



Il forte gruppo dei concorrenti al Circuito di Napoli radunati intorno alla vecchia gloria partenopea Fritz Gaffisch.

La vecchia scuola bolognese ritorna

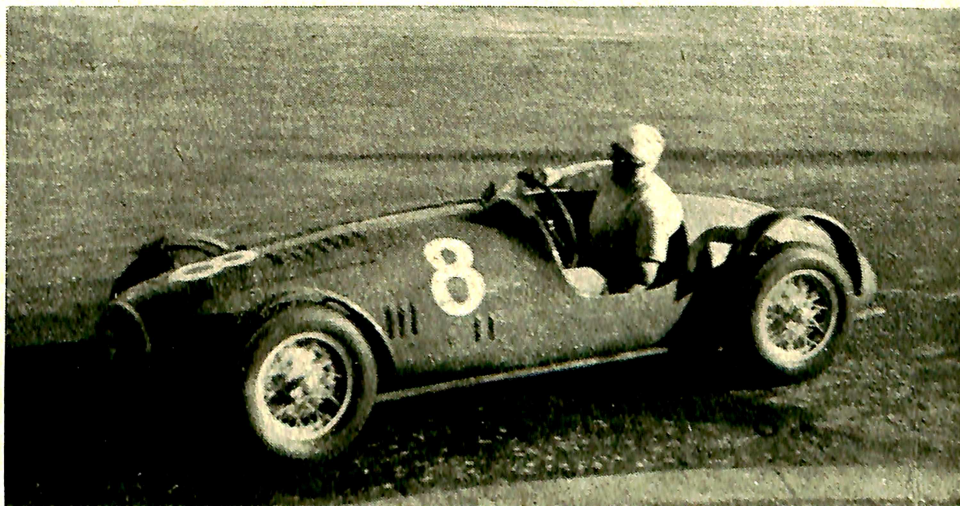
La nuova O.S.C.A. 1100 vince con Luigi Villoresi il Circuito di Napoli

Questa sorprendente e — perchè no? — un poco inattesa vittoria della nuovissima OSCA 1100 nel Circuito di Napoli, uno dei più pittoreschi del mondo, a specchio com'è del celebre golfo, fra il verde di Posillipo e del suo mare e l'azzurro di un cielo che non ha l'eguale, e insieme uno dei più difficili sportivamente e tecnicamente dei più tormentati per le sue curve ed il continuo salire e scendere di una strada che non concede respiro nè a piloti nè a macchine, questa vittoria della nuovissima OSCA, ha tutto quanto può occorrere per commuovere tutti coloro che come noi appartengono alla vecchia generazione.

Parla, anzitutto, al cuore questa vittoria della piccola OSCA, ed è come uno spiraglio aperto improvvisamente sul mondo degli antichi ricordi. E riporta alla mente una piccola officina, poco più di un modesto capannone sguarnito, nei sobborghi della vecchia Bologna di cinque lustri or sono; e fa rivivere nel ricordo subitaneamente evocato uomini che furono cari e avveni-

menti che all'epoca avvinsero come tutte le belle imprese, belle soprattutto perchè difficili, e quasi disperate.

Sì, perchè questa OSCA nasconde un altro nome e il suo vittorioso debutto si colora di una tenue sfumatura sen-



La nuova O.S.C.A. vittoriosamente portata alla vittoria da Gigi Villoresi.

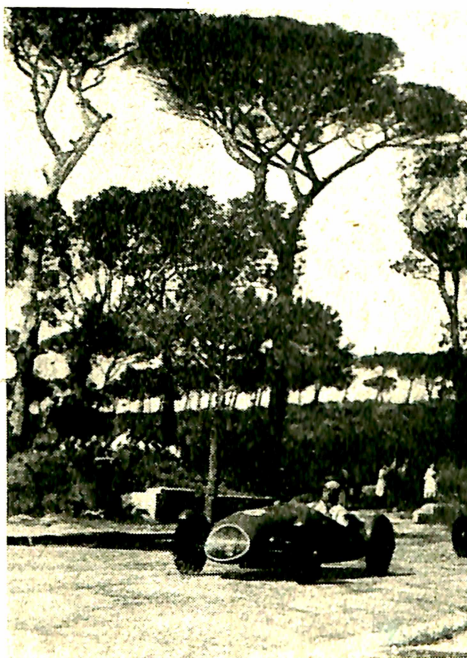
timientale. Ha infatti il nome dei fratelli Maserati, che l'intrepido Alfieri formò a una dura scuola di eccellenza professionale e di tenace oscuro lavoro; e ha il significato di un ritorno e di un nuovo punto di partenza, dopo tanti gloriosi traguardi di arrivo.

Le vicende della vita — si sa — sono tante e infiniti gli imprevisti del destino, per cui nel discorso non ha importanza ricordare oggi come e perchè questa nuova piccola vettura da competizione, che è «Maserati» dalla punta del radiatore a quella della coda sia stata presentata al contrario come «OSCA», che è una sigla industriale come tante, ma che in sostanza a molti non dice un bel nulla. Ha più importanza che questa nuova vettura esista e soprattutto che essa vada bene, tanto bene da potersi prendere il lusso, essa così ermetica nel nome e così parca nelle dimensioni, di presentarsi in gara e di vincere, al suo primo veramente effettivo e serio debutto.

Perchè è una tradizione di eccellenza costruttiva già chiara ed alta nel mondo che riprende; perchè riporta i suoi progettisti e costruttori, cioè i fratelli Maserati, vittoriosamente alla ribalta; perchè è una nuova macchina di pregio che viene ad arricchire il patrimonio tecnico nazionale; perchè è, infine, insieme a una conferma anche e soprattutto una promessa per l'avvenire.

Bisogna salutare con compiacimento il successo della piccola OSCA 1100 nel circuito di Napoli, davanti a vetture di essa più a lungo collaudate e con motori di cilindrata più elevata quali erano appunto le macchine che essa ha piegato.

Per l'avvenimento in sé stesso, che conferma le singolari qualità del nuovo prodotto e per il simbolo che in un certo senso esprime: quello dello sforzo vittorioso di tecnici come i Maserati notoriamente e in ogni tempo più provveduti di ingegno e di capacità che di denari. Il lettore di Auto Italiana non ha necessità che si ripetano le caratteristiche di questa nuova OSCA giacché la Rivista a suo tempo presentò tecnicamente la vettura, che è una «1100» con motore a 4 cilindri senza compressore, piazzato su un moderno telaio in tubi, con sospensione anteriore a ruote indipendenti e ponte posteriore



Una suggestiva inquadratura del panoramico percorso su cui si è corso a Napoli.

fisso a balestre, di peso e ingombro il più possibile ridotti. Una bella macchina, trattata con una tecnica superiore, di una semplicità costruttiva che, prima di convincere con i risultati, sorprende. La classica semplicità costruttiva dei fratelli Maserati, i soli costruttori sino ad oggi riusciti a conciliare i dati terribilmente contrastanti della

costruzione da corsa, quando oltretutto della qualità e del risultato, si deve tenere conto anche del costo.

Per cui per i tecnici bolognesi non è mai stato un problema insolubile la vettura da corsa, per così dire commerciale, accessibile cioè al cliente medio senza perdita per il costruttore. E i risultati di cinque lustri di attività su tutti i circuiti del mondo attestano che la qualità tecnica, pur nei limiti commerciali, non fu mai in ogni momento scadente.

La storia anche in campo tecnico si ripete? Sembra, a prendere in esame questa OSCA che da un motorino a 4 cilindri e con 1100 cmc di capacità ottiene i suoi 80 cavalli che sono un limite di assoluto rispetto. Sufficienti in ogni modo, per il peso complessivo della macchina di poco inferiore a 400 Kg, per l'ingombro indovinato e per le qualità di impiego, di maneggevolezza e di tenuta allo sforzo, a consentire, in una giornata non sfavorevole, e con alla guida un fuori classe come Luigi Villorresi, di tenere prima lo stesso ritmo e poi di imporsi alla distanza severa anche al confronto di macchine più a fondo collaudate e più potenti. E su un circuito duro e tecnicamente severo come quello di Napoli, che non è da confondersi con uno dei tanti insulsi circuiti cittadini di questi ultimi tempi.

Una bella e sorprendente vittoria dunque, questa della nuova OSCA e un bel successo personale per i suoi creatori, tanto modesti quanto valorosi. Come non esserne lieti?

CORRADO FILIPPINI.

Le fasi della interessante competizione

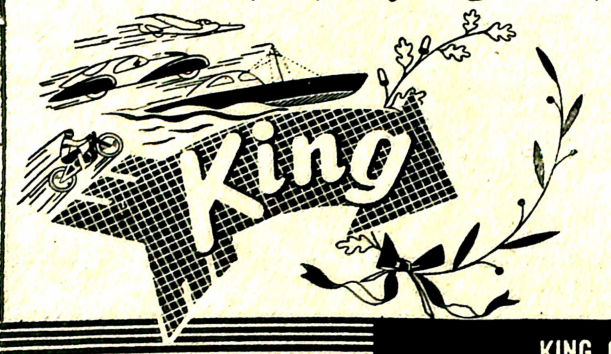
Ritornata, dopo nove anni di sosta, la fascinosa gara napoletana sul Circuito di Posillipo, non poteva avere successo migliore.

Successo completo, dal punto di vista spettacolare, che due corse come quella del 18 per le 750 sport, e come quella del 19 settembre per il Gran Premio, non è davvero facile poterle cumulare, per il complesso di colpi di scena da esse offerti. Tecnicamente, poi, le due competizioni che hanno fatto affluire sui quattro chilometri del

Circuito non meno di 25 mila persone, sono apparse chiaramente indicative.

Allorquando una vettura prevale in una gara tirata con assoluta decisione fino all'ultimo giro, con ritmo logorante per i telai e per i freni, attraverso il collaudo severo di quindici curve — ripetute trenta volte dalle piccole cilindrate e sessanta dalle due litri e dalle 1100 — vuol dire completa rispondenza in tutti gli organi della vettura stessa, nonché piena maneggevolezza, tenuta di strada e pronta ripre-

Nella scia di "King" sta la Vittoria

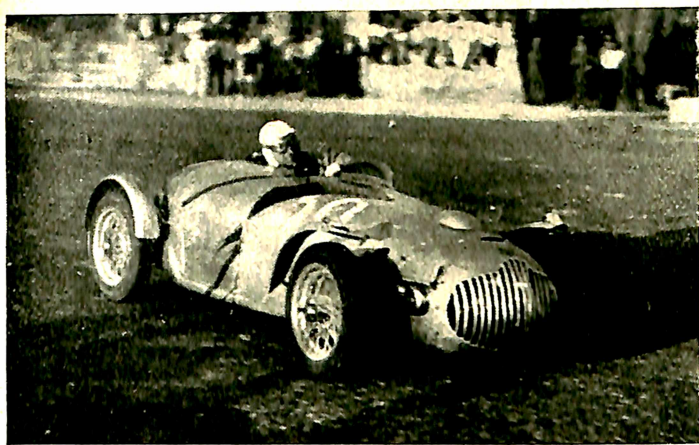


Contatti platinati - Bobine superpotenti -
Condensatori universali - Apparecchi antishimmy
per Fiat 1500 - Accessori vari per auto - moto.

●

GRAN PREMIO E MEDAGLIA D'ORO ESPOSIZIONE DI LONDRA

KING CATALANO - CORSO B. AIRES, 9 - MILANO - TEL. 21.200



Berardo Taraschi si avvia verso la bella vittoria conseguita con la sua «Urania»



La cavalleresca stretta di mano tra Taraschi e Pesci dopo la accanita lotta sostenuta in gara.

sa del motore sotto tutti i regimi.

A Posillipo hanno vinto Villorosi, con l'Oscia 1100, e Taraschi con l'Urania nelle 750: la prima — quella del buon Gigi, campione nazionale — è stata la rivelazione di getto, tanto più sorprendente e da ammirare, in quanto conseguita in illustre compagnia; la seconda, — l'Urania — ha potuto così dare conferma delle egregie qualità già messe in luce e che vanno tutte al merito del tenace abruzzese.

Il pubblico napoletano è un pubblico di gran cuore: ecco perchè esso ha sottolineato con la maggiore simpatia l'abbraccio di Villorosi, subito dopo l'arrivo trionfale, alla mamma dai bianchi capelli che in tribuna aveva trepidato per lui. Ma al pubblico è sfuggita la gioia di due uomini che avevano — pressochè nascosti — seguita la palpitante vicenda della corsa con chiara preoccupazione. Parlo dei fratelli Maserati che qualcuno ha visto con tanto di lacrime agli occhi, allorchè Villorosi ha sfrecciato lungo il rettilineo finale verso la bandierina bianco-nera che doveva dargli l'alt della vittoria. Tutti sanno oggi che cosa significhi per i Maserati — questi silenziosi poeti del motore — il successo di Napoli. Significa, per essi, poter riprendere il cammino con piena fiducia nelle proprie possibilità, con fede sicura nell'avvenire. L'Oscia 1100 è infatti un nuovo gioiello meccanico guadagnato allo sport italiano: sappiamo che sono già pronte altre vetture dello stesso tipo e che è in via di allestimento una due litri. Tutti fattori positivi — insomma — per rendere più equilibrato ed interessante il campo delle corse nella prossima stagione.

Tanto più probativa appare l'affermazione del binomio Villorosi-Oscia in quanto il manipolo dei battuti e degli scomparsi dalla lotta è largo ed è illustre. Le prime a scomparire sono state le Maserati, cui va il merito per la bravura di Ascari — ecco un giovane che viene a rinsanguare le file degli «assi» — di aver comandato il carosello nella fase iniziale della corsa, aggiudicandosi il primato sul giro. Ascari è stato tradito dai freni, ma è evidente che il logorio di essi nella

successione delle non facili curve è stato intenso, forse troppo. Le altre vetture Maserati, quella del napoletano Ruggiero — oltremodo coraggioso — di Bracco e di «Rova», — lo stesso guasto allo spinterogeno le ha eliminate. Ferrari aveva puntato la sua carta su Sommer, che in effetti ha corso con intelligenza e con molta audacia fino a metà gara. Ma avrebbe dovuto fermarsi prima ai boxes, per dare respiro al motore cui molto si era chiesto: quando lo ha fatto era già tardi. La Cisitalia, poi, è stata eccessivamente sfortunata, chè una serie di incidenti — particolarmente singolare quello che ha fatto picchiare Bonetto con Scagliarini — ha tolto dalla competizione i due uomini e le due macchine più a posto. Il circuito di Posillipo, poi, sembrava fatto apposta per la spregiudicatezza di Bonetto.

La classifica del Gran Premio di Napoli vede ai posti di onore Soave Besana che con la Ferrari 2000 ha girato con puntigliosa regolarità, e poi il napoletano Bellucci che con l'«Aprilia» trasformata da Paganelli ha perduto il secondo posto — a soli due giri dalla fine — per un impacciato rifornimento.

La corsa delle 750 Sport ha avuto anch'essa un successo degno di rilievo, per il duello davvero vivace fra Taraschi e Leonardi, nonchè per i minacciosi «ritorni» di Ambrosini e di Pesci, i due piloti della Siata. Più brillante all'inizio, il campione Leonardi ha poi dovuto cedere il passo alla massacrante regolarità di Taraschi. Leonardi ha avuto delle noie meccaniche che hanno certo influito sul rendimento della vettura, epperò questo non scalfisce la cristallina chiarezza della vittoria del suo competitore, apparso in forma brillantissima nel mezzo e nella guida.

L'organizzazione curata dall'Automobile Club Napoli è apparsa esemplare. Tutto era stato con previdenza e larghezza disposto: dalle tribune per gli spettatori alle installazioni tecniche. Disciplina e regolarità nello svolgimento delle corse sono state assicurate dalla competenza e dalla esperienza dei soci dell'A. C. di Napoli, preposti alle

funzioni di Commissari Sportivi e Commissari di percorso (abitudini che altrove, viceversa, sono state abbandonate). Si sono prodigati — nel coordinamento delle diverse fasi organizzative — il duca Luigi Pironti, presidente dell'A. C. di Napoli; Fritz Caflisch — sapiente direttore di corsa, — il comm. Barbato, l'avv. Amalfitano direttore dell'A. C. di Napoli, l'avv. Garolla e tutti gli altri davvero benemeriti.

ADRIANO FALVO.

Le classifiche:

Gran Premio Napoli: 1. Villorosi Gigi su Oscia 1100 in ore 2.32'50"2, media Km. 96,574; 2. Besana Soave su Ferrari 2000, in 2.34'33"1 giri 59; 3. Bellucci Luigi su Lancia Paganelli, in 2.34'33"1 giri 59; 4. Macchieraldo Adolfo su Cisitalia 1100, in 2.34'35"4 giri 57; 5. Bertone Nuccio su Fiat Stanguelini 1100 in 2.34'38"1 giri 57; 6. Cherubini Nicola Fiat 1100 in 2.33'43"2 giri 55; 7. Bianchetti Giampiero su Ferrari 2000 in 2.34'01"2 giri 55; 8. Giordano Arturo su Fiat Bugatti 1100 in 2.33' e 54" giri 53; 9. De Saugè Raimondo su Simca 1100 in 2.33'5" giri 50; 10. Altieri Giovanni su Fiat 1100 in 2.57"2 giri 46.

Ritirati: Bracco al 10. giro; Rova al 15. giro; Proietti al 7. giro; Monaci al 19. giro; Bonetto al 19. giro; Righetti al 19. giro; Besana G. al 15. giro; Sommer al 49. giro; Plesco al 52. giro; Ruggiero al 39. giro; Scagliarini al 48. giro.

Il giro più veloce è il 24. di Ascari su Maserati in 2'24"4 alla media di km. 101,933.

Classifica prova di Campionato delle 750 cmc.: 1. Taraschi Berardo su Urania in 1.21'57"3, media di km. 90,146; 2. Pesci Carlo su Fiat Siata in 1.22'28"2; 3. Leonardi Sesto su Fiat Giannini in 1.22'37"4; 4. Raffaelli Mario su Fiat Giannini in 1.22'40"4; 5. Mussolino Giuseppe su Fiat Giannini in 1.23'32"; 6. Ziegler Enrico su Fiat in 1.24'16"1 giri 29; 7. Sammarco Elio su Fiat Giannini in 1.22'20" giri 28; 8. De Cecco Filippo su Urania in ore 1.23'47"1 giri 28.

Il giro più veloce è stato il 19. di Taraschi su Urania in 2'37"2 alla media di Km. 93,773.