

"MT4 2AD 1500" 1954

NATE PER CORRERE

# IL PREMIO

di Paolo Mazzetti, foto di Simone Romeo

# OSCA



UN ANONIMO COLLEZIONISTA DI BRESCIA PARTE ALLA RICERCA DI UNA MASERATI "A6 GCS". RITORNA CON UNA BARCHETTA DI CILINDRATA INFERIORE, MA DAL NOBILE PEDIGREE: "QUANDO LA GUIDO", DICE, "SONO IN COMPAGNIA DI LO COCO, CABIANCA E CHIRON". PERCHÉ DI QUESTA MACCHINA SAPPIAMO TUTTO, ANCHE **DOV'ERA IL 28 APRILE DEL 1956...**

## AGILE GAZZELLA

*Solo 550 kg di peso per 125 CV di potenza massima, la maneggevolezza di un kart, una frenata ineccepibile: per chi sa come si conduce un'auto da corsa di cinquant'anni fa, guidarla è facile ed entusiasmante.*

**Q**ual è la differenza tra acquistare un'auto storica e una che la storia l'ha fatta? Tra il guidare un veicolo del passato e uno che quel passato l'ha trascorso vincendo le corse più importanti? È diverso mettere le mani su un volante qualsiasi o su quello impugnato da un campione? Per un appassionato di automobilismo, la differenza è enorme. È ben diverso possedere un'anonima vettura d'epoca, pur con tutto il suo patrimonio storico e tecnologico, da una della quale puoi ricostruire la storia giorno per giorno: della quale puoi dire che il 28 aprile del 1956, alle ore 17.25, tagliava il traguardo di Brescia della Mille Miglia, vincendo la classe fino a 1500 cm<sup>3</sup> della categoria Sport,

con al volante un campione come Giulio Cabianca. L'acquisto di un pezzo unico come questa Osca "1500", nata "MT4" e poi convertita in "TN", è riservato a una ristretta cerchia di persone, in possesso di una profonda cultura motoristica e di un'incontenibile passione per la storia dell'automobilismo sportivo. Gli esemplari dal passato glorioso in circolazione sono pochissimi ed è difficile che chi li possiede se ne voglia disfare: se va bene, l'occasione di acquistarne uno capita una volta nella vita, come è successo a un appassionato di Brescia, che stava battendo il mercato delle "storiche" in cerca non di un'Osca, ma di una barchetta Maserati due litri. Nel 2004, arrivò l'offerta dalla



Germania di una "A6 GCS"; al ritorno a Brescia, sul carrello c'era invece un'altra vettura, che alla Maserati era legata solo dal cognome dei costruttori, i fratelli Ernesto, Bindo e Ettore, proprietari della Osca, "Officine Specializzate Costruzione Automobili", società costituita dai Maserati nel 1947, pochi mesi dopo aver abbandonato la Casa con il loro nome, per dare libero sfogo alla loro passione per le competizioni. È semplicemente accaduto che chi offriva la Maserati disponesse anche della Osca e, non appena l'anonimo bresciano l'aveva saputo, qualcosa è scattato. >>



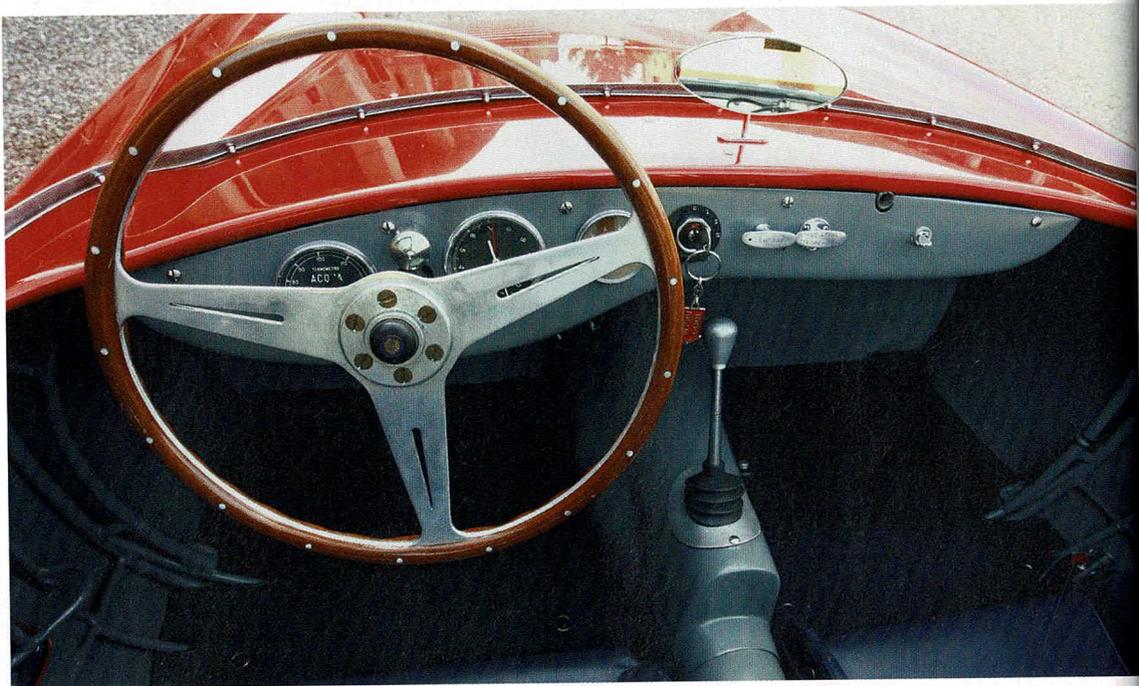
**"TENUTI" IN CURVA**

Per l'epoca, i sedili sono ben conformati e avvolgenti; per nulla rialzati, impongono la guida con le gambe completamente allungate, a 90 gradi rispetto al corpo.



**NUDO DI MACCHINA**

A destra, l'interno è completamente spoglio, nell'intento di eliminare tutto ciò che comporta anche il minimo aumento di peso. Sopra, in primo piano, il contagiri meccanico Jaeger, scala 10.000 giri.



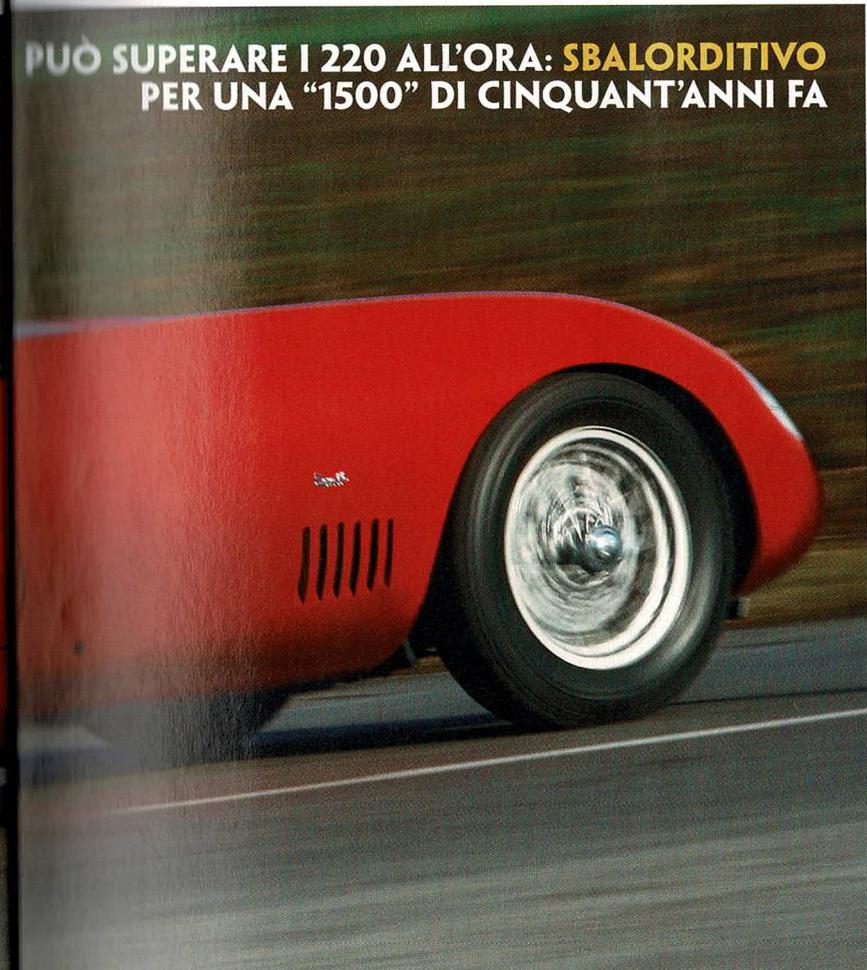
**A BASSA RESISTENZA**

A destra, la linea bassa e filante, col poggiatesta carenato per eliminare le turbolenze, favorisce la velocità massima. Sopra: nei particolari del cruscotto, la bellezza del freddo metallo.





**PUÒ SUPERARE I 220 ALL'ORA: SBALORDITIVO PER UNA "1500" DI CINQUANT'ANNI FA**



In primo luogo si è trattato di verificare, attraverso il numero di telaio, se quanto affermato sul passato della vettura fosse autentico; poi, se la storia specifica valesse il prezzo richiesto, ben superiore alla quotazione di una qualsiasi altra "MT4" dello stesso tipo ma priva di pedigree. La risposta affermativa dei registri ha fatto pendere la bilancia a favore dell'Osca. Forse non tutti avrebbero fatto la stessa scelta, presa col cuore più che con la ragione. Ma va detto, con il senno di poi, che oggi questa barchetta vale assai più di quanto è stata pagata nel 2003. E poiché il mercato delle vetture storiche è spesso influenzato, a questi livelli, dall'entità delle transazioni effettivamente eseguite, questo acquisto ha contribuito a far levitare il valore di tutte le altre Osca. Oltretutto, intuendo che la loro partecipazione offre lustro alle gare storiche, gli organizzatori hanno imparato a valorizzare la presenza delle vetture con trascorsi leggendari, contribuendo ad aumentarne le quotazioni. Tutto questo è comunque trascurabile, considerato che l'attuale proprietario - uno dei fondatori e finanziatori del "Museo Mille Miglia" - non si separerebbe mai da un esemplare che in viale Venezia c'è passato tre volte, coprendosi di gloria. La storia della "MT4 2AD 1500", telaio 1151 e motore 1509, ebbe inizio il primo ottobre del 1954, quando fu immatricolata, con carrozzeria bianca e targa BO 68710 e venduta a Louis Chiron, vincitore di molti Grand Prix prima della guerra. Il grande pilota monegasco, ormai >>



#### CORSA AL RIALZO

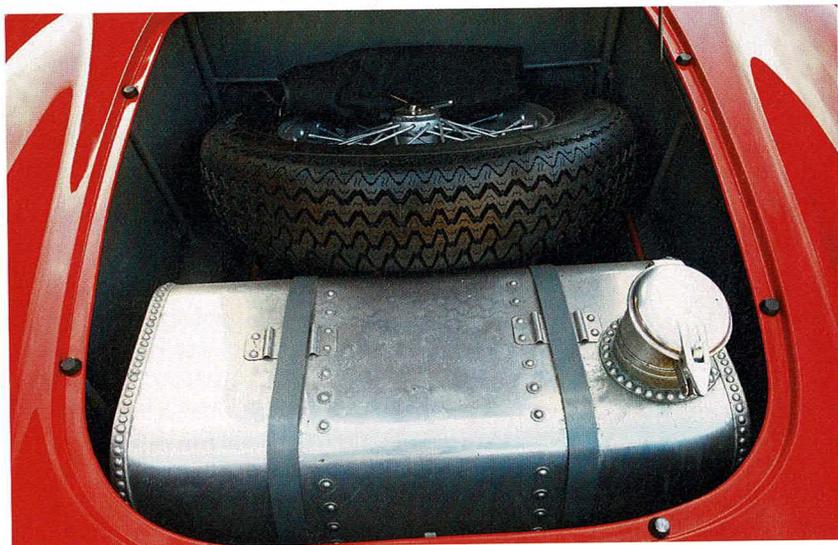
*Una volta uscite dalla scena sportiva, le barchette da corsa non ebbero più mercato. Oggi sono state enormemente rivalutate, per merito della Mille Miglia e di altre gare storiche. Una vettura col pedigree della nostra Osca può valere oltre 500.000 euro.*

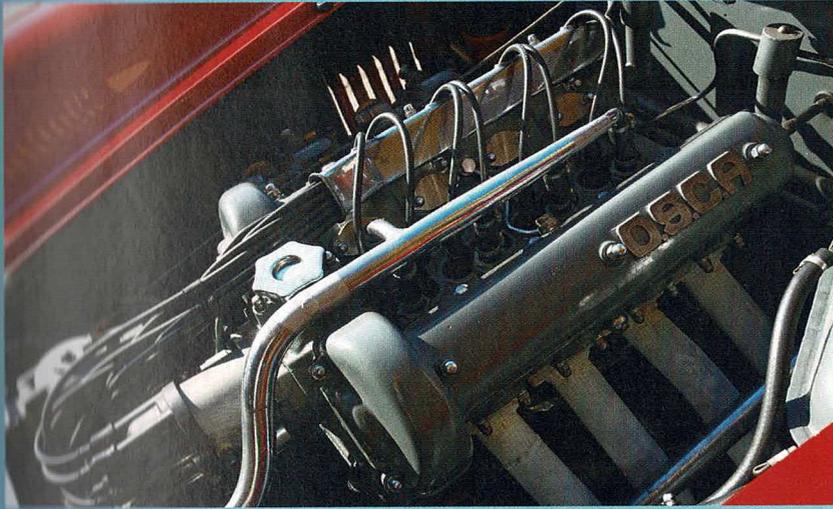
#### SOLTANTO SUPER

*Nel serbatoio da 72 litri si versa benzina a 99-100 ottani, oppure si aggiunge un additivo che ne aumenta il potere antidetonante.*

cinquantacinquenne, la condusse al terzo posto assoluto della Carrera Panamericana. L'anno seguente, la Osca fu acquistata da Giulio Cabianca, che alla Mille Miglia del 1954 era stato decimo assoluto e primo di categoria con un'altra "MT4". Con questa vettura, nel 1955, il pilota veronese partecipò a otto gare, tra le quali il Giro di Sicilia, la Mille Miglia (dove fu costretto al ritiro), il Circuito del Mugello (2° assoluto e 1° di classe) e la Coppa d'Oro delle Dolomiti (3° assoluto). Nel corso della stagione, la vettura fu modificata con un vistoso poggiatesta aerodinamico e la carrozzeria riverniciata in argento metallizzato con fregi rossi sui parafranghi, secondo una moda lanciata dalle rivali Porsche

"550 Spyder". Nel 1956, Cabianca divenne pilota ufficiale della Casa e la "MT4" fu acquistata dalla stessa Osca. I Maserati sottoposero la vettura a profonde trasformazioni: la carrozzeria fu sostituita con una di colore rosso, tipo spider, modellata dai Fratelli Morelli; il motore originale serie "2AD" fu sostituito con un "1500" della serie "TN", numero 1528. Su questo motore, i Maserati avevano sperimentato la distribuzione desmodromica, un sistema di richiamo diretto delle valvole, prive di molle, già utilizzato sui modelli da corsa Mercedes-Benz. Il telaio fu rinumerato con il progressivo 1181. L'esordio alla Corsa delle Torricelle fu vittorioso, con Cabianca primo assoluto. Un mese più tardi, in aprile, Giulio Cabianca conquistò uno strepitoso nono posto assoluto alla Mille Miglia del 1956, vincendo la categoria Sport fino a 1500 cm<sup>3</sup>. Nel 1957, la vettura fu acquistata dalla Scuderia Arena di Verona, per conto dello stesso Cabianca, che la condusse in quattro gare, conquistando due primi e un secondo posto assoluti. A fine stagione, fu ceduta al pilota Mimmo Lo Coco, bresciano d'adozione, con il quale colse nel 1958 altre due vittorie di classe e una assoluta, su sette gare disputate. Ormai non più vettura ufficiale, prima di cederla la Casa le attribuì nuovamente i numeri d'origine di telaio (1151) e motore (1509). "Ogni volta che la guido, so di non essere solo: con me, a bordo, ci sono anche Mimmo Lo Coco, Giulio Cabianca, Louis Chiron e i fratelli Maserati", sospira l'anonimo con accento bresciano. ■





#### ADOTTATO DA FIAT

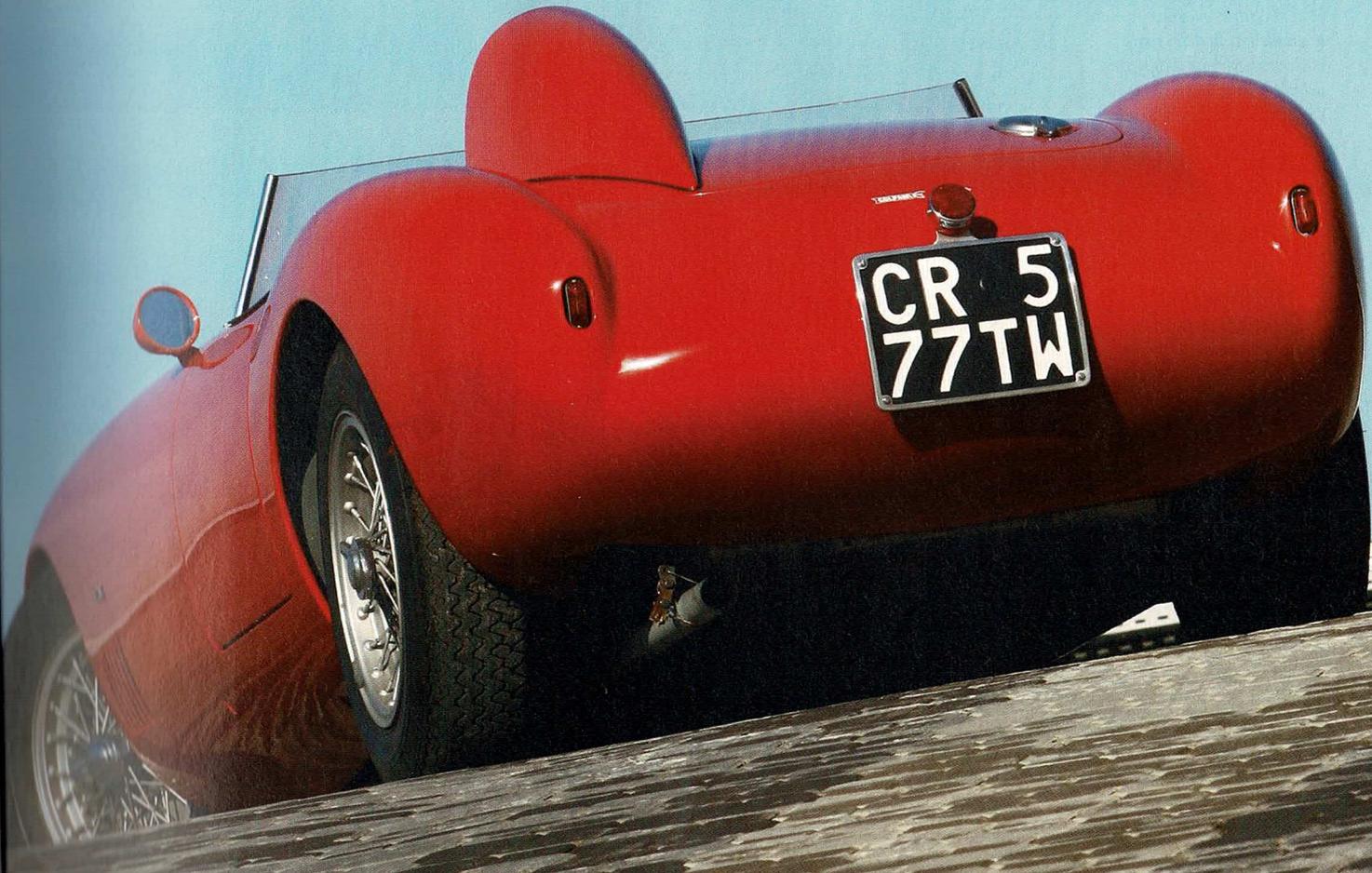
*La Osca (Officine Specializzate Costruzione Automobili) legò il suo successo alla distribuzione bialbero in testa del suo motore "1500". Un motore simile verrà utilizzato dalla Fiat (che all'epoca non disponeva di motori bialbero) sulla "1500 Cabriolet" del 1959.*

#### STORIA DI UN MODELLO

## NASCE "1100" ARRIVA A "1500"

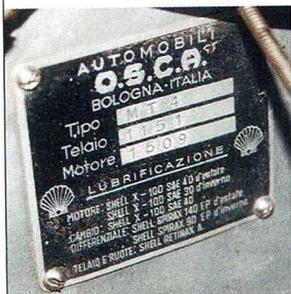
La sigla "MT4" indica la prima serie con motore di 1092 cm<sup>3</sup>, che esordì nell'agosto del 1948 e un mese dopo, con Gigi Villorosi, ottenne la prima vittoria al G.P. di Napoli. Dal 1949 fu disponibile anche un motore di 1350 cm<sup>3</sup> con potenza di 90 CV. Nel 1950 fu introdotto il motore bialbero e da allora le "MT4" divennero "MT4 2AD", cioè "2 Alberi di Distribuzione". Nel 1953, la cilindrata fu maggiorata a 1450 cm<sup>3</sup> (110 CV la potenza); infine, l'anno successivo, si arrivò a 1491 cm<sup>3</sup> (120 i cavalli). Punto di forza delle "MT4" era il peso molto basso, circa 550 kg, abbinato a un telaio studiato per ridurre al minimo gli effetti torsionali. Il prezzo di listino, nel 1954, era di 4.200.000 lire. La vettura del nostro servizio monta il motore di 1491 cm<sup>3</sup>, con doppia accensione e distribuzione bialbero, alimentato con due carburatori Weber "40 DC03" doppio corpo. La potenza massima misurata al banco è oggi di 125 CV a 6300 giri/min, che consentono una velocità massima compresa fra i 220 e i 225 km/h in quarta. I freni sono ancora a tamburo ma, grazie al peso modesto della vettura, si rivelano abbastanza efficaci e resistenti. Il telaio tubolare, con longheroni e traverse di irrigidimento, è vestito con una carrozzeria in alluminio tipo Sport biposto. Le ruote montano gomme di diversa misura: 5,25-15 quelle anteriori, 5,50-15 quelle posteriori.

**LA FERRARI NON HA MAI  
OSATO CIMENTARSI  
NELLA CATEGORIA DOVE  
CORREVALE LE OSCA**



# CHE VESTITO TI METTO?

di Paolo Mazzetti



COME SPESSO AVVENIVA, LA CARROZZERIA ORIGINALE ERA STATA PIÙ VOLTE RIMANEGGIATA. QUALE SCEGLIERE COME RIFERIMENTO PER IL RESTAURO? **IL PROPRIETARIO HA OPTATO PER QUELLA DEL '57**, VOLUTA DAL PILOTA CABIANCA

## TARGA ALLA MEMORIA

La targhetta d'identificazione: elemento fondamentale per verificare le origini di una vettura. A fine 1964 i fratelli Maserati cedettero l'attività alla MV Agusta. Nel 1967, la Osca fu chiusa. Nel 2001 è stato presentato il prototipo Osca "Dromos" disegnato da Ercole Spada. Montava un boxer di 2,5 litri di derivazione Subaru.

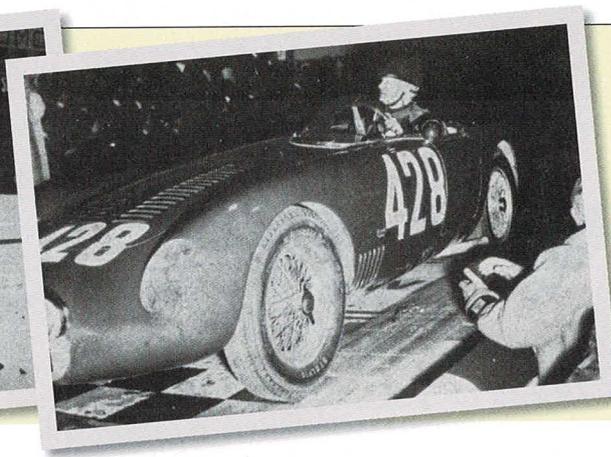
## PRIMA IL TELAIO

Nelle tre foto in basso, la prima fase del restauro: sbabiatura del telaio tubolare e della sovrastruttura di sostegno della carrozzeria e successiva verniciatura anticorrosione. Foto al centro: quasi completata la pannellatura della parte posteriore. Manca il coperchio del vano serbatoio e ruota di scorta, su cui verrà applicato un poggiatesta aerodinamico, ricostruito secondo le specifiche del 1957.

Pochi mesi dopo l'acquisto, la Osca "MT4" n.1151 è tornata sul palcoscenico che la rese famosa, prendendo parte alla Mille Miglia 2004. La vettura si presentava con le modifiche apportate a fine carriera, cioè molto simile ma non identica a com'era nel 1956. Terminata la gara, è quindi iniziato il lavoro di restauro. Quando, come in questo caso, nel corso della sua vita agonistica una vettura ha subito trasformazioni e aggiornamenti, la prima difficile scelta da fare è quella della configurazione. Considerato che questo esemplare ha vinto molte gare con carrozzerie differenti, sentito anche il parere della commissione tecnica dell'Asi, qualsiasi allestimento fra i quattro accertati poteva essere adottato legittimamente. Alla fine si è deciso per il ripristino delle specifiche volute da Giulio Cabianca nel 1957, quando riacquistò l'auto da corsa dalla Osca, con alcune leggere modifiche alla livrea di colore rosso realizzata dalla Carrozzeria F.lli Morelli nel 1956. La vettura è stata affidata allo specialista bresciano Maurizio Colpani, allora alla Brescia Racing di Poncarale (BS), che ha curato il completo ricondizionamento della meccanica e tuttora segue la preparazione tecnica della vettura in vista delle gare a cui è chiamata a partecipare. Il telaio tubolare e la

carrozzeria in alluminio sono stati inviati alla Quality Car di Vigonza (PD), dove il battilastra ha ridisegnato e ricostruito la mascherina anteriore. Nel corso del restauro è stato scoperto, sul coperchio della scatola del cambio, il nome di Giulio Cabianca; il figlio del pilota veronese ha confermato che il padre usava incidere il proprio nome su tutte le parti della meccanica, per essere certo che non fossero sostituite. Si tratta di un dettaglio importantissimo, perché - non essendo noto ad altri - ha fornito la prova certa sull'origine della vettura, con conseguente maggiore facilità di omologazione Fiva. Terminato il restauro, la barchetta Osca ha riguadagnato le doti di leggerezza e maneggevolezza che, unite alla potenza del motore bialbero, la resero vincente. ■





**SI CAMBIA D'ABITO**

Da sinistra: alla Mille Miglia del 1955 (numero di gara 546), la nostra "MT4" "indossa" la carrozzeria del 1954; alla Mille Miglia del 1956 (numero di gara 428) ha la nuova carrozzeria disegnata da Morelli. In entrambe le occasioni, alla guida c'è Giulio Cabianca. Il pilota veronese raccolse i suoi migliori successi con la Osca; approdò nel 1958 alla F1.



**FORME E MARTELLO**

La carrozzeria in alluminio è stata prima messa a nudo e quindi risagomata in alcuni punti per riportarla alla versione voluta da Cabianca nel 1957. Il cofano è stato ricostruito con le caratteristiche feritoie per l'aria.

