

## ALFIERI MASERATI

Anche per chi non conosce a menadito la storia dei primordi dell'automobile, l'intenso volto di Alfieri Maserati è inconfondibile. Baffoni, capelli precocemente grigi, profonde rughe ai lati della bocca e sulla fronte, uno sguardo che la forzata fissità della fotografia non impedisce di percepire come profondo e intelligente: un'espressione che Amedeo Nazzari avrebbe interpretato alla perfezione, accentuandone magari l'aspetto brusco e spiccio, di persona che non ha altro pensiero che il proprio obiettivo. Le fotografie rimaste, non tante per la verità, ce lo restituiscono sempre così, con il medesimo trattenuto sorriso, la stessa concentrata pensosità. Difatti Alfieri morì giovane, non ancora quarantacinquenne, per una brutta infezione all'unico rene che gli era rimasto dopo un grave incidente in corsa di cinque anni prima. Una morte probabilmente evitabile, con le possibilità della medicina odierna, e che privò d'un tratto, senza preavviso alcuno, la squadra dei fratelli Maserati dell'allora sua massima testa pensante.

Fu un'ingiustizia, quella morte prematura, perché Alfieri aveva davvero fatto suo il motto ("Volli, sempre volli, fortissimamente volli") del drammaturgo di cui portava il pesante nome. Non si era risparmiato mai, impegnandosi allo spasimo su ogni progetto, e soltanto da pochi anni stava cominciando a cogliere i primi risultati. Aveva dalla sua una rara capacità, quella di farcela con i mezzi economici a disposizione, qualunque fossero: anche se, come erano, estremamente ridotti. Questa sua capacità si coniugava alla perfezione ad un'altra straordinaria dote: una intuizione che lo rendeva in grado di progettare, senza quasi più bisogno di modifiche o ritocchi, vetture in grado di dimostrarsi vittoriose dalla prima gara. Tutto questo in perfetta solitudine (a parte i fratelli che lo guardavano come loro naturale leader), ossia progettando le proprie vetture nella loro intera complessità.

Alfieri Maserati nasce a Voghera il 23 settembre 1887, quarto di sette figli. Era stato Carlo, il primogenito (1881 – 1911) ad inculcargli l'amore per la meccanica, la passione verso la creazione automobilistica. L'infanzia, a quei tempi, durava poco e Alfieri, appena dodicenne, già lavora in una fabbrica di biciclette. Però non smette di ammirare segretamente il fratello Carlo che traffica per conto suo e che nel 1898 realizza addirittura un motore da applicare alle bici, monocilindrico, con una potenza di  $\frac{3}{4}$  di cavallo, e due anni dopo partecipa alla Padova – Bovolenta con una motocicletta da lui stesso progettata e costruita. Il talento di Carlo racchiude già tutte le caratteristiche della schiatta Maserati: è curioso, versatile, accuratissimo, eccezionalmente dotato per il calcolo meccanico, portato alla guida. E difatti, nella sua breve vita (morì a trent'anni per una malattia ai polmoni) fu collaudatore, progettista, pilota. E soprattutto maestro, nei confronti dei suoi più giovani fratelli Alfieri, Bindo, Mario, Ettore ed Ernesto, che gli furono debitori della sua passione e del suo metodo. Il giovane Alfieri lavora sodo, e approfitta della più piccola occasione per osservare silenziosamente ed imparare. A quindici anni capisce che l'orizzonte della sua Voghera è troppo ristretto, e decide, ragazzino senza un soldo e senza un appoggio se non quello incondizionato del fratello, di emigrare nella metropoli di Milano. La sua temerarietà è premiata: Carlo riesce a farlo assumere alla

Isotta Fraschini nel 1902. Le sue mansioni sono tra le più umili, è il garzone che lava le macchine e i pavimenti, ma non si sgomenta. Poco dopo infatti passa al Reparto Esperienze, quindi, ed è il culmine della felicità, al Reparto Corse. Segue i campioni, tra cui Nando Minoia, prepara le macchine, va alla Targa Florio del 1908 ed è meccanico sulla macchina che vince guidata da Trucco. Non basta, sale ancora un gradino, è pilota al Gran Premio Vetturette dell'A.C.F., corso a Dieppe nello stesso anno. Arriva quattordicesimo (e primo delle vetture a quattro cilindri), un buon risultato per un ventunenne senza mezzi.

L'Isotta Fraschini decide però di utilizzarlo altrimenti, e lo manda in Argentina, capotecnico della filiale di Buenos Aires. Anni dopo, uno dei suoi biografi contemporanei più affettuosi, il giornalista Corrado Filippini, racconta che era partito con i soldi contati; in piroscifo però si era messo a giocare e aveva perso tutto, con due macchine da sbarcare e senza conoscere una parola della lingua. Se la cava però, trovando credito per cinque lire da un compagno di viaggio e rifacendo il gruzzolo. All'Argentina segue la Gran Bretagna, a Londra (sempre senza conoscere una parola della lingua!), e poi la Francia... Sono anni difficili e duri, che vive in solitudine, senza mai mollare, e intanto perfezionandosi, imparando, osservando. Finché, ed è il 1912, l'Isotta Fraschini lo rimanda a Bologna, con l'incarico di organizzare il servizio di assistenza ai clienti.

Passano altri due anni, e Alfieri pensa di poter tentare il grande salto dell'indipendenza. Il 14 dicembre 1914 (l'Italia non era ancora in guerra) apre a Bologna, ormai diventata la sua città, una piccola officina, specializzata nella elaborazione sportiva di motori Isotta Fraschini. Sono insieme a lui i due fratelli Ettore ed Ernesto, di appena venti e sedici anni, e cinque operai: una piccola squadra giovane, ferratissima, votata al lavoro come ad un ideale ascetico. Lo scoppio della guerra lo blocca temporaneamente, ma si rifà aprendo a Milano una fabbrica di candele che nel 1919 trasferisce a Bologna, dove riprende in pieno la sua consueta attività.

Con una novità però: adesso non si limita a lavorare per i propri clienti, ma comincia a pensare ad una elaborazione da collaudare e pilotare in prima persona. Utilizza un telaio Isotta Fraschini, naturalmente, su cui monta un motore d'aviazione, un Hispano Suiza. Già da queste due scelte emerge evidente la sua capacità di scegliere i componenti migliori che la tecnica del tempo gli potesse offrire. Il telaio Isotta è dotato di freni anteriori, una raffinatezza rara all'epoca, soprattutto sulle vetture da corsa; il motore Hispano era un grosso otto cilindri da dieci litri, a cui Alfieri toglie una bancata per ridurre le dimensioni e ricostruisce il carter. Con una macchina così composta non esita ad iscriversi a gare che lo oppongono alle Fiat e alle Alfa Romeo, condotte da piloti di tutto rispetto come Masetti, Ascari e Campari. E' vittorioso fin dalla prima gara a cui partecipa, la Susa – Moncenisio del 1921, e quindi sul circuito del Mugello, alla Susa – Moncenisio e all'Aosta – Gran San Bernardo dell'anno successivo. Alle prime quattro gare, quattro vittorie: un risultato straordinario, che infatti viene così commentato sulla stampa contemporanea: *“La vittoria assoluta è toccata come già nel 1921, e come nel Circuito del Mugello, a Maserati cui spetta l'alto onore di aver battuto l'antico record di Nazzaro (NdA: risalente al 1905) e di*

*segnarne uno nuovo con la sua Isotta Fraschini, sua davvero perché, come già si è detto altra volta, opera delle sue mani e della sua capacità meccanica. Questa vettura che porta un motore d'aviazione è alla sua quarta corsa e alla sua quarta vittoria. E' l'unico esempio che noi conosciamo di una così insigne e continuata superiorità vittoriosa da parte di una costruzione meccanica isolata, dovuta ad un singolo privato. E' l'unico caso di riuscita. Ma il Maserati oltreché un ottimo guidatore e tecnico, è un'intelligenza e un'energia. Ce ne intendiamo. E sul suo viso ne abbiamo scorto non da ora l'impronta". (M.A.C.S., 23.07.22).*

Ma non tutti i commenti sono così benevoli. Perché c'è anche chi si lamenta della mancata partecipazione alla gare delle Case costruttrici in forma ufficiale, e ridimensiona l'exploit di Alfieri ad un'impresa geniale ma tutto sommato unica e proprio per questo poco significativa. *"Se si considera il risultato principale delle due corse (Susa Moncenisio e Aosta Gran San Bernardo) quello che si compendia nel vincitore assoluto – Maserati su una vettura di sua composizione, chassis Isotta Fraschini con un motore d'aviazione – non si può fare a meno di ritenerlo un risultato individuale isolato che sta a sé, che se attesta la maestria tecnica e la maestria come guidatore dell'uomo che ha messo insieme la macchina e l'ha ripetutamente portata alla vittoria, non ci dice nulla circa l'industria e il progresso della costruzione, dato che si tratta non solo di una vettura speciale ma di una creazione unica individuale". (M.A.C.S., 31.07.22).*

Insomma, un fuoco di paglia, insignificante nel vero panorama della costruzione industriale e del progresso motoristico. Maserati sa che non è così, sa di aver per le mani, e per la testa, idee che potrebbero rivoluzionare il panorama dell'industria nazionale: ma capisce che è ancora tutto da dimostrare. Allora si butta in un'impresa per lui completamente nuova: costruire un motore da zero. E' il momento giusto perché proprio all'inizio del 1924 la Diatto, di cui da qualche anno Alfieri segue l'elaborazione dei modelli da corsa, gli chiede di elaborare una vettura da due litri completamente nuova, a cominciare dal propulsore. A febbraio il motore va per la prima volta sul banco prova: è un otto cilindri in linea con compressore, con blocco cilindri e testata in alluminio e due alberi a camme in testa. Su questo motore Alfieri tenta una soluzione mai sperimentata prima, i pistoni in electron, ossia in lega al magnesio, in realtà una scelta non felice che dovette essere abbandonata a favore dei pistoni in alluminio ma che testimonia una grandissima capacità di ricerca e sperimentazione. Anche il basso rapporto corsa / alesaggio (65,5 mm x 74 mm) costituisce una novità, è tra i più ridotti dei suoi tempi. Provato a febbraio, a maggio il motore è già montato su un autotelaio Diatto, e con questa macchina Alfieri si iscrive alla Parma – Poggio di Berceto, una importante gara in salita. Vince la categoria fino ai 3000 cm di cilindrata, perciò riesce ad imporsi anche su vetture molto più potenti: di nuovo, un risultato straordinario, per rapidità e compiutezza.

La collaborazione con la Diatto termina nel 1925, per difficoltà economiche della marca torinese che stenta a sostenere i costi di un'impegnativa attività sportiva. Rimane una foto che suggella questo addio: ritrae i partecipanti ad un copioso banchetto, con al centro, incoronati d'alloro, Emilio Materassi ed Ernesto Maserati, i due piloti.

E' l'occasione per Alfieri di pensare finalmente ad una vettura battezzata con il suo nome. Trascorre l'inverno tra il 1925 e il 1926 immerso nel disegno e nella progettazione di un modello da competizione, che chiama Maserati Tipo 26 con evidente richiamo all'anno di nascita. Si ispira, com'è naturale, all'ultima vettura da lui concepita, la Diatto Grand Prix. Il motore sovralimentato è infatti anch'esso un otto cilindri in linea ma con una cilindrata ridotta da due litri a uno e mezzo, in ossequio alla nuova formula internazionale di corsa. Uguali il passo e la carreggiata, scelta dettata dai tempi molto ristretti se l'obiettivo è (e lo è!) partecipare alla Targa Florio in calendario per il 25 aprile. Ancora a marzo la rivista Auto Italiana, nell'elencare le iscrizioni alla gara siciliana, cita Alfieri Maserati come pilota della Diatto...La gara è un terreno di prova durissimo: dei trentaquattro partenti, soltanto 15 terminano la prova nel tempo massimo, decimati dalle condizioni della strada che annienta i pneumatici. Vincitore assoluto è Meo Costantini, su Bugatti, ma Alfieri vince brillantemente la categoria 1500, destando uno stupore generale verso la sua nuova macchina che stavolta non si presenta più come elaborazione composita e geniale di pezzi diversi, ma realizzazione compiuta di una nuova e promettente marca automobilistica.

La Tipo 26 si presta a successive elaborazioni, che portano ad un incremento di potenza, da 120 a 128 CV. Le migliorate prestazioni cominciano ad attirare i primi clienti – piloti, come Tonini, De Sterlich, Materassi, Borzacchini, e i risultati non mancano, come nel 1927 il titolo conquistato da Emilio Materassi di Campione Italiano assoluto. Mica male, per una marca neonata! Quell'anno però, alla III Coppa Messina, che si corre sul Circuito dei Monti Peloritani, succede un fatto che avrà gravi conseguenze sulla vita di Alfieri. Trascinato dalla sua stessa foga, affronta il duro percorso di 312 chilometri forse con troppa baldanza, e al primo giro perde il controllo della vettura e si capotta in un fossato. Le ferite appaiono subito gravissime, viene operato d'urgenza ad un rene, rimasto irrimediabilmente danneggiato. I resoconti parlano di eccessiva temerarietà del pilota, lanciatosi alla cieca dentro il polverone per effettuare un sorpasso. Emerge in seguito, invece, che causa dell'incidente potrebbe essere stato un guasto ai freni. Comunque, Alfieri pare riprendersi in fretta, addirittura qualche settimana dopo è di nuovo in gara. Ma qualcosa dentro di lui sembra consigliargli maggiore prudenza e lentamente dirada le sue partecipazioni sportive.

L'anno seguente i successi continuano, con le guide di Borzacchini, Maggi, Pastore, Brunori, Fagioli, e naturalmente anche Ernesto Maserati, affiancato sporadicamente da Alfieri. Ormai però questi ha capito che il suo vero mestiere è quello del progettista, e per il 1929 studia la sua vettura più famosa, la poderosa V4 a 16 cilindri a V, quasi quattro litri di cilindrata, oltre 300 cavalli di potenza. E' la prima vettura a sedici cilindri che corra sulle piste europee, concepita in modo da poter utilizzare i modelli e le fusioni degli otto cilindri che Alfieri costruiva già da qualche anno. Ciascuna bancata di cilindri ha il proprio albero a gomiti, dunque un motore con due alberi a gomiti e, altra novità nella storia dei motori di vetture da corsa, due compressori. Ne risulta un motore enorme, pesante, per alloggiare il quale occorre ripensare l'autotelaio. Alfieri realizza perciò un autotelaio molto più grande

dell'usuale, e complessivamente il peso totale della vettura supera i 1000 chili. Una vettura difficile ed impegnativa da guidare, sia per la frenata molto lunga, che può rivelarsi facilmente pericolosa in una corsa Grand Prix; sia per lo sterzo assai pesante, che obbliga ad un considerevole sforzo fisico per dominare la macchina. Provata a Monza alla fine dell'agosto 1929, la vettura si rivela fin da subito, per l'ennesima volta, capace di prestazioni strepitose. Borzacchini infatti, già nel settembre, stabilisce un primato internazionale che fa sensazione: 246,069 km/h sui dieci chilometri lanciati del circuito di Cremona (vedi Auto d'Epoca dell'aprile 1999), migliorando di ben 20 chilometri il precedente record stabilito dall'inglese Eldridge su Fiat. Da non dimenticare che la vettura di cui Borzacchini polverizza il record era stata concepita appositamente per stabilire dei primati e montava un mostruoso motore d'aviazione, di 21,7 litri di cilindrata (contro i 4 della Maserati), in grado di sviluppare 320 CV a 1800 giri/1': è la spaventosa "Fiat Mefistofele". Alfieri invece aveva realizzato una normale, per quanto sovradotata, vettura da corsa, spingendo la propria puntigliosità a preparare egli stesso il carburante, costituito da una miscela di benzina, benzolo ed etere. Le qualità della vettura e del pilota trovano una splendida conferma pochi mesi dopo, con la vittoria al Gran Premio di Tripoli del 1930. E' l'anno infatti che consacra definitivamente la marca del Tridente (anche il simbolo è fatto in casa, lo ha disegnato l'unico fratello refrattario alla meccanica, Mario) all'apice dell'agonismo automobilistico. E' l'anno in cui Alfieri può guardare finalmente indietro con orgoglio, per quel che ha saputo fare, e in avanti con sicurezza, per quel che sicuramente è alla sua portata raggiungere. Cominciano a parlare di lui le riviste, compaiono le prime interviste, viene addirittura ricevuto da Mussolini e nominato cavaliere. Corrado Filippini, che ne pubblica una biografia di tre pagine su "Auto Italiana" del 30 settembre 1930, dopo la sfolgorante vittoria di Varzi al Gran Premio di Monza, parla di "*tenacia incredibile*", di "*volontà assolutamente fuori dal normale*", di "*un orgoglio e una ambizione illimitati*". Quell'anno ha debuttato anche la 26M (8 cilindri, due litri e mezzo, 185 CV di potenza), realizzata nelle due versioni Gran Premio e Sport e che molti considerano l'assoluto capolavoro di Alfieri. Nella stessa stagione, con questa vettura, Luigi Arcangeli vince il Reale Premio Roma, Luigi Fagioli la Coppa Ciano, Achille Varzi, l'acquisto in squadra più recente e prestigioso, addirittura tre gare, la Coppa Acerbo, il Gran Premio di Monza e il Gran Premio di Spagna, e si aggiudica al chiudersi dell'anno il titolo di Campione Italiano assoluto.

Per la Maserati, e per il suo artefice, è un trionfo, tanto più gratificante in quanto ottenuto contro una squadra ben più titolata, l'Alfa Romeo, che dispone di vetture come la P2, collaudatissima macchina da vittorie, e di piloti come Nuvolari, già entrato nella leggenda delle competizioni. L'errore della Scuderia Ferrari è forse stato considerare scontata la propria superiorità, e di non insistere in una preparazione d'officina che invece Alfieri Maserati porta all'exasperazione. Egli infatti non esita a provare la vettura sul circuito, riportarla a Bologna, smontarla interamente e sottoporla a completa, minuziosissima verifica, per poi rimontarla e riportarla a Monza; nonostante si tratti di una vettura che ha già vinto a Roma, a Livorno, a Pescara, ad Avellino.

Non sembrano stendersi ombre all'orizzonte di Alfieri. E' diventato ricco, ha accanto a sé i suoi fratelli, è famoso, affermato, ancora giovane, le sue macchine corrono e vincono dappertutto, i più grandi piloti del momento gli chiedono di poter far parte della sua squadra, è circondato da un piccolo esercito di operai disciplinati ed incrollabili. Per un Achille Varzi che lo abbandona per passare alla Bugatti, entra un Clemente Biondetti che si affianca a Luigi Fagioli. E le vittorie, nel 1931, continuano: il Reale Premio Roma, con Ernesto e la V4, il Gran Premio Monza, con Fagioli e la 8C 2800 derivata dalla 2500. Intanto Alfieri concepisce la 4CTR, con motore sovralimentato a quattro cilindri, 1100 di cilindrata, potenza di 110 CV, con cui Tuffanelli – Bertocchi vincono la classe alla Mille Miglia.

Resta tanto da fare, soprattutto resta ancora tanto da vincere. Ma per Alfieri il tempo non basterà. Il 3 marzo 1932 muore all'improvviso, per i postumi di un'operazione mal condotta al rene rimastogli. Quasi nessuno sa che si è ricoverato, e proprio nessuno si aspetta una notizia del genere. Il colpo è fortissimo: per i suoi fratelli, i suoi operai, la squadra, Bologna tutta, l'intero mondo della costruzione e competizione automobilistica. Bindo, Ettore ed Ernesto non si perdonano d'animo, continuano a denti stretti, e la Maserati diventa ancora più grande. Non lo dimenticano mai, però, e ancora anni dopo, per una foto che li ritrae al lavoro in officina, si fanno trovare chini su un tavolo con il ritratto di Alfieri sulla parete che, da dietro, sembra osservarli con un sorriso orgoglioso.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino  
(2002)