

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 forata fessura della fotografia non impedisce di percepire come profondo e intelligente: un'espressione che Amedeo Nazzari avrebbe interpretato alla perfezione,

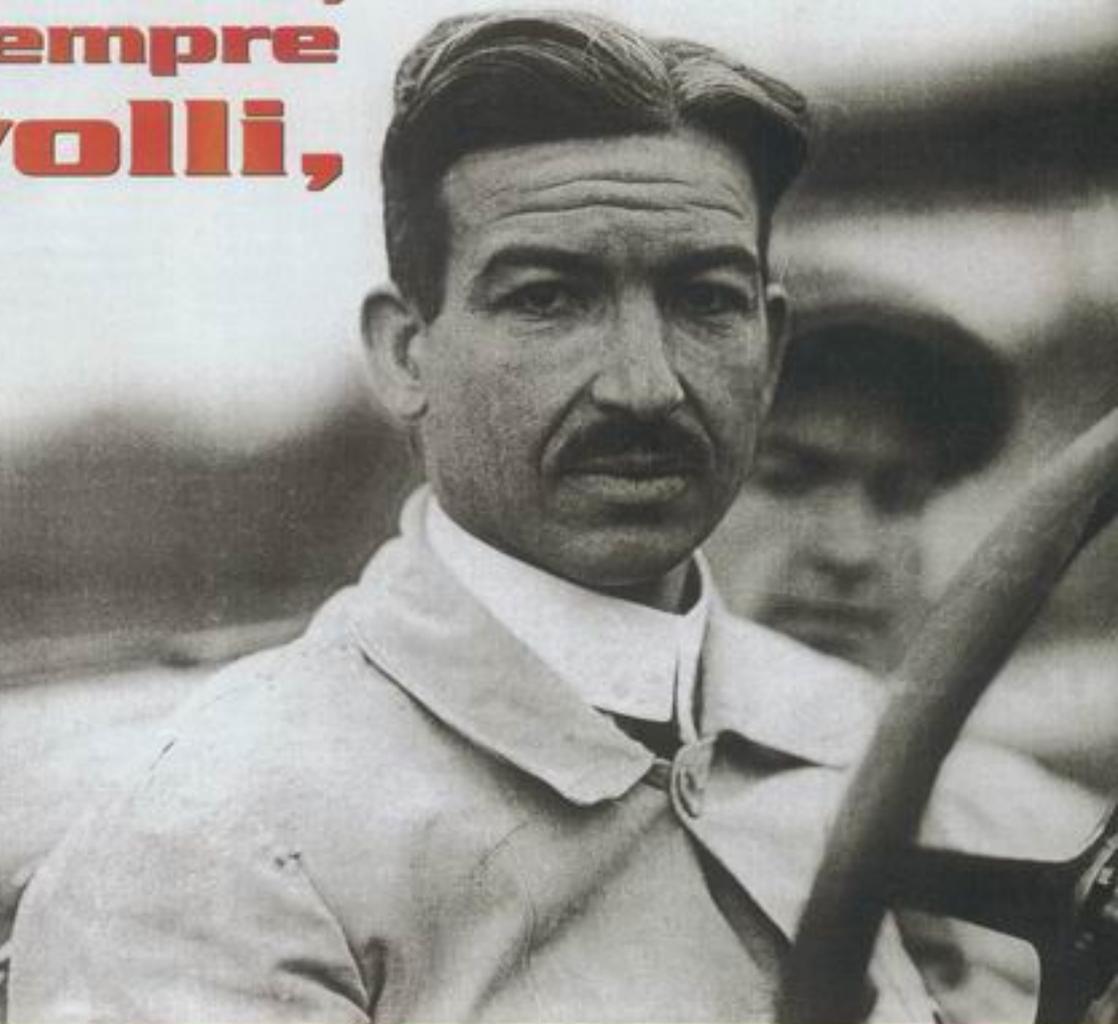
accentuandone magari l'aspetto brusco e spiccio, di persona che non ha altro pensiero che il proprio obiettivo. Le fotografie rimaste, non tante per la verità, ce lo restituiscono sempre così, con il medesimo trattenuto sorriso, la stessa concentrata pensosità. Difatti Alfieri morì giovane, non ancora quarantacinquenne, per una brutta infezione all'unico rene che gli era

rimasto dopo un grave incidente in una 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 gli mezzi economici a disposizione, qualunque fossero: anche se, con'erato, estremamente ridotti. Questo

Volli, sempre volli,



fortissimamente volli!

son talento si coniugava alla perfezione con 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

Alfieri Maserati

L'amore per la meccanica ispiratogli dal fratello maggiore, la sfida della città a soli 15 anni e la dura gavetta all'Isotta Fraschini fino al 1914, poi il grande salto dell'indipendenza. Iniziava così l'avventura della casa del Tridente

Testo di Donatella Biffignandi (del Museo dell'Automobile di Torino)



Del sopra: Maserati su Diatto al Gran Premio d'Italia del 10 settembre 1922. Accanto a lui, a fargli da meccanico, il fratello Ernesto. Li aspetta il riles. Qui a lato: Trucco e Maserati, vincitori della Targa Florio 1908.

complessità. Alfieri Maserati nasce a Voghera il 23 settembre 1887, quarto di sette figli. Era stato Carlo, il primogenito (1881-1913), a 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 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

In alto: la partenza dell'Isotta Fraschini di Vincenzo Trucco, con il giovane meccanico Alfieri Maserati, alla Targa Florio del 1908.

calcolo meccanico, portato alla guida. E difatti, nella sua breve vita (muore a trent'anni per una malattia ai polmoni) fu collaudatore, progettista, pilota. E soprattutto maestro, nei confronti dei suoi più giovani fratelli Alfieri, Biado, 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 e 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 sgonfia. Poco dopo infatti passa al Reparto Esperienze, e 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 Veturlette dell'ACF, 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 piroscalo 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 nell'elaborazione sportiva di motori Isotta Fraschini. Sono insieme a lui i due fratelli Ettore ed Ernesto, di appena vent' e sedici anni, e cinque operai: una piccola squadra giovane, ferratissima, votata al lavoro come a un ideale ascetico. Lo scoppio della guerra lo blocca temporaneamente, ma si rifa 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 a un'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



Qui sotto: una rara immagine dell'equipe Isotta Fraschini al Gran Premio Veturlette corso a Dieppe nel 1908. Al volante vi sono Vincenzo Trucco (n°18) che abbandonerà al primo giro, Alfieri Maserati (n°41) che si classificherà 14°, e Felice Bizio (n°59) che al traguardo sarà 8°.

Alfieri Maserati



macchina Alfieri si iscrive alla Parma-Poggio di Berceto, una importante gara in salita. Vince la categoria fino ai 3.000 cc, perciò riesce a imporsi anche su vetture molto più potenti: di nuovo, un risultato straordinario, per rapidità e completezza.

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 durante un ricco banchetto, con al centro, incoronati d'alloro, Emilio Materassi ed Ernesto Maserati, i due piloti. È l'occasione per Alfieri di pensare finalmente a 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 Tobietto e te lo è) partecipare alla Targa Florio



Alfieri Maserati

Qui sopra: Alfieri si classifica terzo alla Targa Florio del 1927 sulla Maserati da due litri.

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

Qui sotto: alla destra di un sorridente Maserati vi è Achille Varzi, vincitore del Gran Premio di San Sebastiano del 1930.

un terreno di prova durissimo: dei 74 partiti, soltanto 15 terminano la prova nel tempo massimo, decimati dalle condizioni della strada che ammonta i pneumatici.

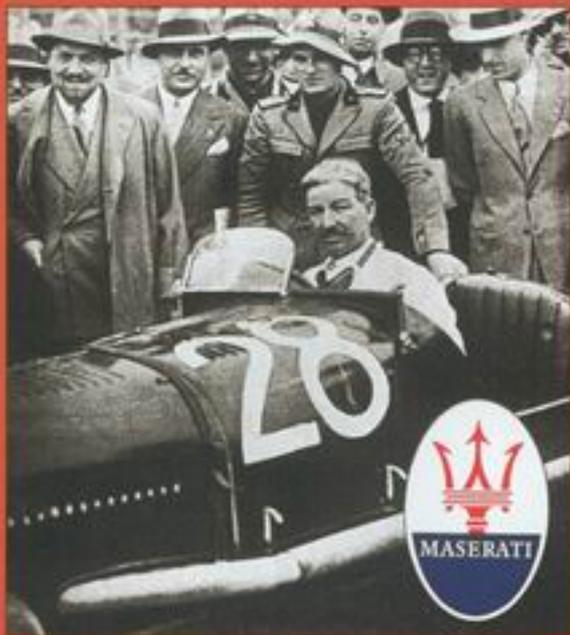


Vincitore assoluto è Meo Costantini, su Bugatti, ma Alfieri vince brillantemente la categoria 1.800, destando uno stupore generale verso la sua nuova macchina che stavolta non si presenta più come elaborazione composita e geniale di pezzi diversi, ma realizzazione completa di una nuova e promettente marca automobilistica.

La Tipo 26 si presta a successive elaborazioni, che portano a 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 di Campione Italiano assoluto conquistato da Emilio Materassi. Mica male, per una marca neonata! Quell'anno però, alla terza 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 fuga, affronta il duro percorso di 312 km 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 a un rene, rimasto irrimediabilmente danneggiato. I resoconti parlano di eccessiva temerarietà del pilota, lanciatisi 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 lentamento durante 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

La 26M, capolavoro di Maserati, conquista cinque competizioni con Arcangeli, Fagioli e Varzi, quest'ultimo, grazie a lei, è Campione Italiano assoluto

di cilindrata, oltre 300 cavalli di potenza. È la prima vettura a sedici cilindri che corre 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 kg. Una vettura difficile e 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 a 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: 246/099 km/h sui 10 km lanciati del circuito di Cremona (vedi *Auto d'Epoca* dell'aprile 1999), migliorando di ben 20 km 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/min; e la spaventosa Fiat Mellstedale. 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 fanno intuire che consacra definitivamente la marca del Tridente (anche il



Qui sopra: Reale Premio Roma del 1930. Alfieri vince la classe 1100 mentre una sua vettura guidata da Luigi Arcangeli si classifica prima assoluta.

simbolo è fatto in casa, lo ha disegnato l'unico fratello refrattario alla meccanica, Mario) all'apice dell'agonismo automobilistico. E fanno 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 (6 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 scomata la propria superiorità, e di non insistere in una preparazione d'ufficio che invece Alfieri Maserati porta all'assaporazione. 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. È 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, e circondato da un piccolo esercito di operai disciplinati e inconfondibili. 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 Tulliani-Bertocchi vincono la classe alla Mille Miglia. Resta tanto da fare, soprattutto resta ancora tanto da vincere. Ma per Alfieri il tempo non ha fretta. Il 3 marzo 1932 muore all'improvviso, per i postumi di un'operazione mal condotta al rene rimasto. 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. Rinaldo, Ettore ed Ernesto non si perdono 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. ■