

L'affermazione della O.S.C.A. nell'ambito della Cat. Sport

Dal maggio 1948 al dicembre 1949 intercorrono esattamente 20 mesi ed in 20 mesi di cose se ne possono fare molte. Si può ad esempio passare da una incertezza ad una certezza oppure trasformare una incognita in una affermazione.

Così nel maggio 1948 sul nostro fascicolo 8 potevamo parlare della creazione dei Fratelli Maserati, la OSCA 1100 come di una opera meccanica di grande rilievo e di sicuro avvenire, ma se allora potevamo essere certi che la costruzione dei Fratelli Mase-

rati era tecnicamente e meccanicamente perfetta non potevamo del pari pronosticare alcunchè circa le sue effettive prestazioni.

In questi 20 mesi ecco che quella incognita si è trasformata in una affermazione luminosissima, in una verità ben nota a tutti coloro che seguono il nostro movimento, ossia l'effettivo valore di questa O.S.C.A. che è venuta a ravvivare le competizioni della categoria sport imponendosi con la superiorità che le proviene dalla sua origine prettamente corsaiole.

Per la verità non occorre nemmeno che si attendessero 20 lunghi mesi per avere questa conferma. Bastava giusto fermarsi a dodici mesi addietro quando, dopo alcune non felici prove in altre gare, sul Circuito di Posillipo, affidata alle esperte mani del Campione d'Italia Gigi Villorosi la O.S.C.A. conseguì la sua prima luminosa vittoria doppiando avversarie di cilindrata superiore.

Un mese dopo ecco che tra gli ulivi ed i cipressi del Garda l'ex Campione motociclista Dorino Serafini al volante della O.S.C.A. coglie il suo primo alloro automobilistico registrando anche sul giro più veloce un tempo che non sfigura affatto sul massimo segnato da Giuseppe Farina che pilotava la Ferrari 1500 compressore.

A questi successi altri se ne devono aggiungere nel corso della uscente stagione sia per merito della ormai affermatasi 1100 che per la nuova edizione con motore di 1350 che debuttava a Pescara ancora con Serafini mentre nella stessa gara il vecchio Fagioli al volante del tipo 1100 faceva davvero scintille. Ed ancora Serafini e Fagioli, entrambi al volante del tipo 1100 si impongono in fine di stagione al Giro delle Calabrie distanziando le vetture di ben maggiore cilindrata e potenza e a Madrid Serafini dà una nuova dimostrazione delle possibilità della vettura bolognese.

A queste affermazioni dei piloti ufficiali della Casa sono da aggiungere quelle dei clienti, come ad esempio le affermazioni di Cabianca e Ferrarin al Tigullio, tanto per ricordarne una.

Come si vede in questi 20 mesi di strada se ne è fatta e crediamo sia ora doveroso da parte nostra il discorrere un po' di questa ultima creazione dei Fratelli Maserati completando così le sommarie notizie contenute nel succitato nostro articolo di presentazione.

E' doveroso, non per l'amicizia di vecchia data che ci lega ai costruttori bolognesi, ma per il valore che questa loro fatica assume nel particolare momento che l'automobilismo sportivo sta attraversando.

Si parla di crisi più che di automobilismo quasi quasi, e vediamo quindi un po' se qualche cosa si fa per risolverla questa crisi.

Ecco un esempio di attività volta appunto in favore della risoluzione di questa crisi: l'attività dei Maserati e le affermazioni delle loro O.S.C.A.

Forse non ci siamo spiegati. Oggi come oggi lo sport automobilistico è non solo dispendioso e quindi un po' troppo fuori dalla portata di non poche borse, ma ha anche raggiunto vertici tali per cui sempre più si restrin-

DATI TECNICI DELLA O. S. C. A. Mt 4 - 1100 - 1350 (tra parentesi i dati relativi alla 1350 cc.)

MOTORE

N. cilindri	4 in linea
Alesaggio	mm. 70 (75)
Corsa	mm. 71 (76)
Cilindrata unitaria	ccm. 273,10
Cilindrata totale	cmc. 1092,4 (1355)
Rapporto compressione	1 : 8
N. giri al minuto primo	5.500 (6000)
Potenza a detto regime CV.	55 (90)
Velocità Km/h	160
Velocità media pistone a detto regime	m. 11,83 al l'
Valvole inclinate a V in testa	2 per cilindro
Distribuzione in testa	comandata a catena silenziosa
Camera di scoppio	emisferica
Alimentazione	con pompa elettrica e 2 carburatori Weber
Accensione	con candela al centro testa e distributore
Lubrificazione	forzata con pompa ingranaggi.
Raffreddamento	ad acqua con pompa centrifuga e radiatore
Carburante	benzina 80 NO

TRASMISSIONE

Frizione monodisco a secco
Cambio di velocità a 4 marce e retro con rapporti speciali
Albero trasmissione con giunti cardanici meccanici
Ponte posteriore tipo rigido con coppia conica elicoidale

TELAIO

Telaio a longheroni tubolari con crociera
Sospensione anteriore con molle a spirale e parallelogramma
Sospensione posteriore con balestre longitudinali
Ammortizzatori RIV
Freni idraulici sulle 4 ruote comandati a pedale
Freno meccanico sulla trasmissione comandato a mano
Pneumatici della misura di 5,00 x 15
Guida a sinistra con vite senza fine e settore
Capacità serbatoio carburante: lt. 60
Impianto elettrico Marelli 12 volta

DATI D'INGOMBRO E PESO

Interasse	m. 2 30
Carreggiata anteriore	» 1,21
Carreggiata posteriore	» 1,18
Altezza minima da terra	cm. 12
Peso autotelaio nudo a vuoto	Kg. 385
Peso autovettura carrozzata 2 posti e ruota scorta (a vuoto)	Kg. 480

ge la cerchia di quelle tempore eccezionali in grado di dominare le macchine da G. P. sempre più veloci e sempre più leggere epperanto sempre più difficili e pericolose da pilotare.

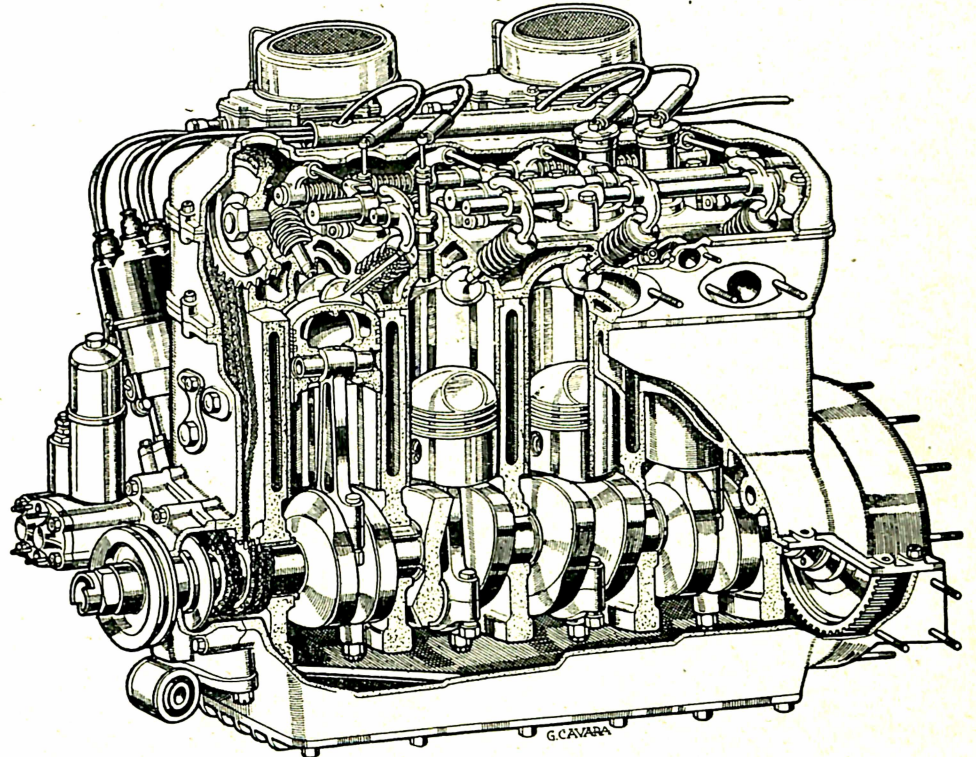
Se dovessimo basarci su una attività automobilistica imperniata solo sulle vetture da Gran Premio potremo davvero recitare il « de profundis » per il nostro automobilismo. Ma per fortuna a fianco alla categoria « Corsa » vi è la « Sport » quella Sport che in passato si divideva in « internazionale » e « nazionale » e che ora fortunatamente è divenuta unica, con maggior respiro per i costruttori ed informata solo al famoso annesso C che ne precisa le caratteristiche.

Questa è la categoria indubbiamente più attiva, la categoria in cui possono militare tutti coloro che tramite il debutto nella « Turismo » si sono accorti di avere delle capacità di guida al di sopra della massa e che, dopo un certo tirocinio nella sport, potranno anche aspirare al passaggio nella Gran Premio.

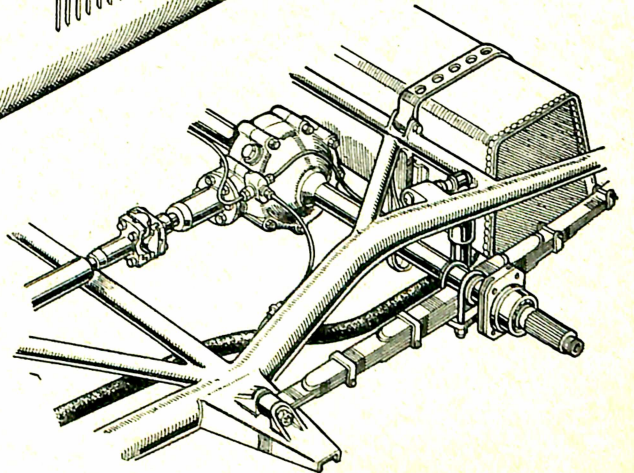
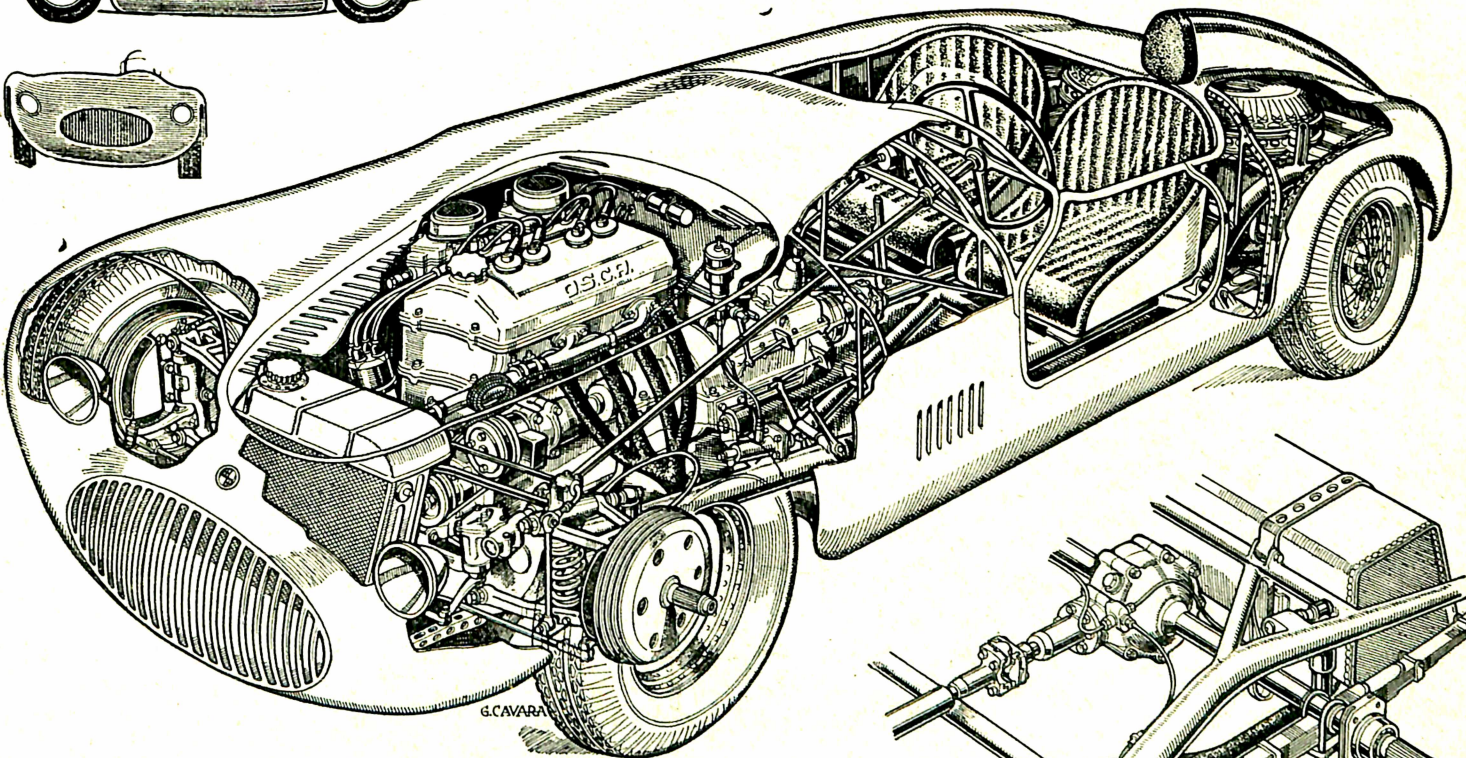
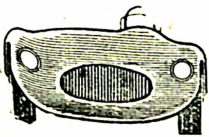
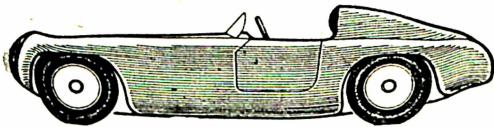
Ben pochi costruttori sino ad ora avevano intuita l'importanza della categoria sport, e ben pochi, se non nessuno, si erano quindi prefisso il compito di costruire appositamente e con particolari concezioni tecniche una vettura adatta alla bisogna. Tutti si sono invece soffermati sulla trasfor-

mazione dei normali modelli da turismo offerti dal mercato italiano arrivando così a delle costruzioni che pur con molti acrobatismi tecnici finivano poi col risentire troppo del modello d'origine, del modello ossia creato per altro e più tranquillo uso e soprattutto

per altri sistemi di guida; il che naturalmente si traduce in frequenti guasti ed altrettante frequenti riparazioni, rapido deterioramento del veicolo e quindi in una spesa complessiva che all'atto pratico verrà a risultare superiore a quella d'acquisto di



Sezione del motore O.S.C.A. 1100 e 1350 cc.



La completa struttura costruttiva della O.S.C.A. è nitidamente visibile in questo disegno del nostro Cavara che ha completata la illustrazione della vettura bolognese con i due schizzi di carrozzerie e col dettaglio del ponte posteriore.

una vettura creata ex-novo per l'uso velostico.

Sarebbe fuori di luogo ora voler tessere un panegirico in proposito ai Fratelli Maserati di cui tutti conosciamo l'esperienza, esperienza che essi hanno messa a frutto in questa loro O.S.C.A. che è una tra le pochissime vetture italiane costruite appositamente per l'uso in corsa e che pertanto assomma tutte le prerogative

che hanno fatto eccellere in passato la produzione da corsa dei costruttori bolognesi.

Ben merita dunque oggi questa O.S.C.A. una particolare presentazione e certi di interpretare i desideri dei nostri lettori abbiamo invitato il nostro Gianni Cavara ad approntare le due nitidissime sezioni che illustrano queste pagine e completiamo la esposizione con la completa tabella dei da-

ti tecnici della vettura sia per quanto riguarda il modello 1100 che il più recente 1350, che hanno poi caratteristiche identiche ad eccezione naturalmente per l'alesaggio, la corsa, la cilindrata, il peso oltre che per il dimensionamento dell'albero a gomiti e per la potenza, diversità che si possono rilevare nella unita tabella.

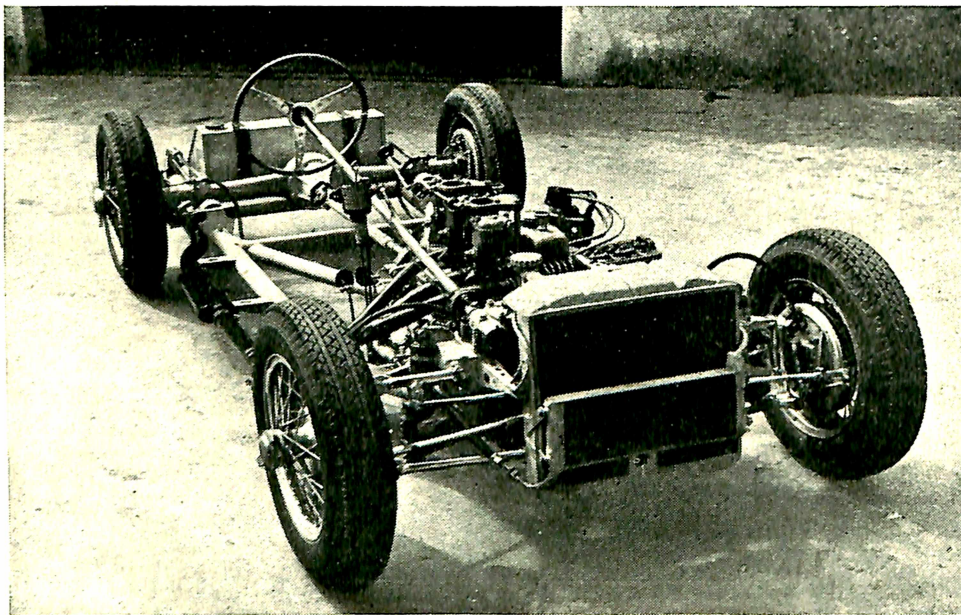
F. D. U.

Una nuova 1100 sportiva

Il sig. Vincenzo Leone ha costruito nelle sue officine elettromeccaniche di Torino una nuova « 1100 » sportiva e da corsa, la quale promette assai bene, e intanto ha già... mantenuto qualcosa se in una corsa in salita, al passo della Ra-

stantuffi in lega speciale di alluminio; valvole in testa comandate da aste e bilanceri; albero camme azionato da una coppia d'ingranaggi; alimentazione con pompa meccanica a membrana e 2 carburatori Zenith 36VIF o Weber 36DR4

con circolazione acqua attivata da una pompa; accensione a spinterogeno o a magnete; avviamento elettrico e a manovella. Frizione monodisco, cambio a 4 velocità, sincronizzatori in 3^a e 4^a, albero di trasmissione tubolare con cardani e manicotto, ponte in lamiera con coppia conica a dentatura spirale, rapporto a scelta fra 8-41 — 9-42 — 10-43 — 10-41 — 11-43 e 11-42. Passo m 2,20, carreggiata anteriore 1,231 e posteriore 1,226, luce a terra 120 mm. Telaio in tubi d'acciaio speciale, saldati, di nuovo disegno (dovuto, come la sospensione, ad un abilissimo e ben noto ingegnere); avantreno a ruote indipendenti, con barre torsionali e ammortizzatori idraulici telescopici; retrotreno a barre torsionali e ammortizzatori Haudaille. Guida normalmente a destra, congegno a vite e settore, giunto flessibile fra tubo guida e albero vite, comando indipendente delle ruote, raggio di volta minima m 4,50. Freno a pedale sulle 4 ruote, comando idraulico; freno a leva sulla trasmissione. Ruote a raggi tangenti, cerchio 15x3,5. Pneumatici da corsa, 15x5, pressione 1,5 kg/cmq avanti e 1,7 a tergo. Peso autotelaio kg 410. Carrozzeria a scelta: del tipo a ruote scoperte od a scocca larga con ruote coperte. Bisogna aver visto e provato queste nuove « 1100 » per farsi un concetto esatto delle loro ottime doti. Plaudiamo quindi allo spirito d'iniziativa ed all'evidente successo del sig. Leone, ben noto nel mondo automobilistico torinese. Ricordiamo che tale costruttore dispone nelle sue officine di una sala-prova per motori, con banco idrodinamico, che è un modello del genere. G. C.

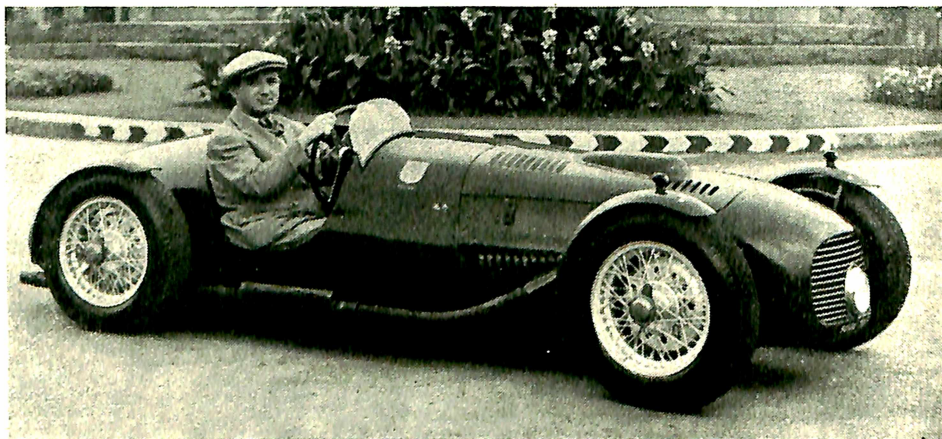


Soluzioni particolarmente interessanti si riscontrano nell'autotelaio della 1100 realizzata nella Officine Meccaniche « Leone » di Torino.

ticosa, il sig. Sgorbati vinse nella classe di 1100 con una di queste vetture, e fu secondo assoluto, dietro ad una vettura di 2 litri. Ecco una breve descrizione tecnica della nuova macchina. Motore a 4 cilindri, alesaggio mm 68, corsa 75, cilindrata cmc 1089, rapporto di compressione da 7,5 : 1 o 12 : 1 secondo il carburante che s'intende usare; potenze: 60 cv col Super Esso (80 ottani) reperibile ormai dovunque alle stazioni di rifornimento (e naturalmente con ogni altro supercarburante del commercio di pari caratteristiche), 70 cv con benzina speciale (100 ottani) e 80 cv usando miscela a base di alcole; il motore migliorato nelle sue dimensioni caratteristiche sino a toccare i 1200 cmc di cilindrata dà facilmente i 65 cv coi normali supercarburanti; regime di massima potenza, sempre 5500 giri circa.

Il blocco-cilindri è in ghisa; testa in lega d'alluminio con sedi-valvole riportate; albero motore a perni induriti, su 3 rapporti; bielle d'acciaio speciale; cuscinetti banco e biella al rame-piombo;

SP; lubrificazione a doppia pompa, pressione 6 kg/cmq, col seguente circuito: serbatoio, pompa mandata, filtro, motore, coppa, pompa ricupero, filtro, radiatore, serbatoio. Raffreddamento



Aggraziate e perfettamente proporzionale le linee della 1100 « Leone ».