



## **Con la Maserati nel Cuore: Ermanno Cozza racconta la Storia della casa del Tridente**

Sabato 22 febbraio 2020 in una gremita sala convegni, del Centro Culturale Franzoni Auto Divisione Classic, è stata raccontata la storia della Maserati. Protagonista un sempre giovane Ermanno Cozza, definito la “Memoria Storica della Maserati”, intervistato da Claudio Ivaldi, giornalista e Presidente del Biturbo Club Italia. Per l’occasione nella sala conferenze esposta una Maserati Biturbo del 1983 my 84. Alcuni iscritti provenienti dal centro e nord Italia all’evento hanno accolto l’invito a partecipare con la propria Maserati e pertanto all’arrivo dell’atteso oratore, vi erano ad aspettarlo: Maserati Ghibli SS 1970, Maserati Mexico del 1971, Maserati Merak 3.0 SS cruscotto Bora del 1984, Maserati Ghibli GT 1995, Maserati 3200 GT, Maserati Quattroporte 4 del 1996, due Maserati Quattroporte V, una delle quali con l’equipaggio Klaus e Jurgen (proprietario anche di una Ghibli SS del 1969), scesi dalla Germania appositamente per incontrare dopo tanto tempo il compagno di raduni Maserati, Cozza, ed infine una Granturismo Sport 4,7. Apparentemente fuori tema, ma vendute all’epoca dalla rete Maserati una delle ultime Innocenti Small 500 LS cat del 1993. Ermanno Cozza, classe 1933 è entrato giovanissimo, a 18 anni, nell’ottobre 1951, alle Officine Alfieri Maserati facendo la cosiddetta gavetta, iniziando come meccanico per poi passare al Reparto Esperienze quindi all’Ufficio Tecnico e infine al Commerciale. Cozza è come un fiume in piena e basta che Ivaldi gli dia il la che egli parte con riferimenti di date, dati tecnici come se stesse parlando di fatti accaduti l’altro giorno. Cozza è stato testimone dell’evoluzione aziendale, dei cambi di gestione, dell’evoluzione dei modelli. Ha potuto conoscere, partecipare e contribuire in maniera fattiva sia nel mondo delle corse automobilistiche sia in quello della produzione di serie. In quegli anni ’50 che vedranno fino al ’58 la Maserati competere nelle Corse, si è sviluppato in Cozza il confronto sempre vivo che si è “portato nel cuore”, con la casa automobilistica di Modena, la Ferrari. Cozza non risparmia occasione per enunciare le qualità delle Maserati nei confronti dei cugini modenesi, una sorta di “Virus Maserati”.

Cozza ha avuto la possibilità di conoscere Bindo Maserati, carrozzieri come Fantuzzi, piloti come Nuvolari, Varzi, Fangio. Per ognuno ha un ricordo od un aneddoto come quando nel 1953, l’ingegner Alfieri, venne in reparto con Fangio ed il signor Omer Orsi, per vedere i risultati della preparazione del nuovo motore ad iniezione della 250F. In quell’occasione venne proposto a Fangio, per la corsa del 6 giugno a Spa di montare sulla sua vettura il motore ad iniezione che aveva una potenza di 18 cavalli superiore al motore con carburatore. Fangio, “con quella sua solita vocina”, dice Cozza, molto garbatamente, appoggiò la mano sul braccio dell’ingegner Alfieri dicendo che preferiva il motore a carburatore, più affidabile, e che i 18 cavalli avrebbe cercato di metterceli lui. Infatti arrivò primo a Spa con la 250F. Ma Maserati all’epoca era anche motori per imbarcazioni ed è così che conobbe l’Avvocato

Agnelli per il quale accorse per una emergenza tecnica, al suo trimotore e nella concitazione dell'assistenza sporcò i pantaloni dell'Avvocato! Ed ancora incontri particolari come quello con Ferruccio Lamborghini che fu uno dei primi proprietari della prima vettura di volume di Maserati, la 3500 GT. In uno di questi incontri Lamborghini gli disse che voleva mettersi a produrre automobili. Cozza consigliò a Lamborghini di andare avanti a produrre trattori e lasciare a chi già produceva automobili, le automobili. Lamborghini fu quasi risentito e disse di comunicare anche a quello di Maranello (Enzo Ferrari) che gli avrebbe fatto vedere lui cosa sarebbe stato capace di fare!!! L'energia di Ermanno Cozza è invidiabile, ma il tempo è tiranno ed Ivaldi procede nel fare da collegamento per raccontare la storia della Maserati. Arriviamo all'era De Tomaso e Biturbo. Cozza dichiara essere stato il suo periodo più brutto in Maserati, ma non per il progetto Biturbo, che aveva le sue pregevoli caratteristiche, ma per come fu gestita da De Tomaso, tutta la prassi di produzione, scelta dei fornitori, modalità di gestione delle modifiche, facendo diventare i clienti dei collaudatori cavie a loro spese. Difatti oggi ci sono Biturbo, dei primi anni di produzione che vanno meglio oggi che quando sono uscite dalle Concessionarie. Al termine della conferenza è stato possibile acquistare il libro di 500 pagine "Con la Maserati nel Cuore" edito dalla Giorgio Nada Editore con dedica personalizzata di Ermanno Cozza. Carlo Carugati, direttore artistico del Centro Culturale ha concluso affermando che il segreto del successo di questi incontri è dato dalla macchina del tempo che viene utilizzata. Questa macchina del tempo ogni volta cambia marca, modello, ma ha lo stesso motore che è il cuore, il cuore degli appassionati relatori e dei passeggeri partecipanti. Prossimi eventi del Centro Culturale Franzoni Auto Divisione Classic : 18 aprile con Bruno Vettore che parlerà della storia della Lancia Beta Montecarlo; il 23 maggio sarà la volta di Marzio Cavazzuti, Presidente del Club Volkswagen Italia che racconterà la storia dell'unico caso nella storia dell'automobile, in cui il nome della fabbrica Volkswagen corrispondeva a quello del modello che, dopo tanti anni, verrà codificato come Maggiolino.

Per seguire le attività del Centro Culturale [www.franzoniauto.com/divisioneclassic](http://www.franzoniauto.com/divisioneclassic)

Carlo Carugati  
Direttore Artistico  
Centro Culturale Franzoni Auto Divisione Classic