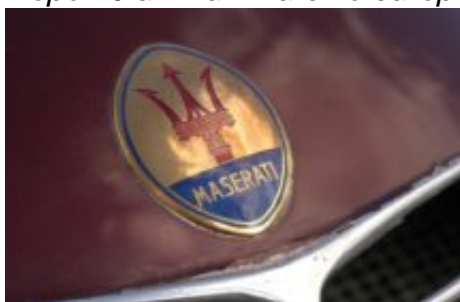


## Maserati 8CTF: clamorosa vittoria della 500 Miglia di Indianapolis nel 1939

Date : 03/06/2019



- *Ottant'anni fa la Maserati 8CTF "Boyle Special" trionfava nel catino dell'Indiana*
- *Dopo 20 anni un Marchio europeo trionfava nella 500*





*Miglia di Indianapolis*

**Modena, 30 maggio 2019** - Maserati celebra l'ottantesimo anniversario della clamorosa vittoria della Maserati 8CTF alla 500 miglia di Indianapolis. Domenica 30 maggio 1939 la Maserati 8CTF con al volante il 27enne Warren Wilbur Shaw tagliava il traguardo dopo una corsa di 4 ore e 20 minuti alla media di oltre 115 miglia orarie (pari a 185 km/h). Ancora oggi Wilbur Shaw, pilota dell'Indiana, è tra i 5 piloti più vincenti della storia ad Indianapolis con 3 vittorie (1937, 1939 e 1940, le ultime due a bordo di una 8CTF) e 3 secondi posti (1933, 1935 e 1938) per un totale di 13 partecipazioni.

Per Maserati non era la prima esperienza americana: già nei primi anni 30 Alfieri Maserati era stato invitato dagli organizzatori ad assistere ad alcune gare nel continente americano. Successivamente la cessione del pacchetto azionario dell'azienda al Gruppo Orsi del maggio 1937 aveva permesso ai fratelli Maserati di concentrarsi sulla progettazione di nuove vetture da competizione. L'autorità sportiva internazionale in quel periodo aveva stabilito di modificare il regolamento tecnico per le vetture da Gran Premio: a partire dal 1938 sarebbero state introdotte norme più restrittive e la cilindrata non sarebbe più stata libera bensì regolata in funzione del peso della vettura per un massimo di 3000 cc per i motori dotati di compressori. Ernesto Maserati, basandosi su questa nuova normativa, impostò lo sviluppo e la realizzazione di una nuova vettura denominata **8CTF**.

Il telaio riprendeva la classica struttura delle monoposto dell'epoca, con due longheroni in profilati d'acciaio e traverse, un motore a 8 cilindri verticali in linea, costituito da due gruppi di 4 fusi in blocco unico con la testata: da qui la sigla 8CTF: 8 cilindri, testa fissa. La cilindrata era di 2991,4 cc, il rapporto di compressione di 6,5:1 e l'alimentazione era forzata, con due carburatori e due compressori volumetrici. La distribuzione, a due valvole per cilindro disposte a V di 90°, era comandata da due alberi a camme in testa.

La Maserati 8CTF arrivava ad **Indianapolis** dopo aver partecipato ad alcune corse nel 1938 dove aveva dimostrato il suo grande potenziale: il Conte Carlo Felice Trossi aveva condotto al comando alcuni giri nel GP di Tripoli e aveva ottenuto la pole position nella Coppa Ciano. Il mitico Luigi "Gigi" Villorosi si era aggiudicato il giro più veloce alla Coppa Acerbo. Questi risultati avevano attratto diversi clienti che avevano richiesto di acquistare la vettura. Fu così che Maserati cedette alla scuderia statunitense di Chicago - Boyle Racing Headquarters, di proprietà dell'irlandese Michael Joseph "Mike" Boyle - una Maserati 8CTF. Boyle, appassionato di corse automobilistiche fin da ragazzo, aveva come obiettivo quello di vincere la più famosa corsa d'America, la 500 Miglia di Indianapolis, con una vettura da lui finanziata e

gestita dalla sua scuderia. Prima di acquistare la Maserati 8CTF, Boyle aveva partecipato a diverse edizioni della corsa con altre vetture: Summers, Cooper, Smith, iscritte via via come Boyle Products/Henning, Boyle Motor Products, IBEW Boyle Racing, ma sempre con scarsa fortuna.

All'inizio del 1939 il team manager delle squadre di Boyle, Harry W. "Cotton" Henning, arrivò a Bologna per comprare dalla Maserati un esemplare di 8CTF. La vettura, una volta arrivata in America, fu allestita per la corsa con ruote maggiorate e pneumatici Firestone; venne adottata la livrea di colore amaranto che caratterizzava la Boyle Racing Headquarters. Iscritta come "Boyle Special", la guida fu affidata a Warren Wilbur Shaw che, il 30 maggio 1939, partito con il terzo tempo di qualifica ottenuto a quasi 129 miglia orarie (pari a 207.7 km/h), si aggiudicò la gara, con 51 giri in testa dopo una dura lotta con la Stevens-Winfield di Louis Meyer e la Adams-Sparks di Jimmy Snyder. Per Maserati si trattava di una vittoria storica, era infatti dal 1919 che un'auto europea non riusciva a vincere nel "catino" dell'Indiana.

Il trionfo del 1939 diede grande notorietà a Maserati sul piano internazionale e all'edizione successiva della 500 Miglia di Indianapolis, oltre alla vettura di Shaw, furono iscritte altre 3 esemplari della Casa del Tridente. Wilbur Shaw si impose anche nel 1940, confermando la superiorità della 8CTF per doti velocistiche, affidabilità sulla lunga distanza e ottima tenuta di strada. Queste vittorie sulla storica pista statunitense, conferirono alla Casa del Tridente un prestigio unico, accresciuto dal fatto che nel dopoguerra le 8CTF, in livree tipicamente americane, furono protagoniste non solo nel "catino" dell'Indiana ma su tutte le piste ovali degli Stati Uniti.

La straordinaria carriera della 8CTF, una delle più lunghe e gloriose che possa vantare una monoposto da competizione, terminò nel 1950 dopo che Bill Vulcanich non si qualificò alla 500 Miglia di Indianapolis di quell'anno.

La HVA (Historical Vehicle Association) degli Stati Uniti nel 2014 ha registrato la leggendaria Maserati 8CTF come la prima automobile di produzione non americana ad entrare permanentemente negli annali della Biblioteca del Congresso USA. Registrata fra gli "Standard for Heritage Documentation" del Ministero degli Interni, la documentazione fa parte del NHVR (National Historic Vehicle Register) e dell'HAER (Historic American Engineering Record).

Uno dei tre esemplari costruiti, numero di telaio 3032, quello che con Wilbur Shaw ha trionfato nelle 500 Miglia del 1939 e del 1940, è stato riconfigurato con la livrea di quei giorni di gloria ed è attualmente esposto all'Indianapolis Speedway Museum.

- **Principali caratteristiche tecniche Tipo 8CTF:**

- Motore: otto cilindri verticali in linea

- Cilindrata: 2991 cm<sup>3</sup>

- Potenza: 350 CV; 365 CV dal 1939

- Cambio: Meccanico a quattro velocità + retromarcia

- Telaio: longheroni e traverse in lamiera di acciaio stampata con sezione a C, uniti per chiodatura

Peso: 780 kg

Velocità massima: 290 km/h