

**AUTO
SPRI
NT**

**AUTO
SPRI
NT**



**CESARE
DE AGOSTINI**

**STORIA
DI UNA PICCOLA GRANDE CASA**

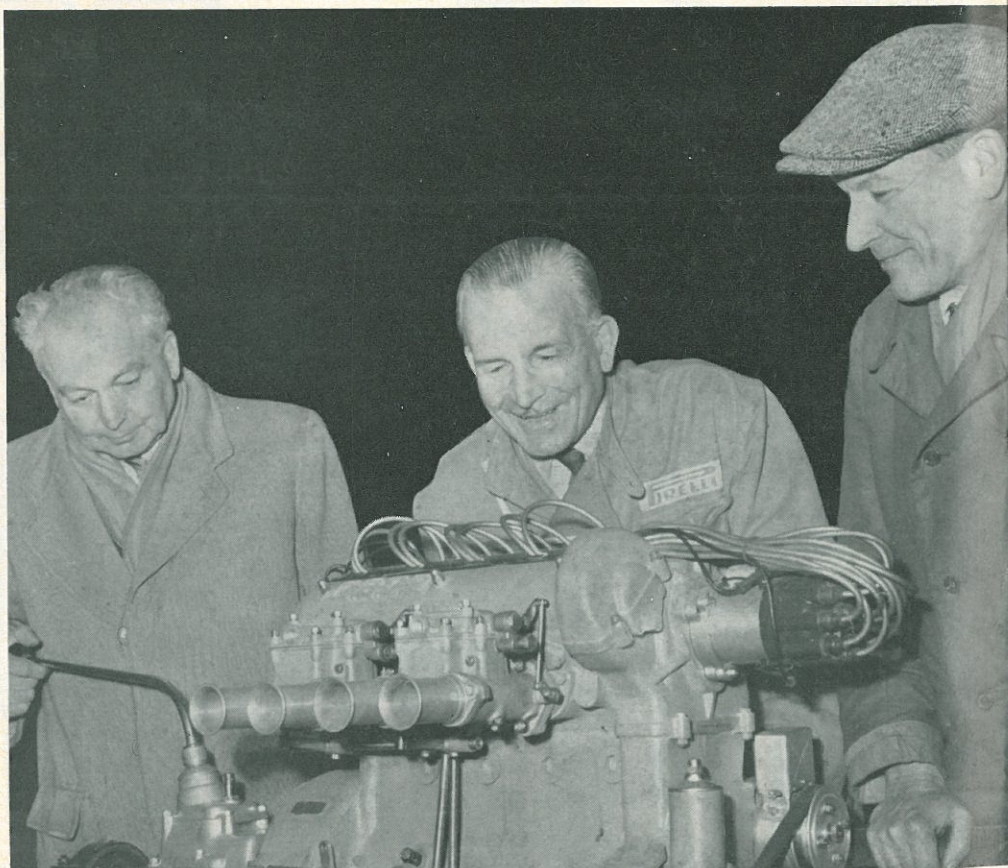


**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**

AUTOMOBILI O.S.C.A. F.LLI MASERATI

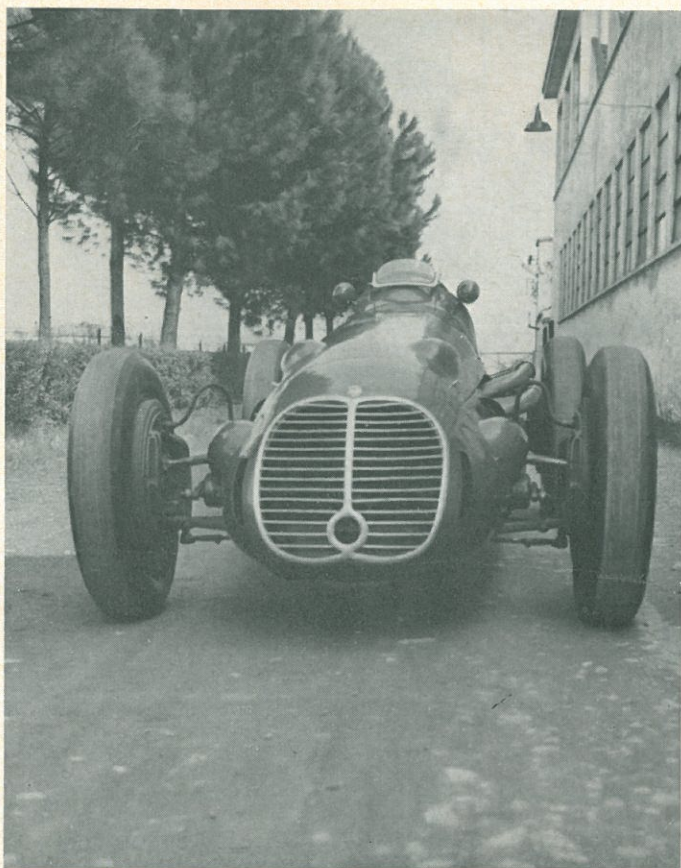


Una veduta dello stabilimento OSCA di S. Lazzaro di Savena, nei pressi di Bologna. Sotto, i quattro fratelli Maserati: Alfieri (nell'ovale), Ettore, Bindo ed Ernesto

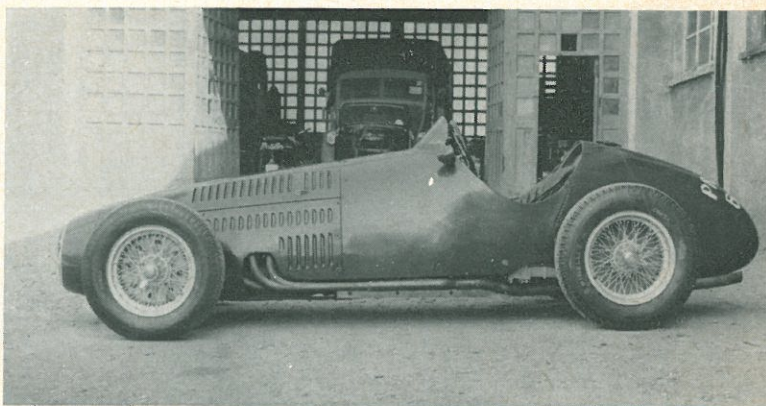




STORIA DI UNA PICCOLA GRANDE CASA



La formula uno (4500 cc, 12 cilindri) costruita nel 1952 per il principe Bira



Un'altra monoposto realizzata dalla Casa bolognese: la due litri, pure del 1952



Anche questa sport risale ai primi degli anni cinquanta. Ha un motore di 1100 cc



Il principe Bira al volante dell'OSCA F.1 (1952)

Quella della OSCA è stata una testimonianza lunga, brillante, commovente. Dal 1948, per più di quindici anni le vetture che non avevano nome Maserati, ma che erano Maserati, hanno corso su tutte le strade del mondo con piccola cilindrata ma con grande orgoglio.

La storia della OSCA è tutta qui: piccola cilindrata, grande orgoglio. È sempre stato il suo stile quello di partire battuta sulla carta, salvo poi uscire sulla difficoltà del percorso quasi sempre vincitrice di classe, molte volte vincitrice assoluta. Piccola, assai proporzionata, ha sempre confidato più sulla maneggevolezza, sulla ripresa, sullo scatto, piuttosto che sugli HP portati alle stelle. Il conto tornava quasi sempre. Il motore robustissimo imparò molto presto a non conoscere la fiacca dei chilometri. Per più di quindici anni, quindi, le cronache automobilistiche hanno nominato ed esaltato la sigla di quattro lettere che fatalmente si è vista costruire attorno una popolarità e una tradizione. Cosa non tanto facile, perché nel dicembre del 1947, quando si seppe che i fratelli Maserati avrebbero costruito una vettura abdicando al proprio nome, non erano pochi coloro che nutrivano dubbi. Credo, dubbi in gran parte sentimentali, proprio perché altre vetture con l'autentico nome « Maserati » avrebbero continuato indipendentemente la loro strada.

Invece, nata e prosperata autonoma, l'OSCA entrò nella lingua e nelle orecchie degli sportivi fino in fondo.

Solo due parole per allacciare gli anni

quaranta agli anni trenta. C'erano una volta... quattro fratelli: Alfieri, Bindo, Ernesto ed Ettore. I cervelli delle leggendarie Maserati di Borzacchini, Varzi, Nuvolari. Alfieri — che una volta o l'altra dovrà pur essere riconosciuto come uno dei più acuti e completi talenti automobilistici — mancò troppo presto, ai primi degli anni trenta. I postumi di una operazione gli furono purtroppo fatali. Prima della guerra mondiale, la Maserati si legò al gruppo Orsi. Dopo la guerra mondiale il gruppo Orsi si tenne la Maserati, e i tre superstiti approdarono a Bologna. Nacque qui la OSCA il primo dicembre 1947. Oltre a Bindo, Ernesto ed Ettore le forze erano rappresentate da tre operai, un manovale, un disegnatore e da Domenico Giovanninetti, uomo tutto fare. Diciannove anni dopo il signor Giovanninetti si ritrova puntuale e indefettibile a fianco dei tre fratelli a cui ha legato la sua vita.

Il diario di un innamorato

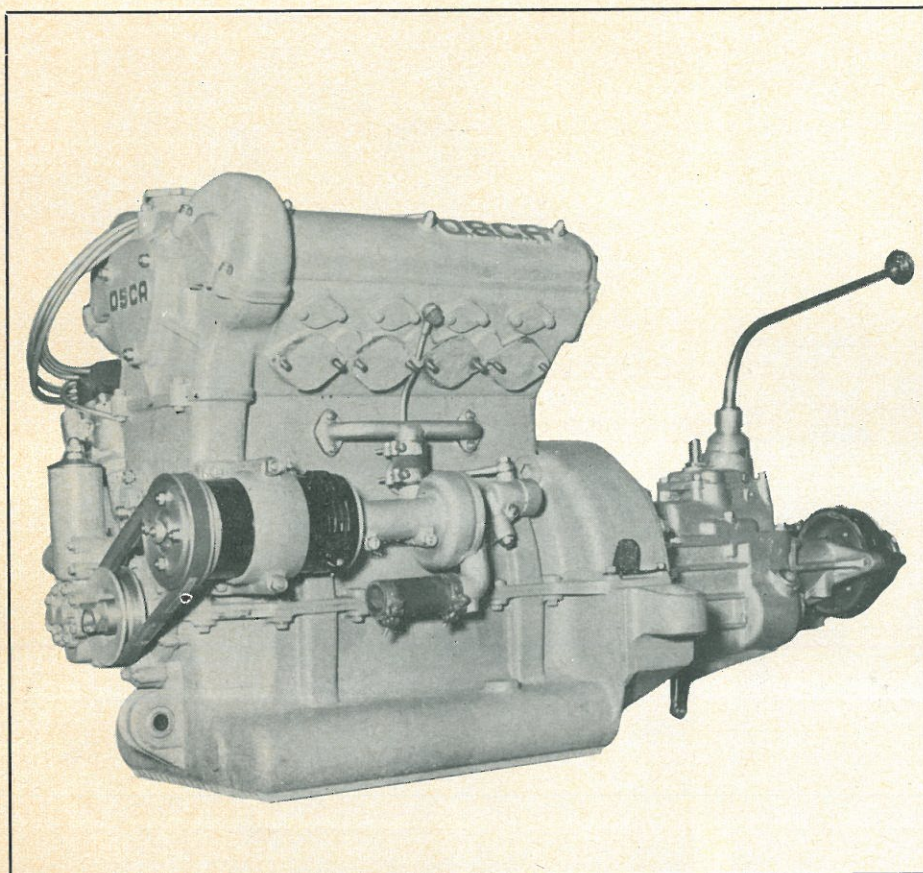
Giovanninetti non è un impiegato, è un innamorato. Ha raccolto, ritaglio per ritaglio, tutti i giornali che hanno parlato delle prestazioni sportive della « sua » macchina. Ha scritto un diario per non dimenticare i primissimi momenti in cui la prima « 1100 » vide la luce e la strada. Oggi AUTOSPRINT lo toglie dall'anonimato e pubblica integralmente quelle ormai storiche note:

« Lunedì 5 aprile 1948. Alle ore 18,05 — scrive Giovanninetti — la prima automoto-

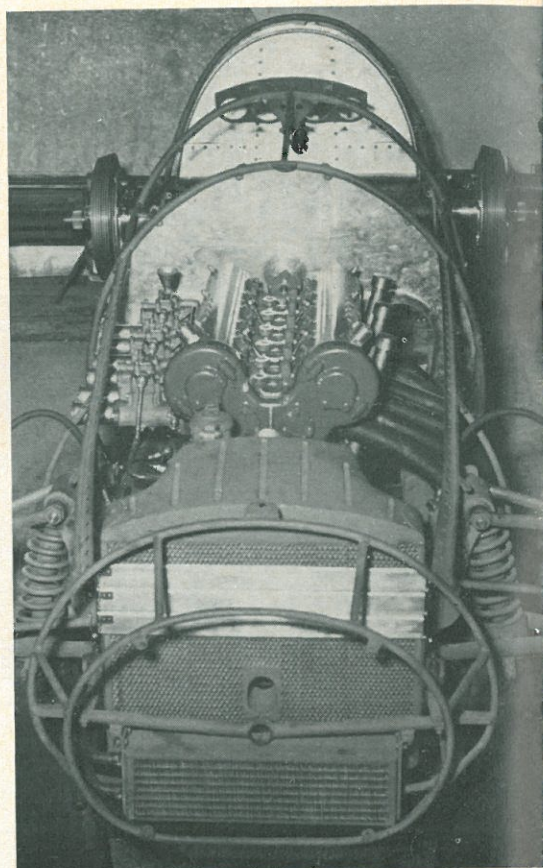




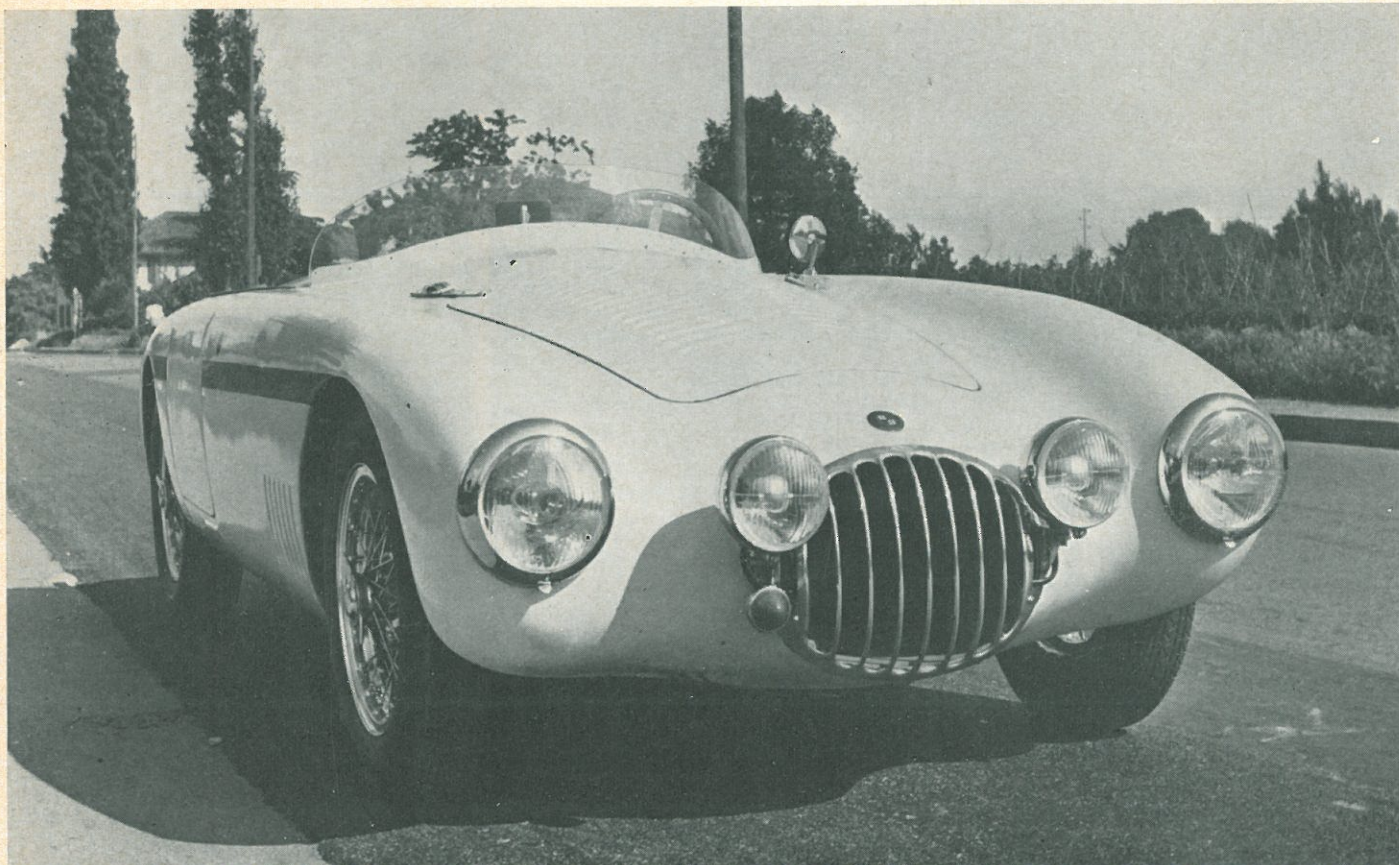
**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**



La struttura di questa classica unità motrice costruita dall'OSCA ha retto attraverso gli anni numerose versioni di tre differenti cilindrata: 1100, 1350 e 1500 cc. Un « blocco » davvero glorioso, non c'è che dire



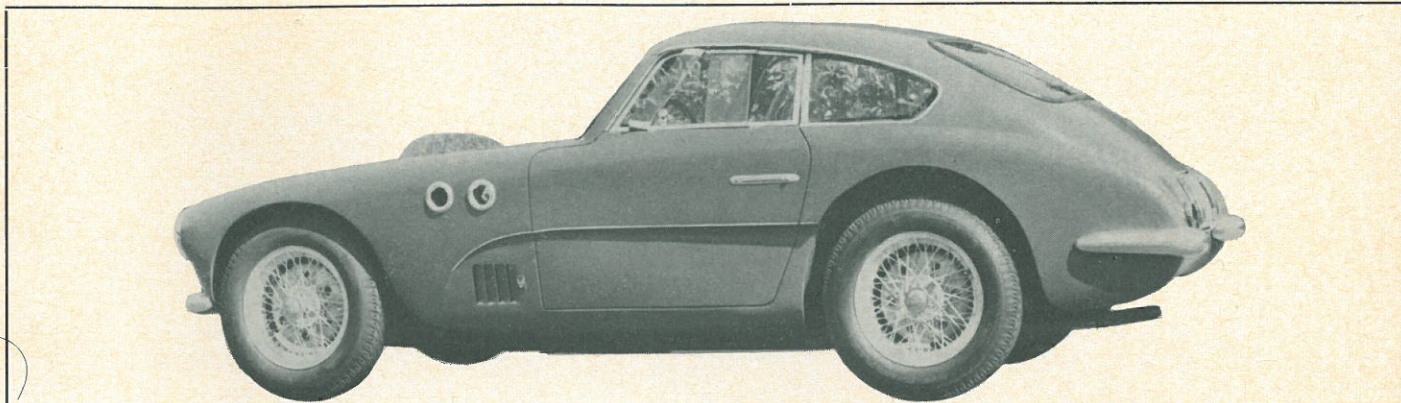
L'autotelaio della OSCA formula due realizzata nel 1953 con un motore di due litri di cilindrata



Questo « spider » fu tra i più ammirati nelle competizioni della categoria sport degli anni 1953-55. Poteva montare indifferentemente motori OSCA da 1100 a 1500 cc



STORIA DI UNA PICCOLA GRANDE CASA



Al volante di questa berlinetta sport, Peron in coppia con Bertramnier colse nel 1953 una splendida vittoria nella terza edizione del Tour de France Automobile

bile da corsa-sport OSCA 1100 tipo MT4 costruita nelle ns. officine ha fatto sentire la voce del suo motore per la prima volta. Erano presenti i progettisti signori fratelli Maserati e le maestranze. Le varie prove che sono durate circa un'ora hanno subito dato ottimi risultati e lusinghiere speranze ».

« Giovedì 8 aprile. La macchina è uscita per la prova su strada (tratto officine-Castel S. Pietro) verso le ore 16,30 pilotata dal signor Ernesto Maserati. Alle 17,30 è rientrata. Il dottor Testi ha fatto fotografie alla macchina con i signori Maserati e le maestranze. Prova su strada con esito brillante ».

« Sabato 10 aprile ore 15. La macchina è uscita per una nuova prova su strada,

tratto precedente, pilotata dal signor Bindo Maserati. Pesata al dazio di S. Lazzaro ha dato i seguenti risultati: autotelaio completo meno ammortizzatori, con acqua, olio kg 3, benzina kg 18, carrozzeria di prova con poltrona, kg 470. Esito prove: ottime ».

« Lunedì 12 aprile ore 15. Macchina uscita solito tratto pilotata dal signor Ernesto Maserati e dal signor Bindo. Risultati ottimi. Il motore è alimentato con benzina 80/no con percentuale di benzolo ».

« Mercoledì 14 aprile ore 18. Giunti in visita i campioni Villoresi e Ascari che hanno voluto provare la OSCA. Sul tratto officina-S. Pietro ha pilotato il signor Villoresi, al ritorno il signor Ascari. Essi

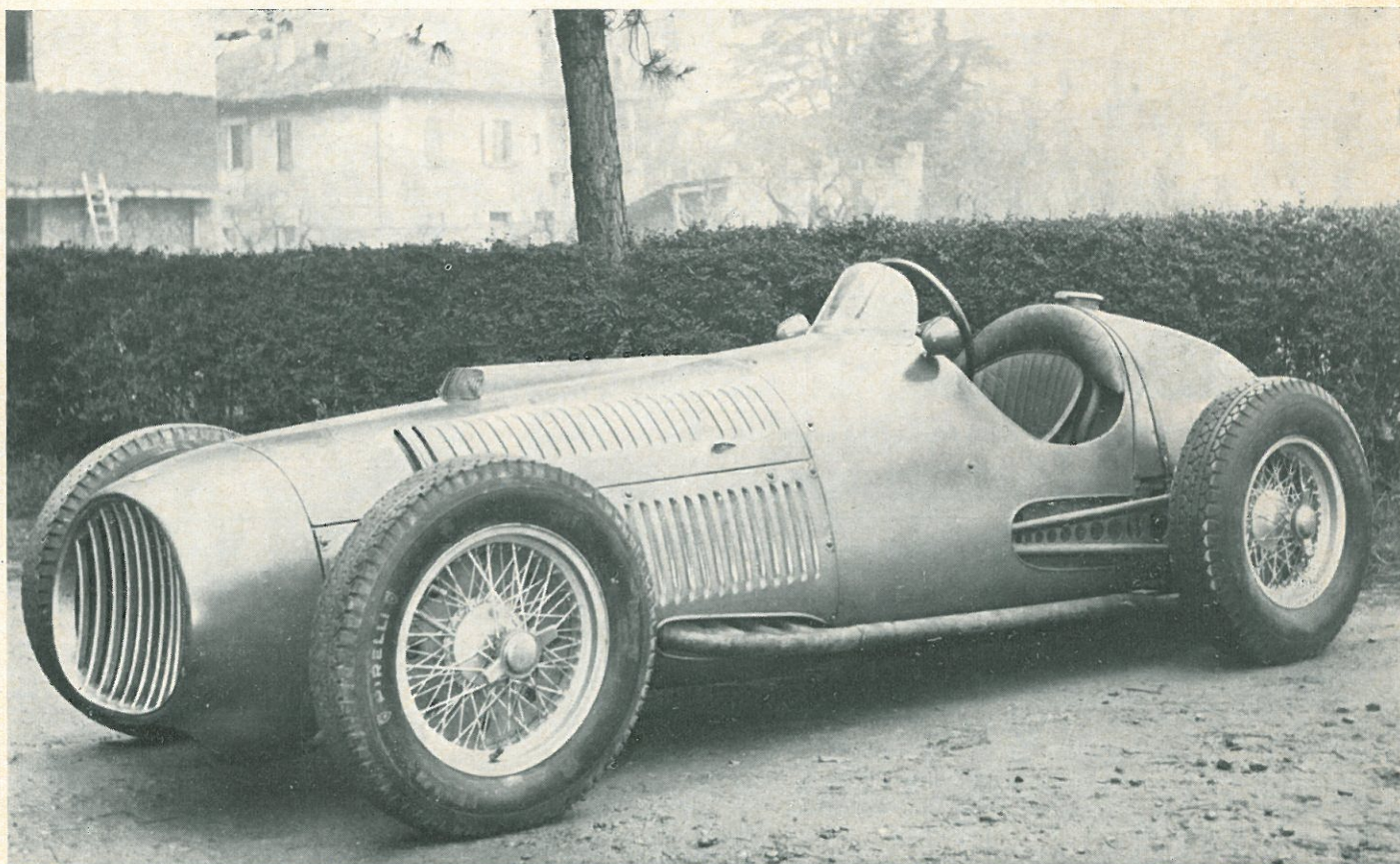
si sono dimostrati entusiasti ed hanno definito la macchina un "gioiello". Il signor Ascari ha notato che anche senza ammortizzatori, su di un tratto di strada accidentato da buche, la macchina si è portata benissimo ».

« 29 aprile. Il motore è smontato dal telaio e passato in sala prove per studio. Il telaio frattanto sarà interamente ripassato e verniciato ».

« 20 maggio. Il motore ha già subito tutte le prove di collaudo e passa in officina per essere anch'esso completamente revisionato. L'esito delle prove è stato soddisfacente ».

« 1 giugno. Il motore è già installato sul telaio e tutto è in perfetto ordine ».

« 5 giugno ore 16. La OSCA 1100 pilotata

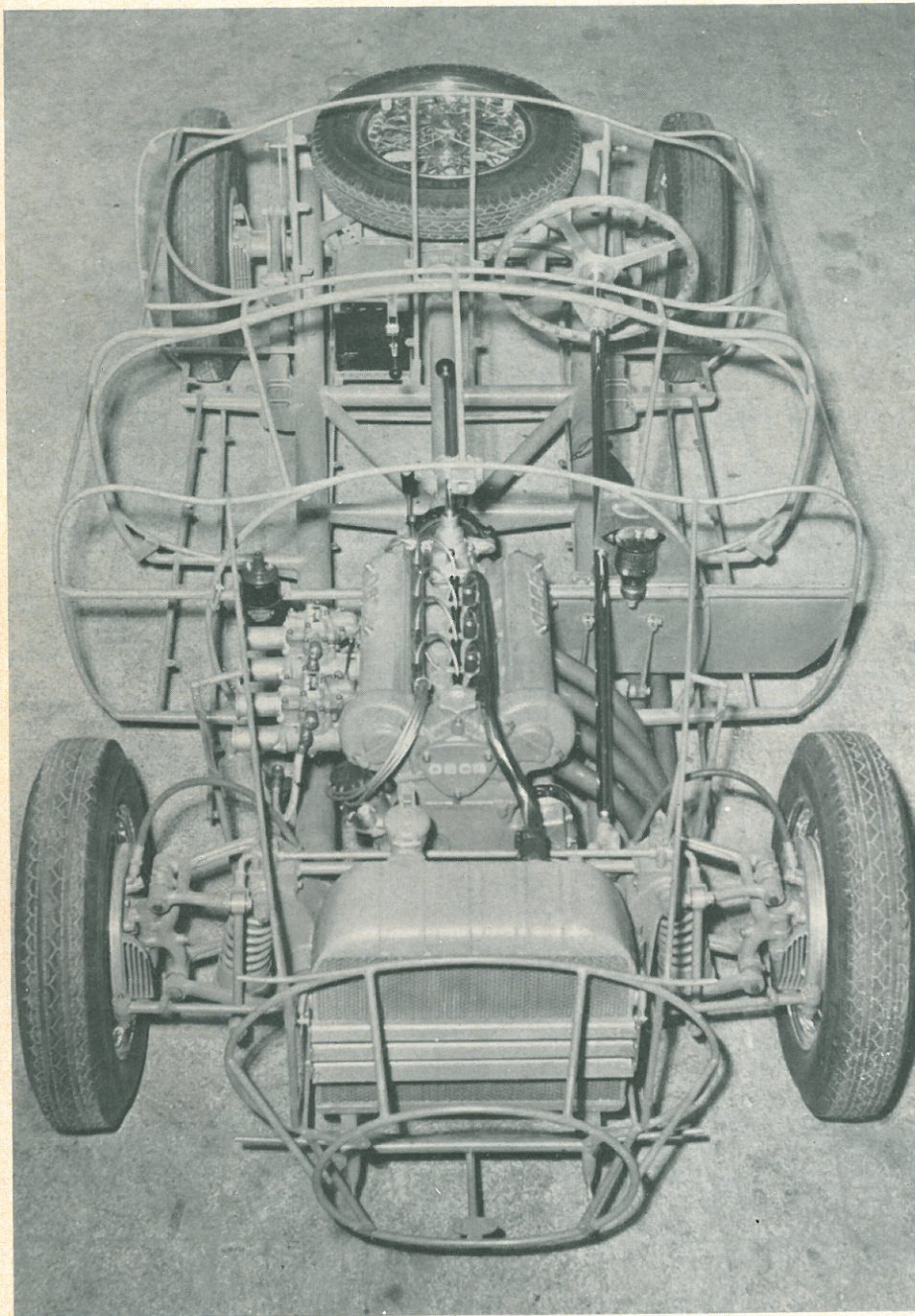


Ancora la formula uno: il motore è sempre il 12 cilindri di 4500 cc che azionava la monoposto del principe Bira, mentre il telaio è interamente ridisegnato (1953)

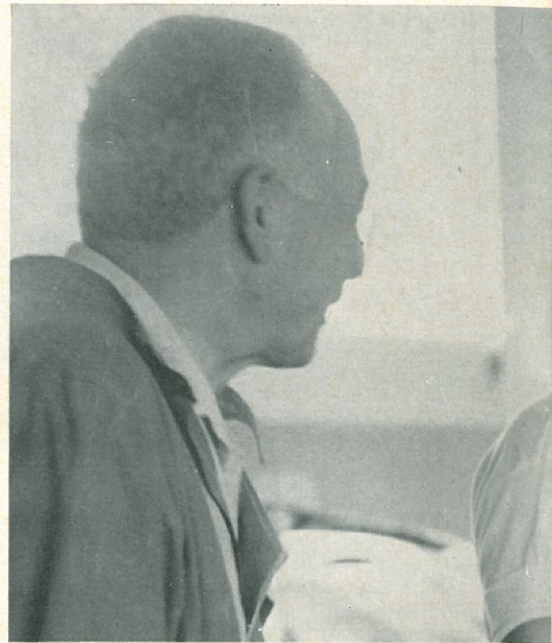
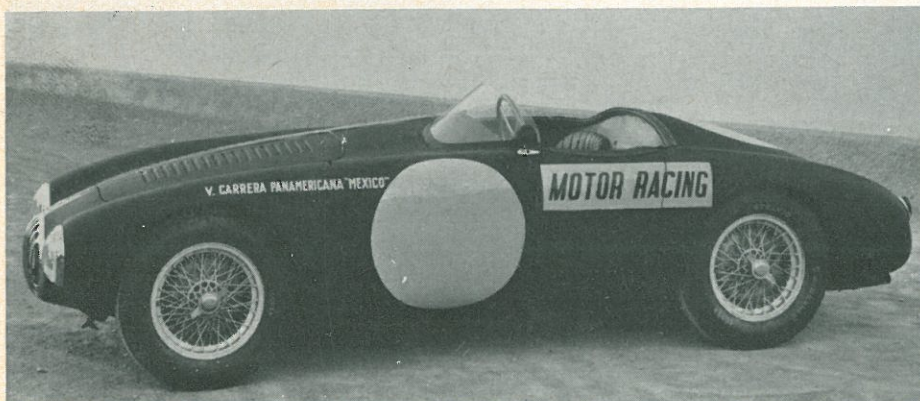




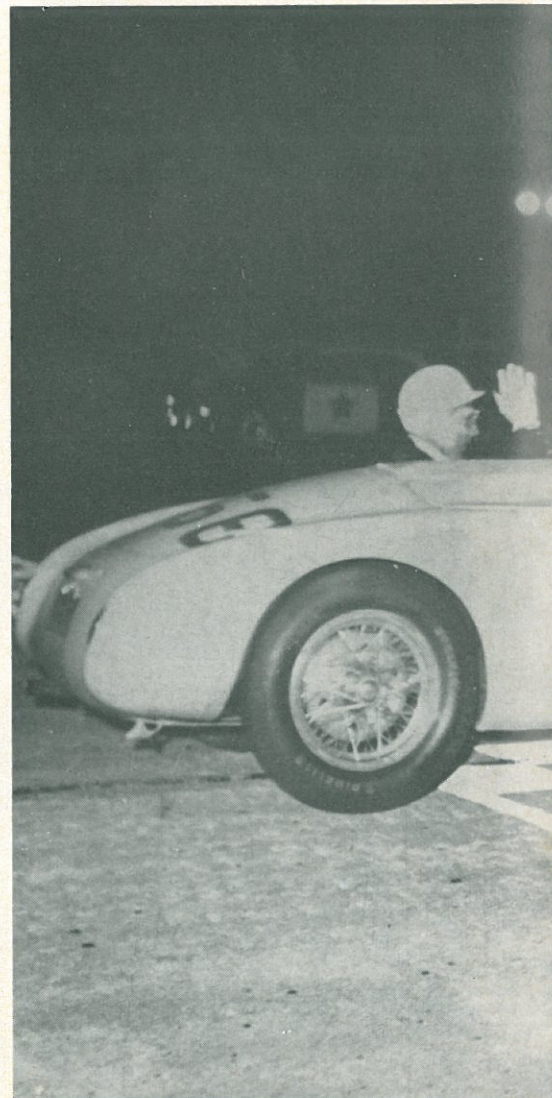
**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**



Lo « scheletro » della sport (1100, 1350 o 1500 cc) e, sotto, una « barchetta » per la Carrera Messicana (1954)



Louis Chiron, con Ettore ed Ernesto Maserati, in visita all'OSCA alla vigilia della « Carrera » 1954





STORIA DI UNA PICCOLA GRANDE CASA

dal signor Ernesto Maserati e con a bordo il signor Bindo è partita per una prova su strada sul tratto Bologna-Pianoro-Livergnano. Sul tratto Pianoro-Livergnano la macchina ha ripetuto la salita e discesa per cinque volte con piena soddisfazione dei signori Maserati. La macchina aveva la carrozzeria di prova ed era alimentata con benzina 100/no. Essa è rientrata dopo un'ora circa ».

« 25 giugno. La macchina è uscita pilotata dal signor Ernesto Maserati e con a bordo il signor Carraroli per una prova finale lungo il tratto Bologna-strada Futa. Esito brillante ».

« 15 luglio. È iniziata la carrozzeria della macchina ».

« 12 agosto. La macchina è ultimata e parte su un rimorchio per partecipare al Circuito di Pescara pilotata da Cornacchia ».

« 15 agosto. Dopo un buon inizio, al 13. giro, si deve ritirare per la rottura di una valvola interna ».

« 16 agosto. Rientrata per riparazione ».

« 17 agosto. Partenza per partecipare alla Stella Alpina ».

« 19 agosto. Dopo pochi chilometri di gara un cane ci si mette di mezzo e l'OSCA si ritira incidentata ».

« 15 settembre. L'OSCA 1100 parte su un camion per Napoli onde partecipare al Circuito di Posillipo. Sarà pilotata da Gigi Villoresi ».

« 19 settembre. Grande vittoria. Gigi Villoresi sulla ns. OSCA batte con distacco di un giro le Ferrari e Maserati 2000 e la Cisitalia. Vince ».

« 21 settembre. L'OSCA è rientrata in officina per una revisione generale ».

L'ora di Galianca

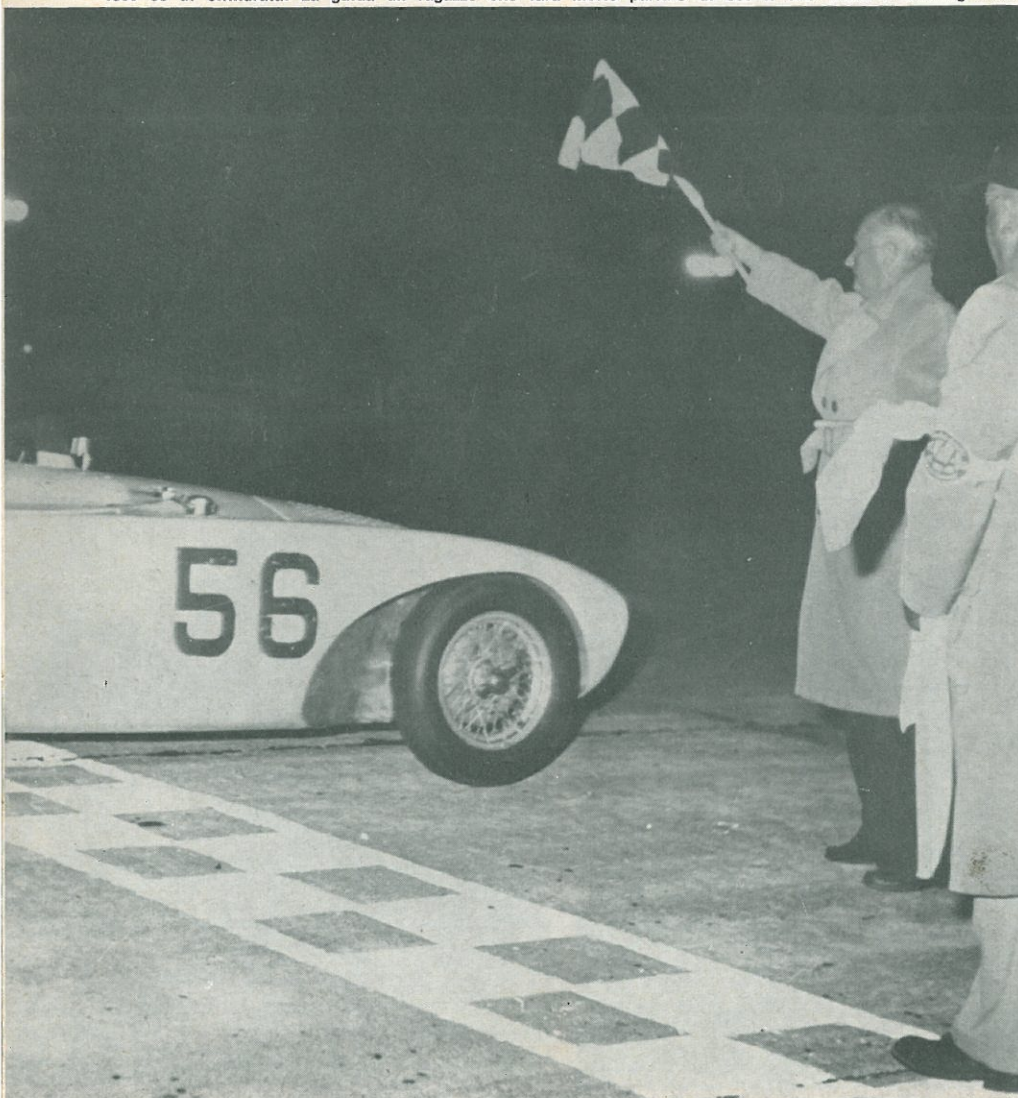
Avete letto, avete subito intuito il carattere della neonata. Una, due corse. La terza è subito buona per una grande vittoria contro i massimi. Villoresi è il primo campione che ne stringe il volante in corsa. Dorino Serafini il secondo. Serafini infatti, un mese dopo il Circuito di Napoli, vince la categoria 1100 al circuito del Garda.

L'anno dopo, il secondo, o il primo della vera attività, affiora un nome: Giulio Cabianca. Per più di un decennio Cabianca-OSCA sarà il binomio perfettamente riuscito, la classica accoppiata. In salita e anche in circuito le vittorie a sensazione si amucchieranno in un invidiato libro d'oro. Le guide di cui la OSCA si serve, o che della OSCA si servono, saranno innumerevoli. Di queste qualcuno è anche autentico fuori classe: Villoresi, Chiron o Fagioli. Tuttavia nessuno più di Cabianca saprà fondersi con la vettura con così efficace e perfetta continuità.

Commentando le sortite meglio riuscite, questa storia della OSCA darà forse l'idea a chi legge del contributo vicendevole che macchina e pilota si sono scambiati dagli ultimi degli anni quaranta agli ultimi degli anni cinquanta.

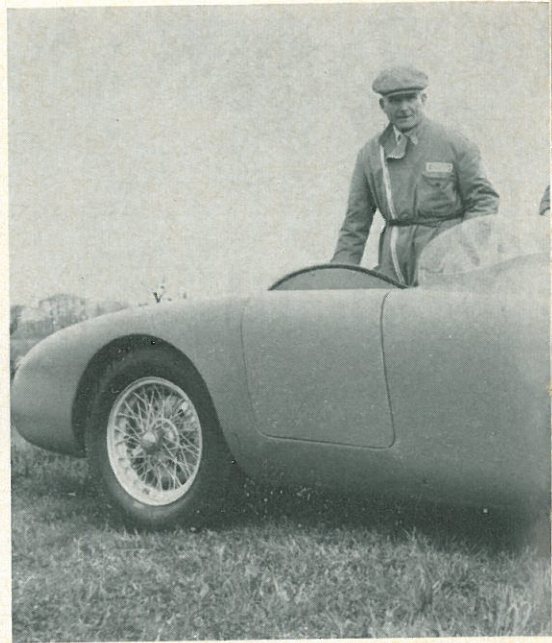
Cabianca vince subito il circuito di Ferrara e rivince al Tigullio nello spazio di dieci giorni. La OSCA MT4 1100 è una realtà autentica. Dalle mani di Cabianca passa a quelle di Fagioli — il vecchio

Sebring, « 12 Ore » edizione 1954. La vettura che per prima taglia il prestigioso traguardo è una OSCA di 1500 cc di cilindrata. La guida un ragazzo che farà molto parlare di sé: il suo nome è Stirling Moss

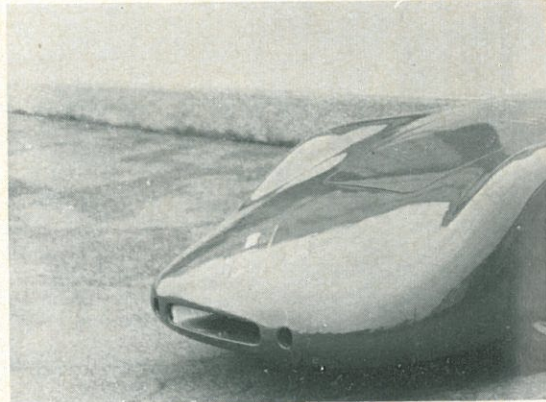




**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**

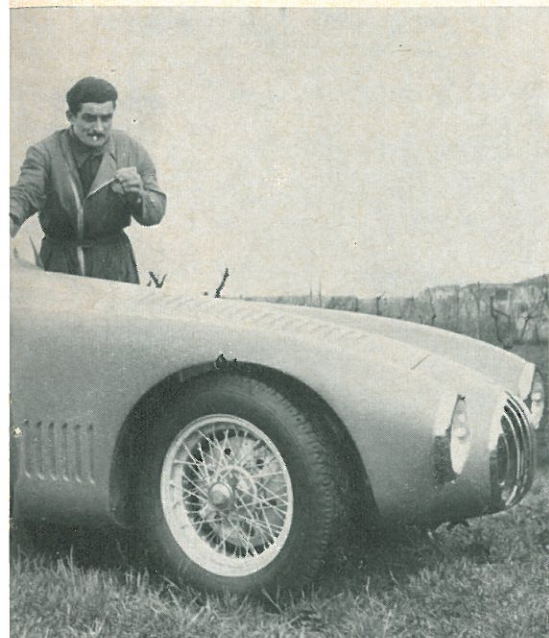


La sport 1500 che Louis Chiron guidò alla conquista dell'ottavo posto assoluto nella Carrera Messicana del 1954. Sotto, lo scafo di Cesare Maderna, azionato da un motore OSCA 1500, primatista della classe 350 kg





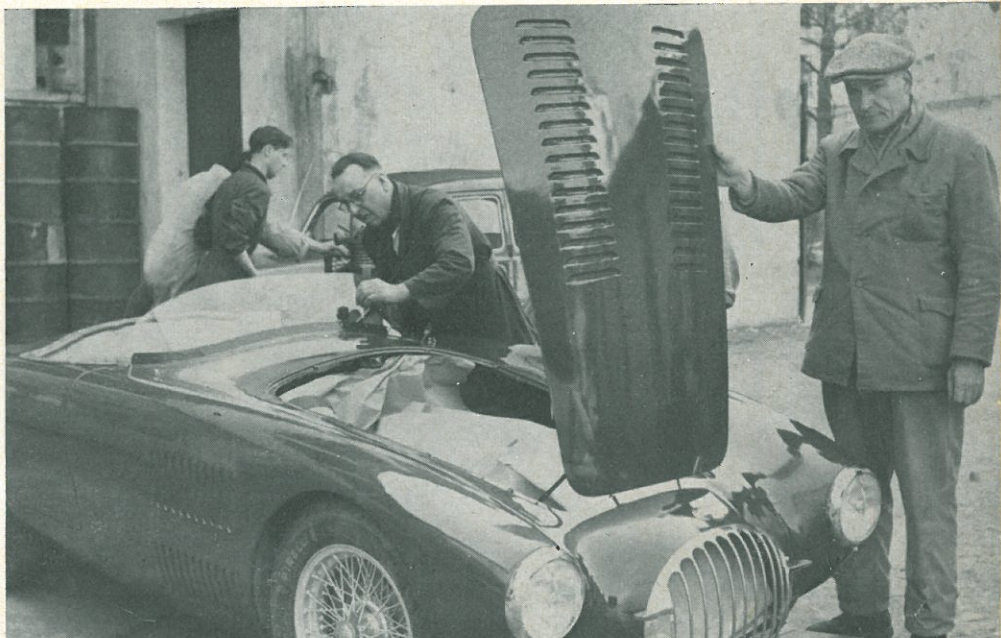
**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**



Un'altra versione (1954) della sport. Sotto, la OSCA che a Bonneville batté 17 primati di velocità



Un curioso atteggiamento di Sgorbati, al volante della OSCA sport, sul circuito di Imola (1954)



Nel prediletto settore delle sport, l'attività dei fratelli Maserati nel 1954 fu particolarmente intensa. Nella foto sopra, un nuovo modello, equipaggiato con un motore a dodici cilindri di due litri di cilindrata

grande Fagioli — che vince la categoria al circuito di Pescara. Al giro della Calabria Fagioli arriva secondo, ma un'altra OSCA pilotata da Cacciari-Serafini vince la categoria.

Il 24 ottobre 1949 debutto in Spagna al circuito di Madrid. Louis Chiron vince la batteria, Fagioli è quarto, Cabianca sesto.

Dopo i circuiti, la montagna. Il primo incontro della macchina con la salita (bisognerebbe essere profeti per indovinare il luminosissimo destino del tentativo) avviene alla Vittorio Veneto-Cansiglio dove Antonio Stagnoli vince la categoria sport oltre 1100 con una OSCA il cui motore è stato portato a 1350 cc.

Non sono queste tutte le prove del 1949, sono solo le migliori.

La Mille Miglia

Il 1950 è buono per la Mille Miglia. È il vero battesimo della vettura che solo dopo una Mille Miglia portata a termine e vinta potrà dirsi ottima. Vince infatti la categoria 1100 con Fagioli, che riesce ad issarsi fino alla settima piazza assoluta. È il battesimo del fuoco o del sangue, il collaudo più severo, veramente definitivo.

Dopo la buona prova di Carini al circuito di Modena (3.), Rudolf Fischer arriva quarto assoluto al circuito di Harlem.

È del giugno la trasferta in Portogallo. Carini dispone di una 1350 particolarmente a punto. Infatti arriva secondo assoluto a Oporto — il giorno 18 — e primo assoluto una settimana dopo a Villa Reale. Si è detto, Carini dispone di una 1350. Gli altri hanno cilindrata ben superiori, per questo la prova della OSCA in Portogallo acquista particolare valore. Sarà comunque il valore di sempre.

Nel bilancio del 1950 spiccano due nomi: Carini e Bonetto. Il primo vince ancora la Susa-Moncenisio, la Coppa Taras a Taranto, la Vittorio Veneto-Cansiglio

(qui l'assoluto). Il secondo s'impone al Circuito di Senigallia, al Criterium 1100 a Monza, alla Bologna-Raticosa, alla Pontedecimo-Giovi (assoluto). Anche Cabianca non è lontano. Forse ho sbagliato un momento fa scrivendo che spiccano Carini e Bonetto. Spicca anche Cabianca che vince in assoluto la Coppa Pasubio, le Torricelle (destinate — si vedrà — sempre, o quasi sempre, a lui) e la Trieste-Opicina.

L'elenco di queste corse, per forza arido, non rende nemmeno lontanamente il senso. Queste vittorie, questi « assoluti », sono « exploits » sensazionali. Sono « performances » di uomo e di macchina, o di macchina e di uomo, che hanno saputo esaltare migliaia di sportivi.

1951. Comincia bene, con Bira vincitore assoluto a Goodwood il 26 marzo. L'audacissimo e nobilissimo siamese, tutto orientale dal taglio degli occhi alla pelle ambrata che lo copre, guida un motore OSCA 4500 montato su un telaio Maserati. È una macchina indovinata perché il record della pista cade ad oltre 145 d' media.

Alla Mille Miglia Fagioli — ormai affezionato alla piccola vettura — è ancora primo di categoria e ottavo assoluto. Lo seguono, nella classifica parziale, Bordoni e Cabianca

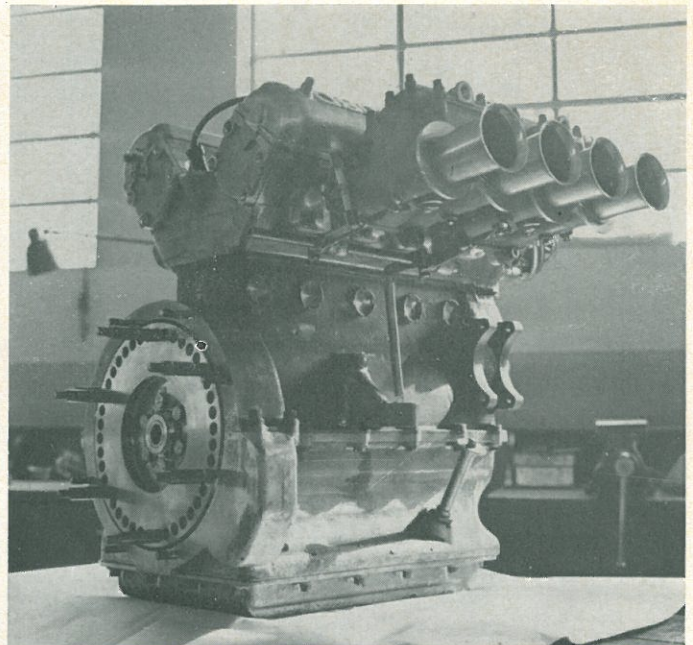
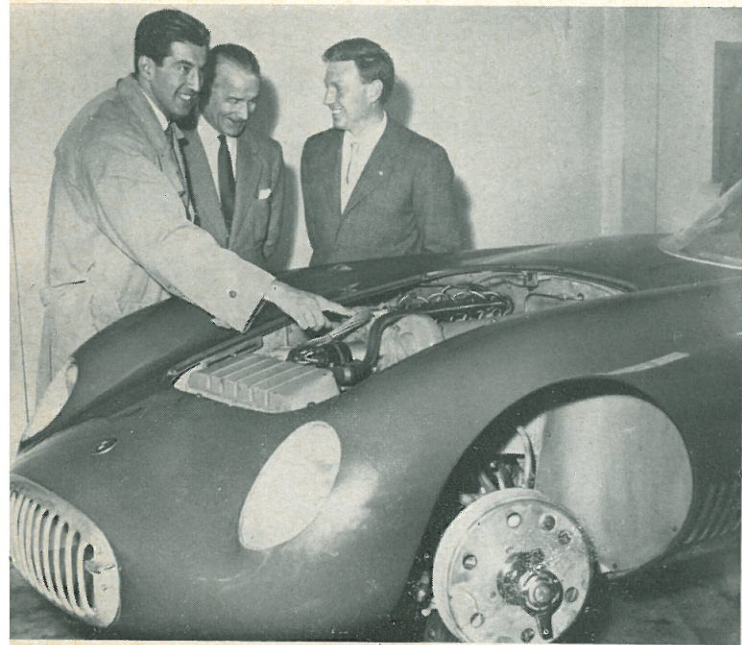
Successi in serie

Segue una lunga serie di successi di classe che compaiono puntuali sull'alba d'oro. Qui interessano le vittorie assolute come « miracoli » a cui si deve la consegna della OSCA alla storia. Cabianca vince la Coppa Pasubio, le Torricelle, la Lecco-Ballabio, il Giro della Calabria, la Bologna-Raticosa, la Treponti-Castelnuovo. Il bottino però è ancor più pingue, ancor più soddisfacente perché Cabianca riesce ad arrivare secondo assoluto in parecchie altre corse vinte da cilindrata ben superiori, che immancabilmente correvano col

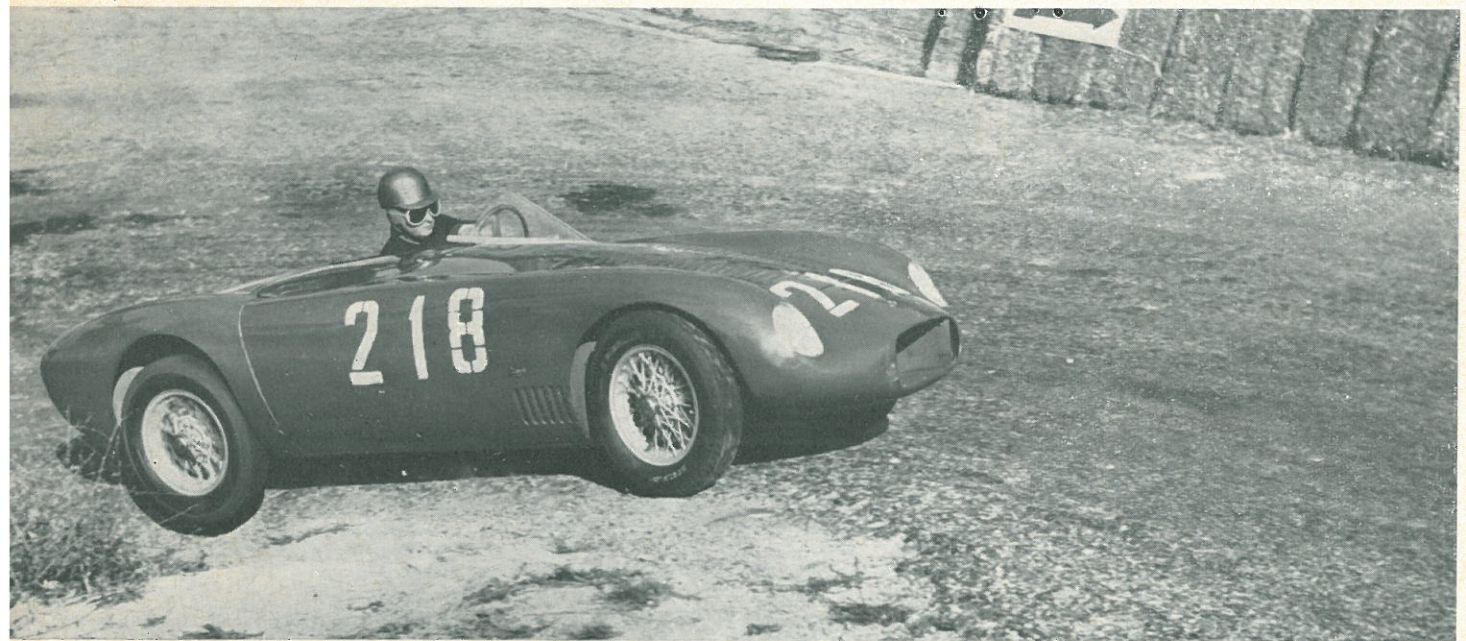




STORIA DI UNA PICCOLA GRANDE CASA



Sergio Mantovani ed Eugenio Monti (fra i due Bindo Maserati) in visita alla OSCA. È il 1956 e il campione mondiale di bob è tentato dalle quattro ruote. Sopra, a destra, un'ennesima creatura della Casa bolognese: il motore tipo 187 (quattro cilindri, 750 cc). Sotto, Cabianca sulla sport 1500, dominatore della Bologna-S. Luca



respiro del rosso folletto sul collo. È anche del 1951 la sortita della OSCA a Monza al G.P. d'Italia. Una 4500 affidata a Franco Roll arriva nona assoluta. Siamo fuori campo comunque, questa di Monza è un diversivo al tema imposto: la massima categoria interessa solo per qualche radica apparizione, priva di ogni veltà.

1952. « Il solito Cabianca (OSCA 1100) nella corsa delle Torricelle » il titolo è scritto sulla verde carta di « Stadio ». Circuito di Pau: trionfa l'impetuoso Ascari. Elie Bayol su una Osca 1300 è quarto assoluto. Mille Miglia: finalmente Cabianca in testa alla categoria 1100. Il veronese, in coppia con Roghi, arriva 14. in poco più di 13 ore e mezzo. Intanto

Bordoni vince in Sardegna e arriva 2. assoluto a Montecarlo nell'unico Gran Premio corso con le macchine sport.

Però è sempre Cabianca colui che fa maggiormente parlare i giornali. Primo al Giro dell'Umbria e al circuito di Caserta (la vittoria è giudicata « facile »). Un'amarezza chiude l'annata: la sfortunatissima perdita della Targa Florio. Al 6. giro Cabianca è in testa, e ormai sicuro della vittoria non crede di forzare. Quando però pare avviarsi verso la conquista del meritato alloro, a metà del 7. giro, è costretto a fermarsi e ad abbandonare per la rottura dei freni. È la grande vittoria di Bonetto.

1953. Chiron si classifica secondo nel circuito di Siracusa vinto clamorosamen-

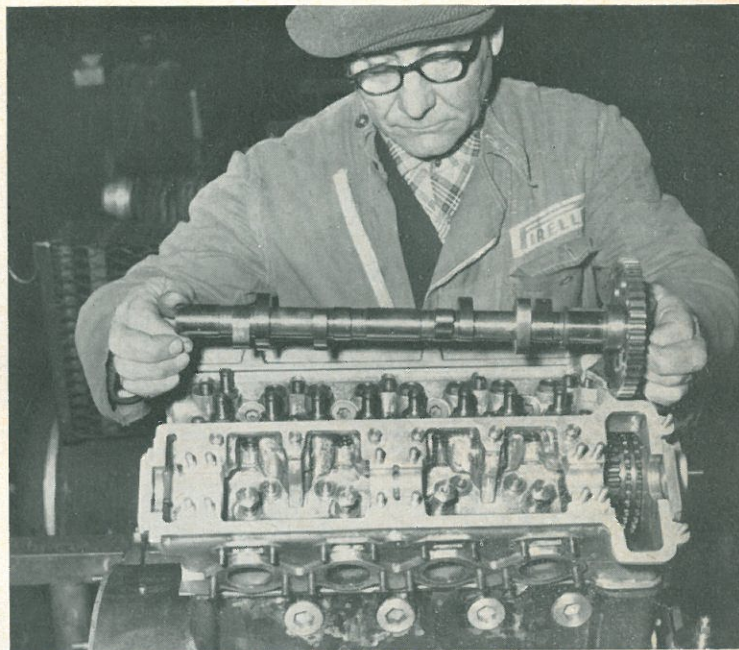
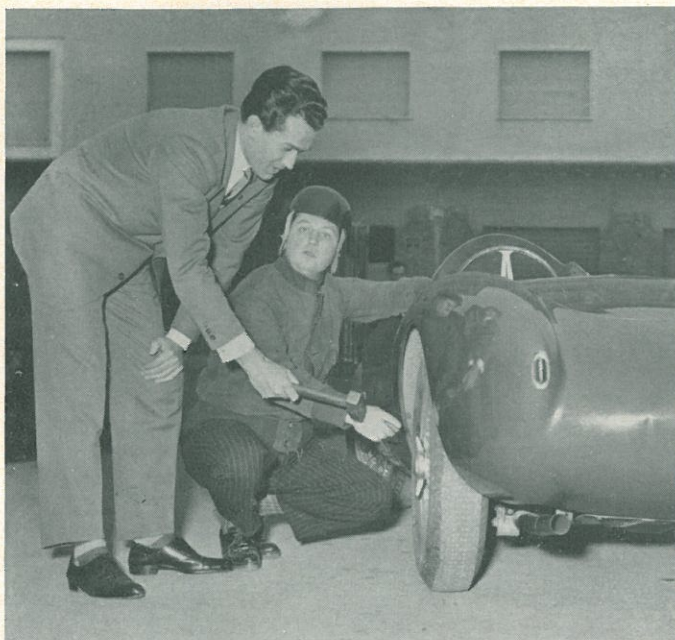
te dalla Maserati di De Graffenried. La categoria 1100 nella Mille Miglia è ormai cosa privata della OSCA. Questa volta il turno è di Bruno Venezian che arriva a Brescia seguito da Zani, anche lui sull'immancabile OSCA.

24 Ore di Le Mans. È il tragico giorno di Tom Cole, che si rovescia e muore con una Ferrari. Una OSCA 1100 guidata da Damonte-Helde vince la categoria « G » arrivando anche 18. assoluta con 3127 chilometri percorsi a 130 di media.

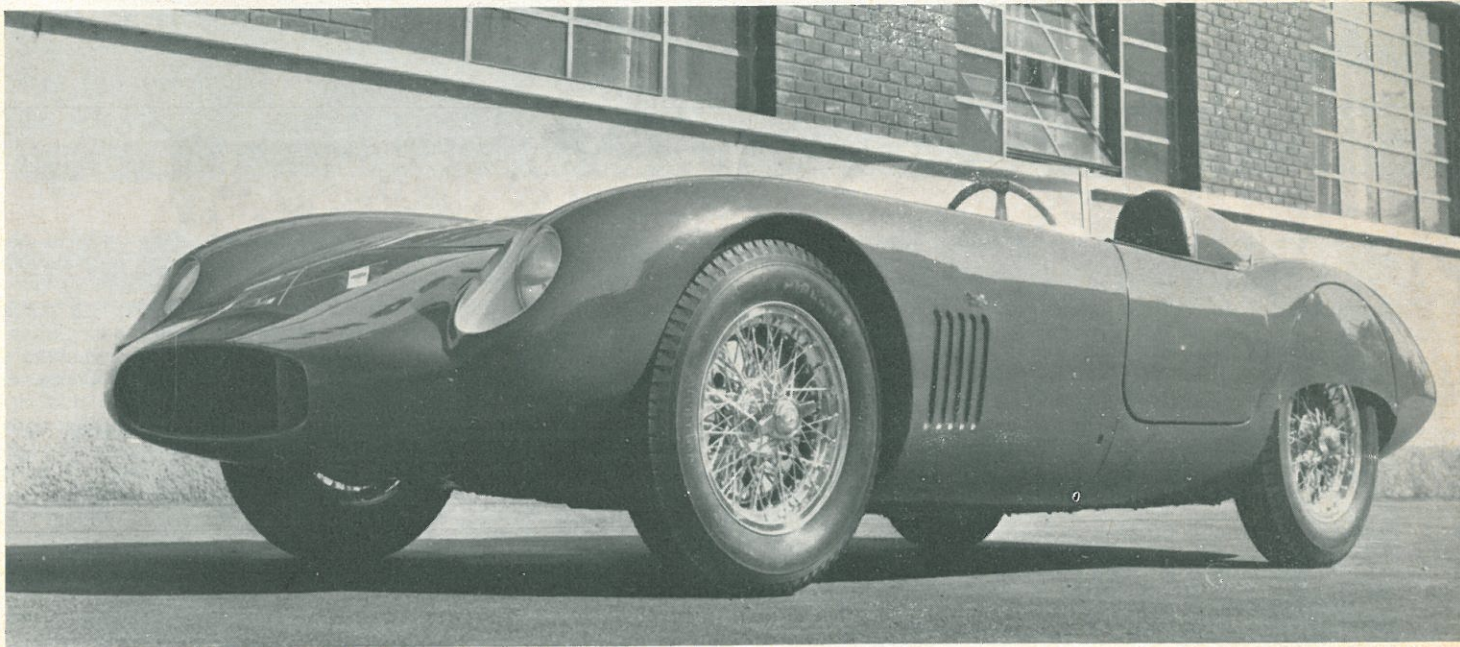
È l'anno di Castellotti, di Marzotto, di Daetwyler. Con simili nomi, montati su Ferrari o su Maserati, le vittorie assolute sono praticamente impossibili. Castellotti è ai primi passi, ma già si rivela fortissimo: maneggia le Ferrari sport sui tor-



**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**



Maglioli e Cabianca, giovanissimi, nel cortile dell'officina di S. Lazzaro (1956). A destra, una novità assoluta del 1957: il motore 1500 a distribuzione desmodromica (l'operaio mostra l'albero con due camme per valvola). Ed ecco, sotto, vista di tre quarti anteriore, la sport di un litro e mezzo nella versione 1957



nanti come se fossero biciclette. Marzotto è un campione indiscutibile. Daetwyler sembra nato per la montagna. Cabianca non può far altro che vincere a L'Aquila, Sgorbati al Montenero e a Sassari, Venezian alla Siena-Firenze.

Il 1953 è anche il periodo della De Filippis. La bionda e gentile «Pilotino» sa mettersi in luce proprio con una OSCA. Fra cinque anni arriverà anche alla formula, l'unica donna del dopoguerra.

Alla fine del 1953 spicca soprattutto la vittoria di Bayol ad Aix-les-Bains su OSCA F.2. Rosier e la Ferrari sono secondi. Macklin, Fitch, Giraud Cabantous, Behra, Schell, Collins sono lontani nella classifica.

Il trionfo di Sebring

1954. Una bianca OSCA guidata da Stirling Moss corre per dodici ore a Sebring. Alla fine della estenuante mezza giornata, Moss taglia per primo il traguardo lasciando a 5 giri la Lancia 3300 di Rubirosa-Valenzano. «Nessuno poteva pensare che, sia pure dopo una selezione delle più feroci tra le grosse cilindrato, potesse essere la piccola OSCA 1500 a conseguire una vittoria assoluta di così grande portata — scrive Pasolini Zanelli —. Eppure la vittoria della vettura bolognese è venuta a dimostrare che, nonostante la sfortuna dei piloti lancisti sia stata particolarmente accanita, non è

stata per nulla una vittoria rubata perché ben tre OSCA sono arrivate nei primi quattro posti».

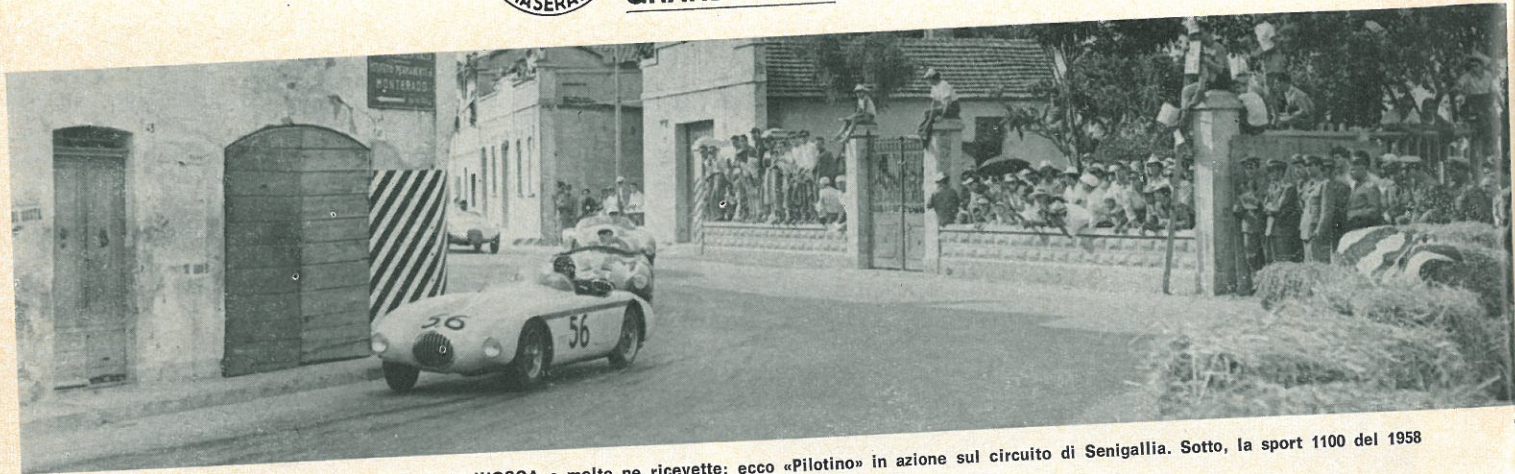
È il ritorno dei fratelli Maserati alle grandi vittorie internazionali. Un ritorno non cercato ma egualmente clamoroso, il più clamoroso di tutta la storia della piccola Casa. È lanciato anche Stirling Moss, questo di Sebring è il suo primo successo mondiale.

Al confronto della vittoria americana, tutte le altre mietute dalla macchina durante l'annata scompaiono, anche quella di Seidel a Stoccolma, anche quella dei fratelli Roberto e Giuseppe Sgorbati alla 10 Ore di Messina. La signorina Maria Teresa De Filippis vince la Coppa del

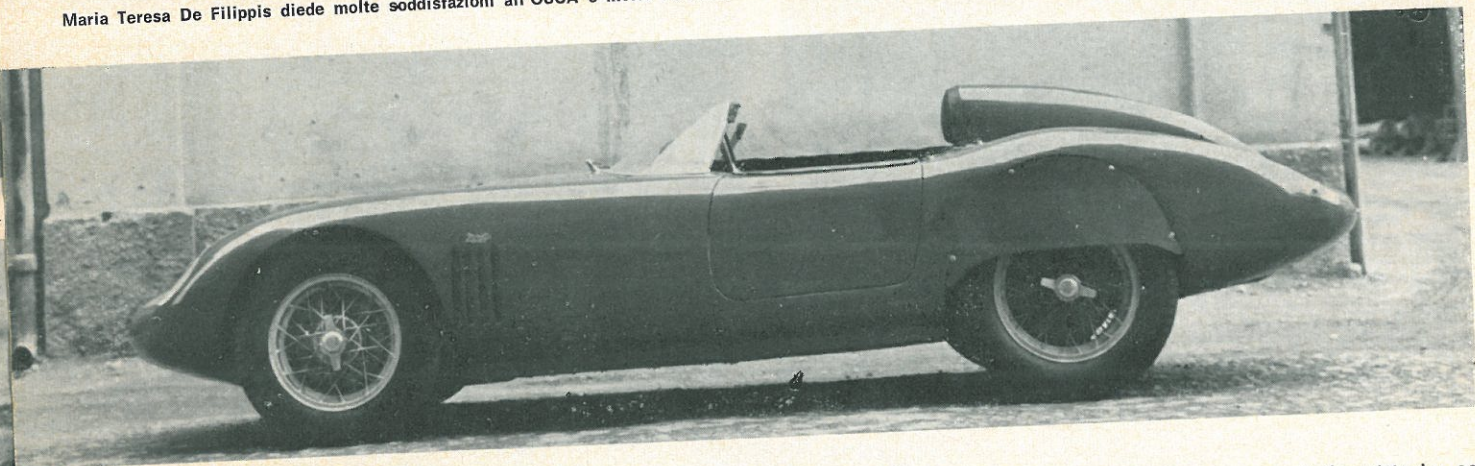




**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**



Maria Teresa De Filippis diede molte soddisfazioni all'OSCA e molte ne ricevette: ecco «Pilotino» in azione sul circuito di Senigallia. Sotto, la sport 1100 del 1958



Redentore e Chiron arriva ottavo assoluto alla Carrera Messicana.

Anche il 1955 si riempie di successi. È un successo il secondo posto assoluto di Cabianca al Mugello subito dopo la Ferrarini 3000 di Maglioli. È un successo l'undicesimo posto di Cabianca-Sgorbati alla 24 ore di Le Mans. La OSCA 1500 è l'unica vettura italiana che arriva al traguardo.

Nel luglio ancora Cabianca conquista la Coppa d'Oro delle Dolomiti per aver ottenuto i migliori piazzamenti in tre anni consecutivi: quarto secondo e terzo assoluto. Primo, secondo e secondo di categoria. Dal 1953 al '55:

I primati mondiali

Il 9 settembre gli americani Bettenhausen e Lewis, guidando una OSCA 1500 speciale a Bonneville, conquistano alcuni records mondiali di velocità tra cui: 10 km a 261,382; 1 ora 230,220; 12 ore 212,677.

Torricelle, Consuma, Mendola, Coppa delle Dolomiti, Bologna-S. Luca, giro della Calabria, Tre Ponti-Castelnuovo: queste le sette vittorie assolute di Cabianca nel 1956. La Coppa delle Dolomiti è la più sensazionale, è il capolavoro di Cabianca e della «1500» che non esitano a definire «perfetta». Olivier Gendebien su Ferrari 3000 è relegato a 4°, e per la prima volta i cento di media sono superati.

Vale la pena di riportare quello che scriveva l'inviato del Corriere della Sera: «La meravigliosa OSCA dei fratelli Maserati ancora una volta ha saputo, come

spesso fa nelle corse molto difficili, superare macchine avversarie di ben maggiore cilindrata. Il vincitore di oggi si chiama Giulio Cabianca ed è il più spericolato e noto specialista delle strade montagnose in genere e dolomitiche in particolare. Oggi contro Cabianca, che era addirittura in uno stato di grazia particolare, non vi è stato assolutamente nulla da fare per nessuno. Neppure per il belga Gendebien, vincitore dello scorso anno cui era stata affidata dalla Scuderia Ferrarini la macchina più potente del lotto, vale a dire la 3000 quattro cilindri. Fin dal passo del Falzarego, dove era posto il primo controllo, Cabianca passava in testa precedendo di 2" Gendebien. Al Pordoi era a 25" e Maglioli a 47"».

Al Rolle il portacolori dell'OSCA letteralmente scatenato passava con 2'26" di distacco. A Belluno il vantaggio era chiaramente incalcolabile: 3'44"». Appena venti giorni dopo lo scoccare del 1957 si corre a Buenos Aires la 1000 Chilometri. Alessandro De Tomaso e Isabelle Haskell iniziano il loro idillio con una OSCA 1500 su cui corrono e vincono la categoria nella grande prova argentina. Il 31 marzo ancora Cabianca alle Torricelle. È la quinta volta. Ai primi di maggio altra prodezza alla Coppa della Consuma. Come una folgore la OSCA 1500 di Cabianca piomba sul traguardo facendo fermare i cronometri sull'eccezionale tempo di 6'19"8 che realizza una media di 99,526. Il vecchio record stabilito quattro anni prima da Piero Scotti è polverizzato.

Sempre alla ricerca delle vittorie assolute, nel 1957 scopriamo ancora una OSCA vittoriosa in una cronoscalata francese, la Vuillafans-Echevandes. La guida Testut che batte il record di Chiron. Poi, in settembre, l'inglese trapiantato a Rapallo, Colin Davis, vince la Coppa di Sicilia a Siracusa. Magro, con due occhi furtivi e lucidi e la smorfia della bocca quasi sempre sorreggente una spiritosa pipa, Colin Davis dovrà molto della sua fama alla OSCA che lo lancia, dapprima con le vetture sport e poi, al momento giusto, nelle junior.

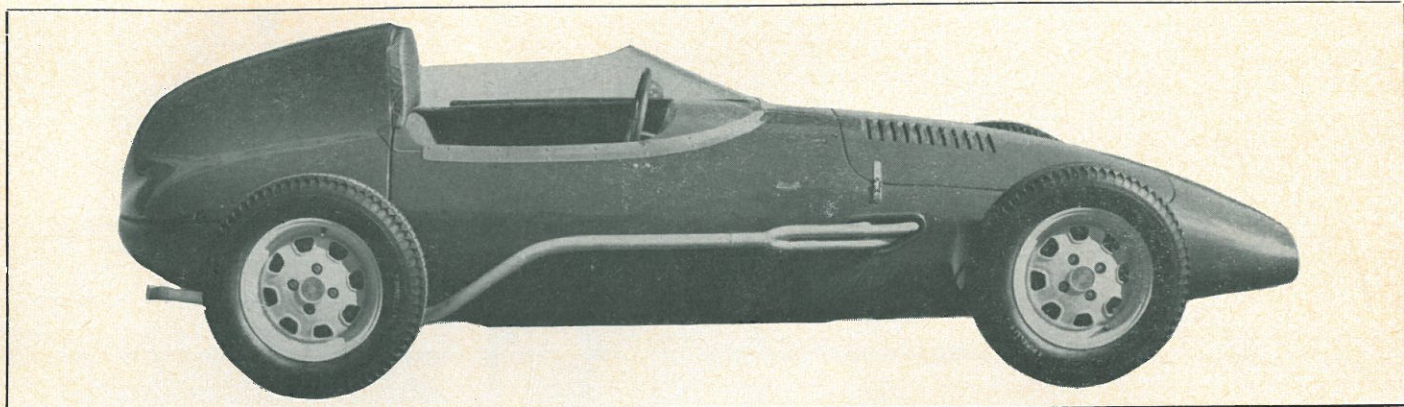
La «Sei Ore Esso» a Vallelunga si trova proprio in coda al calendario 1957. Luciano Mantovani corre con la 1100 bolognese contro Luigi e Giuseppe Musso, Govoni e Monti. È comunque primo assoluto: la sua media essendo risultata superiore a quella delle Maserati.

Arriva «Lulù»

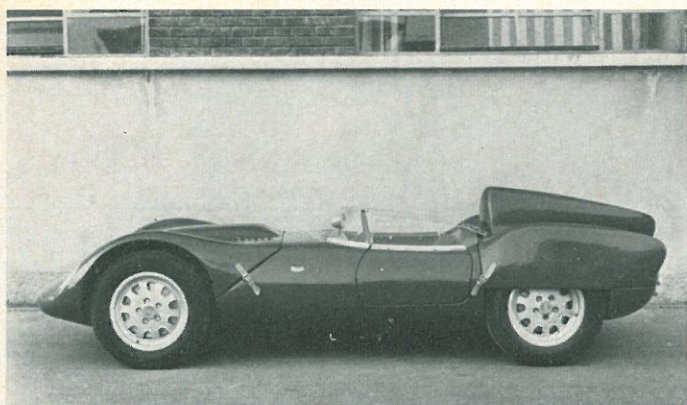
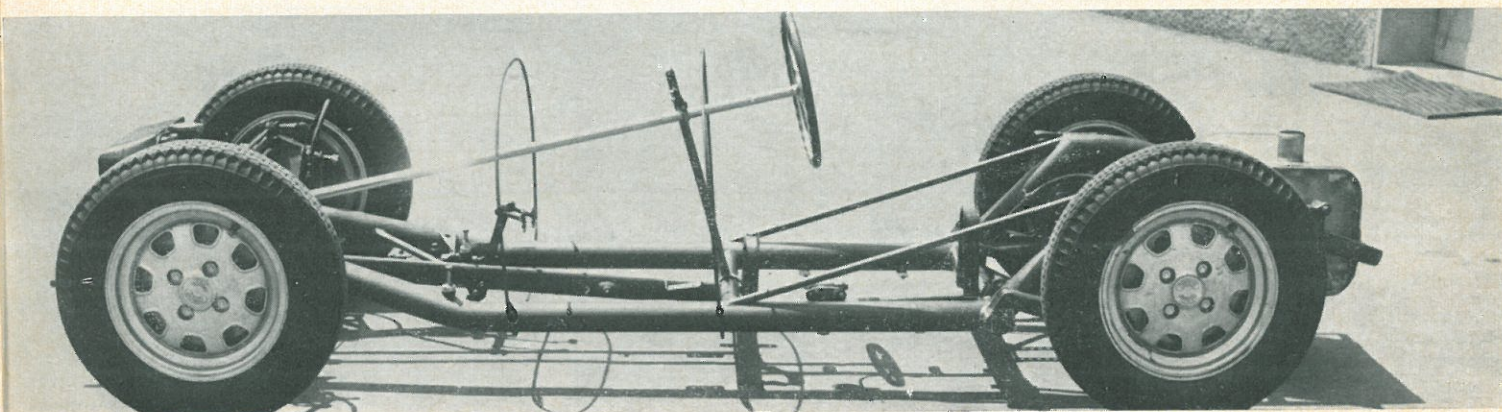
Il 1958 chiude un capitolo della storia automobilistica italiana. Muore Luigi Musso e con lui termina la scuola italiana. Ma proprio le classifiche del 1958 fanno scorgere un nome. Il giovanotto è passato da una Fiat 8V ad una sport 1100. Compare frequentemente in arrivo, sempre nelle alte posizioni. Si chiama Lodovico Scarfiotti e guida già molto bene la sua OSCA. È primo di categoria al G.P. di Napoli, alla Bologna-S. Luca, a Vallelunga, alla Consuma, al circuito di Caserta, alla Bolzano-



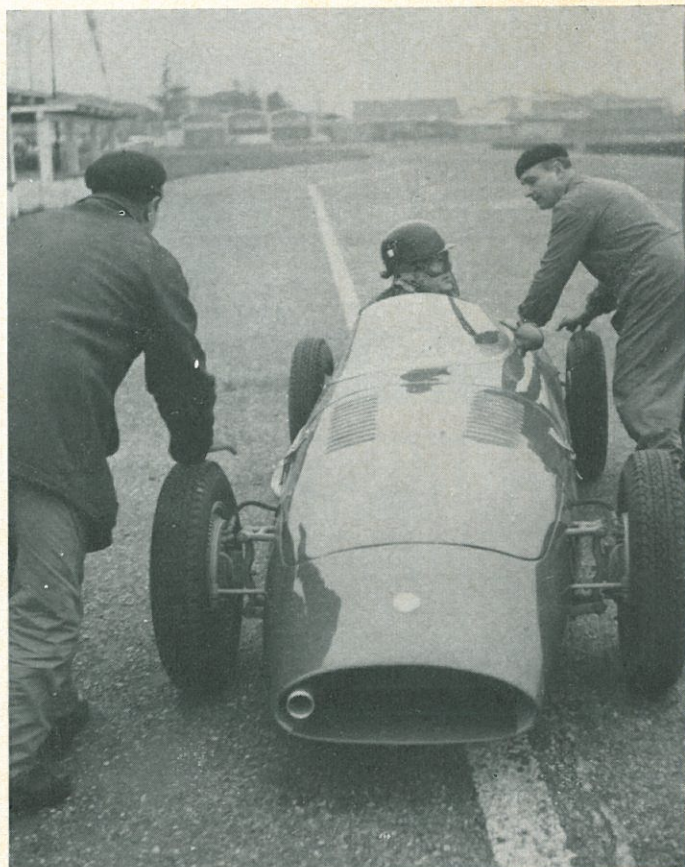
**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**



All'apparire della formula junior l'OSCA tornò ad occuparsi di monoposto. Questo telaio è del 1958: l'anno dopo si presentò alle corse (foto sopra) « vestito » così

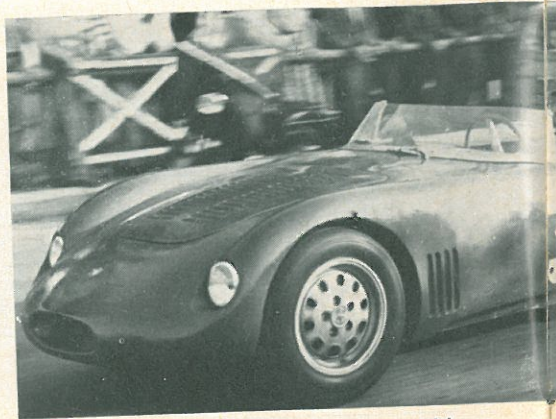


Sopra, la sport 1500 speciale allestita per l'allora pilota e futuro costruttore De Tomaso. Sotto e a destra, la sport e la junior con al volante Scarfiotti (1959)

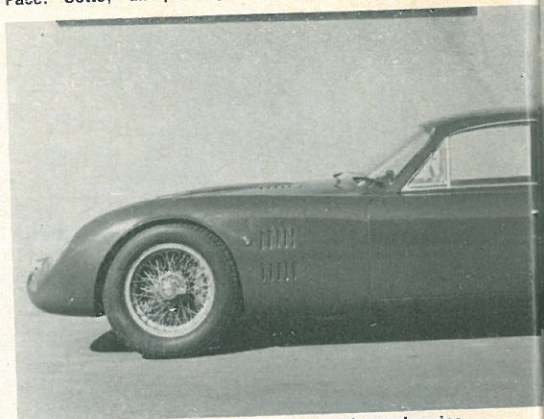




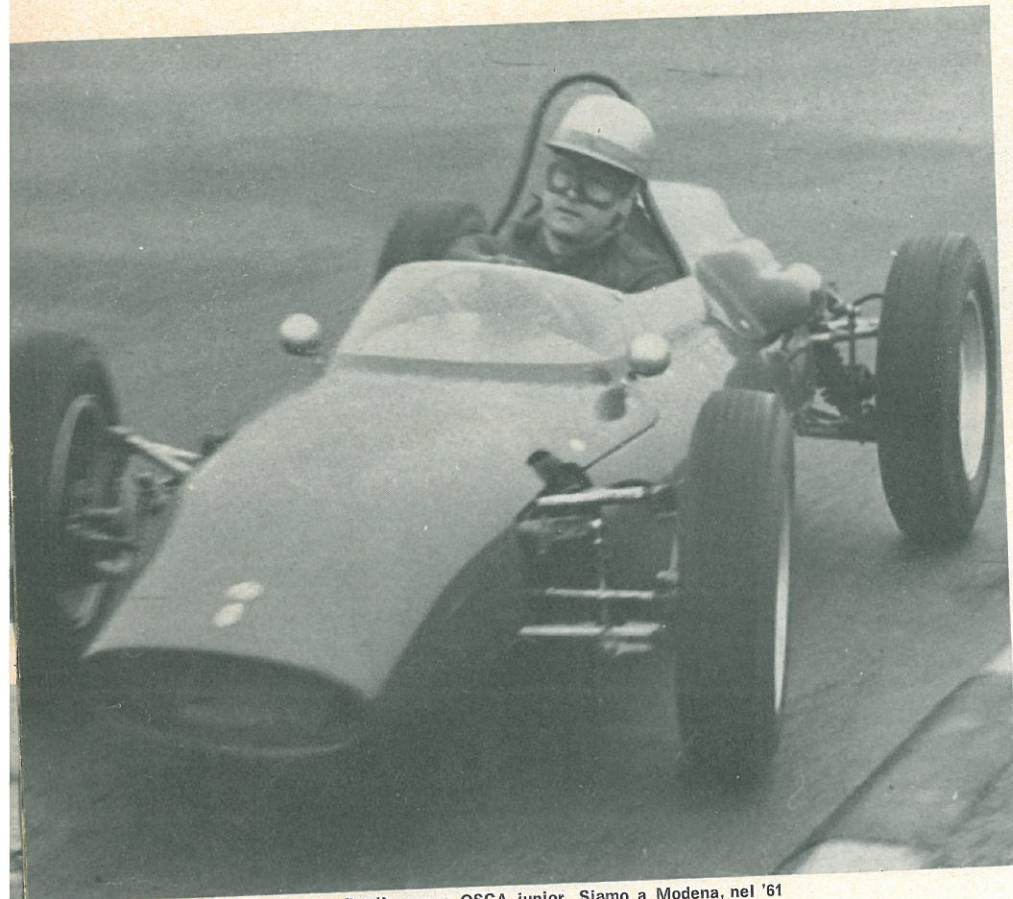
**STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA**



Un'altra vessillifera della OSCA (sopra) fu Ada Pace. Sotto, un prototipo sperimentale del 1961



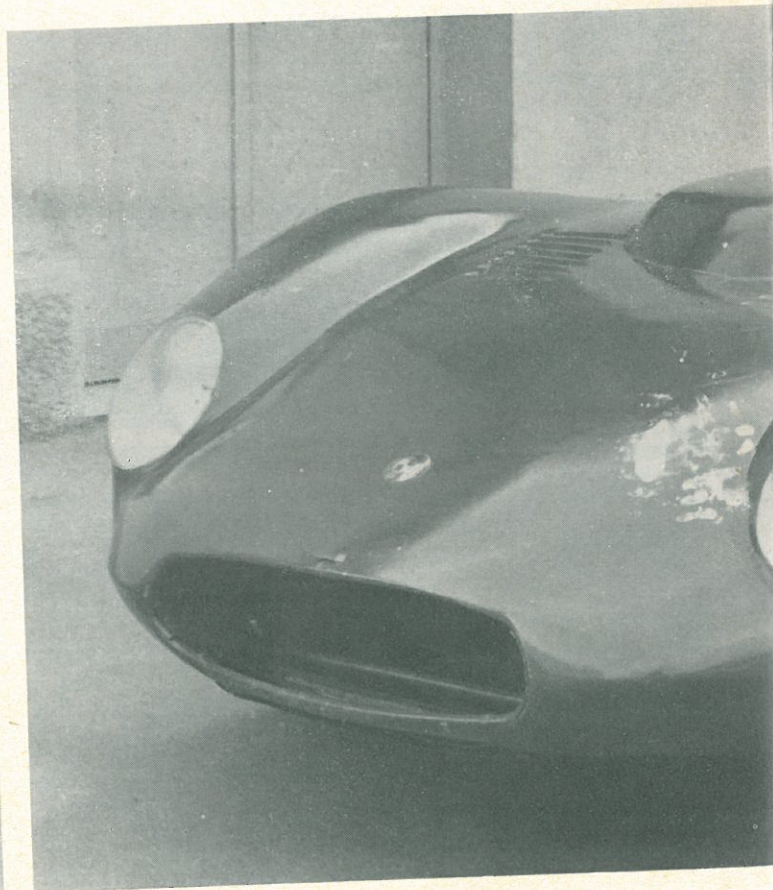
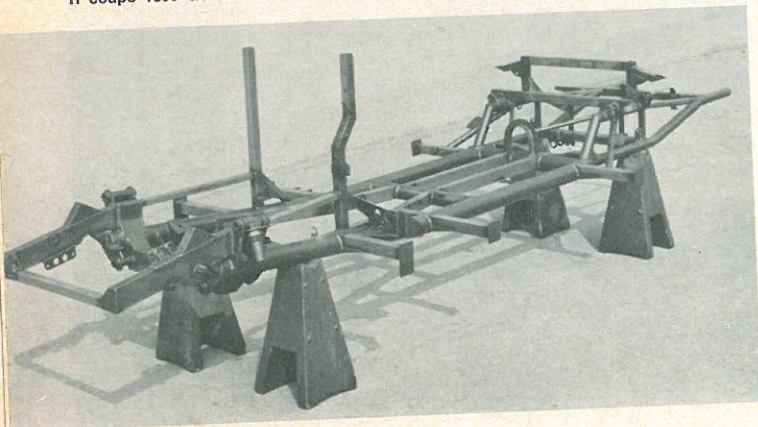
Sotto, la sport due litri con motore desmodromico



Stesso pilota (Lodovico Scarfiotti), nuova OSCA junior. Siamo a Modena, nel '61

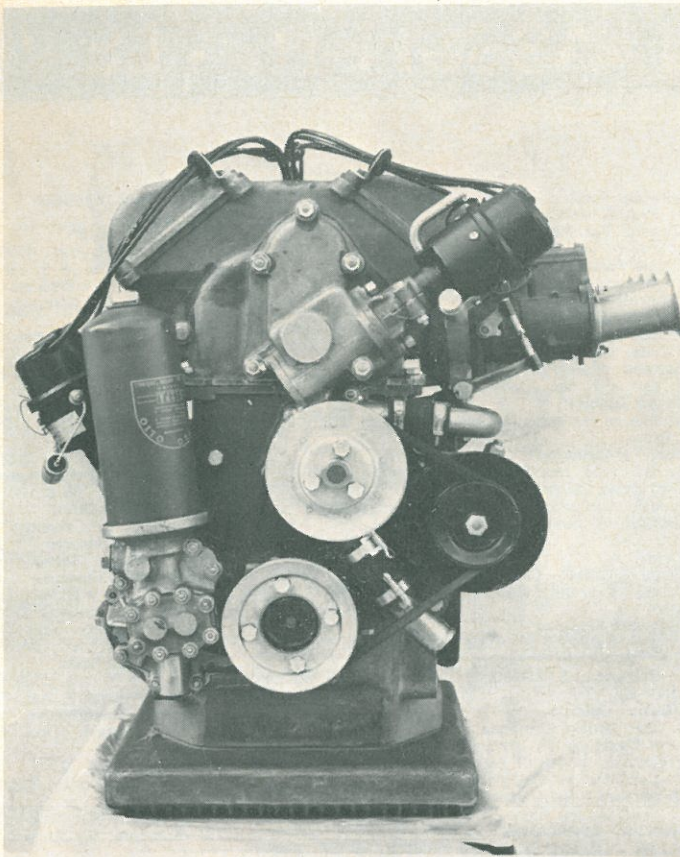
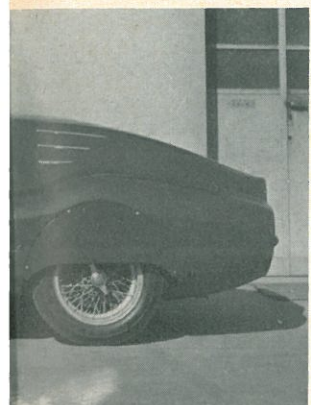


Il coupé 1600 GT carrozzato da Zagato e (sotto) la struttura del suo telaio (1961)

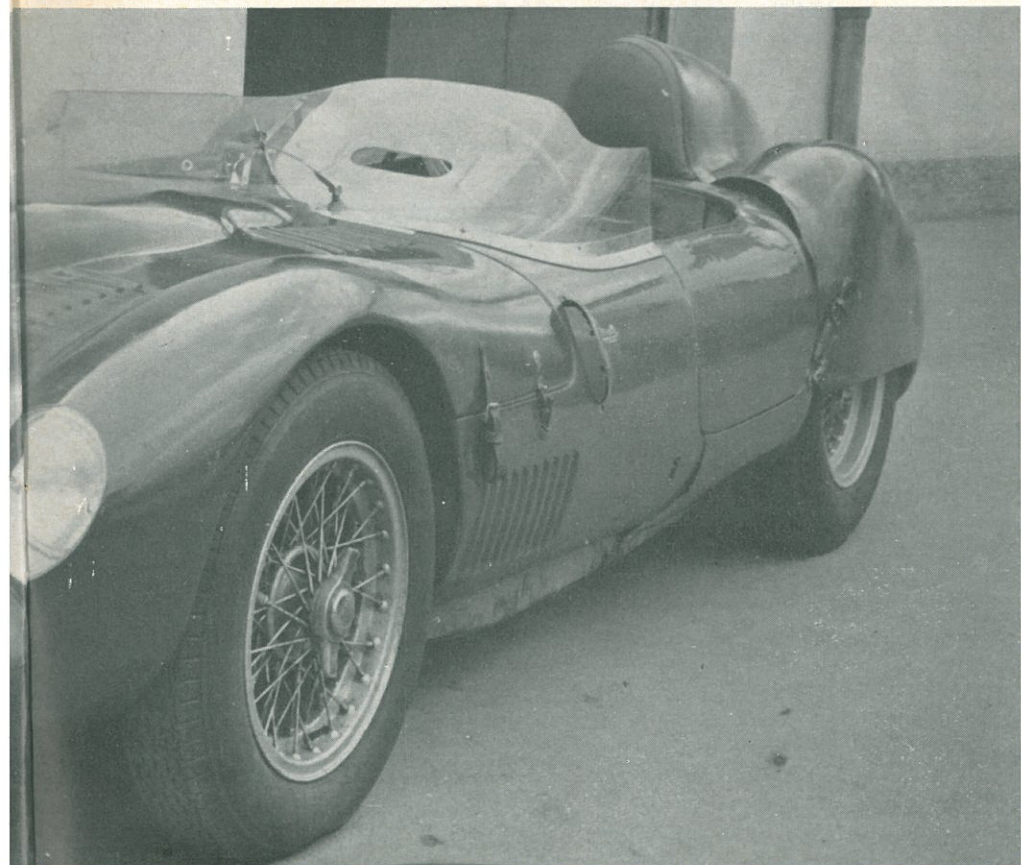




STORIA DI UNA PICCOLA GRANDE CASA



Una delle ultime realizzazioni dell'OSCA: il motore da 1600 cc per la G.T. (1962)



Mendola, alla Trento-Bondone, alla Sassi-Superga, alla Trieste-Opicina.

Leggete bene questi nomi, sono i primi passi di colui che oggi — anno di grazia 1967 — è guardato come il più credibile asso di casa nostra. Conviene sottolineare che proprio alla OSCA è toccato affinare le sue doti di guida. Anche nel 1958 non mancano le sortite a sensazione. Al circuito di Napoli e al circuito di Pergusa. Specialmente al circuito di Napoli dove la « 2000 » di Bonnier deve cedere alla « 1500 » di Cabianca.

Bisogna nominare anche la vittoria di Cabianca alla nuova corsa di Verona. Dalle Torricelle alla Stallavena. Da una strada cortissima e tormentata, ad un percorso lungo e a largo respiro. La Stallavena-Boscochiesanuova è la gara in salita più veloce d'Europa. Cabianca è veronese e firma la prima riga dell'albo d'oro.

Disputata verso la fine della stagione 1958 la « Stallavena » si ripete ai primi della stagione successiva. Pochi mesi di distanza per una nuova vittoria di Cabianca e dell'OSCA. Il 1959 è tutto caratterizzato dal duello Cabianca-Scarfiotti. Il primo, dopo la corsa di Verona, vince a Bolzano, a Trieste e a Roma la « Coppa Gallenga ». Il secondo risponde con gli assoluti della Consuma, della Compiano-Vetto d'Enza, della Coppa Asiago. Nel binomio s'inserisce anche Edoardo Lualdi, passato momentaneamente dalla Ferrari alla OSCA. Lualdi vince infatti la Aosta-Pila e la Predappio - Rocca delle Caminate.

La rievocazione, pur sommariamente indicativa, non può finire senza un accenno alla « junior ». Portata in pista, quella monoposto costruita secondo i classici schemi si prodigò subito in una esibizione-record, secondo il suo stile. A Monza, guidata da Colin Davis, il 30 marzo 1960, segnò il tempo di 2'03"4. Pensiamo che il primato era di 2'04"5 e consideriamo l'esatta misura del « colpo ».

Il vecchio periodo non era ancora finito e il nuovo era appena nato. Come dire che solo gli inglesi avevano tentato la soluzione del motore posteriore. La gestazione durò circa un anno, durante il quale le macchine ricalcanti schemi tradizionali passarono da grandi vittoriose a grandi sconfitte.

Le vecchie barchette col grosso muso e col grosso volante erano dure a morire. La OSCA junior fu l'ultimo grido di questa concezione tecnica. Il 28 giugno 1960 Colin Davis passò la sua giornata da dominatore. Il Gran Premio della Lotteria venne vinto a mani basse, la batteria a 166, la finale a 172 orari. Secondo Grandsire su Stanguellini, terzo Hulme su Cooper.

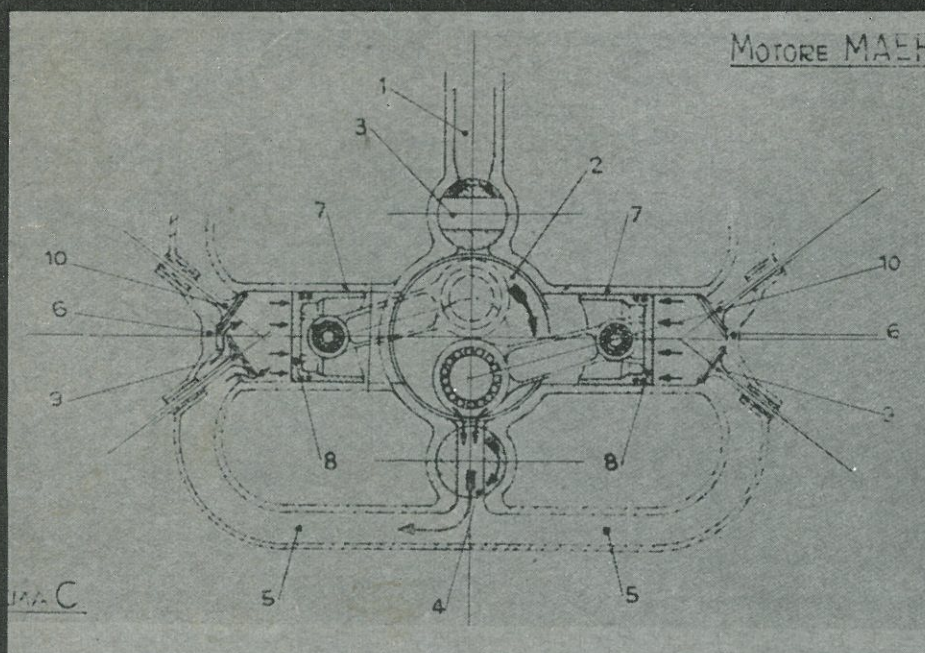
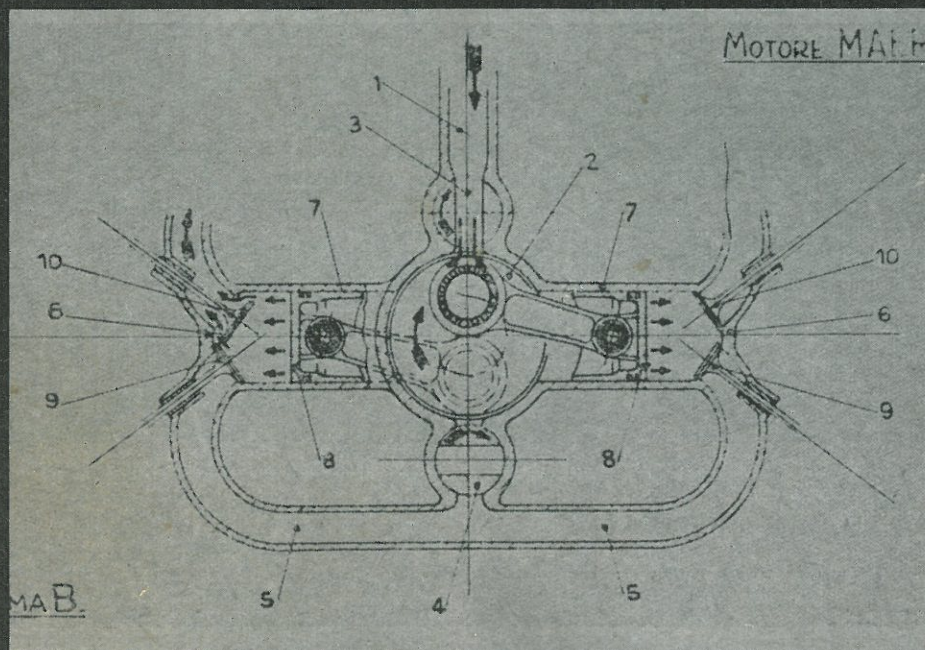
Non poteva durare, naturalmente. La OSCA junior s'impose in qualche altra manifestazione, poi preferì ritirarsi, ultimo curato esempio non di una scuola, ma della scuola che, tranne rarissime eccezioni, aveva « insegnato » l'automobile da sempre.

CESARE DE AGOSTINI





STORIA
DI UNA
PICCOLA
GRANDE CASA



FINCHÈ C'È MAER C'È SPERANZA

L'OSCA ha chiuso i battenti: la notizia ha già fatto il giro del mondo. Ma i fratelli Maserati, con una tenacia che non può non commuovere, hanno ricominciato tutto daccapo. Un capannone, a Castenaso, lungo la strada che da Bologna conduce a Ravenna, è teatro della loro rinnovata attività. Oggetto dell'inesausta sete di ricerca e sperimentazione dei tre tecnici, è il MAER, un motore attorno al quale Ernesto Maserati in particolare sta studiando e lavorando da alcuni anni e che sembra non lontano dalla messa a punto. Del MAER riproduciamo qui accanto due schemi e ricordiamo che si tratta di un motore endotermico, alternativo, a quattro tempi. La novità tecnica da esso introdotta è il riempimento dei cilindri maggiore di quello ottenuto con gli altri sistemi tradizionali grazie alla utilizzazione di una carica aspirata nel basamento durante due corse del pistone per ciascun ciclo, anziché una come normalmente avviene. Conseguenze: un rendimento volumetrico superiore e un aumento della potenza specifica. Da una quarantina d'anni, ormai, gli studi e le esperienze dei fratelli Maserati non conoscono soluzione di continuità. Riusciranno a tornare sulla cresta dell'onda? Chissà: finché c'è... MAER c'è speranza.



FINE