

## **I FRATELLI MASERATI E LA OSCA**

Tavola rotonda coordinata da **Franco Lombardi**

con Giulio Alfieri, Maria Teresa De Filippis, Alfieri Maserati, Carlo Maserati,  
Veniero Molari, Adolfo Orsi, Luigi Orsini, Ercole Spada, Bruno Venezian

**Genova, 22 febbraio 1998**

### *FRANCO LOMBARDI*

Assumo, oltre al ruolo di moderatore, anche quello di una sorta di presidenza e introduco il programma dei lavori che é molto semplice. Darò la parola ai relatori, ad Alfieri Maserati che farà una sorta di introduzione, che toccherà tutte le tematiche che sottendono al convegno di oggi: ***I fratelli Maserati e la Osca, la nuova impresa di una grande dinastia dell'automobile.***

Celebriamo in questa occasione il contributo dei Maserati, dagli anni pionieristici. Anzi abbiamo qualche sorpresa gradita, potremo presentare un oggetto abbastanza curioso, ora coperto con un drappello azzurro.

Carlo Maserati, in particolare ci intratterrà, su questa attività, poi Luigi Orsini, lo storico ufficiale della Maserati, ci parlerà delle monoposto: originalità e semplicità delle vetture Osca monoposto. L'Ing. Giulio Alfieri ci narrerà dell'eredità tecnica-umana dei fratelli Maserati. Giulio Alfieri, come tutti sanno, é progettista della Maserati dai primi anni '50 fino praticamente alla fine dell'esperienza, nel periodo che ci interessa, come Maserati: é un nome che non ha bisogno di presentazioni. Non ha vissuto gli anni dei fratelli Maserati presso la casa, a Modena, ma certamente si respirava in Viale Ciro Menotti una certa aria che ricordava in maniera da vicino il ruolo e l'intervento dei fratelli Maserati.

Sono inoltre presenti, e mi auguro intervengano, questo pomeriggio, molte persone: segnalo in primo luogo Licia e Paola Maserati, anch'esse come Alfieri, figlie di Ernesto. Segnalo la presenza di Maria Teresa de Fillips che ha corso con l'Osca, di Adolfo Orsi che chiamerò qui per primo, poi vedremo se avrà altre cose da dirci, di Ercole Spada che per Zagato disegnò la Gran Turismo; la GT 1600, Osca-Zagato.

Non é purtroppo con noi Leonardo Terra che ha avuto un grave incidente nei giorni scorsi e quindi mi ha chiesto di rappresentare a tutti noi il suo dispiacere per non essere con noi, il suo rammarico e gli auguri di buon lavoro.

Dò lettura, prima di iniziare, di una gradita lettera da parte del Dott. Antonio La Forgia, Presidente della Regione Emilia Romagna, indirizzata

all'Ing. Alfieri Maserati e a tutti noi come segreteria organizzativa del congresso:

"Gentilissimo Ingegnere,

sono davvero spiacente per non poter accogliere il suo invito ad assistere al convegno di studi dedicato alla Osca ed ai fratelli Maserati. Vorrei però dirLe egualmente del mio interesse per l'iniziativa e confessarLe anche un qualche senso di colpa per il fatto che essa si svolga, certo in un contesto molto autorevole e però fuori dalla nostra regione. Evidentemente il 1898 fu un anno straordinario per la cultura meccanica-automobilistica in terra emiliana e dunque credo che sarà necessario trovare forme e modi per svolgere anche qui una riflessione sull'opera dei fratelli Maserati e sul ruolo da essi svolto nella storia industriale dell'Emilia. Credo che i lavori di questo convegno genovese potranno esserci di grande aiuto e la prego, se sarà possibile di farmi conoscere i risultati. Scusandomi ancora per l'assenza, auguro ogni successo ai lavori del convegno e La saluto."

Mi corre l'obbligo di ringraziare la Fiera di Genova, che ci ospita, ma soprattutto, e lo faccio con grande piacere, l'ASI, che ha dato un contributo a questa mostra e a questo convegno, ribadendo una linea che riteniamo tutti preziosa, di sostegno alle iniziative culturali meritevoli, e mi auguro che questa rientri nel quadro di cui stiamo parlando, soprattutto nel momento in cui celebriamo e ricordiamo l'esistenza di una casa che non ha dietro di sé interessi commerciali di una casa viva, che produce, che sta sul mercato e ha un interesse a ricordare la propria memoria storica: sotto questo profilo il compito non poteva che essere degli appassionati; degli studiosi di tutti coloro che hanno a cuore la storia dell'automobile. L'ASI, e qui è presente il presidente Loi, ha voluto in questo senso aiutarci e gliene siamo grati; ricordiamo anche il contributo della Banca Carige, che con attenzione segue le iniziative culturali che la Fiera e "Le macchine del tempo" cercano di mettere in piedi.

Credo che queste parole introduttive siano più che sufficienti e prima di dare la parola ad Alfieri Maserati, chiamerei Adolfo Orsi a spiegarci cosa si nasconde sotto quel drappo azzurro: sotto quel drappo azzurro si nasconde un oggetto che ha quasi cent'anni ed è un oggetto significativo nella storia dell'automobile.

### **ADOLFO ORSI**

Buongiorno a tutti. Il segreto sarà svelato nell'arco di tre minuti, vorrei solamente fare una piccola introduzione e fare dei ringraziamenti.

Da anni raccolgo notizie, materiale iconografico sulla storia della Maserati, perché ho intenzione di scrivere una serie di opere, di libri sulla storia della casa e sulla storia dei singoli modelli; poco più di un mese fa tramite l'amico Francesco Guasti, sono riuscito a mettermi in contatto con il signor Enrico Kramer, che è qui in sala che molto gentilmente mi ha permesso di contattare la marchesa Carcano: per chi conosce la storia dei fratelli Maserati, il nome Carcano è il primo nome che compare, perché Carlo Maserati progettò con il marchese **Cesare Carcano** un motore da applicare alle biciclette.

Con mia grandissima sorpresa e con grande piacere ho scoperto che a Casa Carcano, ad Alzano del Parco, c'era uno di questi motori e quindi ho ottenuto la possibilità di poterlo mostrare al pubblico, oggi, e il motore è sotto a questo drappo blu, che ora tolgo.

Quello che voi vedete è un motore monocilindrico, è il primo motore progettato da uno dei fratelli Maserati, è del 1898, ha una potenza di tre quarti di cavallo, ha la valvola d'aspirazione comandata automaticamente, invece la valvola di scarico è comandata. Questo è tutto. Io ho avuto il piacere di presentarlo in questa occasione che credo fosse la più adatta per rendere omaggio alla grande storia fratelli Maserati.

#### *FRANCO LOMBARDI*

Ringraziamo Adolfo Orsi, al quale, credo daremo più tardi la parola, per qualche suo intervento a conclusione dei lavori. A questo punto, dopo questa piacevole sorpresa, inaspettata fino all'ultimo momento, do la parola all'Ing. Alfieri Maserati, la cui relazione abbraccerà il quadro generale del nostro convegno, e sarà più lunga delle altre :"**Dal quadriciclo al 2000 desmodromico, la lunga marcia dei fratelli Maserati**".

#### *ALFIERI MASERATI*

Il Prof. Lombardi è stata la prima persona in Italia a voler fare la storia dei Maserati dall'inizio attraverso le loro vicende, prima pionieristiche e poi la storia della Maserati e poi quella dell'Oscia, quindi abbracciando quella che è la loro opera e non, come è stato fatto finora, sentendosi legato soltanto a una questione di marchio: sono veramente grato al Prof. Lombardi per questo.

Io non seguirò tutto l'arco delle vicende e le realizzazioni dei fratelli Maserati, ma toccherò alcuni argomenti, alcuni di carattere generale, altri di carattere tecnico. E vorrei cominciare con un aspetto che ritengo debba essere in luce, un aspetto di oltre sessant'anni delle attività dei fratelli Maserati il loro contributo alla storia dell'automobile, ed è stata la loro

capacità di riuscire con quei pochi mezzi che sono sempre stati disponibili, contro mille difficoltà a cominciare dal superamento della crisi degli anni '30, a cominciare dalle vicende belliche e tante altre cose: progettare, costruire, andare in corsa con le loro automobili e riuscire, fino dalle primissime corse, non di rado dalla primissima corsa, a vincere, a creare modelli che poi hanno avuto una certa continuità nel tempo, senza potersi avvalere, come accadeva in tante case concorrenti (non parliamo delle case tedesche, Mercedes e Auto Union) ingenerale di tutte le grandi case, l'Alfa Romeo stessa, e non potendosi avvalere dell'apporto e del contributo di ingegneri e di tecnici collaboratori a cui poter affidare una parte dello studio di un motore, un calcolo relativo ad un motore o alle sospensioni o all'aerodinamica.

Questa solitudine dei fratelli Maserati, che, tuttavia, lottando con una tenacia certamente estrema sono riusciti ad ottenere risultati unici nella storia dell'automobile.

Voglio confortare con qualche esempio quello che sto dicendo, a cominciare dalle primissime realizzazioni di Alfieri, quella che lui chiamò Isotta Fraschini, ed era un'automobile costituita da un autotelaio Isotta Fraschini con un motore d'aviazione che lui scelse fra tanti perché aveva esperienza di motori avio: un Hispano Suiza. Fece una scelta molto oculata, mise insieme queste parti e modificò radicalmente il motore da aviazione e riuscì a costruire una vettura che ebbe un ottimo risultato alla prima corsa. Alla seconda corsa cominciò a vincere e vinse quasi tutte le corse cui partecipò. L'altro esempio è il motore otto cilindri, 2000 cmc, che Alfieri costruì per incarico della Diatto nel 1924, un motore molto innovativo.

Io ho un diario di mio padre, un diario molto minuzioso che descrive gli aspetti tecnici di questo motore, che li confronta con quelli di altri motori, che parla in dettaglio di certi aspetti tecnici e che però descrive anche quelle che sono state, giorno per giorno, le problematiche incontrate quando hanno incominciato a metterlo sul banco prova.

Questo motore è andato per la prima volta sul banco prova nel febbraio 1924, era il primo motore costruito da Alfieri. Era un motore nuovo per lui: in maggio, questo motore venne messo su un autotelaio Diatto. Alfieri era un grande pilota oltre che un grande tecnico e un grande progettista, la portò in corsa alla Parma-Poggio di Berceto, che allora era una corsa molto importante, una corsa in salita con un lungo tratto pianeggiante, veloce, poi la parte tortuosa della salita, e vinse nella classe fino a 3000 cc.

Questi esempi si moltiplicano: Alfieri costruì un nuovo motore 8 cilindri 1500 cc tra le fine del '25 e l'inizio del '26 alla prima corsa del '26, nel marzo-aprile la Targa Florio, vinse nella propria classe.

L'anno dopo, pensando di dover aumentare la cilindrata perché altre vetture concorrenti, Bugatti e Alfa Romeo, avevano dei motori con cilindrata maggiore, costruì un motore che fu pronto poco prima della targa, lo portò alla Targa e vinse di nuovo nella propria classe e fu terzo assoluto.

Questi esempi si possono moltiplicare: l'8 CTF, progettato da Ernesto Maserati, la A6 che è una macchina concepita non per la competizione, ma che comunque è stata una macchina estremamente prolifica: il capostipite di tutti i sei cilindri che poi si sono succeduti alla Maserati, e le Osca.

L'Osca, come tutti sanno, corse per la prima volta a Pescara il 15 agosto 1948. Io ricordo molto bene questo, perché ero un bambino, ma mio padre voleva che andassi in officina ad imparare a limare, a imparare l'abc della meccanica, e mi ricordo che questo motore fu pronto giusto in tempo per caricare la macchina su un camion, portarla a Pescara, e correre nelle mani di un gentleman di Milano, il signor Cornacchia, che l'aveva acquistata.

In corsa, la macchina ebbe qualche problema, si ritirò dopo trecento chilometri, quattro settimane dopo il signor Cornacchia, molto generosamente, la prestò a **Gigi Villoresi** che nel Gran Premio di Napoli ottenne una strepitosa vittoria battendo anche la Ferrari di Raymond Sommer di 2000 cc.

Due anni dopo, il primo motore a due alberi a camme l'Osca, il famoso 2AF, due alberi di distribuzione, fu terminato in modo da essere messo per la prima volta sul banco di prova il 16 aprile del '50 e il 23 aprile Fagioli vinceva la propria classe, 1100 nella Mille Miglia ed arrivava settimo assoluto.

Vorrei ora passare brevemente a qualche nota tecnica. Sull'Isotta Fraschini mi intratterò molto brevemente: voglio soltanto accennare alla capacità di Alfieri di scegliere componenti che gli consentirono di creare una macchina formidabile, scelse un autotelaio Isotta Fraschini che avesse i freni anteriori a quel tempo le macchine da corsa raramente avevano anche i freni anteriori e questa fu una scelta estremamente importante per i successi che questa automobile ebbe in seguito, e scelse un motore Hispano Suiza.

Stimava che i motori Hispano Suiza fossero quelli che più si potevano adattare al suo scopo: fu una scelta molto giusta. Era un grosso motore di circa 10 litri di cilindrata, un 8V, lui tolse una bancata di cilindri per ridurre le dimensioni del motore, quindi dovette ricostruire il carter facendolo in casa, nella piccola officina con cui aveva cominciato, saldando dei pezzi di lamiera, e costruì si può dire, una portentosa macchina con cui ebbe una serie di vittorie incredibili contro i migliori piloti delle migliori macchine del tempo, contro le Renault, contro le Fiat pilotate da Carlo, da Giulio Maserati contro le Alfa Romeo di Ascari e di Campari.

Era un motore estremamente interessante e fu modificato nel modo dovuto, la macchina era una macchina molto equilibrata, per quel tempo, e i risultati dimostrano che fu di nuovo una scelta buona e una macchina che non richiese modifiche radicali, senza che il periodo di sviluppo dovesse durare a lungo.

Così pure il motore che Alfieri costruì per la Diatto: Alfieri pensò di costruire un motore che era 8 cilindri in linea con compressore, anche se il compressore non fu applicato immediatamente, ed era un motore che aveva il blocco cilindri e la testata in alluminio, con due alberi a camme in testa.

All'inizio utilizzava quattro carburatori Zenith, che furono quelli che dettero i migliori risultati all'inizio, aveva un alesaggio e una corsa rispettivamente di 65,5 e di 74, quindi un rapporto corsa-alesaggio, per quei tempi, abbastanza ridotto, fra i più ridotti forse. Ed aveva, così come fu costruita inizialmente, i pistoni in electron, cioè in lega al magnesio, una cosa nuova a quel tempo che si rivelò una scelta non felice e dovettero poi ritornare ai pistoni d'alluminio, ma comunque è importante sottolineare come fin dal suo primo motore, Alfieri cercò di fare delle cose estremamente innovative, e pistoni in lega al magnesio a parte, questo motore, come ho detto prima, messo sul banco prova per la prima volta in febbraio, in maggio vinceva già la sua prima corsa.

Vorrei accennare brevemente alla 16 cilindri: tutti avranno sentito parlare di questa vettura, perché è una delle vetture più famose, è stata, pare la prima vettura 16 cilindri che abbia corso sulle piste europee, ed era costruita in modo da poter utilizzare i modelli e le fusioni dei motori 8 cilindri, che Alfieri già costruiva da qualche anno.

Il motore 16 cilindri è del '29, il 2000 è dell'inizio del 1927. Per questioni di economia fece un V molto stretto perché ciascuna bancata di cilindri aveva il proprio albero a gomiti, quindi erano motori con due alberi a gomiti che giravano in senso antiorario, come è logico che sia, per poter avere poi la trasmissione che girava nel senso tradizionale e aveva due compressori, uno per fila di cilindri: quindi è stata una delle prime macchine ad avere due compressori, era un 62 x 82, alesaggio per corsa, ed erogava una potenza di oltre 300 cavalli, in prima fase di messa a punto.

L'autotelaio era più grande, per poter alloggiare questo enorme motore, pesante, un autotelaio che quindi si staccava da quelli costruiti fino a quel momento e che doveva essere di notevole robustezza, per cui il peso totale della vettura era di 1050 chili, anche se in definitiva il rapporto peso-potenza era molto più favorevole rispetto alle macchine costruite da Alfieri fino a quel momento, ed anche alle macchine della concorrenza.

Però era una vettura che presentava due o tre problemi: primo tra tutti, la frenata molto lunga. A quel tempo, non esistevano i freni idraulici e quindi c'erano difficoltà di frenata: mio padre che l'ha guidata molte volte, l'ha portata alla vittoria in diverse occasioni, mi diceva che bisognava staccare molto, molto prima e cominciare a frenare molto prima. Richiedeva una notevole robustezza da parte del pilota, perché lo sterzo era molto pesante e naturalmente non aveva l'agilità di vetture più piccole, però aveva molta potenza, molta velocità ed ha vinto molte corse, come tutti sanno.

Ma voglio sottolineare che fin dalla sua prima uscita (era stata provata a Monza alla fine dell'agosto '29) in settembre, **Baconin Borzacchini** batté il record mondiale sui 10 km lanciati a circa 246 km all'ora che era il record mondiale sui 10 km lanciati; fu una macchina che di nuovo ebbe immediatamente dei grossi risultati.

Vorrei parlare dell'8 CTF ma penso che il tempo stringa, voglio parlare della A6. La A6 è una vettura che è stata concepita all'inizio della guerra, nel '41: Ernesto Maserati, data la situazione, le corse erano completamente cessate, la guerra era ormai in pieno svolgimento, pensò ad una vettura che non avesse caratteristiche della vettura da corsa, che fosse una vettura sportiva, che potesse avere poi degli sviluppi, ma che fosse una vettura, non con caratteristiche squisitamente da competizione. Progettò un motore da 1500 cc, 6 cilindri.

Di 6 cilindri, Ernesto Maserati ne aveva già progettato uno nel '34, per la nuova formula peso, che era un 3750 cc di cilindrata, fu il famoso 6CM, che è stata una macchina gloriosissima, di cui c'è un esemplare nella sala e poi questo A6 lo concepì con un solo albero a camme in testa, perché appunto resta una macchina molto spinta, con sospensioni anteriori che si staccavano da quelle costruite fino ad allora.

Ernesto Maserati aveva iniziato con il V8-RI, una macchina di cui bisognerebbe parlare a lungo, perché si distaccava completamente da ciò che è stato costruito dalla Maserati fino ad allora. Una macchina del '35, con le sospensioni anteriori con molle a parallelogramma articolato e con molle elicoidali, che poi è lo stesso tipo di sospensioni anteriori che hanno continuato ad essere caratteristiche di strutture in tutti gli sviluppi degli anni successivi fino agli anni '50, credo, fino alla fine degli anni '50.

Nel 1945, progettò il motore portato a 2000 cc di cilindrata, con il monoblocco in ghisa, per cui fu chiamato A6G. A sta per Alfieri: l'aveva chiamata A in onore del fratello Alfieri. Le sospensioni posteriori erano abbastanza tradizionali, con il ponte rigido e molle a balestra.

Cercando tra le tante carte ho ritrovato un appunto di mio padre e un foglio: l'A6G 2000 andò sul banco il 12 novembre del '46 per la prima volta.

C'è anche un foglio che confronta i pesi di questo nuovo monoblocco in ghisa, con quelli dell'A6, che invece aveva il blocco cilindri in alluminio.

Questo motore è stato il capostipite di tutti i sei cilindri Maserati che poi hanno avuto enormi sviluppi fino ad arrivare a vincere un campionato del mondo con Fangio.

A questo punto, prima di parlare dell'Oscar, vorrei parlare di qualcosa che non è mai stato, secondo me, sufficientemente messo in luce: gli autocarri elettrici, gli elettrocarri.

Sono concepiti, disegnati, progettati nel '41, la guerra già in atto: probabilmente, bisognava pure in questa nuova fabbrica che la famiglia Orsi aveva costruito, la fabbrica che ancora oggi è la sede della Maserati, bisognava pure continuare il lavoro.

Non so da chi partì l'idea, l'iniziativa, ma sta di fatto che si era in guerra: il motore elettrico non nacque allora per esigenze di inquinamento, perché il numero di autoveicoli che circolava era infinitamente più piccolo e perché durante la guerra scarseggiava il carburante e questo è stato quello che ha spinto a fare un autocarro elettrico in quel momento.

È una mia convinzione personale che se qualche ente, pubblico o privato, che investe nella ricerca avesse ripreso, quando il problema dell'inquinamento si è fatto molto sentire, questo esperimento, fossero stati sviluppati degli accumulatori, oggi ci potrebbero essere accumulatori elettrici, batterie estremamente più leggere, di molta maggiore capacità di quanto non fosse allora e probabilmente i veicoli elettrici potrebbero essere comunemente ridotti: questa è una mia opinione personale ma ne sono profondamente convinto.

Si capisce che a quel tempo c'erano grossi problemi, gli accumulatori pesavano una tonnellata: io ho esposto una fotografia dell'autotelaio di questi autocarri elettrici, in cui si vedono molto bene questi due enormi accumulatori.

Quali problemi avevano gli accumulatori? Innanzitutto, avevano una capacità di erogazione alle potenze di assorbimento dei motori di allora, di circa cinque ore, quindi dopo cinque ore bisognava ricaricarli. Si costruirono quattro-cinque tipi di autocarri, l'EC10, l'EC20, l'EC35 dove dieci, quindici, venti, trentacinque stanno per il numero di quintali di carico utile, quindi l'EC35 poteva caricare tre tonnellate e mezzo di merci. Pesavano attorno alla tonnellata, restavano efficienti per circa sei mesi, dopo sei mesi cominciavano a deteriorarsi, l'efficienza degli accumulatori diminuiva e avevano poi una vita che non superava i due anni.

Comunque credo che sia stata una esperienza molto importante fatta dai Maserati cui occorrerebbe dedicare un po' di tempo e uno studio più esauriente.

Vengo brevemente all'Osca: erano vetture di cilindrata limitata; sono nate come 1100 poi furono portate a 1350, 1450, 1500, sono stati fatti poi due litri...sto parlando di quelle cilindrate minori.

Come mai riuscivano così spesso ed ottenere vittorie assolute, come mai riuscivano ad essere tanto veloci sui circuiti, ovviamente misti, o sulle corse su strada, che allora erano molti importanti?

Il segreto di queste macchine stava nel loro equilibrio generale, per cui il motore cominciava ad erogare potenza, aveva un momento torcente già molto elevato e 3000 giri, un numero di giri molto basso: i primi motori Osca erogavano la massima potenza fra 6300 e 6500 giri al minuto; a 3000, 3500 giri al minuto il loro momento torcente era già vicino a quello massimo che ottenevano intorno ai 5000 giri, quindi il poter disporre di potenza ai bassi regimi faceva sì che, specialmente sui percorsi misti, si potesse avere un utilizzo, come si usa dire, ottimale della potenza.

E poi c'era un telaio molto robusto, perché non ci sono mai stati problemi né al telaio né alle sospensioni, però evidentemente sufficientemente leggero, in modo che il rapporto tra il peso e la potenza era molto buono, la tenuta di strada era buona, c'era un ottimo avantreno, il ponte posteriore inizialmente era un semplice ponte rigido con balestre prima, più tardi su certi modelli, alle molle elicoidali e la macchina aveva una tenuta di strada molto buona, tanto che questa macchina in pochissimi anni riuscì a conquistare i mercati esteri.

Voglio dare un paio di dati: nel 1951 gli americani scoprirono l'Osca. Già nel '52 quasi il 50% della produzione fu assorbita dagli Stati Uniti, e nel '53, cominciarono i francesi ad acquistare le Osca, che in Francia ottennero dei magnifici risultati, tra i quali la vittoria assoluta al giro di Francia, le vendite in Francia e negli Stati Uniti rappresentavano quasi il 60% e nel '55 oltre il 60% di tutta la produzione; purtroppo in quegli anni l'Osca che era molto minuscola, non riuscì a produrre un numero di vetture sufficiente per soddisfare questi mercati, in particolare il mercato americano.

Un motore che pure aveva caratteristiche di grande elasticità, cioè era capace di erogare un momento torcente molto elevato anche ai bassi regimi era il V12 Formula 1 di 4500 cc: era un motore che, a 3000 giri, aveva un momento torcente quasi uguale a quello che poi erogava a 5000-6000 giri; era un motore di estrema elasticità; purtroppo non si poté mai per motivi economici costruire una squadra di piloti professionisti con queste vetture, la vettura non poté avere quei successi che credo si meritasse; anche qui

non mi addentrerò in particolari tecnici, voglio soltanto citare il ponte posteriore che era eccezionale dal punto di vista della presentazione, era un De Dion speciale, che mio padre progettò nel '50-'51.

Di quel motore si può ricordare ancora il sistema di imbiellaggio; mio padre scelse questo frazionamento elevato per un motore di 4500 cc, si poteva scegliere anche un 16 cilindri, ma fece una media tra costi, complicazioni e frazionamento, perché un po' tutte le creature Osca portavano questa impronta, un equilibrio.

Mi si consenta di fare una annotazione: il grande equilibrio di queste macchine, che consentiva loro grandi risultati, era l'espressione dell'equilibrio mentale di Ernesto Maserati.

Per rendere il motore compatto e leggero scelse un sistema di imbiellaggio che non era certamente una cosa nuova, ma che era molto interessante; in meccanica agli inizi degli anni '50 era già difficile fare cose nuove, era già stato fatto tutto, c'era una biella chiamiamola impropriamente una biella madre, che girava sul perno dell'albero a gomiti e l'altra biella, dall'altra bancata di cilindri girava sulla biella principale e questo consentì ovviamente di ridurre la lunghezza del motore e di avere un sistema di bielle non troppo pesante: i risultati furono buoni, come dimostra il fatto che questo motore messo su un autotelaio 4CL del principe Bira in Inghiltera riuscì a vincere diverse corse.

#### *FRANCO LOMBARDI*

Ringrazio l'Ing. Alfieri Maserati per la sua breve panoramica sulla intensa attività dei fratelli Maserati, un lunghissimo periodo di tempo.

Ora dò la parola all'Ing. Carlo Maserati, per la sua relazione sull'attività pionieristica dei Maserati.

#### *CARLO MASERATI*

Faccio mie le parole di mio cugino Alfieri per quanto riguarda la gratitudine di tutti coloro che hanno inteso ricordare l'attività del papà e degli zii e quindi non aggiungerò nient'altro se non un grazie particolare al Prof. Lombardi e ringrazio anche mio cugino, il quale si è sobbarcato il compito molto impegnativo di fare dei pannelli riassuntivi di una storia che dura 70 anni, impresa non facile. Grazie Alfieri per questo lavoro.

Un grazie particolare lo debbo all'amico Adolfo Orsi per questo scoop, la passione di Adolfo e ben nota ma io non mi aspettavo di avere oggi l'emozione di vedere il motore che costituisce l'attività numero uno, l'attività primordiale dei fratelli e questo mi emoziona moltissimo, quindi grazie Adolfo veramente di cuore.

Ecco, quegli anni, '97-'98, sono anni particolari per la storia dei fratelli Maserati. Nel 1997, abbiamo ricordato il cinquantenario della fondazione dell'Osca e in questo '98 ricordiamo il centenario della nascita di Ernesto Maserati.

Desidero ricordare lo zio Ernesto in modo particolare perché vivendo per anni al suo fianco gli debbo gratitudine per quello che mi ha insegnato e gli debbo una stima tale per cui quando abbiamo fatto il libro dell'Osca, insieme all'amico Orsini e a Zagari, nella prefazione ho detto, con cognizione di causa, proprio aver vissuto giorno per giorno con lui, che avrebbe meritato una laurea in ingegneria Honoris Causa, tale era la sensibilità ingegneristica che metteva nelle proprie progettazioni.

Molto spesso a scopo di una pura verifica, ho provato a fare delle verifiche ingegneristiche su quello che erano i dimensionamenti, che erano tipici della produzione, trovandovi incredibilmente la perfezione dal punto di vista progettuale. Quindi un ricordo veramente affettuoso e dal momento che Ernesto era il più giovane di tutti i fratelli e quindi il centenario che ricorre quest'anno e l'ultimo che possiamo ricordare, vorrei in un abbraccio affettuoso ricordare il centenario anche di tutti gli altri, che è già trascorso e che purtroppo non potremo più ricordare, almeno per quanta riguarda me.

Questo ricordo mi è particolarmente grato perché nel 1947 contribuì al momento della fondazione dell'Orsa formulando la ragione sociale - "Osca"- e disegnando personalmente il marchio, quale vedete applicato sulle vetture adesso. Il '98 è anche il centenario, come abbiamo detto ricordando Adolfo Orsi, della realizzazione del primo motore costruito da uno dei fratelli; dal primogenito.

Mio cugino ha già dato una panoramica molto ampia, anche se per dare una panoramica di un settantennio di attività ci vorrebbe ben altro e quindi io più che dal punto di vista tecnico vorrei ricordare l'opera dei fratelli Maserati, soprattutto dal punto di vista umano, e lo faccio sia sulla base degli anni che ho passato vicino a loro, giorno per giorno, lavorando con loro, ma anche sulla base del fatto che da bambino venivo appoggiato, come si fa con i nipoti verso i nonni da parte dei genitori che lavorano.

I miei genitori lavoravano entrambi e quindi nella fabbrica di Ponte Vecchio che comprendeva l'appartamento in cui vivevano i fratelli Maserati con il loro papà e la loro mamma io ero di casa quasi tutti i giorni perché papà mi portava quando andava al lavoro, quindi, soprattutto la nonna, la loro mamma.

Il loro papà era il macchinista delle ferrovie, come troviamo nei libri che hanno ricordato la loro attività. Ho imparato il vogherese prima ancora che il bolognese perché in casa tutti fra loro parlavano il dialetto della natia

Voghera. Io questo lo ricordo non per amor di aneddoto, ma perché la nonna era nata nel 1860 e si è sposata molto presto.

Le era stato inculcato un proverbio, di cui adesso desidero darvi l'inizio, perché lo ricordo, mi è rimasto molto impresso: il proverbio cominciava con le parole "Quand i carross andaran senza cavai" in dialetto vogherese, e terminava "gli omm senza parol e i donn senza vergogn" – gli uomini senza parole e le donne senza pudore, guai a chi si troverà, prescindendo adesso dal verificarsi o meno di questo proverbio, volevo sottolineare questo "Quand i carros andaran senza cavai" perché era una mamma che allevando i propri figli, li allevava in un momento in cui le carrozze andavano veramente senza cavalli, e mi diceva quando poi veramente sono riusciti a farli andare con i motori "Non avrei mai creduto che i miei figli sarebbero riusciti a fare andare i carross senza cavai".

Non ha mai pronunciato la parola "macchina", la parola "automobile" e quando, con lei, stando al piano superiore di Ponte Vecchio, uscivano le macchine facendo tremare i vetri e saliva l'odore della miscela fino nell'appartamento, mi diceva: "Mi go una paura quando i me dio i van fora con i carross de cursa". Ancora le carrozze e: "quand a van a curr, ghe disi semper andé pian. Dio, me racumandi andé pian, mi à capissi no parché andé insci fort". Ecco questo era un po' l'atmosfera che vi ho voluto dare in questo scorcio sul piano umano. Ho ricordato ugualmente i "caross" perché è proprio con i "caross" e con le fabbriche di biciclette che i fratelli tutti iniziano la loro attività.

In quel momento, mi dicevano i nonni che bisognava essere raccomandati, i figli erano numerosi, le fabbriche di biciclette o di carrozze erano poche, bisognava essere raccomandati per farsi assumere come apprendisti. Tutti i ragazzi manifestano rapidamente il desiderio di costruire. Il papà li portava al deposito delle locomotive ed era nata in loro questa passione e il più giovane, il primo nato Carlo, probabilmente stimolato dalle visite che faceva al deposito locomotive del papà e sulla base dei primi approcci da apprendista presso i carrozzieri e i meccanici di biciclette, sorprendentemente all'età di soli 12 anni realizza un giocattolo.

Era una famiglia in cui il necessario c'era, il superfluo poco, quindi giocattoli pochi. Si costruisce un giocattolo: funziona quindi grande meraviglia del vicinato e primo annuncio di un'attitudine che poi; pochi anni dopo, lo porterà dopo essersi specializzato ulteriormente presso i meccanici del tempo, a costruire quel motore di cui Adolfo Orsi ci ha portato, oggi, sorprendentemente, un'esemplare.

Vi voglio dire, sempre sul piano umano, che questo apprendistato era durissimo, dieci ore di lavoro al giorno fino al sabato, alla domenica mezza

giornata e la ricompensa del tutto simbolica era 20 centesimi alla settimana quando il maestro constava che il posto di lavoro era perfettamente a posto; altrimenti saltavano alla settimana successiva: questo per dirvi in quale contesto è nata la loro attività; durissima anche sul piano operativo, dal momento che i trapani si azionavano a mano, non c'erano i motori elettrici: papà mi raccontava che le punte erano a lancia, con le punte elicoidali che usiamo nei nostri trapani oggi e le saldature venivano fatte con il metodo della bollitura, che consiste nell'arroventare i pezzi da congiungere e poi rapidamente i forgiatori, battendo alternativamente con le mazze sull'incudine, ottengono la saldatura dei pezzi, quindi occorre anche un impegno, uno sforzo fisico notevole.

Nel 1899, iniziano a correre con questa bicicletta a motore, per interessamento della famiglia Carcano, e ottengono subito, sia Carlo che il marchese Carcano, dei risultati significativi per essere un prototipo. Vincono nel '99 alla settimana di Brescia, nel Criterium-Brescia-Orzinuovi-Brescia, seconda settimana di Brescia record dei 5 km, gara di resistenza e così via, non voglio dilungarmi.

Ma arriviamo al 1900-1901, in cui si realizza il quadriciclo, che era rimasto, nonostante la passione e le completezza messa in atto dagli amici, soprattutto Orsini e Zagari, era rimasta in ombra questa realizzazione e ritengo che l'averla portata alla luce sia molto significativo dal punto di vista dell'assegnazione, ai tempi pionieristici, perché 1900-1901 è ancora un'epoca in cui siamo a livello "primordi".

A questo punto Carlo, che si era messo in luce, aveva, tramite il generoso interessamento della famiglia Carcano, realizzato questo motore, viene notato per le sue qualità e quindi assunto direttamente dalla Fiat; ma aspirando a partecipare a gare, e aveva già dimostrato questa aspirazione correndo con la moto, nel 1903-1907 passa la strada ai fratelli che via via crescono, che lo seguono presso l'Isotta Fraschini, primo tra tutti Alfieri, allora semplicemente sedicenne; che si mette immediatamente in luce anche lui per le sue ottime qualità.

Nel 1907, è sempre l'aspirazione a correre che condiziona il primogenito e trova sbocco a queste aspirazioni presso la Bianchi, che lo nomina pilota ufficiale e con la Bianchi partecipa a gare ufficiali, al circuito Taunus in Germania, la Coppa Florio sul circuito di Brescia e , ricorda papà che era ai box ad assisterlo, che era tra i più veloci, però la Bianchi, che gli era stata affidata presentava il difetto, essendo ancora l'accensione a bassa tensione, di una usura molto rapida dei martelletti tanto che Carlo rapidamente introduce la trasformazione dalla bassa all'alta tensione.

Si mette in luce, per la Bianchi crea un carburatore con apertura di farfalle in movimenti a telescopio, era diventato uno specialista. Siamo a primordi nei trattamenti termici per l'indurimento superficiale, con gli zoccoli dei cavalli cercati nei mattatoi, e la carbonella dei carboni dell'Oltre Po Pavese, macinati finemente e messi in cassetta, producendo i trattamenti termici di indurimento superficiale.

Si mette in luce al punto che, nel 1908, viene chiamato a dirigere come direttore generale la Junior, dove assume Bindo Dietrich al fianco di Trucco, che era un amico, conosciuto durante il periodo dell'Isotta Fraschini e a questo punto, ormai sicurissimo dei propri mezzi decide di mettersi in proprio, per realizzare un motore avio a 5 cilindri stellari.

Qui apriamo una parentesi: tra le cose che meritano di essere portate alla luce, c'è il fatto che durante il periodo di responsabilità delle realizzazioni presso la Junior, i titolari della stessa desideravano ampliare la propria attività nel nascente settore aeronautico: Carlo realizza anche un aereo, con la collaborazione di Bindo e di Ettore che lo assistevano alla Junior. Realizza questo aereo, che ci è stato descritto dal papà e dallo zio Bindo come aereo tipo Bleriot, però con un quattro cilindri in linea raffreddato ad acqua, incamiciato in rame per ragioni di leggerezza. Carlo, con la sua versatilità, lo progetta tutto ad esclusione dell'elica per la quale preferisce affidarsi a specialisti esterni.

Questa passione costruttiva e sportiva fa sì che lui chieda troppo a se stesso, papà mi diceva che allora si mettevano in moto motori di sette litri a manovella, con accensione a bassa tensione, quindi con tutte le problematiche dell'epoca, non parliamo di quelle da competizione, dove si andava anche d'inverno fuori su strade polverose gelate e quindi messe in moto che richiedevano bagni di sudore seguivano i raffreddamenti delle marce, per cui si difendevano, non c'erano i giacconi di pelle, erano le imbottiture di giornali le cose più efficaci che riuscivano a mettere assieme.

Carlo, senza risparmiarsi, in questo momento guadagna benissimo, si compra una villa sul lago Maggiore per cercare di curarsi la malattia ai polmoni che lo stava minando e mentre, insieme al papà prendono un capannone alle porte di Milano, in cui Carlo era chiamato per una commessa esterna a costruire un 5 cilindri aeronautico, si ammala e nonostante ogni sforzo per guarire soccombe giovanissimo, non ancora trentenne.

Questo è l'apporto, molto sintetico per ragioni di tempo, di Carlo.

A questo punto, Ettore torna in seno all'Isotta Fraschini, mentre si mette in luce presso dimostrazioni: allora oltre all'assistenza tecnica bisognava essere vicino alla clientela, i cambi non erano sincronizzati, quindi bisognava

insegnare a cambiare le marce, bisognava far opera di promozione; Alfieri fra l'altro come carattere era molto estroverso molto accattivante di quindi adattissimo anche per le pubbliche relazioni oltre che aver messo in mostra le capacità tecniche, che poi saranno quelle che abbiamo visto, lo porteranno alla realizzazione che abbiamo sentito da mio cugino.

Alfieri prende parte a gare, prima a fianco di Trucco, con cui si stabilirà una grande amicizia e nel 1908 l'Isotta Fraschini lo nomina pilota ufficiale, gli affida una vetturina, la FE, con la quale in un famoso gran premio in cui, per motivi di carburazione, dopo essersi messo molto bene in luce, arriverà quattordicesimo. A questo punto viene invitato per dimostrazioni per l'Europa, va a Londra e poi addirittura, l'Isotta Fraschini lo manda in Argentina a Buenos Aires.

Il papà mio, che era diciassettenne e si era fatto le ossa con i fratelli all'Isotta Fraschini, si licenzia e va a lavorare, richiesto dalla Moroni, ditta di Voghera, dove si fanno motori Felix, e opera col proprio apporto sui motori destinati agli impieghi industriali ad agricoli, e quindi nella zona che da Voghera si estende fino il Liguria, provvede a motorizzare impianti industriali e macchine agricole, che fono allora andavano con le locomobili a vapore e quindi passa al motore endotermico e provvede a questo tipo di attività.

Senonché Alfieri in Argentina richiede l'aiuto del fratello. Di nuovo, Ettore si licenzia e raggiunge Alfieri a Buenos Aires, lì fanno dimostrazione per l'Isotta Fraschini, ma Alfieri, che desidera impegnarsi in competizioni, in Argentina non trova il terreno adatto alle sue aspirazioni e dopo un anno chiede all'Isotta Fraschini di rientrare, domanda che viene accolta e i due fratelli vengono inviati a Bologna per continuare nel capoluogo emiliano l'assistenza tecnica all'Isotta Fraschini.

Alfieri nel 1914 decide di mettersi in proprio, ormai sicuro delle proprie capacità. Il 14 dicembre 1914 dà vita alle officine Alfieri-Maserati e con il fratello Ettore allarga l'area dell'assistenza al motorismo d'epoca, non più solo Isotta Fraschini, aprendo un locale in Bologna.

Scoppia la Prima Guerra Mondiale: Alfieri ed Ettore con gli altri fratelli – anche Mario, il pittore, al quale dobbiamo la stilizzazione del tridente, collaborava con i fratelli pur essendo l'unico a non aver fatto meccanica – vengono inviati al fronte; i ministeri competenti si accorgono dopo sei mesi di aver inviato degli specialisti al fronte e precipitosamente li richiamano. Alfieri viene invitato alla fabbrica milanese Nagliati, dove si montavano e deliberavano i motori Hispano Suiza a 8 cilindri a V; Ettore viene inviato alla Franco Tosi di Milano, dove si montavano i motori 12 cilindri Isotta Fraschini che equipaggiavano i triplani Caproni da bombardamento.

Nasce una nuova attività, perché, mi raccontava il papà, in sala prova i motori dovevano compiere 65 ore per la delibera, le candele (apro le virgolette, dice "gli inservienti le buttavano via con il badile"), dal che i motori, ai quali era richiesta una potenza sempre maggiore, non resistevano per le 65 ore richieste, i due fratelli si trovavano alla sera, si scambiavano le opinioni e vedono che il difetto è lo stesso e Alfieri, fertilissimo e bravissimo com'era, brevetta una candela in mica, sappiamo che il tallone d'Achille delle candele d'accensione sono gli isolatori, i quali cricciano, cioè tirano delle setole nella ceramica che costituisce il dielettrico della candela stessa, e facendo le candele in mica risolvono il problema della nostra Aeronautica Militare.

Problematiche analoghe vengono risolte per la Regia Marina, in quanto mio padre, Ettore, viene mandato a Livorno, dove si sperimentano i MAS di Rizzo, i quali hanno la caratteristica di doversi avvicinare al bersaglio con il motore al minimo per non essere scoperti e dopo i lanci debbono ritirarsi, ripiegare velocemente con il motore a tutto gas e quindi problemi di sporcamento candele, per motori che prevalentemente sono Isotta Fraschini. C'è sempre correlazione con questa fabbrica presso la quale tutti hanno prestato la propria attività e riescono a supplire anche a questo.

Da notare una cosa importante: Ernesto, che nel frattempo ha raggiunto i fratelli a Bologna e mentre i fratelli sono impegnati al fronte, appena quindicenne si assume il compito di mandare avanti l'officina, con la bravura che poi lo porterà a creare le opere che abbiamo sentito e quindi supplice benissimo alla mancanza dei fratelli fino al loro ritorno.

Sempre in questa ottica puntata verso l'attività della motoristica aeronautica, voglio ricordare anche il lavoro di **Bindo Maserati**, il quale in periodo bellico viene mandato a sovrintendere alla motoristica di una squadriglia di idrovolanti con sede a S. Nicola Varano, sul lago di Varano nel Gargano, squadriglia che ha il compito di effettuare ricognizioni sull'Adriatico alla ricerca della flotta austriaca.

Bindo si prodiga dalla idrovie che non funzionavano, fino al motore degli idrovolanti, per i quali partecipa in qualità di supervisore motorista in volo per cercare la messa a punto, e quindi ha un compito notevole, anche dal punto di vista di assistenza e quindi questo interesse aeronautico che comincia con il monoplano Junior, trova poi le candele, per i motori Hispano Suiza, l'Isotta Fraschini e nel lavoro di Bindo trova un addentellato aeronautico, che finora non era stato messo abbastanza in luce.

Finisce la guerra, ritornano, recuperano dei residuali bellici, naturalmente con l'occhio smalzato e competente che potevano, nel frattempo, mettere in atto per le esperienze che avevano fatto e si trasferiscono a Ponte

Vecchio, dove iniziano l'attività, e qui mi ricollego con quello che ha detto mio cugino, senza dovermi ripetere, perché iniziano degli ibridi, cioè un motore con il quale Alfieri inizia, dopo di che c'è il telaio Isotta Fraschini, che ha già ricordato mio cugino, e quindi iniziano le attività da competizione che portano risultati sorprendenti anche verso formazioni che usano vetture affermate, con piloti altrettanto affermati.

Vorrei ricordare ancora Bindo, perché nel '13 o nel '14, era tornato alla Isotta Fraschini, dopo che era uscito dalla Junior, e diventa il pupillo dell'Ing. **Giustino Cattaneo**, al quale il motorismo italiano deve moltissimo. Dopo dimostrazioni per le quali viene inviato a Parigi, con l'Isotta Fraschini tipo KM, viene inviato successivamente a New York; in quel momento, l'Isotta Fraschini era la Rolls italiana, i vip degli Stati Uniti di New York, usano l'Isotta Fraschini che peraltro ha gli stessi problemi di "handling", di manovrabilità dei cambi etc. e dà una mano ai fratelli di New York, perché introduce la candela, nomina dei distributori per gli Stati Uniti, per il Canada (una curiosità: il responsabile della concessionaria di New York era il figlio di d'Annunzio, ingegnere) e c'è un sodalizio veramente di grande amicizia, di grande cordialità e questa collaborazione diventa fruttuosa anche dal punto di vista tecnico, perché oltre alla distribuzione di candele, oltre l'utilizzo delle candele nei casi anche negli Stati Uniti, in cui le candele davano dei risultati migliori delle altre, Bindo appena può manda, per esempio, i freni idraulici Lockheed, che in quel momento venivano perfezionati. A Bologna, i fratelli Maserati possono utilizzare i freni idraulici al posto dei freni a tirante.

Il periodo che va dal '20 al '26, in cui nasce la prima Maserati, è un periodo, come ha ricordato mio cugino Alfieri di grandi soddisfazioni: Alfieri vince al Mugello, poi vince la Parma-Poggio di Berceto. Il fratello Ernesto lo affianca, prima come copilota, poi successivamente si mette in luce come prima guida, ricordo nel '21, l'Isotta Fraschini, così chiamata 4 cilindri 6300, secondo al Mugello, primo alla Susa-Moncenisio, Alfieri in coppia con Ernesto, settimana di Brescia, chilometro lanciato: 4° assoluto primo di categoria, con ruote gemellate, pneumatici, una curiosità, imperforabili, erano coperture imbottite di una specie di palline piene, in modo tale, che secondo gli inventori avrebbe dovuto assicurare l'imperforabilità, viceversa sappiamo che il calore generato da masse di questo genere faceva sì che il risultato fosse controproducente; poi al Mugello, primo assoluto alla Susa Moncenisio, alla Aosta Gran San Bernardo, Diatto con la 20S al Gran Premio d'Autunno.

Ernesto si mette in luce alla coppa della Collina Pistoiese secondo classificato, Gran Premio di San Sebastiano, Alfieri rompe il motore quando

era primo e poi incorre in una squalifica, invece per il Gran Premio di Spagna, dovuto ad un malintese con il concessionario, per cui Ernesto a questo punto con il fratello maggiore squalificato diventa la prima guida a tempo pieno della fabbrica mettendosi perfettamente in luce.

#### *FRANCO LOMBARDI*

Ringrazio Carlo Maserati e passo la parola a Luigi Orsini per andare al cuore della vicenda Osca, con la sua relazione sulle vetture Osca monoposto.

#### *LUIGI ORSINI*

Sarò molto breve, soprattutto non scenderò in dettagli tecnici; farò soltanto un quadro generale, da quanto Lei ha espresso sembra facile e induttivo identificare nella categoria sport l'attività chiave della Osca: è un dato incontestabile, che sembra però smentire o rinnegare la storia iniziale dei fratelli Maserati.

Non possiamo dimenticare infatti, che la loro origine di costruttori e le loro prime fortune sono strettamente connesse alle vetture monoposto, o meglio alle vetture da Gran Premio, perché il concetto di vettura monoposto si fa strada negli anni (30: per quali due decenni, quindi dal '26 allo scoppio della Guerra questa specializzazione ha assorbito gran parte delle loro energie e i risultati li hanno ampiamente ripagati.

Non è questa la sede, perché troppo lungo sarebbe elencare modelli e affermazioni, tuttavia vale la pena ricordare le tre litri, che l'ingegnere ha solo sfiorato, la tipo 8 CTF, che è stata realizzata quando i tre fratelli Maserati sono stati alleviati dalle preoccupazioni economiche: era una splendida vettura che si è aggiudicata per ben due volte, in anni consecutivi, 1939 e 1940, la Cinquecento Miglia di Indianapolis, che era la corsa più famosa del mondo.

Va rilevato, fra l'altro, che questa corsa non ha visto nessuna altra casa italiana riportare il successo. Ma ciò che forse è ancora più straordinario, nella storia della 8 CTF, è il fatto che malgrado sia stata schierata al massimo in due esemplari e con piloti di media levatura, si è rilevata l'unica monoposto in grado di rivaleggiare con le armate tedesche di Mercedes e Auto Union, perfino le hanno messe in difficoltà al Nuerburgring, che era il terreno di gara prediletto dalle case tedesche.

La 8 CTF è riuscita laddove hanno clamorosamente fallito Alfa Romeo, Bugatti e tutti gli altri che hanno provato ad avventurarsi su questa strada, molto pericolosa. Con questi presupposti, quindi può apparire sorprendente che alla ripresa dell'attività, nel dopo guerra, quando si presentano sotto la bandiera dell'Osca, i fratelli Maserati percorrono una strada molto diversa: è

una scelta di fondo che è improntata alla intraprendenza spregiudicata del compianto Alfieri, il maggiore dei fratelli, prematuramente scomparso: maggiore nel senso di quelli della cerchia Maserati, tralasciando quindi Carlo, ovviamente.

E non va dimenticato che è profondamente mutato anche il panorama in cui si esplica l'attività agonistica; vi è una esplosione di circuiti e di corse stradali che orientano i costruttori verso le biposto sport. I Maserati si adeguano a questa necessità, con la modestia che li contraddistingue e danno inizio al secondo capitolo della loro vita produttiva, con le straordinarie biposto sport Osca, di piccola e media cilindrata. Ma ovviamente non hanno rinnegato la filosofia della monoposto, la considerano soltanto un'opzione da far valere al verificarsi di condizioni favorevoli, perché sono consapevoli dell'impegno che comporta l'adesione ai Gran Premi.

La storia ci ha insegnato, che ,nell'epoca in cui non esisteva la figura dello sponsor, i costruttori dovevano essere così abili, sul piano manageriale da attirare a sé i clienti che, automaticamente, pur senza ricevere alcun ritorno pubblicitario, venivano ad assumere questo ruolo, oppure erano essi stessi delle industrie consolidate.

Ma non va dimenticato neanche che la profusione di mezzi necessari era tale, che ad esempio, Mercedes, negli anni '50, una volta raggiunti gli obiettivi, si è defilata, che la Lancia ne è uscita addirittura profondamente scossa.

Si può dire che la prudenza dei Maserati era quanto meno giustificata. Il loro ritorno ai Gran Premi avviene in modo tutto anomalo, se volgiamo perché l'iniziativa parte da **Amedeo Gordini**, costruttore a Parigi delle omonime vetture, con l'appoggio della Simca: questi commissionò loro la progettazione ed esecuzione di un motore di grossa cilindrata, con l'obiettivo prioritario di utilizzo su una vettura sport: nasce così il motore Osca tipo G, un 12 cilindri a V di 4500, sofisticato e polivalente, perché rientra anche nelle norme che regolano la Formula 1 dell'epoca, siamo all'inizio degli anni '50, dove sono ammessi motori di 4 litri e mezzo aspirati, equipaggiati ai 1500 sovralimentati.

Nel frattempo, Gordini perde l'appoggio della Simca, e il tipo G resta di proprietà dei Maserati, che ne cercano la capitalizzazione: un esemplare ceduto al principe Bira, per essere installato sul suo telaio Maserati, tipo Sanremo, creando così un singolare abbinamento del più recente prodotto Osca con l'ultimo lavoro svolto dai fratelli Maserati nell'azienda che porta il loro nome. Nel contempo e con grande prudenza, nel senso che viene concessa la precedenza al normale lavoro di allestimento e assistenza alle

vetture sport dei clienti, viene intrapresa la costruzione di tutto il veicolo dando origine alla originale monoposto Osca di Formula 1.

Nel 1951, vengono allestiti due esemplari, che purtroppo per necessità di bilancio devono essere ceduti ai clienti, pertanto vengono a mancare le basi per uno sviluppo metodico e concreto. Fra l'altro è in atto un serratissimo confronto tra l'Alfa Romeo e Ferrari, che si giocano la rispettiva credibilità, per cui sarebbe quanto mai indispensabile poter disporre di risorse per sviluppare la vettura.

A vanificare ogni sforzo, viene il ritiro dalle corse dell'Alfa Romeo e la promozione della formula 2 a protagonista dei Gran Premi. La Formula cadetta prescrive motori aspirati di 2000 cm<sup>3</sup> e raccoglie numerose adesioni, Ferrari e Maserati in Italia, Gordini in Francia, una vera pletora di costruttori in Inghilterra.

Riassaporato il gusto dei Gran Premi, i Maserati ne restano coinvolti, ma nel rispetto dei limiti operativi già adottati con la Formula 1 realizzano una mirabile monoposto con motore a 6 cilindri che ottiene promettenti risultati e buone affermazioni, non esclusa la vittoria. Come la sorella maggiore che l'ha preceduta, la Formula 2 è un concentrato di concetti classici e sofismi tecnici pregevoli, praticati con la cura straordinaria che è tipica delle costruzioni dei Maserati. Ma la Formula 2 ha un carattere transitorio, dichiaratamente ha validità per il biennio '52-'53, dopo di che si tornerà alla Formula 1, da 2500 cm<sup>3</sup>.

I Maserati intendono esplorare anche questo campo e mettono in cantiere una versione maggiorata del 6 cilindri, ma con senso realistico, perché totalmente assorbiti dalla normale attività costruttiva, e qui mi riallaccio al discorso della grandissima produzione di quegli anni destinata in gran parte agli Usa e alla Francia, il progetto per forza di cose deve essere abbandonato. Il patrimonio di questa esperienza tuttavia, non va disperso perché ne vediamo la trasposizione nelle vetture sport, tant'è vero che compare anche una due litri, dotata dello stesso motore che equipaggiava la Formula 2.

Al momento, rimane alle sport il settore produttivo prediletto, perché una collana interrotta di vittorie, in America come in Europa, garantisce ai Maserati la sopravvivenza dell'azienda. Quando le fortune della categoria sport cominciano a declinare, complice la soppressione delle molte corse stradali, in conseguenza di incidenti e nuovi cambi regolamentari, essi avvertono l'esigenza di diversificare la produzione: da un lato, prende avvio la collaborazione con Fiat per lo sfruttamento commerciale del motore derivato dall'MT4 1500, una cosa mai stata riconosciuta, a mio avviso, avrà tanta influenza nel salto di qualità del prodotto Fiat, la simultanea

operazione Gran Turismo e dall'altro lato vi è la sorprendente adesione alla neonata Formula Junior.

L'aggettivo sorprendente può apparire improprio, in quanto i Maserati nell'anteguerra hanno ricavato tantissime soddisfazioni dalle monoposto propedeutiche, ma in questo caso essi devono in parte rinunciare al loro estro creativo, perché il regolamento, nel lodevole intento di abbattere i costi, prescrive un motore a quattro cilindri di solo 1100 cc derivato dalla produzione di serie.

Si devono limitare alla sua elaborazione e la loro scelta cade sul diffusissimo Fiat 1100-103 dal quale ricavano prestazioni ragguardevoli, preservandone nel contempo l'affidabilità. E' installato su di un telaio monoposto di tipo classico, all'italiana, dando vita ad un veicolo efficientissimo oltre che splendido dal punto di vista esecutivo, tanto che possiamo affermare che da esso traspare il piacere di ben lavorare per la loro più intima soddisfazione al di là dei risultati conseguibili.

Nel piccolo stabilimento di San Lazzaro di Savena alle porte di Bologna, si rinnova dunque, il rito delle visite dei potenziali clienti, mentre dagli Stati Uniti fioccano le prenotazioni. Sul piano pratico i risultati non sono da meno: l'Osca si rivela, senza dubbio, la maggior realizzazione di tipo classico, tuttavia questo coincide con una vera rivoluzione tecnica, propugnata dai costruttori inglesi che è basata sulla filosofia della vettura a motore posteriore centrale, la quale purtroppo, mi venga consentito questo avverbio, anche se è sintomatico di nostalgia per un'epoca felice che va finendo, risulterà vincente.

Le macchine italiane tentano una resistenza disperata quanto vana, quasi da ultima frontiera dando fondo ad ogni risorsa. Ricordiamo ancora, con profonda emozione, il Gran Premio di Pescara 1960, dove l'elegante e velocissima Osca di **Colin Davis**, traeva vantaggio nei rettilinei, ma veniva inesorabilmente braccata e raggiunta nel tratto montano dalla Cooper del futuro campione del mondo **Dennis Hulme**. Fu un'avvincente schermaglia durata giri e giri, sotto un sole cocente, fintanto che nel corso degli ultimi venticinque chilometri Colin Davis ebbe una piccola esitazione e la macchina inglese trionfò. Occorreva dunque arrendersi alla realtà, la storia aveva voltato pagina, i costruttori italiani, nessuno escluso, dovevano rivedere la loro rotta progettuale.

I fratelli Maserati, ormai anziani, ma con la coscienza serena, hanno preferito passare la mano, anche se in tutti noi è rimasto il rimpianto per questa loro pur legittima decisione. La storia del monoposto Osca in sintesi è tutta qui.

### *ALFIERI MASERATI*

Quando la Fiat dette la commessa per la costruzione del motore che equipaggiò la vettura Fiat 1500, prima, era il tipo Fiat 1198 e poi la vettura 1600 118S, come sigla Fiat, furono applicati i freni a disco sulla vettura stessa, che era l'autotelaio del 1200, quindi quando lei ha fatto il riferimento a ciò che ha potuto essere una promozione dal punto di vista dei fratelli Maserati sul piano tecnologico, aggiungiamo questo fatto, che per me è significativo, perché da quel momento l'impiego dei freni a disco, dal punto di vista della produzione di serie si è diffuso e quindi c'è questa specie di priorità che va ricordata.

Bisogna dire che i freni sono stati molto importanti, ancorché, debbo dire sul piano tecnico, che dovemmo tribolare non poco a metterli a punto, perché i freni erano in ghisa sferoidale, i noduli di grafite delle fusioni di ghisa sferoidale al principio venivano sfarinati durante l'opera di frenatura e quindi diffondendosi andavano, per così dire, a lubrificare il freno.

C'era anche la problematica dello sporco dei freni stessi, che non era simmetrico, cioè a un certo punto un freno raccoglieva, più detriti dell'altro, per cui con la compressione si autopuliva uno prima dell'altro dando luogo a sbandamenti della vettura, corrispondentemente al freno che si asciugava per primo: quindi, dovemmo mettere anche protezioni, e quindi la messa a punto, la ricerca e lo sviluppo di questa applicazione non fu uno scherzo, ci impegnò moltissimo.

### *FRANCO LOMBARDI*

Darei adesso la parola all'Ing. Giulio Alfieri che ha vissuto all'interno della Maserati un lungo periodo di progettazione, che non c'è bisogno di ricordare: è in qualche modo l'erede di quel lungo e glorioso periodo progettuale dei fratelli Maserati e gli domandiamo qualche ricordo su quel periodo, sulle problematiche che la nuova Maserati andava affrontando.

### *GIULIO ALFIERI*

Io arrivai alla Maserati nel 1953, dopo una permanenza a Genova, presso i cantieri Navali Riuniti, i Cantieri del Tirreno, nell'ufficio tecnico turbine e dalla Innocenti, di cui feci parte dell'ufficio del centro Studi, Ufficio Progettazione. Quindi la mia vita motoristica è cominciata praticamente all'Innocenti, dove mi sono cimentato nel campo dei motori a due e quattro tempi. Nel campo dei motori a quattro tempi venne fatto un 125 e un 250 bicilindrico.

Quindi arrivai alla Maserati, praticamente come un foglio di carta bianco, mi sono dovuto appellare a quelli che erano i trascorsi: colà vi erano degli

ottimi disegnatori, degli ingegneri di esperienza, e io qui debbo esprimere, lo faccio con grande piacere, con grande senso di riconoscenza, tutta la mia riconoscenza, tutta la mia gratitudine alla fiducia che la famiglia Orsi ha dimostrato in me.

Ho trovato un livello tecnologico, senz'altro in quel momento di alto valore, e perché? Perché era cominciata la rimonta del dopo guerra delle officine Alfieri Maserati, infatti con la due litri la Maserati riconfermava la propria possibilità nelle gare di Formula 2, perché allora, se ben ricordo, erano le gare di Formula 2, e con la vettura incominciammo a vincere, con la 6CGS, gare di importanza quali la Mille Miglia e tante altre. Il campo delle vittorie in questo campo è grandissimo.

Mi sono trovato di fronte a prodotti consolidati a prodotti che praticamente avevano già superato tutta la fase sperimentale, avevano già superato la fase della utilizzazione, e se volgiamo non sono andato indietro per vedere le origini di chi erano, io mi sono trovato lì qualcosa che dovevo gestire al meglio: il primo anno e mezzo è stata una gestione determinata sul campo dalle corse e di approccio, poi quasi improvvisamente venni chiamato e mi si disse che io sarei dovuto diventare responsabile tecnico alla Maserati.

Ora, io però ho avuto la possibilità, perché l'occasione mi si portava, perché c'era il disegnatore, un certo signor Nicola, se ben ricordo, il quale aveva lavorato con quelle persone, perché c'era **Guerino Bertocchi**, con il quale io andavo in giro per il mondo, per le corse, e quindi nei lunghissimi tempi di trasferimento l'oggetto della conversazione era sempre quelle di parlare della Maserati di prima perché l'impronta - giacché mi si è detto di parlare anche del lato umano - che i Maserati, nella persona dell'Alfieri, nella persona del Bindo; con Carlo non si parlava molto, perché era morto nel 1911, e Bertocchi non lo aveva conosciuto ... non mi parlò di questa iniziativa della Diatto, di Torino, dell'Isotta Fraschini, mi disse delle prime corse, della Targa Florio e questo dove lui, bambinetto quasi, andava, era stato portato a bordo; ed erano quei viaggi di trasferimento, diventavano dei viaggi effettivamente, molto simpatici, perché questo chiacchierare senza limiti, in un certo momento diventava un chiacchierare anche di interesse, perché lui mi diceva "abbiamo fatto quella soluzione" per cui, in un certo momento l'informazione, pura e semplice che doveva essere di carattere sportivo, umano, viceversa entrava anche nella storia tecnica.

Io avevo molto da lavorare per progettare prodotti nuovi, per guardare all'avvenire, però qualche volta mi sono giunti in mano certi disegni, che erano disegni, che erano disegni dei prodotti realizzati durante la gestione tecnica dei fratelli Maserati. Debbo dire che li ho guardati sempre con grandissimo interesse, perché ho visto una perfezione concettuale, unita ad

una perfezione esecutiva che ben difficilmente avevo visto, pur avendo lavorato a contatto con progettisti di Lancia, di progetti Fiat, di progetti di aeroplani, della carponi, dell'Isotta Fraschini.

All'Innocenti c'era stata una raccolta di tutte queste energie esistenti nell'immediato dopo guerra e che non venivano sufficientemente utilizzate ed allora Innocenti basò il proprio lancio in campo tecnico ed industriale con l'utilizzazione di queste persone.

Ho avuto la possibilità, in quegli anni in cui si è giovani, il piacere di assorbire, il piacere di vedere ed inoltre il piacere anche da parte delle persone ormai di una certa età di parlare ai giovani e di cercare di introdurli in questo campo, che è un campo estremamente fascinoso ed affascinante, che è quello dell'automobile e specialmente della progettazione dei motori, e per i quali io ho sempre avuto un sentimento di grande debolezza.,

Allora, era veramente un piacere, e quindi mi dilettao in questi viaggi, del parlare e il fatto che questa discussione fosse costantemente rivolta al riconoscimento, al nuovo, alla ricerca era per me uno stimolo anche per cercare di fare meglio, se era possibile – in un certo momento la lotta umana esprime anche questo, deve esprimere anche questo, io mi trovavo lì, in una situazione dove questa fabbrica dal grande nome appoggiava anche su di me per la sua vita futura e quindi desideravo che il ricordo non fosse troppo incomplete, ma che la realtà del presente fosse infine una realtà vera, una realtà attiva e quindi ho visto, e lo riconosco con grande senso di riconoscenza e anche di valutazione, dei disegni che veramente ambientati nel momento, perché dobbiamo sempre nelle cose tenere conto del momento in ci sono stati realizzati.

Certe soluzioni, che tante volte diventano illogiche, ma erano logiche perché non era possibile realizzare un particolare, certe soluzioni, per esempio, a testa fissa, costosissime difficilissime da realizzare e viceversa sono state fatte perché assolutamente le guarnizioni con un compressore a doppio salto non esistevano e che potessero resistere, e pensate un po' all'esecuzione di una testa di un motore quattro cilindri di 1500 cc con le teste fisse.

C'erano i precedenti della realizzazione aeronautica, perché in America le avevano costruite, però il farle suscitava in me un senso di gradissimo rispetto, e quasi di desiderio di emulazione che però non si è potuto realizzare perché i problemi, al momento, dovevano essere anche il problema di una esecuzione molto più facile, perché i costi erano diventati più grandi. Insomma il fenomeno industriale è sempre un fenomeno che si deve vedere nell'ambito di un fatto generale e completo.

Le cose dell'oggi ben difficilmente sono trasferibili al domani e tanto meno al passato, tutte le giustificazioni sono valide, però resta sempre valida l'obiettivo valutazione del momento in cui sono state realizzate.

Io ho visto delle opere veramente grandi, ci complimenti a chi le ha fatte. Questo è quello che posso dire. L'opera dei Maserati è stata un'opera la quale è stata concretizzata quando le esigenze erano grandi, per esempio l'esigenza di ottenere potenze specifiche in relazione alla cilindrata, con compressori volumetrici, perché loro adoperavano compressori volumetrici, di un tipo e dell'altro, determinava nel campo della termodinamica del motore la necessità di risolvere problemi di estrema gravità, ed io li vedevo risolti con soluzioni veramente intelligenti e veramente da persone di ingegno.

Sotto l'aspetto umano, che cosa posso dire? Il ricordo che c'era da parte di tutti quegli operai che avevano avuto il piacere e anche la fortuna di lavorare nel periodo dell'esistenza della direzione, perché lì era stato di direzione, dei fratelli Maserati, era sempre un ricordo di rispetto, di ossequioso rispetto e quindi di valutazione per la loro capacità umana e per la loro, anche capacità di insegnamento. Parlo del fratello di Berlocchi, parlo di Bettolini, parlo di gente che ha passato lì tutta la vita. Io debbo soltanto gratitudine alla Maserati e quindi debbo gratitudine anche, trasferendo il concetto nel tempo, a coloro che la Maserati l'hanno creata.

*FRANCO LOMBARDI*

Maria Teresa De Filippis: raccontaci com'era correre per la Osca?

*MARIA TERESA DE FILIPPIS*

Voi sapete benissimo che io ho cominciato con le 750, sulle 750 Sport ho fatto il mio tirocinio con **Luigi Musso**, tre anni e mezzo con l'Urania prima e la Giaur dopo e sono stati anni che mi sono serviti, veramente ho incominciato così un po' timorosa, vi parlo del '49 e quindi tanti anni dà e senz'altro una donna che correva nel '49 era un po' una specie di ilarità. Poi, Luigi Musso mi ha preceduto nella Maserati, con la 6CGS io invece ho preferito l'Osca ed è stata una scelta giustissima; dopo è stata giusta anche quella della Maserati, però ho fatto quasi tre anni con l'Osca che mi ha dato molte soddisfazioni, spero che l'abbia data anche ai loro genitori, ma comunque a me ne ha data tanta..

Ho cominciato con l'Osca nel 1953, circuito di Avellino: ho fatto il secondo e il sesto assoluto, le 12 ore di Pescara, per esempio ho vinto la categoria e sono arrivata quarta assoluta insieme a Sgorbati, ma bisogna pensare quarta assoluta quando le 12 ore di Pescara le avevano vinte, mi sembra,

Hawthorn-Maglioli, nel '53 per cui era una 1100 sarà stato più merito di Sgorbati che mio, ma comunque c'ero anche io; gli altri correivano con le 4100.

Il Trullo d'Oro l'ho vinto io, ho vinto il circuito di Sassari, seconda assoluta alla Vermicino-Rocca di Papa; la Catania-Etna, prima e quarta assoluta.

Poi nel '54 Giro di Sicilia, seconda; Circuito di Napoli: seconda. Allora c'era Bini, ed io e Bini ci alternavamo, o vinceva lui o io, poi c'era il Circuito di Napoli; seconda il giro dell'Umbria: seconda, il Circuito di Caserta: prima, Bini aveva vinto il Circuito di Napoli ed io ero arrivata seconda, poi siamo andati a Caserta, io ho vinto e lui è arrivato secondo, ci alternavamo; poi c'era il Circuito del Redentore in Sardegna: prima assoluta, al Circuito di Reggio Calabria: terza. Trullo d'Oro: prima. Gran Premio di Pergusa: terza, Circuito di Siracusa: prima.

Secondo posto nel campionato italiano 1100 sport. Però era riuscita a sbattere, sbattevo con le 750, ma era difficile rompere una Osca, perché era una macchina resistente, buonissima, ho sbattuto molto poco però sono riuscita a sbattere anche lì, perciò quando ero in testa, in Sardegna, ero in testa al Campionato Italiano, e in testa alla corsa, ritorno perché devo rientrare a Sassari, ho sbattuto e sono stata poi un mese e mezzo senza correre, sono arrivata seconda al Campionato.

Poi sono passata nel '55 alla Maserati: voi sapete quello che ho fatto, anche lì sono arrivata seconda al Campionato Italiano.

Gli anni dell'Osca sono stati anni per me simpaticissimi perché era una macchina che guidavo facilmente, come ho guidato bene anche la 6CGS non mi ha dato problemi, l'Osca era un gruppo di amici simpaticissimi, c'era rivalità ma tanta amicizia, ci siamo divertiti, non avevo molte responsabilità, mi sono arrivate dopo e invece con l'Osca mi sono divertita tanto.

I fratelli Maserati, i loro genitori, erano persone carinissime, serie, poco inclini ad alimentare la mia voglia di ridere e scherzare perché erano persone serissime. Forse Bindo era il meno serio. Comunque, sono state persone che mi hanno sempre dato la macchina, cioè la macchina era mia, ma comunque me l'hanno sempre preparata al meglio, perché altrimenti non avrei potuto fare quello che ho fatto e dopo siamo passati agli orsi, la Maserati con la serie 6CGS è stata una macchina stupenda.

Ho avuto un grande affetto per il padre di Adolfo, Omar Orsi. Quando si andava noi piloti a chiedere qualcosa lui rispondeva: "non ti preoccupare, aspetteremo vedremo, decideremo" non dava mai la risposta subito, era molto diplomatico e quindi i miei contatti con l'Osca sono continuati anche dopo, con l'Osca ho fatto corse in Italia

Vi ho detto i risultati, però spesso solo primi e secondi, io gli altri non li ho messi, non perché non volessi, mi metterei molto volentieri – infatti ho richiesto questa edizione dell'Auto Italiana per riuscire a ricordarmi qualcosa – ma io segnavo solo quello che avevo fatto di meglio ed il resto ho lasciato andare e non ricordo più..

Ma mi ricordo che in Venezuela o Argentina ero con l'Osca. Io ho cominciato, voi sapete benissimo che i piloti di Formula 1 correvano anche con lo Sport, per cui, io già dall'epoca dell'Osca ero insieme ai piloti di Formula 1 e andavamo a correre, a fare gare di Sport e la 1100 vi assicuro non sfigurava mai, per cui questo devo dire grazie a loro poi logicamente tutti i miei ritiri, quelli importanti li ricordo, quelli dolorosi per ferite li ricordo gli altri non li ricordo.

Ma credo adesso che sono arrivata all'età che se il club degli ex piloti di Formula 1 mi lascia un po' di tempo, riuscirò a mettere a posto le fila di quello che ho fatto realmente, perché vi assicuro che in fondo ho fatto qualcosa anch'io per cui vorrei ricordarmi, non solo quando sono arrivata e ho vinto, vorrei ricordarmi tutte le volte e sono tante che ero in testa e qualcosa è successo che non sono arrivata.

Con l'Osca mi è successo meno, ma mi è successo tanto con il 750, mi è successo delle volte con la 6CGS ma anche l poco perché era una macchina stupenda, però se mi io fossi arrivata tutte le volte, come anche in Argentina ero prima assoluta e quinta di categoria quando gli altri correvano con il Ferrari 4,5 c'era Fangio, c'erano tutti gli altri.

Per cui non parlo perché l'abbia fatto io per carità l'avrà fatto pure Bruno Venezian l'hanno fatto tanti voglio dire solamente che se una donna, 49 chili, è riuscita ad andare così con una macchina da corsa, vuol dire che la macchina da corsa era molto ben costruita, per cui complimenti a voi.

#### *BRUNO VENEZIAN*

Io non posso raccontare una storia molto lunga, però l'Osca mi ha dato una grande soddisfazione: nel 1953 sono arrivato primo di categoria, a 126 km all'ora nella Mille Miglia con l'Osca 1100 e dodicesimo assoluto.

Posso raccontarvi solamente che è un record di quella corsa perché il 1100 Sport non è mai riuscito a fare questa media, poi c'è stato il 1500 poi c'è stato **Giulio Cabianca**. Con 126 km/h di media ho vinto anche l'indice di prestazione.

Quella volta alle Mille Miglia c'era il tempo che si percorreva da Brescia a Roma e da Roma a Brescia: è stato uguale, due minuti di differenza da Brescia – Roma e Roma – Brescia. Mi ricordo molto quella Mille Miglia, correvo con il mio meccanico Albarelli, che poi quando ho smesso di correre

è passato all'Osca e per me è stata la più grande soddisfazione poi ne ho fatte altre di corse, ho fatto le corse di salita, ho corso con la Maserati però l'unica cosa che mi posso ricordare è questa: questa grande vittoria per me credo anche per i fratelli Maserati.

#### *FRANCO LOMBARDI*

Io chiederei ad Ercole Spada, che è stato la matita di Zagato per molto tempo e quindi è l'artefice di quella bella macchina che tutti conosciamo e che è in mostra nel salone: la 1600 GT di raccontarci un po' le vicende specifiche di quella macchina e il suo ricordo dei Maserati coi quali ha collaborato in quella specifica vicenda...

#### *ERCOLE SPADA*

In questa meravigliosa storia, io ho dato il mio piccolo contributo disegnando, credo che sia l'unica Osca prodotta in piccola serie, perché era una vettura da turismo, cioè Gran Turismo come si diceva allora: era una vettura con cui si potevano fare le gare, si poteva utilizzare tutti i giorni.

Io aveva appena cominciato la mia attività di designer presso la carrozzeria Zagato era il 1960 e dovevo appunto, per il Salone di Torino di novembre, disegnare questa Osca: avevo già disegnato la Aston Martin e una Bristol che erano state presentate a Londra sempre nel '60 e anche per Torino doveva essere pronta questa vettura, ed ho avuto anche l'emozione di conoscere uno dei Maserati, non pensavo di conoscere personalmente, e credo che sia stato Ernesto e quando è venuto in Zagato era accompagnato da un giovane, credo studente in ingegneria credo sia L'Ing. Alfieri.

Io credo di non aver osato parlare di fronte a questi personaggi, però ho lavorato con la matita, mi sono trovato una vettura che era abbastanza diversa dalle gran turismo che si facevano allora, come la Appia, la Flaminia, la Giulietta che derivando da un telaio di serie avevano il motore abbastanza avanti il posto di guida avanzato, queste invece avevano die volumi completamente diversi cioè il motore molto arretrato e l'abitacolo arretrato sull'asse posteriore, penso che fosse per migliore distribuzione di pesi. Ed infatti ho disegnato ed accentuando questa forma sono usciti dei volumi abbastanza diversi dal solito.

Un'altra cosa che ho cercato di cambiare, allora le Zagato erano aerodinamiche però talmente rotonde sia davanti che dietro, che forse erano a volte più apparentemente aerodinamiche che non efficientemente, e si intravedeva già una forma con una coda tronca, che non ho inventato io, che poi ho fatto sulla Giulietta a coda tronca, l'anno dopo. Non avevamo

allora una galleria del vento, la provavamo su strada, così empiricamente e mi pare andasse abbastanza bene.

Un altro elemento particolare, ho cercato di reinterpretare le famose gobbe sul tetto che erano un po' la forma tipica delle Zagato che servivano a dare più spazio sopra la testa, che funzionassero, era anche lì una cosa abbastanza empirica, però hanno dato una caratteristica particolare, personale a questa vettura.

Un'altra cosa molto curiosa: il primo contatto con Maserati, quando ero a scuola, ho fatto una scuola professionale, dove nel pomeriggio avevamo anche qualche ora di officina e c'era una fresatrice che aveva questo simbolo, questo tridente che era l'identico, penso, costruito sempre alle officine Maserati e questo tridente mi affascinava di più, mi sembra molto più nobile del cavallino rampante, mi sembra fosse di data più antica. Questi sono i miei ricordi con Maserati e Osca.

#### *FRANCO LOMBARDI*

Ci sono altre richieste di interventi? Vi domando se qualcuna delle relazioni suscita curiosità o richieste di messe a punto...

#### *ADOLFO ORSI*

Ho segnato un appunto sulla data di fondazione della casa, che è sempre stata riportata il 14 dicembre, però in effetti, da una ricerca che ho fatto presso l'archivio storico alla Camera Di Commercio di Bologna, è stata fatta denuncia di inizio attività il 14 dicembre ma si denunciava che l'attività era iniziata l'**1 dicembre 1914**, per cui ho voluto fare questa piccola correzione, anche perché so che questa relazione verrà poi dattiloscritta come documento AISA e quindi per non continuare a dire una data sbagliata anche in futuro.

Vorrei dire questo: ho letto, nei giorni scorsi, un articolo che scrivesse (ma non è stato mai pubblicato) l'amico Griffith Borgeson, che purtroppo è scomparso l'anno scorso. Borgeson ha fatto un'indagine molto approfondita, interpellando Ernesto, il giovane ingegner Alfieri Maserati e puntualizza tre primati tecnologici che la Maserati ha avuto e che molte volte vengono dimenticati.

#### *ALFIERI MASERATI*

Oggi, non ho voluto ripetere tutto quello che ho scritto sui quei pannelli, ma una cosa fondamentale che comunque vorrei mettere in luce è quella dei freni idraulici cosa mai messa sufficientemente in luce.

I Maserati sono stati i primi ad applicarli sulle vetture da corsa, e per essere precisi, sulle vetture da corsa europee che contavano in quel momento che partecipavano alle corse sono stati i primi.. io ho messo apposta una fotografia del 4CM 1100 con il quale mio padre vinse la sua penultima corsa, forse al Nuerburgring nel 1932, 17 luglio 1932 perché si vedono molto bene in questa fotografia i tubi di adduzione dell'olio.

Questo è un primato che va ribadito perché non è affatto cosa conosciuta non è mai stata messa sufficientemente in evidenza ed è invece un grande risultato: andarono bene fin dall'inizio fu vinta quella prima corsa un mese dopo mio padre vinse in Cecoslovacchia. I freni idraulici erano la strada nuova: un'innovazione dovuta ai Maserati.

#### *ADOLFO ORSI*

Questo è uno dei primati. L'altro è quello del magnesio nella costruzione dell'automobile al di là dell'utilizzo dei pistoni. La Maserati è stata la prima ad usarlo per componenti del motore da corsa e poi nel campo dei motori, prima con la Diatto 200 ma soprattutto con il tipo 26 è il motore con la corsa più corta di tutta la produzione mondiale di quel periodo.

Oggi sappiamo quanto abbia inciso nello sviluppo della tecnica dei motori questo indice che era molto avanzato all'epoca.

#### *ALFIERI MASERATI*

Scusi se interrompo: fino dal primo motore Diatto il rapporto corsa-alesaggio era 1:1,13 quindi non era un motore quadro ma era già molto sulla strada

#### *ADOLFO ORSI*

Poi, direi un'altra cosa: non ho fatto uno studio approfondito, però pensandoci credo che la cosa veramente straordinaria di questa famiglia è stato che il testimone è passato fra tre fratelli, per non dire cinque, che hanno lavorato nel campo della meccanica.

Da un punto di vista progettuale, il fatto che sia passato da Carlo, purtroppo morto giovanissimo a 29 anni, poi è passato ad Alfieri, poi da Alfieri a Ernesto cioè.

Credo che non abbia assolutamente alcuna eguaglianza nella storia dell'automobile mondiale.

#### *VENIERO MOLARI*

Mi interesserebbe molto conoscere di più sulla collaborazione della Maserati con la Junior e se si tratta di Ceirano a Torino o no? Perché la Junior di

quegli anni era una fabbrica di automobili di Torino di uno dei fratelli Ceirano, e sarebbe interessante sapere se la Junior a cui hanno collaborato i Maserati sia quanto meno parente della Junior di Ceirano di Torino  
Ma altra è stata la collaborazione all'epoca della Diatto per situarne l'importanza, diciamo in rapporto con il Geom. Carlino Sasso, che era venuto a diventare il padrone della Diatto a seguito delle disavventure finanziarie e politiche dei fratelli Musso che avevano rilevato il pacchetto.

#### *ALFIERI MASERATI*

Questo fu successivo: la Diatto nel periodo della collaborazione che va dal 1922 al 1924 e '25 in parte era ancora con la famiglia Diatto; allora il direttore tecnico della Diatto era l'ingegner Coda, che mio padre mi ha ricordato molte volte andava Alfieri e mio padre lo seguiva, Alfieri si portava appresso mio padre andavano a Torino perché cosa accadde? Alfieri nel '22 vinse consecutivamente il Mugello che era una corsa internazionale con tutti i migliori piloti la Susa Moncenisio e l'Aosta Gran San Bernardo.

La Susa-Moncenisio e l'Aosta-Gran San Bernardo erano vicine a Torino e la Diatto evidentemente rimase colpita, era una delle più di quindici case automobilistiche che in quel tempo esistevano in Italia, non era come ora, poi con la crisi del '29 ne sopravvissero pochissime di cui la Maserati è stata una.

Rimasero colpiti da quello che Alfieri era riuscito a fare volevano incrementare la loro attività sportiva e chiesero ad Alfieri una collaborazione che comincio come? Intanto vollero che Alfieri portasse in corsa le loro macchine e poi vollero un'assistenza tecnica l'assistenza tecnica che poi si evolse mano a mano.

Alfieri preparò un nuovo motore l'Hispano Suiza più o meno lo stesso un secondo motore Hispano Suiza che mise su un autotelaio Diatto e con il quale vinsero la Susa Moncenisio nel 1923, terzo anno consecutivo: apro una piccola parentesi: a quel tempo la Susa-Moncenisio che era una corsa importantissima aveva in palio la famosa coppa Principe Amedeo che sarebbe stata consegnata soltanto a chi vinceva per tre anni consecutivi.

La Junior era di Milano. I fratelli Ceirano avevano costituito diverse case automobilistiche, la Scat, L'Itala, la Rapid: erano più fratelli, spesso in concorrenza fra loro. Non credo che avesse rapporti con i Ceirano.

#### *ADOLFO ORSI*

La Junior a cui ha lavorato Carlo Maserati era la Otav Junior di Milano. Non so che tipo di legame avesse con la Junior di Torino.

### *ALFIERI MASERATI*

Vorrei aggiungere un altro particolare: Carlo Maserati, in privato, produsse disegni per la Alma, una delle nascenti fabbriche d'automobili d'allora e però non sappiamo che seguito abbiano avuto questi progetti. Però è certo che anche su quella via, diciamo, troviamo traccia dei Maserati.

### *ADOLFO ORSI*

Per quanto riguarda la motorizzazione elettrica, il nonno Adolfo acquistò nel 1940 a Genova una fabbrica che produceva accumulatori e la fuse nella fabbrica candele Maserati che divenne "Fabbrica Candele e Accumulatori", quindi nel 40 c'era già questa attività produttiva alla Maserati.

Nel 1941, fece un accordo per cui acquistò dalla Silens di Milano quello che era la produzione Silens, che era in corso il Know how produttivo, nel campo dei motori elettrici, ed avevano sedici anni di esperienza questi signori nella produzione di motori elettrici quindi molto probabilmente poi i fratelli Maserati questo è un punto che non ho approfondito hanno sviluppato una tecnologia che era stata acquistata da aziende che già operavano nel campo specifico.

Fu poi avviata la produzione delle macchine utensili, che continuò fino al '59. In quanto ai carri a trazione elettrica, nell'immediato dopo guerra furono trasformati con la motorizzazione a scoppio.