L'Histoire de Maserati

De 1881 à 1898, six frères naissent à Voghera, dans la province de Pavie, où leur père, Rodolphe Maserati, est cheminot : Carlo, Bindo, Alfieri, Mario, Ettore et Ernesto. A l'exception de Mario, qui choisira la peinture, tous se consacreront à la mécanique. Carlo travaille d'abord chez Fiat, puis chez Isotta-Fraschini, Bianchi et enfin chez Junior, quand il meurt en 1910. Engagé dès l'âge de 18 ans par Isotta-Fraschini, Alfieri s'y affirme comme technicien et comme pilote. Leader de la fratrie, il sera rejoint chez le grand constructeur milanais par Bindo et Ettore.

En décembre 1914, alors que l'Italie n'est pas encore entrée dans la guerre, Alfieri Maserati se met à son compte. En compagnie d'Ettore et d'Ernesto (Bindo restant chez Isotta-Fraschini), il crée à Bologne un atelier spécialisé dans la préparation sportive des moteurs Isotta-Fraschini. La " Societa Anonima Officine Alfieri Maserati " est née. Au lendemain du conflit mondial, Alfieri acquiert un nouvel atelier dans la banlieue de Bologne, au lieu dit Ponte Vecchio. Il prend part régulièrement à des épreuves sportives, en particulier au volant de la Tipo Speciale, une Isotta-Fraschini de 6,3 litres, au volant de laquelle il remporte la course de côte Suse-Mont-Cenis en 1921 et 1922.

Très naturellement, Alfieri décide de passer du statut de préparateur à celui de constructeur. La première Maserati apparaît en 1926, c'est la Tipo 26 (d'après l'année de sa naissance), une huit cylindres double arbre suralimentée de 1,5 litre. Sur le radiateur, figure le logo de la nouvelle marque. Il emprunte à la statue de Neptune, qui trône sur la place de Bologne dédiée à la version romaine de Poséidon, le trident que le dieu grec de la mer a reçu des Cyclopes. On a connu des emblèmes moins flatteurs…

Les voitures au trident s'imposent rapidement, grâce notamment à Baconin Borzacchini et Ernesto Maserati. Mais de nombreuses victoires sont à mettre au crédit des riches clients pilotes de la firme, qui, pendant des années, apporteront à celle-ci un appui économique et publicitaire déterminant. Le record du monde de vitesse sur dix kilomètres réussi en 1929 par Borzacchini au volant de la V4, une machine motorisée par un moteur V16, ne fera que renforcer l'image de Maserati auprès de sa clientèle. Ce succès aura un retentissement très important et la marque sera peu affectée par la crise de 1929.

Construites sur le châssis de la 26 M, le chef-d'œuvre d'Alfieri, les premières voitures de route apparaissent en 1930. Il ne s'agit toutefois que d'initiatives isolées dues aux carrossiers Castagna, qui réalise deux cabriolets, et Zagato, auteur d'un spider en aluminium.

Père de la marque et auteur de ses machines, Alfieri meurt en mars 1932 des suites lointaines du grave accident dont il avait été victime le 8 mai 1927 à la Coupe de Messine. Ayant perdu leur patron naturel, les frères Maserati se serrent les coudes. Bindo quitte Isotta-Fraschini, où il travaillait depuis plus de vingt ans, pour venir épauler Ettore et Ernesto. Il devient le président de la société, Ettore ayant en charge la compétition et Ernesto le bureau d'études.

Avec la nouvelle réglementation des Grands Prix instaurée en 1934, s'ouvre une ère difficile pour Maserati. La donne est bouleversée par l'entrée en scène et en force de Mercedes et d'Auto Union, dont les surpuissants bolides vont écraser la concurrence jusqu'à la fin des années trente. Maserati se détourne de ce qu'était alors l'équivalent de la Formule 1 pour se concentrer sur les voitures de 1500 cm3 et 1100 cm3, où la marque a acquis une position privilégiée. Conçue par Ernesto, la remarquable 6 CM (1,5 litre), qui se taillera un grand palmarès, est exposée au salon de Milan, où, pour la première fois, Maserati est présent en 1936.

Confrontée de manière récurrente à des problèmes financiers, la marque connaît des moments particulièrement difficiles au milieu de la décennie. Une situation aggravée par le déclenchement de la guerre d'Ethiopie, qui mobilise nombre de clients du Trident. La production a baissé, compromettant à nouveau la santé financière de la firme. Il faut reconnaître que si les frères Maserati brillent par leurs talents d'ingénieurs, on ne peut en dire autant de leurs qualités de gestionnaires. Une fois de plus, la marque est renflouée par un mécène aussi généreux que passionné en la personne de Gino Revere, qui devient président de la société en janvier 1936. Pourtant, un an plus tard, les frères Maserati baissent les bras et décident de céder leurs actions à la famille Orsi, de riches industriels de Modène propriétaires, entre autres, d'aciéries et de fabriques de machines-outils et de matériel agricole. L'accord stipulant qu'ils restent maîtres des orientations techniques de l'entreprise pendant dix ans, les trois frères se trouvent libérés des questions d'intendance qui ne constituent pas leur jardin d'Eden. Ils pourront ainsi se consacrer à leur passion, la création de voitures de course. L'avenir sera quelque peu différent.

En fait, les frères Maserati sont mis sur la touche dès 1939. La direction technique est confiée à de nouveaux responsables nommés par la famille Orsi, les ingénieurs Alceste Giacomazzi et Alberto Massimino. Adolfo Orsi devient le président de la société, tandis que l'usine est transférée à Modène, où elle se trouve encore aujourd'hui. La même année, Maserati connaît une gloire inattendue aux Etats-Unis, où une 8 CTF remporte les 500 Miles d'Indianapolis. De cet exploit, renouvelé qui plus est en 1940, la marque gagne outre-Atlantique une image riche de promesses pour les exportations de l'après-guerre. En 1946, deux 8 CTF prendront encore les troisième et quatrième places de l'épreuve reine du continent américain.

Très faste pour Maserati, la période de l'après-guerre s'avère comme l'une des plus fructueuses de l'histoire de la marque. Le Trident accumule les trophées en Europe comme en Argentine, où, plusieurs années de suite, il rafle pratiquement tout le palmarès de la Temporada. Gigi Villoresi, Giuseppe Farina et Alberto Ascari s'imposent à Buenos Aires et à Mar del Plata, ainsi qu'un certain Juan Manuel Fangio…