



Al 100 jaar een begrip



Net als de NMT viert Maserati dit jaar zijn honderdste verjaardag. Over de historie van dit bij veel (tand)artsen geliefde automerk zou je een opera kunnen schrijven. Succes en ondergang volgden elkaar in snel tempo op in een hevigheid die een scenarioschrijver grijze haren zou bezorgen. Gelukkig is er een 'happy end'. Of beter gezegd: hoop voor de toekomst.

De geschiedenis van het automerk Maserati begint eigenlijk al eind 19de eeuw in Bologna, wanneer Rodolfo Maserati en zijn vrouw zes zoons krijgen. De jongens (de oudste, Carlo, zal al op zijn 29ste overlijden) zijn geïnteresseerd in alles wat met techniek te maken heeft.

In 1914 start tweede zoon Alfieri Maserati een autowerkplaats met bandenhandel; zijn jongere broers Ernesto, Ettore en Bindo komen bij hem in dienst. Alfieri is een rasondernehmer; hij begint ook met de fabricage van bougies voor allerhande merken. Daarnaast onderhoudt hij de racewagens van het automerk Diatto.

Als Diatto in financiële problemen komt, nemen de broers de auto's over, verbeteren die ingrijpend en zetten er hun eigen familienaam op. Broer Mario, die grafisch ontwerper is, maakt het logo. Hij laat zich daarbij inspireren door een beeld van Neptunus met zijn drietand in het centrum van Bologna.

De broers zijn gek van autosport en beperken zich tot het bouwen van racewagens – met wisselend succes. Hun cliënteel bestaat uit zeer welgestelde, voornamelijk Italiaanse amateurcoureurs die met hun Maserati's racen en regelmatig een sneller model wensen.

Wanneer Alfieri in 1932 overlijdt aan de nasleep van een nieroperatie, weten zijn jongere broers zich geen raad. Ze verkopen hun bedrijf – dat er financieel niet al te rooskleurig voorstaat – aan de industriële familie Orsi uit Modena, met een verhuizing van de Maserati-fabriek tot gevolg. De broers blijven nog tien jaar onder contract van hun nieuwe werkgevers, die de naam Maserati blijven voeren. In 1947 beginnen ze opnieuw voor zichzelf onder de merknaam Osca.

Maserati bouwt in de jaren vijftig nog steeds vrijwel uitsluitend racewagens voor op het circuit. Af en toe wordt er ook een

'straat-sportwagen' gebouwd. De methodiek is vooroorlogs: Maserati levert chassis en motor, en een van de vele Italiaanse carrosseriebedrijven klopt er een mooi gelijnde koets op, waarbij vrijwel nooit twee exemplaren identiek zijn.

Concurrent Ferrari, die in dezelfde vijver als Maserati vist, pakt het slimmer aan: dit merk biedt complete, kant-en-klare auto's. Maserati-manager Omer Orsi snapt dat hij op de Ferrari-manier veel meer kan verdienen en dat de uitstekende sportprestaties van Maserati als goede en gratis reclame kunnen dienen. Dit inzicht leidt tot het eerste productiemodel, de 3500. Dankzij de positieve ontvangst van de 3500 overleeft Maserati in 1957 een surseance van betaling, veroorzaakt doordat Argentinië een scheepslading metaalbewerkingsmachines – een andere tak van het bedrijf – vanwege een politieke crisis niet betaalt. Gelukkig wint Juan Manuel Fangio in datzelfde jaar het wereldkampioenschap in de Formule 1 voor Maserati. De verkopen nemen een vlucht, eerst met de 3500 en later met de Quattroporte. Die laatste is ontsproten aan het brein van



'De redder van Maserati', de 3500 GT



De Tipo 26 uit 1926, er zijn er in zeven jaar ongeveer 28 van gemaakt

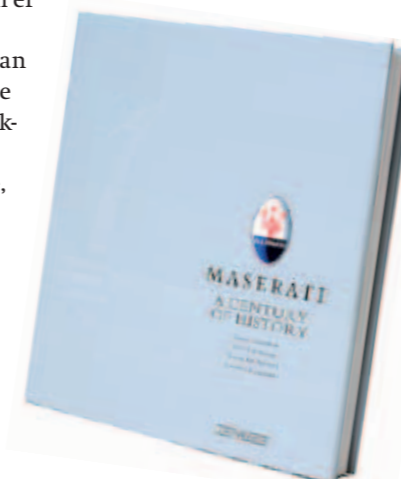
Omer Orsi en een unicum in de autowereld: een grote vierdeurs met een getemde racemotor.

De basis blijkt, ondanks deze lichtpunten, toch te smal. In 1969 neemt Fiat concurrent Ferrari over, en de familie Orsi zoekt voor Maserati steun bij Citroën. Kort na de overname gaat Citroën in 1974 zelf failliet en wordt op zijn beurt opgeslokt door Peugeot, dat zo kort na de oliecrisis niet is geïnteresseerd in een Italiaans sportwagenfabriekje. Wederom hangt het lot van Maserati aan een zijden draadje. Gelukkig schiet ditmaal de Italiaanse overheid te hulp; deze verkoopt de vrijwel lege boedel aan grootindustriële Alejandro DeTomaso. Die bedenkt een kleinere en meer bereikbare Maserati, de Biturbo, waarmee het merk een heel andere klasse auto's biedt.

Maar ook DeTomaso lukt het niet om Maserati succesvol nieuw leven in te blazen. Net voordat het merk alsnog omvalt, komt Fiat te hulp. En zo smelt Maserati alsnog samen met vroegere rivaal Ferrari. De financiële basis wordt beter, de kwaliteit gaat met sprongen vooruit en er komen nieuwe modellen.

Onder de huidige leiding van Fiat gloort nu weer een mooie toekomst voor Maserati, dankzij de actuele modellen Ghibli, GranSport, Quattroporte, én op termijn een reeds lang verwachte SUV.

Maserati, a Century of History. Hét boek voor de liefhebbers, 360 pagina's, gebonden, € 62,50, onder meer leverbaar via autonetcarbooks.com



De Maserati Sebring van tandarts Theo Münninghoff

Tandarts Theo Münninghoff blijft trouw aan zijn Sebring

"Mijn Maserati is een Sebring uit 1966. Ik heb 'm al twaalf jaar in bezit en ik heb er in die tijd 50.000 probleemloze kilometers mee gereden. Ik bewonder Maserati om de ingetogen, elegante auto's die ze hebben gebouwd, zoals de Sebring. Hij heeft ook een prachtig interieur en natuurlijk een fantastische motor, een 3,7 liter zescilinder met drie dubbele Weber-carburateurs en 245 pk. Echt een auto zoals alleen Italianen die kunnen maken. Mijn auto won het allereerste Concours d'élégance op Paleis 't Loo, in 1998. Naast de Maserati heb ik verschillende klassiekers in bezit gehad, van uiteenlopende merken, die kwamen en gingen, maar aan mijn Sebring blijf ik trouw."