazie ancora, Ingegnere.

Ing. ALESSANDRO COLOMBO

L'Ing. Alfieri con quella frase "rispondeva anche ad altri bisogni" e il successivo intervento dell'amico Bianchi Anderloni hanno in parte limitato la domanda che io volevo fare e che era: entrando in un mondo nuovo, nel quale in quel momento in Italia dominava la Ferrari, quali erano le principali differenze fra il prodotto Ferrari e il prodotto Maserati. Si è capito, da quello che è stato detto che il prodotto Maserati cercava di soddisfare anche altri bisogni: cioè di dare comfort, di dare silenziosità, di dare tenuta di strada, di dare anche un complesso di doti che non erano solamente sportive: cioè il sinonimo "sportivo uguale scomodo" in questo caso non valeva. Vorrei che l'Ing Alfieri aggiungesse qualche cosa su questo tema.

Ing. GIULIO ALFIERI

Sì, è un tema molto interessante che potrebbe essere oggetto anche di una conferenza tanto è vasto. Io dico soltanto che nel momento in cui si progetta un'automobile, si "fa" un'automobile, ciascuno di noi ha in sé stesso in germe quella che sarà la soluzione che salterà fuori.

Nel momento in cui uno trova un corrispondente il quale ragiona nello stesso modo, allora le cose diventano veramente più facili: ci si capisce, si va avanti, si realizza, e io posso considerarmi fortunato perché ho avuto una assonanza con la proprietà, con il Commendator Orsi e con suo figlio Omar, i quali ragionavano attraverso quello che sentivo, perché se ci fosse stata una non uguaglianza oppure una non omogeneità nelle linee direttive sarebbe stato più difficile, non dico impossibile, perché si capisce, io mi sarei assoggettato alla volontà delle persone che avevano più responsabilità nell'ambito dell'organizzazione di quanto non fosse la mia (perché loro avevano la massima), e poi una responsabilità molto grande che è quella del rischio: io sono stato imprenditore e so benissimo cosa voglia dire essere imprenditore, e quindi qualunque persona che è in una determinata posizione anche elevata ma che non è imprenditore, non avrà mai le responsabilità che viceversa ha un imprenditore e quindi bisogna riconoscere in questo, che il senso della misura, il senso del bello che c'erano nell'ambito della Maserati io non l'ho trovato in altre parti, e quindi io ringrazio in modo molto esplicito e in modo molto pubblico la direzione della Maserati che mi ha permesso di fare quello che ho fatto.

Grazie

DOMANDA

Il telaio della 3500 fu realizzato dalla Maserati oppure fu commissionato alla Gilco?

ALFIERI

No. La Gilco aveva fatto dei telai per la 2000, ma da un certo momento in avanti tutti i telai sono stati fatti dalla Maserati; e quindi il Maserati è stato disegnato in Maserati, realizzato sotto l'aspetto prototipale all'interno della Maserati ed in seguito dato l'incarico ad un artigiano di Maranello (ndr, Forghieri), tanto per essere in tema, il quale realizzò la produzione.

ADOLFO ORSI

Ringrazio l'ingegner Alfieri per le parole avute per il papà e per il nonno. Credo che il rapporto sia stato di soddisfazione reciproca se è continuato per tanti anni. Mentre parlava io mi sono segnato alcuni punti che sono legati al prodotto, legati alla storia di quel momento.

L'Ing. Alfieri probabilmente non ha marcato abbastanza una cosa: che il 3500 GT è stata la vettura che sostanzialmente ha consentito alla Maserati di continuare la sua vita, perché in quel periodo c'è stato il ritiro dalle competizioni, c'è stato un momento di difficoltà finanziaria dovuto all'altra parte industriale della Maserati che era la produzione delle macchine utensili, soprattutto. Diciamo che la Maserati nell'aprile 1958 dovette chiedere l'amministrazione controllata, da cui poi brillantemente è uscita in tempi molto stretti, ma se il 3500 non avesse avuto il successo che ha riscontrato sul mercato, probabilmente la vita della Maserati si sarebbe fermata, questa secondo me è una degli aspetti da ricordare parlando del 3500.

Vorrei anche sottolineare un'altra cosa: in effetti la vettura che ha avuto il grandissimo successo è merito dell'Ing. Bianchi Anderloni. All'inizio però la Maserati fece costruire anche un prototipo da Allemano. C'era un'ipotesi, che io ho visto solo sulla carta, che non credo abbia mai trovato realizzazione nella pratica, di Zagato per una vettura con caratteristiche più sportive, col faro carenato, con la linea della berlinetta A6G54

ALFIERI

Fu fatto una specie di concorso, ciascuno espose le proprie idee, e alla fine fu ritenuto che la Touring fosse più bella, più funzionale, fu ritenuto che complessivamente fosse la macchina che più si avvicinava ai nostri desideri, desideri che noi pensavamo potessero essere anche quelli della clientela.

ORSI

Dopo di che, è giusto ricordare, fu creata una versione convertibile, prima in alcuni prototipi della Carrozzeria Touring su telai a passo lungo, poi uno di Frua e poi nel 1959 dalla Carrozzeria Vignale, su un telaio accorciato su cui poi venne costruito il Coupé Sebring sempre della Vignale, nato poi nel 1961. Un'altra cosa che desidero dire è questa: il motore era derivato da un motore da corsa, quindi era stato depotenziato, ed era un motore estremamente affidabile tant'è che in Maserati ricevemmo la visita di un commerciante, mi sembra di fiori e di Milano, che aveva percorso col suo 3500 Touring 580.000 km, ed aveva soltanto smontato la testa: cioè il basamento con tutto quello che comprendeva non era stato mai aperto. Questo dà l'idea di affidabilità che aveva questo motore.

ALFIERI

Sì, effettivamente il motore 3500 era, non dico perfetto, ma comunque corrispondeva ai canoni sia termici, sia meccanici, sia di sollecitazione che sono indispensabili per tenere una vita molto lunga, e fu una sorpresa gradita anche da parte nostra, perché non pensavamo assolutamente che fosse possibile, su una campionatura molto grande che è la campionatura della storia, perché effettivamente costruirne non uno solo ma tutti che arrivavano a fare 400.000 km senza smontare la testata, era un grande risultato.

Ci arrivammo attraverso molte difficoltà: ecco perché non dico che la strada sia stata semplice, ma facendo con soluzioni anche molte volte fatte in casa. Esempio: il problema della guarnizione della testa è un problema di difficilissima soluzione e allora abbiamo messo un giunto rigido, il famoso "anellino" il quale è andato benissimo, però aveva un'esigenza, che era quella di una precisione

esecutiva grandissima e allora ritorna fuori il valore delle persone, il valore del macchinario, torna fuori la Maserati che costruiva macchine utensili e che quindi aveva dimestichezza con i millesimi, e quindi facevamo un prodotto veramente di alta qualità.

ORSI

Un'aspetto che è stata dimenticato è che il 3500 GT è stata la prima vettura italiana a montare di serie l'iniezione della benzina

La iniezione Lucas, che è molto denigrata dagli attuali collezionisti proprietari delle vetture perché, secondo mio modesto avviso, nel corso degli anni non hanno fatto all'impianto la necessaria manutenzione e perché è più difficile da mettere a punto di un carburatore, che tutti i meccanici riescono a sistemare, dà veramente un carattere diverso al motore, oltre a migliorare il consumo e ad altri vantaggi.

ALFIERI

Il motore a iniezione, l'iniezione nei motori a ciclo Otto, è sempre stato uno dei punti dove l'interesse mio si è concentrato e la 3500 è stata veramente l'unica automobile dove venne montato di serie, in quel momento, un impianto di iniezione. Un po' particolare, a dire il vero, perché era un'iniezione con alimentazione a 7 atmosfere, quindi con una pressione bassa, però dava uguaglianza di tenori e siccome il sistema di alimentazione della parte aria era esternamente separato uno dall'altro, per cui c'era un funzionamento corretto in tutti e quindi con uguale peso di aria che veniva immessa, e quindi ci doveva essere un uguale quantitativo di carburante e il sistema di iniezione Lucas sotto questo punto aveva un automatismo che era connaturale nel suo principio di funzionamento.

ORSI

Un'ultima notazione che è personale: io all'epoca ero poco più di un "maschietto" e nel pomeriggio, dopo la scuola, andavo in officina. Ricordo questo periodo veramente come un periodo d'oro, perché c'era veramente all'interno dell'officina un rapporto molto buono tra gli operai, i tecnici, i clienti e quindi veramente è stato un periodo fortunato.

Da non dimenticare nel successo del 3500 anche il fatto che la Maserati ha potuto contare in Italia e in Europa su di una rete di concessionari e di assistenza veramente di altissimo livello; persone che avevano la Maserati nel cuore e che hanno veramente fatto salti mortali per risolvere i problemi che inevitabilmente si creavano, persone dell'assistenza che partivano da Roma di sera, venivano a Modena di notte a prendere i ricambi e al mattino consegnavano la vettura al cliente, senza che questi sapesse che dietro alla consegna delle vetture c'era tutta questa corsa avanti e indietro.

ALFIERI

C'era una dedizione assoluta.

ORSI

Io credo che l'immagine che la Maserati è riuscita a creare in quegli anni era dovuta alla qualità del prodotto nonché a questa rete di vendita assistenziale che veramente era di primo ordine.

ALFIERI

Si capisce! Costruire macchine è una cosa importante, che vadano bene è determinante. E' necessario però avere anche un buon servizio di assistenza il quale vada anche forse a coprire certe manchevolezze, in modo che l'immagine non ne risenta. Assistenza, che purtroppo non abbiamo avuto in America.

Se vogliamo fare un'analisi della presenza della 3500 e quindi della Maserati nel mondo, noi dobbiamo vedere che viceversa in America non siamo riusciti ad ottenere i risultati che forse sarebbe stato, starei per dire "doveroso" che noi raggiungessimo, avendo vinto due volte ad Indianapolis.

C'è una cosa che io ho letto in questi giorni - siccome mi sono dovuto aggiornare un poco prima di venire qui, perché la memoria è una cosa, ma un certo momento avere elementi di riscontro validi è tanto meglio - e ho trovato anche in certi articoli scritti al momento, un senso di critica che non è giusto, che non sono stati giusti assolutamente. Perché non so se questi giornalisti, questi esperti, che in America esprimevano concetti di quel genere, dimostravano di non essere obiettivi, ma secondo me c'era il fatto che avessimo un concorrente il quale continuava a svolgere un'attività sportiva, continuava ad essere presente, per cui secondo me, il successo, o comunque il non raggiungimento del successo che noi avremmo desiderato e che sarebbe stato giusto, attraverso la valutazione obiettiva dei valori del prodotto, e che noi non abbiamo avuto in America, credo che sia la conseguenza del fatto che, in un certo momento, ha avuto peso nella valutazione degli americani, nella loro forse anche leggerezza nella valutazione, del problema della presenza sportiva e quindi lasciarsi trascinare ad un prodotto piuttosto che l'altro. Perché obiettivamente il nostro prodotto doveva essere più secondo lo spirito degli americani che è uno spirito pratico

ORSI

Vorrei fare una considerazione sul pari successo che la Maserati non ha conseguito in USA, così come invece ha conseguito in Europa e in Italia: in parte è dovuto alla distribuzione. Noi nel corso degli anni abbiamo cambiato diversi distributori e solamente a metà degli anni '60 abbiamo trovato una certa consistenza, mentre dall'altra parte non bisogna dimenticare la grande importanza che ha avuto Chinetti nella storia Ferrari.

Chinetti è stato molto importante in America e nella storia delle fortune della Ferrari, perché se la Ferrari non fosse stata venduta in America da Chinetti probabilmente l'immagine Ferrari nel mondo non sarebbe stata così splendente così come è stata. Per quanto riguarda il prodotto, io mi sono fatto una convinzione: probabilmente il prodotto Maserati era più un prodotto che copriva i desideri dell'utilizzatore italiano e europeo, che voleva una vettura veloce, però con tenuta di strada e con certe caratteristiche.

In America la situazione viaria è completamente diversa dalla nostra, e i grandi viaggi in America si facevano già in aereo; l'industriale americano dell'epoca aveva già l'aereo personale per viaggiare, mentre in Italia, all'epoca, l'industriale che da Milano voleva andare a Roma, in Maserati ci metteva 3 ore, 3 ore e mezzo, non aveva altri mezzi di trasporto altrettanto veloci e affidabili. E avendo un prodotto nostrano che già gli dava molto sul piano della coppia, perché i motori americani sappiamo benissimo che avevano una grande coppia, non avendo curve o avendone poche, secondo me, quello che cercavano dalle macchine esotiche europee era l'immagine di grande aggressività che era più legata al prodotto Ferrari, e la potenza rabbiosa, anche perché non erano vetture che usavano tutti i giorni, erano vetture che usavano esclusivamente nei fine settimana e quindi era più il giocattolo da divertimento, mentre la Maserati era

stata concepita come la vettura di tutti i giorni, cioè la vettura che l'imprenditore poteva usare tutti i giorni della settimana per fare i suoi viaggi.

Secondo me, il fatto che la Maserati negli Stati Uniti non ha raggiunto gli stessi risultati, è stato dovuto, in prima battuta, alla carenza nella distribuzione, almeno fino al 1965, e, in seconda battuta, per il fatto che il prodotto Maserati era più un prodotto concepito per l'Italia e per l'Europa, più che per il mercato americano.

ALFIERI

Sì: indiscutibilmente è molto difficile quando si fa un prodotto, accontentare tutti ecco, purtroppo o lo si fa interpretandolo in un modo o nell'altro.

MAKAUS

Io, da persona che si occupa di marketing, vorrei veder la cosa da un punto di vista diverso. Anch'io ho dei ricordi, pur non avendo legami familiari, ed ero anch'io a quei tempi un "maschietto" come ho cercato di rimanere per tutto il resto della mia vita. Ai tempi la sensazione era nelle marche diciamo Maserati, Lamborghini e Ferrari, la sensazione che io ricordo, era quella di avere una nettissima - diciamo così, passatemi il termine - scala di "eleganza" anche nella clientela, quindi Ferrari stava nel mezzo e copriva un po' forse i clienti anche più sportivi, Maserati era una macchina molto più elegante, molto più raffinata, e Lamborghini una macchina per clienti sportivi magari un po' più "ruspanti", diciamo così. Vorrei avere conferma se era una sensazione diciamo reale o meno.

ALFIERI

Effettivamente è così: noi abbiamo sempre cercato di dare un'interpretazione di macchina seria, di macchina elegante, di macchina che rispondesse ai bisogni dell'utilizzatore, di una macchina che offrisse anche prestazioni notevoli, che le offrisse tutti i giorni e per 10 ore di continuo, dico 10 ore per dire un viaggio di 10 ore che si potesse fare, ecco, la persona quindi il concetto della persona nell'ambito della macchina era il concetto dominante, perché la macchina è a servizio della persona, e quindi doveva mettere la persona nelle condizioni migliori di poter operare.

Questo è stato un concetto "primo" che ci ha guidato, capisco e sono giuste le considerazioni di Orsi, circa il mercato americano, il mercato che ho potuto anch'io vedere e capire; specialmente quando sono andato alla Lamborghini. Vi voglio raccontare un episodio: in un certo momento un americano, molto ricco, mi è venuto a prendere in aeroporto, già uscendo dall'aeroporto, era un'aeroporto non tanto grande, quindi era venuto quasi sotto l'aereo e subito mi dice: lì dentro c'è il mio aereo personale col quale posso venire anche in Europa - e poi è andato dall'altra parte e mi ha portato a vedere che là aveva, non una Countach, ma ben due; ebbene, ma dico, Lei quanti chilometri ha fatto con tutte queste, Lei ha due Countach, quindi? Ah! dice le adopero pochissimo, però provo una soddisfazione enorme nell'adoperarle!

Sono due concetti completamente diversi, di chi ha voluto realizzare una macchina che fosse veramente un mezzo che permettesse un'utilizzazione costante, sicura tutti i giorni, e chi, viceversa, deve avere la soddisfazione di usarla una volta ogni tanto e poter dire e forse, nel momento in cui lui convocava tutti i suoi amici, in un certo momento poter dire guardate io ho anche questa macchina.

MAKAUS

Talvolta, si parla della Maserati come della Jaguar italiana. Come si posizionava rispetto alle vetture inglesi e penso a Jaguar, ma soprattutto alla Aston Martin anche per questioni di carrozza.

ALFIERI

Con la Jaguar, c'erano senz'altro soluzioni simili e come impostazione non c'era molta differenza, però noi avevamo una sportività maggiore, una resa di potenza più alta, con carrozzerie diverse, con un rapporto potenza peso ben più vantaggioso di quanto non avessero gli altri. Senz'altro il tema, l'elemento che mi è stato fatto notare, cioè della percorrenza fortissima dei motori Maserati: 400.000, 500.000 km in qualche caso, è un elemento per me come tecnico di grande importanza; forse per qualcuno il quale prende la macchina, la tiene per un anno e poi la rivende, tutti questi elementi per lui non sono importanti. E' importante viceversa poter dimostrare di avere una macchina diversa che con un rumore diverso, giacché abbiamo parlato prima di Lamborghini, "A ghe l'armor", diceva con la Ferrari: "Ingegnere ma insomma non è possibile, là va bene che A ghe l'armor" E' vero, sapete, è un discorso che mi è stato fatto.
i sono altre domande?

BOSCARELLI

E' emerso con molta evidenza come il prodotto 3500 GT sia stato innovativo, cioè questa macchina di alte prestazioni, però una macchina guidabile tutti i giorni, e diciamo particolarmente interessante per chi cercasse la sportività e l'eleganza. Allora mi chiedo come è nato il cosiddetto concetto di prodotto.

Il concetto di prodotto è la definizione di base del prodotto, e vi chiedo anche se quando avete pensata all'automobile vi siete ispirati a qualche automobile già esistente, perché negli anni '50, io non voglio adesso far paragoni discutibili, ma in Italia c'è stata una macchina prima della Maserati 3500 GT che ha interpretato l'eleganza, la sportività e la durata in un ottimo livello che è l'Aurelia B20, ovviamente macchina molto diversa dalla Maserati 3500 GT, ma che non era molto differente come idea di sportività.

Al concetto di prodotto chi ha contribuito, se è stato lei Ingegnere, oppure se i Sigg. Orsi, se qualcun altro vi ha dato le idee, e quale tipo di ispirazione, se mai c'è stata, da altre vetture precedenti.

ALFIERI

Il concetto di prodotto è venuto in modo quasi spontaneo, non ci sono state elucubrazioni particolari, non ci sono state riflessioni particolari. Fino a quel momento noi avevamo fatto macchine con motori 2 litri, ad alto regime di rotazione e eravamo alla ricerca di soluzioni le quali fossero apportatrici della sicurezza di funzionamento nel tempo e nello stesso tempo che offrissero curve di coppia soddisfacenti e punte di potenza le quali fossero tali da giustificare una presenza sul mercato di equipollenza con gli altri. Ed è stato forse per questo che è nata la cilindrata di 3,5 litri.

E' stato forse una scelta, che posso dire, di mancanza di coraggio, perché, nel momento in cui io mi sono trovato, (pensate che io in quel periodo, nel 1956, io sono del 1924, avevo 32 anni) ero molto giovane, però un giovane che sentiva la responsabilità, la responsabilità di fronte ad una fabbrica, la responsabilità di fare un prodotto il quale non avesse bisogno, per avere successo di costi eccessivi e quindi che fosse fattibile spontaneamente dall'organizzazione esistente, perché nel momento in cui lei pensa di fare un prodotto lei deve

conoscere le disponibilità che ha nell'ambito dell'organizzazione affinché questa organizzazione offra il meglio a vantaggio del prodotto.

Io ho fatto una scelta molto facile, diciamo, e l'ho detto prima che non mi fa onore, gli altri sono 3 litri, io faccio una macchina di 3 litri $\frac{1}{2}$, perché sarà più facile che io abbia dei buoni risultati: già tanto, sotto l'aspetto dell'equilibrio dei consumi e quindi dei costi di uso è ininfluente perché effettivamente, io, attraverso una camera di combustione quale quella che noi avevamo concepito, con delle superfici estremamente basse in rapporto al volume totale, noi avevamo delle superfici basse, per cui avevamo un piccolo quantitativo di calore che andava alle pareti, in confronto viceversa degli altri, che avevano motori spinti, corse corte e quindi un'efficienza termodinamica estremamente più alta. Nel momento in cui, però, debbo raggiungere determinate prestazioni di coppia, quelle di coppia fattibili e raggiungibili con facilità, ma di potenza per poter avere una macchina di un certo peso, che erano di 14 quintali, io debbo avere una determinata potenza. Allora se debbo avere questa potenza, nessuno mi condannerà se farò mezzo litro di più. Questa è la verità, è la verità, cioè l'infingardaggine.

DOMANDA

Ingegnere, ancora una domanda di carattere tecnico. Tornando all'eleganza del modello 3500 da possessore di un esemplare, mi sembra che l'eleganza non fosse solo per la parte visibile della macchina, ma che fosse stato il primo esempio di come si può tentare di nascondere la visione delle marmitte facendole passare nel sottoporta, a differenza di altri modelli, come Ferrari dove il problema delle marmitte era piuttosto forte nei fondi sconnessi.

ALFIERI

Ebbene, anche in quel caso, le marmitte debbono passare, ma non in mezzo perché è il punto dove aumenta l'irraggiamento del calore e quindi la quantità di calore si doveva far passare da un lato, in un tunnel opportunamente realizzato nei longheroni, in un modo tale da poterlo proteggere, cioè riempirlo di materiale isolante, e nello stesso tempo avere lì una velocità dell'aria sufficientemente forte per poter sperare che le calorie venissero evacuate.

E' una soluzione dettata dal bisogno, e quindi avere anche un pianale basso, un baricentro basso, con tanti piccoli vantaggi cioè queste riflessioni che in un certo momento il progettista fa, forse anche quando va a spasso.

DOMANDA

Forse non ricordo bene, ma mi pare che la prima versione della Maserati fosse equipaggiata con freni a tamburo cosiddetti "svolgenti".

ALFIERI

Autoavvolgenti - Il punto di incernieramento era contro il senso della rotazione per poter avere un coefficiente di amplificazione dello sforzo molto forte e quindi era l'attrito che agiva nel senso stesso di aumentare la pressione della ganascia.

DOMANDA

Allora ricordo male, si vede che confondo con un'altra vettura che invece era dotata di freni svolgenti.

ALFIERI

Quelli erano i freni Girling; la Girling li faceva svolgenti. Noi li montavamo in modo che fossero autoavvolgenti.

I servo freni esistenti al momento non avevano la pressione sufficiente, per fermare una macchina di 14 quintali, qual'era quella, pressapoco, alla velocità di 250 km all'ora.

DOMANDA

La mia è una domanda un po' particolare. Che autovettura utilizzava in quegli anni?

ALFIERI

Una Fiat 1100 e poi una 1300.

DOMANDA

Queste hanno avuto qualche influenza nel progettare la vettura?

ALFIERI

Non hanno avuto nessuna influenza. Nella modestia della mia cultura, cercavo di personalizzare il problema e quindi viverlo e cercare di trovare una soluzione, ecco, quello era un po' di buon senso.

DI GRAZIA

Occupandomi anch'io di marketing e di comunicazione, noto però un'evoluzione del prodotto, nel senso che ha detto lei, il mercato americano evidentemente comunque rappresentava un mercato di riferimento per la Maserati, infatti ad un certo punto nascono i motori otto cilindri, 4,2-4,7-4,9- probabilmente. Questa la domanda che faccio: per venire incontro a quel mercato e cioè che richiedeva anche delle coppie maggiori, probabilmente delle cilindrature superiori ...

ALFIERI

Sì, il concetto dell'America c'è stato, però se vogliamo fare una linea di validità sono stati, nel momento in cui noi facemmo il motore otto cilindri era per realizzare un gruppo propulsore il quale fosse più moderno e che fosse anche di una cilindrata relativamente più frazionata. Quindi la resa specifica in potenza fosse un pochettino più alta e noi facemmo l'otto cilindri. Non fu fatto in previsione dell'America, sono stati due concetti completamente separati. Dopo facemmo il motore 4,2 litri, che era sufficiente però non per certi clienti che esigevano motori di cilindrature più alte, con coppie più alte e allora facemmo il 4,7 litri e poi il 4,9 litri, ma il motore 8 cilindri venne fatto non per il bisogno specifico di una macchina, per il bisogno di fare qualche cosa di diverso, di nuovo e uscire un po' dallo schema del 6 cilindri.

ORSI

Un ultimo intervento per chiarire una volta per tutte la leggenda metropolitana che la Ferrari e la Maserati in quel periodo fossero concorrenti sugli stessi clienti. Nel periodo in oggetto, negli Anni Sessanta, la clientela Maserati e la clientela Ferrari erano sostanzialmente diverse. Probabilmente un 15% dei clienti potevano essere clienti che, a seconda dei momenti, cambiavano marca e si rivolgevano alla Maserati o alla Ferrari; per il resto, credo fossero clientele molto diverse.

Tutti parlano di Ferrari e Maserati come case concorrenti ed in effetti lo sono state, sulle piste e per tantissimi anni, direi che è stata anche la fortuna forse di

entrambe il fatto di poter svolgere l'attività concorrente nella stessa area, perché chiaramente si è creata una specializzazione, ma. i clienti erano diversi. La Maserati costruiva pensando ad una certa clientela, la Ferrari pensava ad un'altra clientela, che era la propria. Poi ci poteva essere quel 10-15% della clientela che era fluttuante.

Era fluttuante sugli stessi clienti della Ferrari, direi, forse più la Lamborghini; forse noi avevamo più clienti che erano clienti Iso, per citare una marca, piuttosto che clienti Ferrari, forse più clienti Mercedes, Jaguar, o anche Rolls.