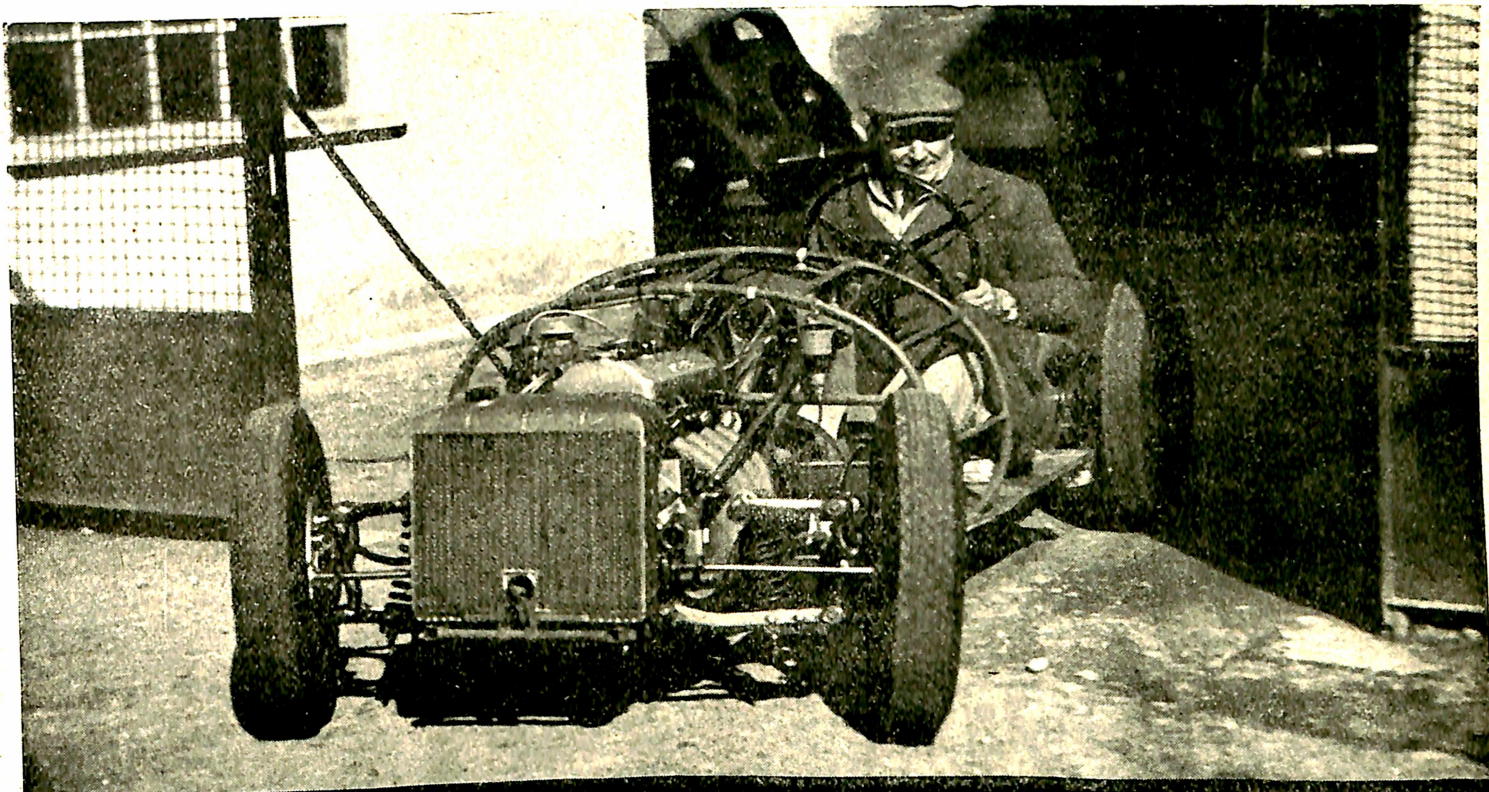




ESCE LA NUOVA O.S.C.A.

Ernesto Maserati, al volante della nuova O.S.C.A. 1100 cc. parte per un giro di collaudo.

La natura si è risvegliata al tepore primaverile e le gemme sbocciano su tutte le piante, ma un'altra gemma è sbocciata sulla rigogliosa pianta dell'industria automobilistica italiana e proprio in quella fertilissima terra emiliana che ha dato già tanti succosissimi frutti.

E' sbocciata la O.S.C.A., una nuova vettura da corsa, che dopo il periodo di preparazione e di esperienza su strada, si allineerà, speriamo presto, ai traguardi per contendere il passo alle avversarie.

Già alcuni fascicoli addietro avevamo dato notizia che i fratelli Maserati erano al lavoro. Usciti dalla azienda creata dall'indimenticabile Alfieri, e che ha sparso

per il mondo i suoi prodotti apprezzatissimi da tutti i piloti internazionali e che avevano mietuto vittorie a josa, i fratelli Bindo, Ernesto ed Ettore Maserati hanno costituita la O.S.C.A. (Officine Specializzate Costruzioni Automobili), ed in breve hanno progettato e realizzato una nuova vettura in cui naturalmente hanno concentrata tutta la loro immensa esperienza in materia.

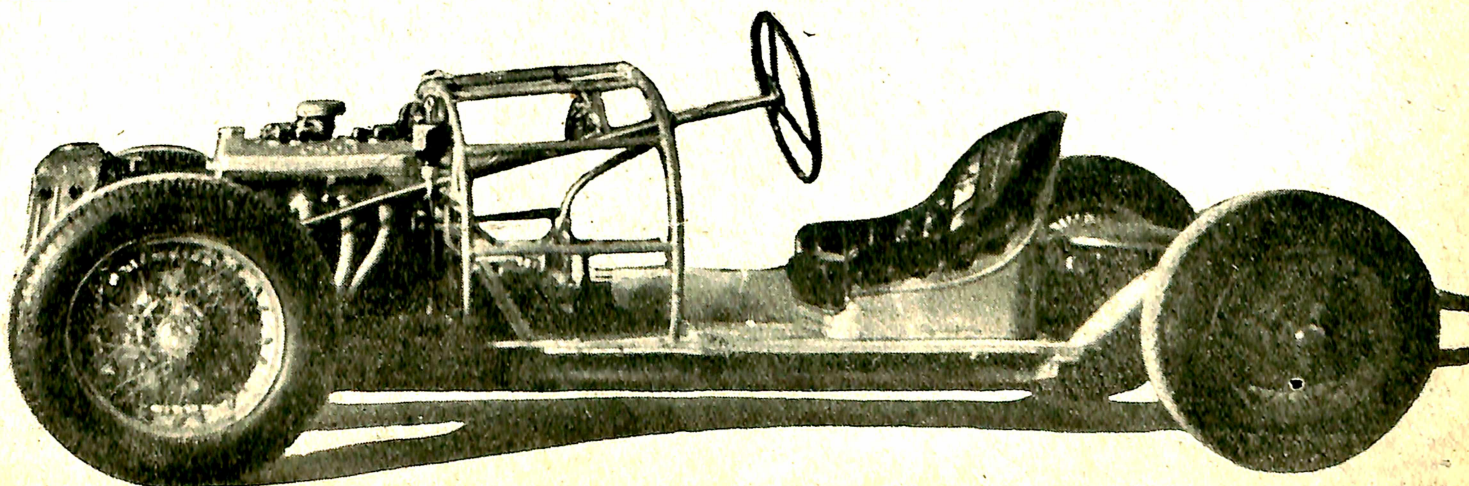
Sulla Via Emilia di questi tempi non è raro incrociare o vedersi superati da un complesso meccanico lanciatissimo su cui un uomo non si capisce come possa starci appollaiato ed è ancor più difficile comprendere come possa restarvi ag-

grappato e soprattutto possa dominare e manovrare quel complesso meccanico.

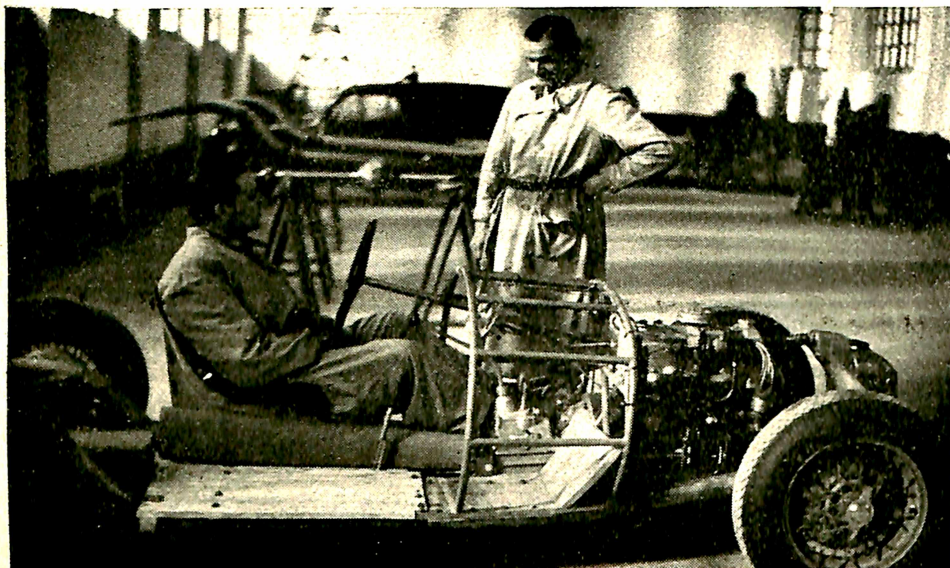
E' Ernesto Maserati che prova la nuova O.S.C.A. Un obbiettivo indiscreto lo ha colto proprio all'uscita per una di queste prove ed è riuscito poi anche ad impossessarsi di alcuni altri fotogrammi.

Il primo prodotto della O.S.C.A. è stato progettato per rispondere alle esigenze sia della categoria sport sia della corsa, e rientra nella classe 1100 cc. in quanto ha cilindrata totale di cmc. 1092, frazionata in quattro cilindri di 70 di alesaggio per 71 da corsa con cilindrata unitaria di cmc. 273.10.

Il rapporto di compressione della Mt/4,



Una prima veduta dell'autotelaio O.S.C.A. 1100. Anche se la illustrazione non è molto nitida appaiono per altro evidenti le caratteristiche di semplicità, leggerezza e compattezza di questa bella costruzione.



Al volante della nuova O.S.C.A. Ernesto Maserati ed in piedi il fratello Bindo che col terzo fratello Ettore hanno fondato le Officine Specializz. Costruz. Automobilistiche.

La sigla di riconoscimento del modello, è di 1/10 ed al regime di rotazione di 5800 al 1° fornisce una potenza di 70 HP. Allo stesso regime la velocità media del pistone è di m. 13,72. La distribuzione è naturalmente in testa con albero comandato a catena. La testa è emisferica con candela al centro e due valvole inclinate a V.

L'alimentazione è a doppio carburatore (Weber rovesciato) a cui il carburante perviene a mezzo di pompa elettrica. La accensione è a mezzo distributore, lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi.

raffreddamento a liquido circolante con radiatore e pompa centrifuga.

Questo motore è stato montato su un telaio tubolare leggerissimo e decisamente indeformabile a tutte le torsioni. Il telaio è sospeso sulle ruote mediante molle a spirale anteriormente e balestre posteriormente con ammortizzatori tubolari RIV. La frenatura è naturalmente idraulica sulle quattro ruote comandata a pedale mentre sulla trasmissione è meccanica con comando a mano.

Sono adottati pneumatici della misura 5.000 x 15 montati su ruote a raggi.

Il complesso della trasmissione è costi-

tuito da una frizione monodisco a secco, cambio a 4 velocità e retromarcia, albero di trasmissione con giunti cardanici meccanici, e ponte posteriore tipo rigido con coppia conica elicoidale.

La direzione è del tipo a vite senza fine e settore.

E' previsto impianto elettrico Marelli a 12 volta.

L'autotelaio presenta un interasse di m. 2,30, carreggiata anteriore di m. 1,21, carreggiata posteriore di m. 1,18, ed una altezza minima da terra di cm. 12.

L'autotelaio nudo a vuoto tocca il peso di Kg. 400. Il modello attualmente in prova è del tipo biposto.

Ecco dunque in breve le caratteristiche della nuova O.S.C.A. che per la sua cilindrata segue appunto gli ultimi dettami della tecnica automobilistica, ossia il raggiungimento del massimo rendimento con motori di ridotta cilindrata.

Abbiamo infatti una elevata potenza specifica, e si tratta di ben 70 cavalli robustissimi e molto veloci, ad un peso assai ridotto. 70 Cavalli e 400 Kg. di peso sono due dati che da soli lasciano ben capire che questo nuovo prodotto dei fratelli Maserati è destinato a giocare dei ruoli di primissimo piano nella sua categoria. Si aggiunga inoltre che pur trattandosi di una vettura non sovralimentata, la sua costruzione è improntata decisamente verso il tipo corsa, per diagramma di distribuzione e caratteristiche della stessa, tipo delle sospensioni, materiali impiegati, ecc. Il telaio peraltro presenta ottime possibilità carrozzabili non solo per le solite carrozzerie sport, aperte, ma anche per delle vetture leggere da turismo veloce anche a quattro posti, e questo naturalmente lascia precludere ad una possibile impostazione industriale di questa vettura.

Il Campionato Sociale fiorentino sulla Firenze-Fiesole

La prima manifestazione automobilistica toscana dell'annata, ha avuto il 25 aprile un magnifico successo. Campo di gara il bel nastro stradale di 4250 metri che unisce Firenze a Fiesole.

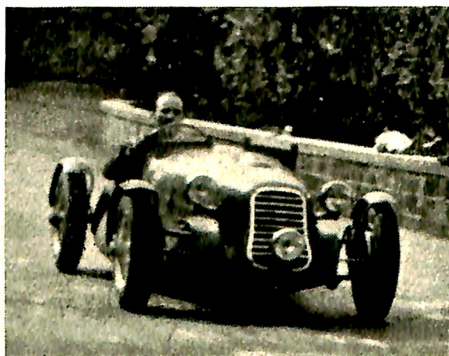
Numerosissimo pubblico si trovava dislocato lungo il percorso e alla partenza. L'interesse degli spettatori si indirizzava specialmente su alcune macchine della categoria sport e della categoria turismo appartenenti a corridori noti in campo nazionale e già sicuri parenti alla prossima XV Mille Miglia.

La partenza al primo concorrente è data alle 8.30 dall'On. Avv. Paganelli, Presidente dell'Automobile Club di Firenze.

Fra le autorità, notato il rappresentante del Prefetto, Vice Prefetto Dr. Vanni, il Generale comandante la Brigata dei CC., il Sindaco del Comune di Fiesole Casini ed il rappresentante del Questore, Dr. Termini, dirigente il servizio di ordine pubblico che è stato veramente perfetto.

L'organizzazione della corsa da parte dell'Automobile Club di Firenze è risultata curata nei minimi particolari il che ha determinato il perfetto svolgimento della manifestazione. Di ciò va fatta

particolare lode al Commisario generale, Comm. Sguanci ed al direttore di corsa Dr. Pampaloni, coadiuvato dal Dr. Ammannati, dal Commissario sportivo Dr. Quentin Roberto e dal Commissario tecnico Periccioli. Il servizio di cronometraggio, diretto con la consueta perizia dal segretario provinciale della Federazione cronometristi, sig. Così, in



Pasquino Ermini all'arrivo a Fiesole. Il suo tempo è stato il migliore della giornata.

unione ai suoi ottimi collaboratori, è stato disimpegnato inappuntabilmente.

Ecco le classifiche:

Categoria Turismo:

Classe fino a 750 cmc.: Guerrieri in 5'14"6/10; 2. Sampaoli in 5'16"8; 3. Bruzzichelli Renzo; 4. Del Buono Luigi; 5. Lodovini Salvini Pietro.

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Fratini Fiorenzo in 3'53"9/10; 2. Legnaioli Giorgio in 3'56"7; 3. Minzoni Ilfo; 4. Pozzolini Giuliano; 5. Niccoli N.; 6. Fronzaroli Francesco; 7. Venturini Gastone; 8. Beltramini Antonio; 9. Murra Giorgio; 10. Lodolini Antonio.

Classe oltre 1100 cmc.: 1. Bassi Dino in 3'29"3/10; 2. Frati Romeo in 3'47"7; 3. Lenzi Ermanno; 4. Campagni Ermanno; 5. Lanza Alessandro; 6. X; 7. Martini Bernardi Giuseppe.

Categoria Sport:

Classe fino a 750 cmc.: 1. Pulidori Dario in 3'23"9/10; 2. Nocentini Renato in 3'37"2; 3. Genazzani Eugenio; 4. Brandi Attilio; 5. Bartoli Attilio; 6. Innocenti Aldo; 7. Benelli Umberto.

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Ermini Pasquino in 2'55"9/10 (miglior tempo); 2. Benedetti Aldo in 3'2"6; 3. Castelnuovo Giorgio; 4. Sbraci Siro; 5. Raugèi Ezio.