

oma sümboliks jõurelva, nagu kolmhark seda tegelikult on, kinnitab endale, et on võimekas. Kolmhargi igal otsal on ka oma tähendus: esimene ots torkas rahvusvahelist turgu lausa 70 riigis Ameerika Ühendriikidest Hiinani, kasvades jätkuvalt.

Kui kümme aastat tagasi oli meil kaks edasimüüjat, kes müüsid 30 autot aastas, siis aastaks 2006 hakkas see arv aasta-aastalt tänu Quattroporte Automaticale kasvama – aastaks 2011 oli neid juba tuhatkond, paar aastat hiljem oli see arv neljakordistunud ning nüüd on see number lausa viiekohaline. Euroopa puhul on suur nauding sellist edulugu taas enda peal kogeda. 2012. aastal müüdi Itaalias alla saja meie masina, 2014. aastal tuli mängu aga Ghibli Diesel ning Maseratisid müüdi ühes kuus üle 110 eksemplari.

Teine kolmhargi ots puutub aga sportliku DNAsse: aastaid olime me GT1 domineerivad jõud, kuni võtsime 2010. aastal välja auga teenitud pensioni pärast maailmameistrivõistluste topeltvõitu MC12-ga. Loomulikult võib Maserati Gran Turismo oma kolmhargiga veelgi torgata – meie klientide süda on seal alati olnud ja jääb sinna. Kolmas, ent mitte nürim ots on meie enda ajalugu: vormel 1 võidud Stirling Mossiga, kaks järjestikust võitu Indianapolise 500 Miles'il aastatel 1939 ja 1940 – ainukese Itaalia brändina. Lühidalt – meie DNA on pungil rikast ajalugu ja võituseid, aga silmad on endiselt suunatud tulevikku.

**GM.** Kas Teie ülesannete täitmist kannustab pigem inseneriminevik või projektjuhivisioon?

**HW.** Mu tehniline taust ja sellest tulenev ratsionaalse mõtlemise oskus aitavad kindlasti visiooni täitmisele kaasa, pigem siis niipidi. Mulle tundub, et nii on lihtne olukordi hinnata ja probleeme lahendada, kaotamata samas seda fantaasiarohket lähenemist. Tootmine, selle sisu ja kogu tehnilistööstuslik pool on kõige alus, kuna kõik maailma kliendid tahavad seda kõige paremat lõpptoodet.

**GM.** Näib, et Maserati on populaarne eelkõige väljaspool Itaaliat – kas Dolce Vita ja Fangio (Maserati F1 maailmameister – toim) on teineteisest ehk liiga kaugel?

**HW.** Numbrid kinnitavad, et tegelik olukord on siiski teine. Maserati, nagu ka teised Itaalia brändid, on osa rahvuslikust kultuuripärandist. Saksalase suust kõlab see loomulikult naeruväärsena, aga ka mina olen maailmakodanik ja naudin seda ühtlustumist ka kirjanduslikust, filosoofilisest ja lingvistilisest küljest. See üleilmne kontakt on kingitus, mida me iga päev ka kasutame. Tulles tagasi Itaalia juurde – Maserati müügiarvud on kõrgemad ning veelgi populaarsem on Ghibli – isegi sellises turuolukorras, mis praegu prevaleerib. **GM.** Kas uutel turgudel, kuhu Maserati on sisenenud, on näha ka austust brändi ja selle ajaloo vastu või huvitatakse peamiselt ainult tootest ja selle sisust?

**HW.** Toode on siiski asja tuum, kuid õnneks esindab see kogu ülejäänud konteksti. Sport, luksus, mugavus, võimsus – Maserati ongi ju luksussportautode koorekiht. Niisiis on kvaliteet, klass ja ilu iga Maserati sisse kodeeritud ja neid hinnatak-

se iga pool. Me ei müü ainult tehnilist perfektust, mille kõige tugevam suhe selle kasutajaga piirdubki vaid omamisõiguses. Kliendid otsivad emotsionaalset sidet.

**GM.** Millisest autost Te lapsena unistasite? Millisega esimesena sõitsite ja millise ostsite?

**HW.** Nagu mu isagi, armastasin ka mina autosid juba väikese poisina. 1960. aastate alguses hoidsin ma kõigil võidusõitudel silma peal ning isa viis mind tihti Nürburgringile vaatama vormel 1 ja 2. Aga kuna need olid minu jaoks liialt kiired, eelistasin Gran Turismo Alfa, BMW ja teiste samalaadsete autodega. Minu esimene autosõit, istudes isa põlvedel, toimus BMW 3.0 roolis ning esimene päris enda tiir minu ema helesinise Põrnikaga, mis hiljem minu omaks sai. Ma tegin sellega päris korralikke ümberkorraldusi, asendades tagavararatta kiirelt lähedalasuvast valukojust leitud süsteemselt sätitud teraseräbuga, et vähendada külgtuuletõket. Mootor

sai 34 hobujõu asemel 37. Aga ma ootasin alati nädalavahetusi, et saaks sõita oma isa autoga.

**GM.** Milline vintage-Maserati on Teile kõige südamelähedasem? Ning milline uuematest mudelitest?

**HW.** Ma julgen väita, et vaieldamatult kõige kaunim auto on A6 GCS – see on lihtsalt suurepärase, Brovaroni disainitud ning täiesti uskumatu esivõrega. Sellele järgneb esimene Quattroporte 1963–64 aastakäigust. Tänapäevale mõeldes aga peab tunnustama, et kuna amet nõuab seda, et ma olen juba praegu teadlik nendest mudelitest, mis alles tulevikus turule ilmuvad, on ka hetkelemmikud alles tootmises: Levante, Alfieri, Gran Turismo ja GranCabrio on täielikult sobitatud üleilmsete luksusstandarditega, nende potentsiaalsete klientide hulk ületab miljoni piiri. Levantelt ootame muu hulgas ka Itaalia turu vallutamist. **G**

www.maserati.com

**Harald Wester, kes on varem tegeleud Volkswagenite ja Audidega, oli ka Ferrari tootearendusdirektor. Aastal 2004 ühines ta Fiatiga.**

