

Un'automobile nella storia: un "puzzle" in composizione

In onore di Giuseppe e Raffaello Coda e dei fratelli Maserati

Daniele Neri

Il 4 agosto 1990 scompariva l'ultimo dei fratelli Maserati ancora in vita all'epoca: l'Ing. Ettore. A dieci anni da questo triste evento vogliamo ricordare l'opera di quei fratelli che tanto hanno onorato l'Italia nel mondo con le loro automobili e lo facciamo con una ricerca intesa ad evidenziare le tappe che portarono alla nascita della Maserati nel 1926 ed alla costruzione della prima vettura che da quell'anno prese la denominazione di "Tipo 26". Insieme a questo ricordo non poteva mancare un altro: quello di Giuseppe Coda e del figlio Raffaello ad un anno dalla scomparsa di quest'ultimo – 10 ottobre 1999 – che pur non interessandosi professionalmente di automobili, ha saputo conservare a futura memoria documentazioni e ricordi vari sull'attività del padre, anche sulla collaborazione con Alfieri Maserati. La ricerca è di Luigi Fittipaldi che ha conosciuto sia i Coda che Ernesto Maserati ed altri che "gravitavano", come lui dice, tra la Diatto a Torino e la Maserati a Bologna.

- Come le piacerebbe ricordare in questa intervista Giuseppe e Raffaello Coda e i fratelli Maserati?

"In primo luogo con alcune note biografiche, poi con il risultato a tutt'oggi di una mia ricerca sulla nascita della Maserati e della prima vettura costruita la "Tipo 26". Determinante per questo fu la collaborazione fra Giuseppe Coda e Alfieri Maserati, la coincidenza di una serie di eventi insieme al sostegno di alcuni estimato-

ri dei due ed alla compattezza dei fratelli Maserati. Questa ricerca, tutt'ora in atto, mi ha particolarmente affascinato e mi piace ricordare che tra Giuseppe Coda e Alfieri Maserati si attuò, come più volte mi ha sottolineato Raffaello, il principio dei "vasi comunicanti", fino alla scomparsa di Alfieri nel 1932".

- Lei ha detto che la prima Maserati fu la "Tipo 26", ma sembra che in precedenza Alfieri avesse già costruito ed usato in gare altre auto da corsa, fin dai primi anni venti.

"Alfieri aveva elaborato ed utilizzato in gare, dopo la fine del primo conflitto mondiale, vetture di varie marche ed aveva costruito, assemblando parti di provenienza diversa, quella che è da considerare come la prima automobile da lui costruita. Ernesto Maserati, in una lettera inviata nell'Aprile del 1970, insieme ad una fotografia della vettura mi sottolineò questo e la definì "un ibrido". Fu realizzata tra il 1920 e il 1921 e chiamata "Isotta Fraschini" – si fregiava di due stemmi I F sul radiatore – in o-

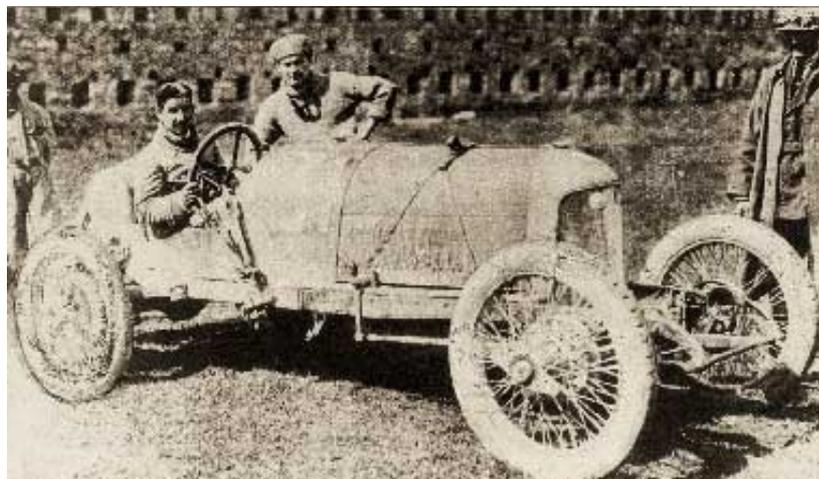
maggio alla fabbrica nella quale Alfieri lavorò alcuni anni. Quanto alla prima Maserati le confermo che fu la "Tipo 26", ma devo aggiungere che nel corso delle mie ricerche ho notato l'esistenza di una confusione circa l'identificazione di questa vettura. Infatti è stata indicata come tale, su varie pubblicazioni sia in Italia che all'estero, un'automobile da corsa che alla luce delle mie indagini non lo è affatto. Si tratta in realtà della prima vettura con il marchio del Tridente e non della "1ª Maserati costruita – anno 1926", cioè non della "Tipo 26".

- Di quale automobile si tratta allora?

"Come dicevo, si tratta della prima vettura con il marchio del Tridente ed è questo, credo, che abbia ingenerato confusione, ma nella realtà trattasi di un secondo "ibrido" non voluto tuttavia da Alfieri, anche se da lui assemblato e, quindi, non della prima "Tipo 26".

- Come è arrivato a questa conclusione?

"Grazie alla ricerca di cui abbiamo parlato che negli ultimi anni ho potuto ordinare bene, ma non completare, dopo decenni di indagini e grazie anche a Raffaello Coda ed altri personaggi con cui ho discusso su quella fotografia "incriminata". Le mostro in varie pubblicazioni l'immagine di quella vettura e, come lei può constatare, il perpetuarsi di quello che per me è un errore. Dall'attenta osservazione di questa fotografia lei può rilevare le notevoli differenze tra l'avantreno di questa automobile e quello di un'altra che le mostro dove Diego De Sterlich tracciò, sul radiatore della vettura fotografata, probabilmente con una vernice bianca, la



Alfieri Maserati al volante della sua "Isotta Fraschini"

Giuseppe Coda

Nato a Biella Cossila l'8 luglio 1883, è stato tra i pionieri italiani nel campo della progettazione di motori per automobili ed aerei. Iniziò alla Züst di Brescia poi a Torino presso la Fiat, la Rapid e alla Scat dove fu nominato direttore tecnico per la costruzione di aerei Spad con i motori Hispano Suiza 4 e 8 cilindri. Fu molto stimato e amico di Baracca, Ancillotti, Ranza, Piccio e molti altri delle squadriglie aeree. Dopo la prima guerra mondiale fondò con un gruppo di amici la Veltro per la costruzione di automobili e per questa progettò e costruì un motore a 4 cilindri di due litri ma il prototipo, per la difficoltà di avviamento della "VELTRO-fabbrica di automobili", fu ceduto alla "DIATTO Autocostruzioni" di Torino divenendo il noto "Tipo 20" della marca. Alla Diatto fu direttore tecnico fino al 1924 quando venne chiamato all'ufficio studi della Citroen di Parigi dove rimase fino al 1936. Poi fu inviato a Milano come procuratore generale e direttore tecnico presso la Citroen italiana. Durante il soggiorno parigino fu in continuo contatto con Alfieri Maserati per lo sviluppo di un motore 8 cilindri da lui ideato. Nel 1937 l'Alfa Romeo lo volle come consulente per il reparto motori d'aviazione al Portello; vi rimase un anno e nel 1938 ritornò a Torino presso le Officine Viberti per la progettazione di veicoli industriali ed infine fu alle Officine di Savigliano dove progettò alcuni filobus. L'ing. Giuseppe Coda era perito industriale di rango molto elevato e di fatto un vero ingegnere, come giustamente tutti amavano chiamarlo. Si è spento a Biella Cossila il 30 ottobre 1977.



Raffaello Coda

Nato a Torino il 12 settembre 1910, dopo il liceo frequentò il Politecnico di Milano ed in questa città lavorò presso la Siemens s.p.a. alla progettazione e produzione di articoli industriali fino al pensionamento. Appassionato di storia dell'automobile ha conservato documentazioni e ricordi sull'attività del padre di grande interesse. Ha svolto ricerche storiche sulla produzione automobilistica italiana nei primi decenni del secolo scorso e su particolari tecnici progettati dal padre per i telai ed i motori DIATTO "tipo 20". Inoltre per due vetture ideate dal padre e mai realizzate, erano in anticipo sui tempi, elaborò alcuni schizzi di carrozzeria molto suggestivi intorno agli anni cinquanta: la prima vettura era una monovolume a quattro ruote sterzanti (1932); la seconda una piccola automobile a due posti in tandem (1938 e 1950). Raffaello Coda si è spento a Biella Cossila il 10 ottobre 1999.

scritta "I^a 26". Ordinato il mio "puzzle" di informazioni molti anni or sono, anche se grossolanamente, arrivai a questa conclusione, che ora mi sento di confermare: aveva ragione De Sterlich, d'altro canto Giuseppe Coda prima ed Ernesto Maserati poi mi confermarono tutto quanto ero riuscito ad evidenziare già nel 1971".

- Ci offre questa ricerca?

Tutto quello che sono riuscito a mettere a fuoco fino a oggi, l'ho raccolto, come di consueto, in schede ed è con piacere che le offro a Incontri in onore dei Coda e dei fratelli Maserati.

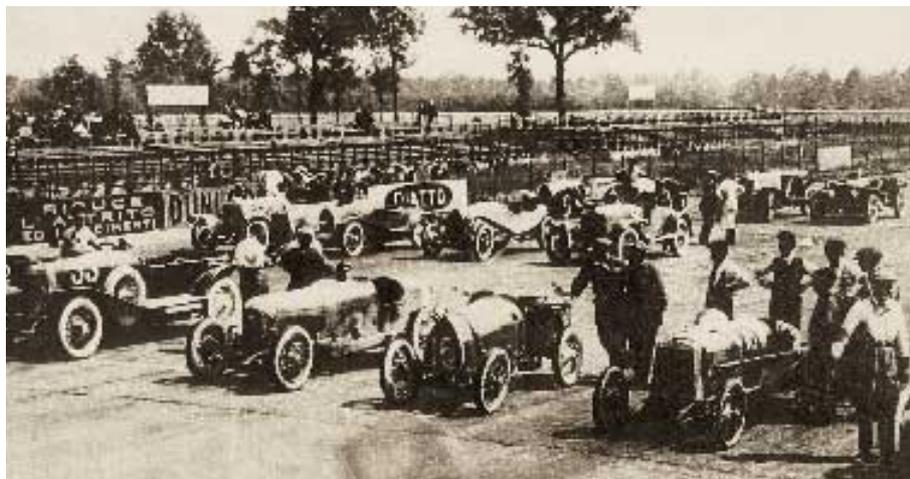
- Queste schede, più delle altre di cui abbiamo preso visione in passato, fanno vivere l'atmosfera di un'epoca tanto lontana da noi anche dal punto di vista della tecnologia. Il fascino di queste ricerche è fuori discussione e

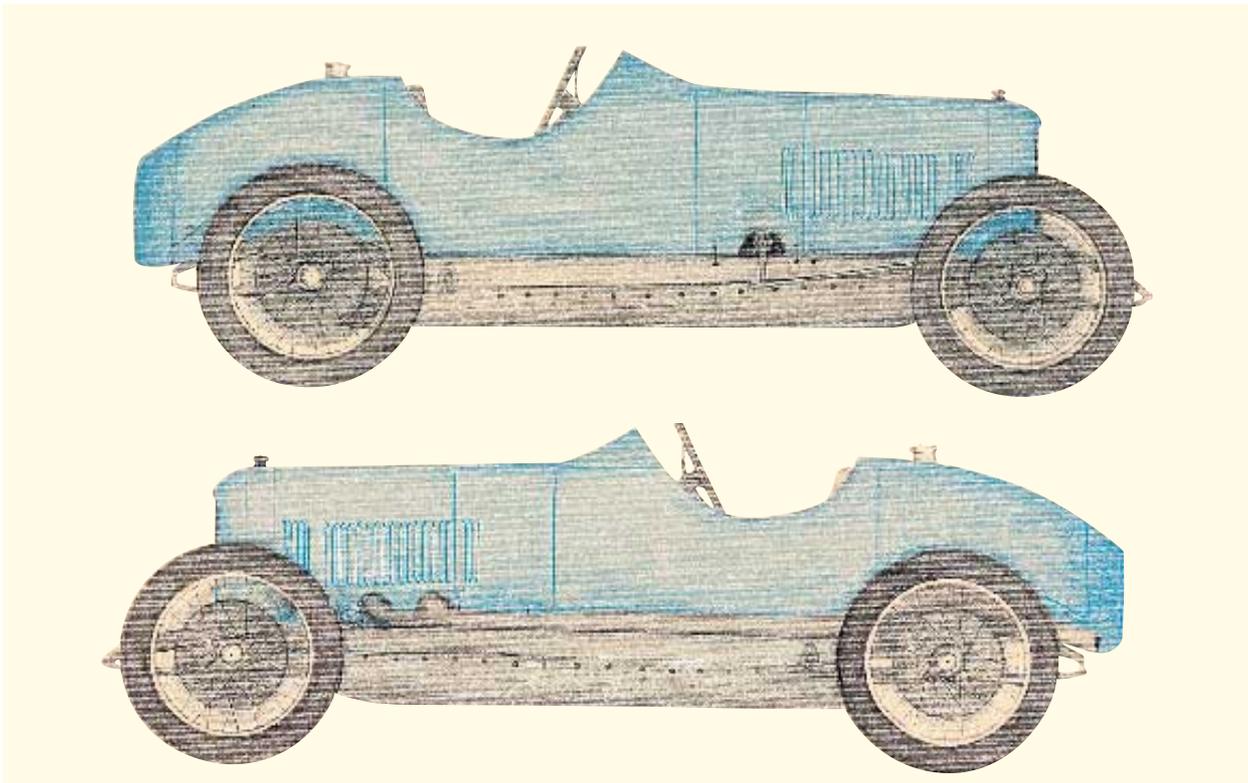
manifestano impegno e, come le ha scritto Raffaello Coda nell'ultima lettera, "molto sentimento". Una curiosità: perché non usa il computer per redigere e poi correggere, aggiornare, "lavorare" le sue schede? Sarebbe molto più semplice.

"Vede io sono del secolo scorso ed affezionatissimo alle mie Lexicon 80 e Lettera 22 che adopero fin da

quando ero studente universitario, sono mie amiche sincere, anche se di tanto in tanto mi tradiscono, fanno parte della mia vita e non trovo alcuna difficoltà ad aggiornare con queste le mie schede. La "fatica", se vuole, è un'altra: selezionare informazioni "sornione" tra vere e false; per me, comunque, è un divertimento verificare, confrontare, vagliare le

14 Giugno 1925. La Diatto Maserati 8C (a sinistra) alla Coppa del Re vinta da Tassara-Bugatti 1500 (al centro). Al secondo posto si classificò Schiappati su Diatto 30S (a destra)





Maserati Tipo 26-
telaio 30011

“mie verità” registrate e modificarle se dovessero rilevarsi degne di revisione. “Nessuno ha il monopolio della verità, nessuno ha la privativa dell’errore”, mi pare abbia scritto Arturo Graf”.

- *Quale lettura consiglierebbe per saperne di più su Giuseppe Coda e i fratelli Maserati?*

Sull’Ing. Giuseppe Coda ho trovato molto poco degno di attenzione, purtroppo; le notizie da me registrate provengono dallo stesso e dal figlio Raffaello che mi onorarono del dono di molte documentazioni e varie note informative, poi da antiche fonti giornalistiche. Non così per i fratelli Maserati. Quale lettura consigliare? La letteratura al riguardo è ampia ma fra tutto meritano una segnalazione due pregevoli volumi di Luigi Orsini e Franco Zagari: “MASERATI una storia nella storia” e “OSCA la rivincita dei Maserati” e poi c’è sempre l’Archivio Storico della marca curato da Ermanno Cozza proprio nella vostra città di Modena. Infine non ignorerei i cataloghi delle mostre, in genere attendibili, e quelli delle aste internazionali dove non è difficile imbatte si in ogni sorta di amenità pur di vendere. “The business is business!”.

© Fondo L.R. Fittipaldi per “Incontri”

I fratelli Maserati

Carlo – (1881-1910) Un pioniere: realizza per il marchese Carcano (1899) un motore monocilindrico per uso motociclistico ottenendo successi in competizioni dell’epoca e monterà lo stesso motore su di un autotelaio da lui progettato e costruito nel 1901. Nel 1908 è direttore tecnico alla Junior di Torino dove costruisce un aereo monoplano ad ala bassa. Muore a 29 anni a Milano, dove in un vecchio stabilimento farmaceutico da lui acquistato, stava costruendo un motore aeronautico stellare commissionatogli da terzi.

Bindo – (1883-1980) Lavora alla Junior con Carlo e nel 1914 passa alla Isotta Fraschini a Milano come collaudatore, poi a Bologna cura l’assistenza alle vetture dei clienti di questa marca insieme ad Alfieri ed Ettore con i quali collaborerà fino alla chiusura della OSCA nel 1963.

Alfieri – (1887-1932) Avvia nel 1914 una piccola officina a Bologna in Via dei Pepoli insieme ai fratelli. Chiamato alle armi affida ad Ernesto, giovanissimo: 17 anni, la conduzione di quell’officina che riprenderà alla fine del primo conflitto mondiale insieme a Bindo ed Ettore, reduce anch’egli. Nascono allora le Officine Alfieri Maserati ma in una nuova sede sempre a Bologna: Ponte Vecchio, dove rimarranno fino al 1937 quando furono cedute a Orsi di Modena.

Mario – (1890-1981) Disegnatore collabora con i fratelli in questo campo e, nel 1925, ispirandosi alla fontana del Giambologna in Piazza Maggiore a Bologna sovrastata dal Dio dei Mari: Nettuno, disegna il celeberrimo Tridente della Maserati.

Ettore – (1894-1990) Collabora con Alfieri nella produzione di candele d’accensione a Milano (1917), successivamente dirige e amministra l’azienda di Bologna quindi con Bindo ed Ernesto lavora alla Maserati di Orsi a Modena ed infine fonda con i fratelli nel 1947 a Bologna la OSCA.

Ernesto – (1898-1975) Sempre a fianco di Alfieri ne fu collaboratore strettissimo e continuatore dell’attività con gli altri fratelli fino al 1963 quando l’OSCA fu ceduta alla MV Agusta. Curò l’ultimo capolavoro dei fratelli Maserati: la MT 4 di 1450 cc portata alla vittoria da Stirling Moss alla 12 ore di Sebring nel 1954.

Dalla Diatto - Bugatti 1500 alla Maserati "Tipo 26": genesi di un mito

1921-22 - Accordo Diatto-Bugatti per la costruzione su commessa di una piccola serie di auto da corsa con motori EB 1500 (69x100) e telai Diatto tipo 25 HP Sport (Passo 2550, carreggiata ant. e post. 1400) modificati con assale tubolare tipo B.C.C. portante agli estremi fusi a snodo ad attacchi detti a "forcella invertita" e "piatti inchiodati" (sic! Coda), senza freni anteriori: sterzo a 26°, tiranteria e barra di accoppiamento adattati dal tipo 25 HP; freni posteriori azionati con tiranti dall'asse portante il pedale e/o con leva collegata anche ad un freno sulla trasmissione; ruote Rudge Whitworth Straight side e gomme 820x120. L'italo-francese Franz Conelli richiede a Coda ulteriori modifiche al suo esemplare: alleggerimento del telaio da 840 a 750 kg e di tutta la vettura eliminando anche il baquet per il meccanico; radiatore dell'acqua della tipo 25 HP più grande di quello previsto da Coda per il tipo sport-tubo di scarico all'altezza dei collettori - 4 in 2 - e non in borsolo come nel progetto, ed altro. Con questa "speciale" F. Conelli partecipa ad alcune competizioni tra cui la Susa-Moncenisio 1921.

Diatto Bugatti 1500 di Franz Conelli, sul Moncenisio nel 1921

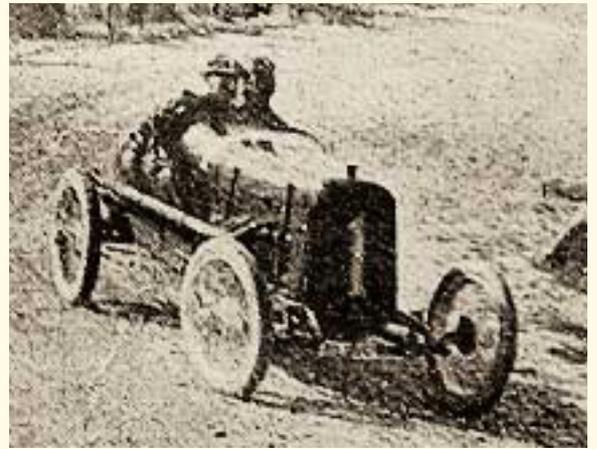
1922-23 - L'ing. Coda progetta e costruisce un motore 8 C in linea con due blocchi Diatto tipo 20 (79,7x100) ispirandosi al motore Bugatti Avio 8C che la Diatto aveva prodotto su licenza sotto la sua direzione tecnica. Coda entra in contatto con Alfieri Maserati per una collaborazione con la DIATTO ed insieme realizzano varie migliorie a quel motore: nuove teste senza interposizione di guarnizione con i blocchi, nuovi carburatori - Zenith da Ø 36 - in sostituzione dei Feroldi avio modificati da Coda ed altro, si costruisce un secondo motore a teste fisse e vengono assemblati due prototipi utilizzando due telai tipo 20 di serie (passo 3.10; carreggiata ant; e post. 1,40). È da notare che l'ing. Coda pensa di costruire anche una vettura di lusso ed uno spider con un motore del genere oltre che una da competizione. Le prove sul Moncenisio, con una carrozzeria spartana, effettuate da Coda, Maserati e De Sterlich sono del tutto insoddisfacenti. De Sterlich fa sostituire le gomme 820x120 con altre 820x135 e modificare le balestre posteriori zavorrando il retrotreno con quattro ruote - non per scorta! - e, cambiate le otto candele, riprova sullo stesso percorso ma il prototipo prende fuoco - viene spento con il concorso di alcuni montanari presenti lungo la strada.

1923-24 - Coda e Maserati sviluppano i due motori costruiti ed assemblano due nuovi prototipi con telai Diatto tipo 20 sport (passo 2650, carreggiata ant. e post. 1350), ruote Rudge Whitworth Stright side e gomme 820x120. Il motore a testa fissa viene dotato di due carburatori Zenith da Ø 36 e compressore a palette ideato da Coda collocato al posto del magnete, quindi con la girante a 90° rispetto all'albero motore, il magnete trasferito in coda al secondo albero di distribuzione. Le prove su strada, pur soddisfacenti anche con il motore a teste fisse, evidenziano ancora problemi. Si abbandona definitivamente l'idea del motore biblocco, quello a teste fisse viene acquistato da Conelli, l'altro riutilizzato per alcune componenti. Coda e Maserati realizzano allora un 8C monoblocco in linea (7,9 x 100) monoalbero con testa smontabile senza guarnizione interposta con il blocco. L'alimentazione è aspirata con due e poi quattro carburatori Zenith da Ø 36; La lubrificazione è a carter secco con radiatore dell'olio posto davanti a quello dell'acqua, pompa "a palette mobile" (sic! Coda) e serbatoio di recupero collocato sotto il cruscotto anteriormente al posto del meccanico. Le prove sono finalmente molto soddisfacenti.

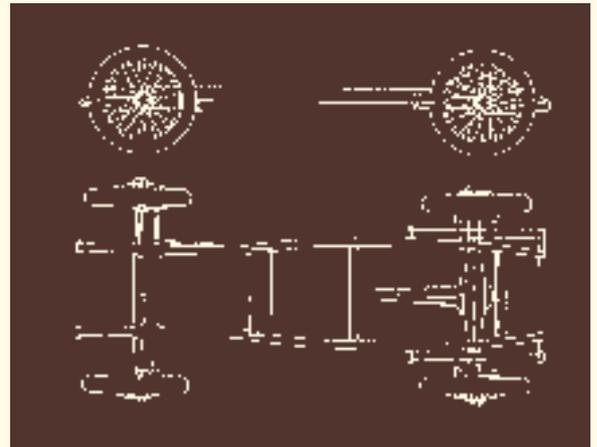
Telaio Tipo 20 e 30 sport

1924-25 - Coda incarica Maserati per conto della Diatto di sviluppare il motore 8C monoblocco monoalbero realizzato ma contenendo la cilindrata a 2000 cc. Maserati progetta allora e costruisce un nuovo motore di 1995 cc (65,5x74) con la guida dell'ing. G. Coda che chiama il "mio maestro". È un 8C monoblocco in linea bialbero in alluminio con due carburatori Memini e compressore tipo Roots costruito dai Maserati. Le altre caratteristiche sono pressoché simili al precedente quattro litri. Questo motore montato su di un telaio tipo 20 sport viene provato - senza carrozzeria ma soltanto con un baquet - sulla pista di Monza da Coda, Maserati e De Sterlich. Quest'ultimo prenota subito alla Diatto un esemplare ed ordina a Schieppati una carrozzeria. Ma la Diatto entra in una grave crisi economico-amministrativa. Maserati utilizza intanto con successo in alcune gare il prototipo da lui costruito e carrozzato da Schieppati e lo presenta a Monza il 14 giugno 1925 in occasione della manifestazione dei sostenitori della Diatto partecipanti alla fondazione del "Club dei cento all'ora" ed alla "Coppa del Re" in programma per quel giorno. Alfieri non partecipa alla gara ma spinto da Coda ed altri suoi estimatori effettua alcuni giri dimostrativi e raggiunge ben 180 km/h tra il generale plauso.

1925-26 - Alla fine di giugno 1925 Alfieri Maserati consegna alla Diatto il secondo motore 8C costruito ma, con la mediazione di Coda, trattiene il prototipo a saldo per l'opera svolta negli ultimi tempi senza retribuzione, al pari dello stesso Coda; Finita questa collaborazione Alfieri ne cerca un'altra ma non riesce a trovarla. Conelli si offre di contattare Bugatti e per questo fa



montare da Alfieri il motore a teste fisse biblocco da lui acquistato nel 1923 dalla Diatto su di un telaio tipo 20 sport modificato con l'assale tipo B.C.C. prelevato dalla sua Diatto-Bugatti del 1921. De Sterlich offre la carrozzeria che aveva commissionato a Schieppati per la Diatto 8C da lui prenotata che non verrà più prodotta e la vettura così assemblata, verniciata in azzurro chiaro viene mostrata da Conelli a Bugatti, in occasione di una sua visita a Milano, insieme alla rossa Diatto 8C di Alfieri. Ma l'accordo di collaborazione Bugatti-Maserati non si fa. De Sterlich rileva allora dalla Diatto una decina di telai tipo 30 - ch saranno modificati in sport - e li fa consegnare ad Alfieri convincendolo, insieme ad altri estimatori, anche con varie elargizioni, a mettersi in proprio nella costruzione di auto da corsa. Il battesimo avviene nella primavera del 1926 suggellato da una bella fotografia di gruppo intorno alla vettura voluta da Conelli e sulla quale per la prima volta appare il "tridente" disegnato da Mario Maserati, l'unico dei fratelli non interessato alle automobili ma alla figurazione artistica.



1926-1927 - L'entusiasmo per la nascita della prima Maserati è alle stelle e subito si lavora alla costruzione della prima vettura, sarà chiamata "Tipo 26". In realtà si tratta di un rifacimento dell'auto di Conelli con le seguenti modifiche: al telaio tipo 20 Sport con assale B.C.C. vengono aggiunti freni anteriori Diatto - senza servofreno Perrot che sarà applicato dal telaio 30012 - motore, cambio e tutti gli accessori totalmente prelevati dal prototipo Diatto 8C trattenuti da Alfieri nel 1925, cilindrata ridotta a 1592 (60x66) ed altre modifiche: trasmissione e ponte di nuovo tipo; lamierino tra i due longheroni anteriori sostituito con altro più lungo per un migliore invito all'aria verso il convogliatore del radiatore; lamiera parasassi al di sotto del motore, cambio, trasmissione chiusa sul davanti con una spessa rete; ruote Rudge Withworth a canale e gomme 820x120. Velocità oltre 180 km/h. La numerazione del telaio è 30011 - dove il 300 indica la provenienza del telaio medesimo DIATTO e l'11, l'undicesimo dei motori precedentemente elaborati e/o costruiti da Alfieri Maserati per le auto da corsa alcuni dei quali montati poi su richiesta sia dalla Diatto a Torino che direttamente dai Maserati: DIATTO 4 cilindri: 20 S/2000; 20 H-S/6000; 23 S/2300; 26 S/2600; 30 S/3000; 35 SS/3500. DIATTO 8 cilindri: 40 B.T.S./4000; 40 B.T.F./4000; 40 M.M./4000; 20 SS M.B./2000; 8C MASERATI: "TIPO 26" M.B./1500