

ALESSANDRO
STEFANINI

Ferrari
e Maserati,
nelle piste
da gara
o su strada,
le migliori
auto sportive
del mondo

Ferrari 612
Scaglietti

NATE PER CORRERE

L'high-tech dell'automobilismo modenese vive un momento di grande vivacità e concretezza. Tengono banco i marchi dell' Holding Ferrari-Maserati. Momento magico che è difficile sintetizzare. È un'iniezione di fiducia, a 360°, sulle opportunità del "made in Modena", verso una rivoluzione epocale. Innovazioni che riguardano gli uomini, in ogni caso alla base di questa ricetta del successo, gli stabilimenti, per arrivare al prodotto da proporre alla clientela che peraltro fa di questa etichetta un momento di prestigio e d'orgoglio. Al "made in Modena" contribuisce la matita del carrozziere torinese

Pininfarina il cui centro stile fa pur sempre capo ad un modenese doc, l'ing. Lorenzo Ramaciotti. Anche in questo caso si rivisitano, in chiave moderna, gli stilemi già presenti nelle produzioni del passato. La rivoluzione negli insediamenti industriali ha come obiettivo quello di creare una dimensione umana di lavoro di tale livello da ottenere il massimo dello stimolo nel realizzare prodotti personalizzati e di massima qualità. La rivoluzione industriale in Maserati è tale, fermo restando che non si sono volute trasfigurare le strutture nate con le origini del marchio. Evidentemente, già allora proiettate al futuro nel sistema della produzione industriale. In viale Ciro Me-

notti a Modena si è fatto un intervento che ha tenuto conto della sua funzionalità e l'inserimento nel tessuto cittadino esistente. Suo splendido biglietto di presentazione è: lo Show room. Un'immagine notturna di luce, colori e prodotti che non può passare inosservata.

A Maranello la "rivoluzione" è ancora più radicale. Tra pochi mesi sarà pronta, per la produzione, la nuova struttura destinata alla verniciatura scocche. Un impianto utilizzato in simbiosi da Ferrari e Maserati per incrementare la qualità finale. A seguire vi sarà la nuova palazzina degli uffici progettazione per arrivare a quella che ospiterà il ristorante Ferrari, riservato alle maestranze.

Alla rivoluzione strutturale se ne affianca un'analoga per quanto riguarda le capacità lavorative degli uomini ed il risultato proposto alla clientela. C'è un obiettivo 2004, ben definito, "l'invasione" degli States con la Quattroporte Maserati. Presentata al salone di Detroit, cuore dell'industria automobilistica USA, assieme alla Ferrari 612 Scaglietti, ha attirato un grosso interesse di possibili acquirenti. Il primo rendiconto delle opzioni supera le 500 unità. L'obiettivo America, vede la presenza di due nuove Maserati da corsa alla 24 ore di Daytona, nel sud della Florida. Si tratta della GT2+2 Cambio Corsa in versione Light, de-



Maserati 4 porte



stinata ai clienti sportivi al prezzo di 166.000€. Il mercato Usa è basilare per il prodotto "made in Modena" ed i dati 2003 parlano di un +13% per Ferrari (1350 vetture commercializzate) e un +15% per Maserati (circa 995). Per la casa del tridente è la 2+2 Cambio Corsa a far la parte del leone a fronte della Spider. I dati complessivi, immatricolazione in tutti i 46 mercati del mondo dove Ferrari e Maserati sono presenti, non sono ancora ufficializzati. Lo saranno a fine febbraio, o in occasione del salone di Ginevra, dopo le delibere del consiglio d'amministrazione. Espressione della tecnologia estrema è la monoposto di F.1 F2004. Riceve la pesante eredità di monoposto che sono state regine incontrastate delle rispettive stagioni agonistiche. Anche nel settore F.1 si assiste ad una maggiore responsabilizzazione di giovani ingegneri italiani, verso livelli operativi sempre più di vertice. Un nome per tutti: quello di Luca Baldissari che sarà il responsabile del coordinamento di tutti i suoi colleghi sui campi di gara. La nuova generazione d'ingegneri, nata anche dai master post-laurea d'ingegneria messi in cantiere dal nostro ateneo, è a livelli eccelsi per le profonde conoscenze tecnologiche. Lo sta ad indicare il risultato

professionale della giovane Antonia Terzi. Oltre ad essere una bella ragazza, ha messo in mostra delle capacità tali da essere chiamata come responsabile del settore aerodinamico alla scuderia BMW-Williams. È lei che ha "inventato" la forma del muso a tricheco in chiave moderna. Da Modena si esportano Gran Turismo e cervelli.

Ma ritorniamo a parlare di quelle che sono le vetture. Alla Cambio Corsa versione Light, farà seguito la presentazione della Maserati Gran Turismo da competizione al salone di Ginevra. In pista la si è già vista. Non ha ancora un nome proprio: la MCS, è la versione stradale, MCC quella da competizione (prezzo stimato circa 900.000€). Un vettura estrema che sarà costruita, nella versione MCS, in 25 esemplari. È il ritorno della Maserati nelle competizioni di durata, tipo la 24 ore di Le Mans. Il suo debutto dovrebbe avvenire alla 24 ore di Spa (31 luglio - 1 agosto).

In casa Ferrari, dopo aver affiancato alla sigla d'identificazione delle vetture quello dei tre cardinali dei successi Ferrari: Modena, Maranello e Fiorano, si vuole continuare in questa tradizione legata ad un passato glorioso. Dopo il marchio Dino degli anni 70, dedicato alla memoria di Dino Ferrari il primo figlio dell'ing. Ferrari, è stato utilizzato

proprio il nome dell'"umoun", come lo chiama ancora Sergio Scaglietti il suo carrozziere di fiducia, per identificare una Ferrari Gran Turismo. È la Enzo Ferrari, vettura estrema, in produzione limitata sotto ai 400 esemplari. Seguendo questo nuovo viatico a fianco della sigla 612, la nuova Gran Turismo 4 posti, è stato affiancato il nome del carrozziere Scaglietti. Per lui un riconoscimento ancor più importante a fronte di una laurea in "battitura di lamiera". Un altro dei modenesi doc, chiamato a fare da supervisore nei concorsi organizzati in occasione dei raduni Ferrari. Il volto di Sergio Scaglietti, segnato da anni di lavoro con una manualità eccelsa nel creare da fredde e piatte lamiera d'alluminio forme Ferrari dalle sensazioni forti, utilizzando solo un martello, è un libro aperto. Un piccolo movimento delle labbra o del naso, piuttosto pronunciato, lasciano intuire quale è la sua vera sensazione del momento quando esamina una delle sue Ferrari restaurate. Ancor oggi in fase di finitura, i suoi eredi sono capaci di eliminare la più piccola delle imperfezioni, su una carrozzeria in alluminio, senza richiederne un ritocco con la vernice. Una maestria manuale che nessuna delle più sofisticate tecnologie meccaniche e dell'informatica riusciranno mai ad emulare. Questa è la vera prerogativa del lavoro "made in Modena", terra di motori e di uomini.

Maserati MCC

Ferrari 612 Scaglietti



La presentazione della nuova F.1 F 2004