

I programmi della O.S.C.A.

Abbiamo recentemente fatto una rapida visita al nuovo stabilimento che i fratelli Maserati dirigono a S. Lazzaro di Savena e dove vengono costruite le mirabili vetture OSCA che tanti allora hanno raccolto in tutto il mondo.

Come vent'anni fa, abbiamo incontrato Bindo, Ernesto ed Ettore nelle loro tute azzurre che sono una specie di uniforme d'onore che i fratelli Maserati hanno sempre portato come simbolo del loro costante ed appassionato lavoro e della loro innata modestia, uniforme, la quale oggi, che essi hanno uno stabilimento moderno, attrezzato e pienamente rispondente alle esigenze della loro sempre crescente attività, potrebbe far quasi pensare ad una possibile « coquetterie » se non rappresentasse invece una realtà di costumi e di operosità indiscutibili.

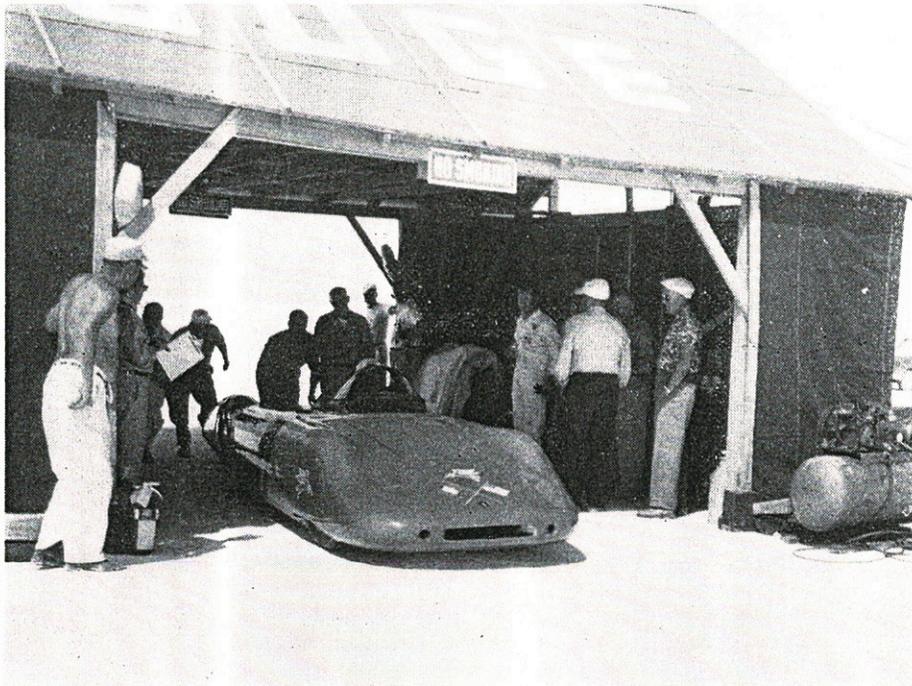
Abbiamo incontrato i fratelli Maserati, sereni come sono sempre stati davanti ai loro problemi costruttivi e sportivi, e come sempre pieni di entusiasmo, e per qualche momento abbiamo quasi dimenticato gli anni passati a decine e gli avvenimenti spesso difficili e durissimi susseguirsi, ed abbiamo ritrovato la stessa atmosfera dei tempi lontani della prima officina in via Emilia Levante, quando tutti non avevamo capelli grigi, rughe visibili e forse anche invisibili ed avevamo quei vent'anni che i fratelli Maserati sembrano saper conservare intatti, come per influsso di un filtro magico.

Prima ancora di visitare lo stabilimento, il discorso è caduto sull'argomento del giorno, ossia la Mille Miglia, e così abbiamo saputo che la battaglia a casa Osca inscriverà ufficialmente al-

meno 4 vetture, due del nuovo tipo 750 cc. e due del famoso modello 1500 cc. I nomi dei piloti?.. Tutti di grido e di grandi possibilità, a cominciare dall'intramontabile Gigi Villoresi fresco



La OSCA 1500 cc., chiamata Simpson-OSCA.Special, ha conquistato 15 records internazionali e 25 records americani. Ecco, dopo il riuscito tentativo, il gruppo tradizionale in cui si scorge Lewis al posto di guida e Tony Bettenhausen con il berretto a visiera dietro la vettura.



Un tentativo di record su lunghe distanze sulla pista del lago salato di Bonneville nello Utah, richiede una organizzazione complessa particolarmente per i rifornimenti. Ecco la OSCA durante il vittorioso tentativo mentre riparte dallo speciale box di rifornimento.

del trionfo siciliano e dal campione veterano Louis Chiron, per finire a Caglianica e Maglioli.

Oltre alla Mille Miglia, un traguardo a cui mira la Osca è quello allettante di Le Mans. Forse quest'anno sarà quindi ripreso, e con mezzi eccezionali, quel programma che aveva accarezzato nel 1951 e nel 1952 quando avevo sperato di poterlo portare a termine io stesso: la conquista della vittoria all'indice di prestazione nella « 24 Ore » famosissima.

Ebbene, nel 1956 la Osca tenterà l'assalto alla cittadella finora sempre vittoriosamente difesa da francesi e tedeschi, con due di quelle meravigliose 750 cc. che ho visto in montaggio a Bologna e che sembrano avere tutti i numeri per aspirare ai massimi successi. Inutile dire che Chiron e Villoresi sono fra i candidati più probabili alla guida delle velocissime vetturine italiane, destinate a dare la replica alle imbattibili Panhard e D.B. nella loro classe ed alle altre macchine più accreditate per la classifica all'indice di prestazione.

La produzione Osca per il 1956, sarà di circa 15-20 vetture di 750 cc. 4 cil., di un numero uguale di macchine 1500

cc. e di circa 6-8 vetture di 1100 cc. tutte della Categoria Sport.

Elencandomi questo programma ben inquadrato ed efficace, Bindo Maserati non ha potuto fare a meno di farmi osservare come nelle massime corse italiane, la classe 1500 cc. e quella 1100 siano spesso trascurate se non proprio boicottate, mentre si tratta invece di classi vitali ed interessantissime le quali, come è noto, polarizzano l'interesse internazionale oltre ad essere la base di notevoli attività nazionali. Infatti tutti sanno che in queste classi esistono recentissime macchine di Maserati, Ermini ed Osca oltre alle estere Porsche, Lotus, Cooper, E.M.W. ecc. ed è quindi deplorabile che, ad esempio, al Giro di Sicilia la classe 1500 cc. sia stata del tutto dimenticata e che alla Mille Miglia, tanto le 1100 cc. come le 1500 cc. siano state trattate come sottoclassi. Specialmente quando si pensi che è alle porte la nuova « Formula 2 » che contempla appunto come cilindrata base la « litro e mezzo » classicissima! Giriamo dunque queste osservazioni alla C.S.A.I. che è l'organo che dovrebbe far aprire gli occhi agli organizzatori con argomenti indiscutibili spesso basati su sovvenzioni notevoli.

In avvenire la Osca ha deciso di tentare la sua chance nei Grands Prix del 1957 con una nuovissima « monoposto » da corsa « Formula 2 » con motore 4 cil. 1500 ma con monoblocco in lega di alluminio e canne riportate, e con telaio prettamente da corsa. Ecco dun-

que in cantiere una vettura che potrebbe davvero rappresentare il mezzo ideale per la creazione dei nuovi campioni di cui lamentiamo la scarsità.

La Osca, ossia i fratelli Maserati, hanno sempre prodotto delle vetture sport veramente ed onestamente aderenti allo spirito e non solo alla lettera del regolamento. Le biposto sport di 25 anni or sono come quelle di adesso (e soprattutto queste ultime) sono autentiche macchine in cui si può stare comodamente seduti in due persone, senza che almeno una delle due sia un pigmeo od un contorsionista, e finite con sobria eleganza e funzionalità evidente.

Tutto appare studiato nei dettagli con l'esperienza di decenni e con la passione che traspare in ogni attività dei fratelli Maserati. Le nuove linee delle carrozzerie sono elegantissime, filanti ed aerodinamicamente efficientissime. Il cambio comandato da una corta levetta posta nella posizione ideale, a 4 marcie sincronizzate con sistema Z. F. è mirabile come ogni altro particolare meccanico di queste meravigliose vetture leggere che da anni sono pressochè imbattibili su tutte le strade e le piste del mondo. E lo testimoniano le cronache e lo provano le innumerevoli attestazioni d'entusiasmo che ogni giorno, da ogni continente, piovono sul tavolo dello spartano ufficio direttivo della Osca, su quella scrivania sopra la quale campeggia il ritratto di Alfieri

Maserati il fondatore della casa famosa.

La 750 cc. è la ultima nata dal rigoglioso ceppo Osca, e come tale raccoglie le maggiori e più appassionanti cure da parte dei... genitori. La versione definitiva che abbiamo visto, si differenzia dalla prima perchè il telaio, anzichè essere a traliccio tubolare, è tubolare semplice come gli altri telai 1100 e 1500 cc. L'architettura è classica e segue la tradizione tecnica dei fratelli Maserati. Interessantissimo il ponte posteriore che è tenuto da due corti bracci che lavorano su molle elicoidali integrate da ammortizzatori idraulici montati parallelamente, mentre la scatola del ponte stesso è ancorata superiormente con un braccio longitudinale in funzione antitorsionale. Di questo particolare meccanico ci ripromettiamo di illustrare presto le caratteristiche ai nostri lettori.

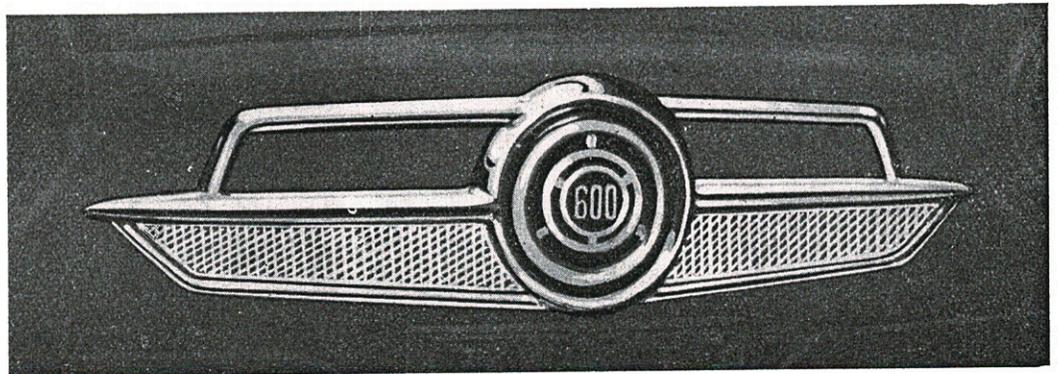
Abbiamo anche visto la poderosa Bardahl-Ferrari, ora smontata ed in fase di preparazione per la prossima corsa di Indianapolis dove come è noto sarà affidata a Nino Farina.

Abbiamo trovato la piccola casa Osca in piena fervorosa attività e ci siamo accomiatati dai suoi appassionati animatori con la certezza che l'avvenire sarà propizio ai colori della casa la quale continua una gloriosa tradizione che fa onore allo sport automobilistico italiano e che ci auguriamo anche in « alto loco » venga tenuta in giusta considerazione.

GIOVANNI LURANI

Mascherina

CEDEMAR (creazione PININ FARINA)
per FIAT 600



si fornisce anche
con antinebbia
centrale

Indiscutibile espressione di sobria eleganza

Costruita da: CESARE DE MARCHI - TORINO

Prima industria italiana accessori per auto

Corso Vittorio Emanuele, 36 bis - Telefono 42.416