



# STO LET POD ZAŠČITO TRIZOBA

V letu 2014 mineva 100 let od rojstva ene izmed najznamenitejših tovarn tekmovalno športnih avtomobilov 20. stoletja. Pisalo se je leto 1914, ko so trije od petih preživelih bratov Maserati, in sicer Alfieri, Ettore in Ernesto, ustanovili lastno firmo z nazivom »Officine Alfieri Maserati«. Strast za mehaniko in hitrost je bila v genih zakoreninjena, saj je bil že oče popolnoma predan jeklenim konjem, ki so bruhalo paro – bil je strojevodja Krupove velikanke. Pred začetkom proizvodnje v Bologni so se omenjeni preizkušali v gradnji avionskih motorjev in poizkušali srečo v moto športu. Najstarejši brat Carlo, ki je zamislil udejanjal,

je nesrečno umrl že leta 1909, tehnične ostanke vozil pa so podedovali mlajši bratje. Predvsem Carlo in Alfieri sta tekmovala z Isotto Fraschini, po preselitvi v Bologno leta 1913 pa so tod začeli s servisno delavnico in zastopali omenjeno tovarno.

Najstarejši brat se je pred smrtjo posvečal kolesom in izdelal svoje motorno kolo z agregatom 200 ccm, ki se je ohranil (op.1). Prav tako se je navduševal nad letali, nekaj časa pa je delal za Bianchi.

Prva svetovna vojna se je po ustanovitvi lastne tovarne razplamtela, zato se je Alfieri začasno preselil v Milano, kjer je sestavljal letalske motorje. V tem času

je razvil in pričel izdelovati posebne svečke za avionske bencinske motorje pod znamko Trucco & Maserati, oba sta nekoč tekmovala za Isotto Fraschini. Posebnost teh svečk je bil izolator mica (izolator z izjemno prebojno napetostjo in toplotno stabilnostjo), ki so ga s pridom uporabljali tudi v VF oddajniški tehniki.

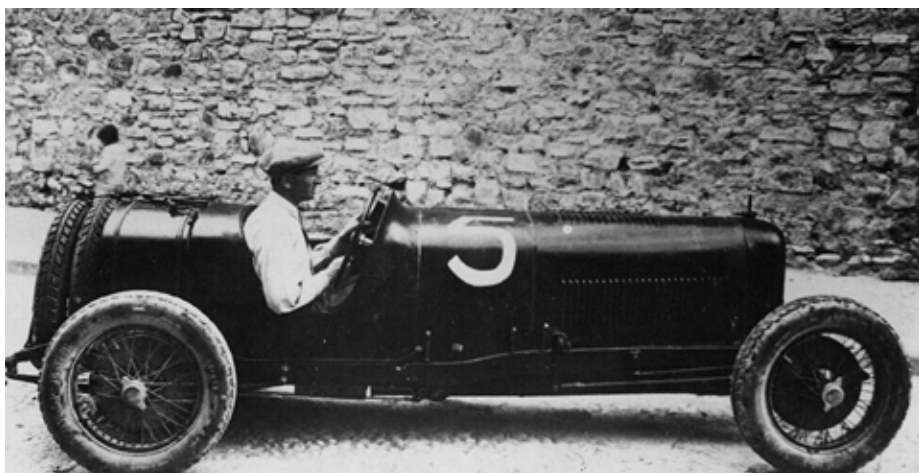
Ob koncu sovražnosti se trojki priključi tudi brat Mario, ki je oblikoval zaščitni znak tovarne Maserati, legendarni trizob, katerega navdih je našel v simbolu Bologne – kip Neptuna na Piazza Maggiore, pooseblja pa moč in vitalnost. Obarval ga je rdeče in modro, istovetno z zastavo mesta Bologna.



Prva delavnica bratov Maserati v Bologni, slikani leta 1913 (op.1)



Originalni zaščitni znak legendarne tovarne, kot si ga je zamislil oblikovalec.



Maserati tip 26, agregat 1500ccm, l. 1926, za krmilom je Alfieri Maserati (op.1)

Celotna ekipa je intenzivno razvijala dirkalnik, ki bo nosil ime Maserati. V vmesnem obdobju je Alfieri občasno tekmoval z vozili, sestavljenimi iz komponent takrat uspešnih tovarn. Uporabil je nosilni okvir od Isotte Fraschinni. Po vojni je bil presežek letalskih agregatov. Eden izmed najlažjih glede na litrsko moč je, bil legendarni 8 valjni Hispano suiza, uporabil je le polovični agregat s štirimi valji, ki je glede na volumen še vedno predstavljal nadpovprečno zalogo moči. Pogon je bil od SACT, osi pa od Itale ter kolesa z naperami tipa Rudge. Kot sestavljen avto Fraschinni special je začel uživati ob

uspehih na tekmovalnih stezah v začetku 20-tih let. Leta 1922 prične sodelovati s tovarno Diatto iz Turina. Ker so bili začetni rezultati tega sodelovanja slabi, se vrne k svojem vozilu Fraschinni special, modificira agregat, v tandemu z bratom Ernestom pa nizata uspeh za uspehom. Avto so preimenovali v Diatto... Partnerstvo z Diattom se konča 1925, pred tem pa uspe s pomočjo mecena in prijatelja odkupiti 10 šasij od vozila Diatto 30 sport, ki ga je sokreiral. To pa je pomenilo dodelavo prvega dirkalnika, ki je nosil ime Maserati, bilo je to leta 1926 - tip 26. Maserati tip 26 je poganjal osemvaljni agregat

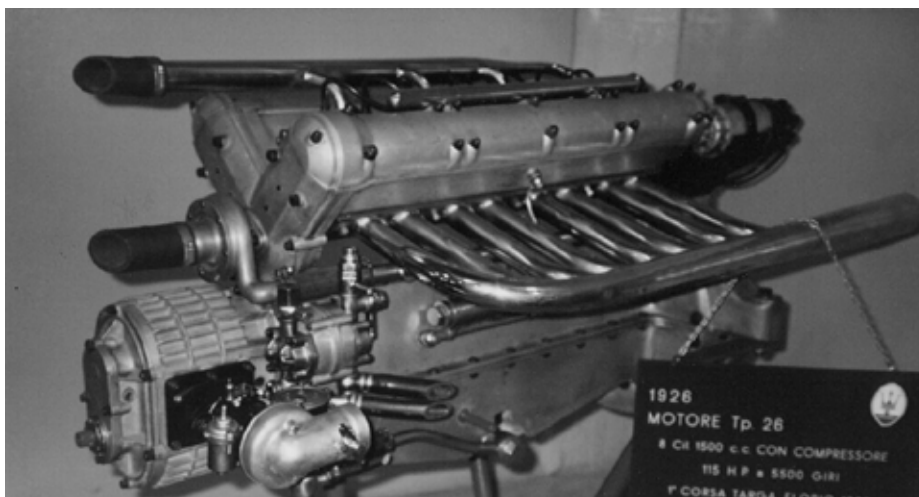


Alfieri Maserati za krmilom svojega dirkalnika pred startom na Targa Florio (op.1)

volumna 1500 ccm z vgrajenim pihalnikom na stisnjen zrak. Takrat zelo zavidljiva moč 115 KM. Zavidljiva finomehanika za takratni čas.

Uspehi na tekmovalnih stezah so se vrstili, že naslednje leto je Maserati osvojil nacionalno prvenstvo Italije, Ernesto Maserati pa je bil proglašen za najboljšega tekmovalca. Kako nepredvidljivo je bilo hitrostno tekmovanje, je izkusil Alfieri, ko se je tega leta, ponovno na dirki Targa Florio, ponesrečil in odstraniti so mu morali eno od ledvic. Kljub temu so nadaljevali s proizvodnjo dirkalnikov s 4 in 8 valjnimi agregati, višek pa je pomenila konstrukcija 16 valjnega – dva 8 valjna v paraleli in 4 litre skupnega volumna pod istim pokrovom. Imenovali so ga 4V, št. 36. Ta dirkalnik je leta 1929 dosegel cestno hitrostni svetovni rekord 246,069 km/h, na 10km z letečim startom v Cremoni. Ta rekordna znamka je bila presežena šele leta 1954.

1930 je bilo leto velikih uspehov. Zmaga na Tripoli GP je bila prva mednarodna. Na dirki GP doma v Monzi pa sta si prvič stala nasproti Maserati in Ferarri, takrat še kot voznik



8C agregat 1500cc s pihalnikom na stisnjen zrak, ki je bil vgrajen v MASERATI tip 26. Prvi velik uspeh je Maserati tip 26 dosegel na dirki Targa Florio na Siciliji, ko je zmagal v svojem razredu.



Rekordni 16 valjni agregat, za krmilom je Baconin Borzacchini (op.1)

z Alfa Romeo. Dominacija Maseratija je pomenila tudi naslov najboljšega konstruktorja in italijanska vlada mu podeli naslov »Cavaliere«, kar pomeni viteški naslov za izjemne zasluge. Povpraševanje po dirkalnikih je bilo izjemno, proizvodnjo so povečali na 12 dirkalnikov. Kot strela z jasnega je leta 1932 pomenila smrt glavnega protagonista, med operacijo ledvic je Alfieri podlegel. Ekipi se pridruži še preostali živeči brat Bindo, zaposlen pri Isotti Fraschini in postane direktor firme. Zmagoviti pohod Maserati vozil se je nadaljeval, še posebej, ko je v njihove

vrste pristopil eden najbolj nadarjenih dirkačev tistega časa v Italiji, Tazio Nuvolari. Vsesplošna gospodarska kriza pa ni bila naklonjena tovarni. Da bi preživel, so v tem času prodali 19 dirkalnikov, tovarno pa je pred bankrotom rešil uspešen podjetnik Adolfo Orsi – jeklarski magnat, ki je tovarno Maserati kupil. Dejstvo je bilo, da je bila konkurenca na tekmovalnem področju GP dirk izredna, v Nemčiji je fašistična vlada financirala razvoj tekmovalnikov Mercedes in Auto Union, česar so se še najbolj zavedali bratje Maserati in njihova odločitev o

prodaji tovarne leta 1937 je bil zadetek v pravo smer. Proizvodne kapacitete so iz Bologne preselili v Orsijev imperij v Modeno. Prvi značajni dirkalnik, ustvarjen pod novim lastnikom, je bil dirkalnik Maserati 8 CTF, prvi evropski avto, ki je bil zmagovalec Indianapolisa. Zmagoslavje na omenjenem ovalu so ponovili tudi leto kasneje.

Med vojno vihro so se posvetili proizvodnji električnih transportnih vozil, baterij in vžigalnih svečk za vojaške potrebe. Na začetku leta 1946 predstavijo prototip prvega GT (beri gran turismo) vozila, poimenovanega A6 (A- Alfieri, 6-število valjev agregata). Vozilo je oblikoval kdo drug kot Pininfarina, avto pa je bil namenjen civilni uporabi in ne dirkam. Ta avto je načrtoval Ernesto še preden so se bratje odločili, da za vedno zapustijo dinastijo Orsi. Istega leta ponovno zmagajo na GP dirki v Nici. Kljub značajnemu uspehu

Monza 1930, zmagovalni Maserati 8C3000ccm, voznik Ernesto Maserati (op.1)



Maserati 8CTF, 4000ccm, zmagovalec Indianapolisa 1939





Maserati A6 GT, 1946, 1500ccm

se bratje vrnejo v Bologno in nadaljujejo delo ponovno neodvisno, posebno težavo v industrijskem okolju so jim predstavljali skupinska mentaliteta in sindikati. Ustanovili so novo podjetje O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzioni Automobili – Fratelli Maserati SpA), s tem so ponovno postali samostojni pri načrtovanju, razvoju in proizvodnji tekmovalnih vozil. O teh uspešnih vozilih in njihovi kreaciji pa morda kdaj drugič.

Rojstvo Formule 1 se je začelo v letu 1950, ko so

definirali tehnične pogoje za tekmovalna vozila, da bi se leta 1954 le -ta dopolnila. Kot je znano, se je začelo obdobje znamenitega Juan Manuel Fangia, Argentinca, ki je z Maseratijem 250F tega leta prvič zmagal in postal svetovni prvak skupaj z Mercedesom. Po dveh sezonah služenja pri Mercedesu in Ferrariju, se je leta 1957 ponovno triumfalno vrnil k Maseratiju in z njim v drugo postal svetovni prvak.

Po tem zadnjem uspehu v areni formule 1 so se težave v koncernu Orsi

nakopičile do te mere, da je moral zapreti nekaj neprofitabilnih industrijskih oddelkov, med njimi tudi športnega. Preusmeril se je na proizvajalca enega izmed najprestižnejših športnih avtomobilov na svetu, Maseratija. Začelo se je obdobje prestižnih GT modelov Maserati 3500 GT in 3500 GTI. Mimogrede, 3500GTI je bil prvi italijanski avto z direktnim vbrizgom. To so bila ena najprestižnejših športnih vozil iz začetka 60-tih let, med drugimi je bil lastnik enega izmed njih tudi Reza Pahlavi – Iranski šah.

Kljub temu, da so se v tovarni Maserati odpovedali dirkam, jim je tekmovalnost ostala v krvi. Pod taktirko konstruktorja Giulia Alfieri je nastal legendarni »Tipo 60«, imenovan tudi »Bird Cage«(ptičja kletka) in to zaradi specifične oblike dirkalnika. Ta avto je tekmoval v rokah privatnih ekip, na posameznih dirkah večkrat zmagal, leta 1960 in 1961 na dirki 1.000 kilometrov

Fangio in Maserati 250F, zmagovalca Formule 1, 1954





Maserati 3500 GT, prototip, poimenovan tudi »Bela dama«

v Nürburgringu. Tovarna je v glavnem nadaljevala z izdelavo prestižnih športnih vozil, predvsem znanih GT-jev, Mistral – hiter kot istoimenski veter, Bora, Sebring – poimenovan po znanem ameriškem dirkališču, kjer je Maserati že zmagoval in Kamshin. Leta 1967 pa je nastal znameniti Maserati Ghibli, ki ga je oblikoval Giugiaro. Lastniki tovarne so se

nekajkrat zamenjali, na srečo je preživela pod taktirko več lastnikov, med njimi Citroena, da bi na koncu uspešno pristala v rokah koncerna Fiat Chrysler. Zanimivo je tudi, da dva največja rivala iz preteklosti, Ferrari in Maserati, hočeš nočeš sodelujeta pod zavetjem istega lastnika. Oba sta edino tako lahko preživela vse do danes. Kljub vsem turbulencam,

ki so se dogajale, pa je celotno zgodbo o uspehu zaznamovala družina Maserati.

op.1 Informacija pridobljena na predstavitvi zgodovine Maserati, ki jo je predstavil dot. ing. Alfieri Maserati, sin legendarnega Ernesta Maseratija. Predavanje ob 100 letnici omenjene tovarne je bilo v Budimpešti na skupščini FIVA, dne 8.11.2014

Ostali viri: <http://www.maserati100.com/history/timeline.html>., internet in arhiv avtorja.

Maserati Ghibli 1967

