

LE MILLE VITTORIE OSCA



Nella pagina a sinistra, i tre fratelli Maserati fondatori dell' OSCA; da sinistra: Bindo, Ernesto ed Ettore (archivio Corrado Millanta).

L'Osca - Fratelli Maserati: una storia di innovazione tecnica, di costruzione di molti modelli, di successi sportivi, di conquista di record mondiali, di vittorie nella motonautica

di Alfieri Maserati

L

e imprese dei fratelli Maserati nel campo dei motori sono iniziate agli albori dell'automobile e il loro contributo allo sviluppo della tecnica automobilistica e all'affermazione dell'automobilismo italiano nel mondo è provato dai successi ottenuti nel corso di oltre 65 anni di attività e dall'apprezzamento dei loro prodotti in campo internazionale. Il maggiore dei fratelli, Carlo, aveva iniziato giovanissimo a mostrare le sue capacità creative: a meno di 18 anni nel 1898 - agli inizi del motorismo - aveva concepito e costruito un motore a scoppio monocilindrico che applicato ad un biciclo gli consentì di vincere gare e battere record. Geniale ed intraprendente iniziò a progettare automobili, ebbe una carriera fulminea conteso dalle principa-

li marche di allora. Purtroppo a soli 29 anni perse la vita. Alfieri, di sei anni più giovane di Carlo, dimostrò ben presto di avere anch'egli doti eccezionali e grande intraprendenza. Nel 1914 fondò a Bologna le Officine Alfieri Maserati, sognando di poter costruire proprie automobili e di pilotarle in corsa. Durante la prima guerra mondiale, volle cercare di risolvere i gravi problemi della tenuta delle candele d'accensione nell'aeronautica ed iniziò a produrne con successo. Nell'immediato dopoguerra, le sue prime automobili riportarono ben presto formidabili risultati in corsa e Alfieri via via dette vita a quella casa costruttrice di automobili che otterrà successi in tutto il mondo. Sfortunatamente nel marzo 1932, a soli 44 anni morì, ma la sua impresa non si interruppe. I fratelli Bindo, Ernesto ed Ettore, pur dovendo nella fase iniziale superare - con enormi sacrifici - grandi difficoltà economiche, riuscirono a proseguirne l'opera. Ernesto, il più giovane dei fratelli, dotato di grandi capacità creative e anch'egli pilota vincitore di Gran Premi, progettò e insieme ai fratelli costruì automobili straordinarie, come l'8CM monoposto di 3000 cm³ con compressore con cui Nuvoletti conseguì molte strepitose vittorie e l'8CTF anch'essa di 3000 cm³ con compressore, che resta ancora oggi la sola automobile italiana ad essersi affermata alla 500 Miglia di Indianapolis, che vinse per due anni consecutivi; la A6 e la A6G capostipiti di tutte le Maserati 6 cilindri del dopoguerra. Nel 1937 i fratelli Maserati decisero di vendere la loro fabbrica con l'impegno di permanerne alla direzione ➤



In alto, aprile 1948, la prima OSCA ancora senza carrozzeria. E' il modello MT-4 (Maserati Tipo 4 cilindri) di 1100 cm³. Al volante Ernesto Maserati con accanto il fratello Bindo (archivio Alfieri Maserati).

In basso, 1948, Gigi Villorosi al volante della nuova OSCA 1100 cm³ sulla linea di partenza del G.P. di Napoli. Villorosi sarà vincitore assoluto battendo le Cisitalia 1100 cm³ e le Ferrari e Maserati 2000 cm³ (archivio Valerio Moretti).





In alto, aprile 1950. Mille Miglia: il vecchio campione Luigi Fagioli, cinquantaduenne, con la nuova OSCA 1100 cm³ ed il nuovo motore 2AD al controllo di Bologna. Condurrà la corsa vincendo la sua classe e classificandosi 7° assoluto (archivio Alfieri Maserati).

In basso, 1951. Coppa del Pasubio. Il giovane veronese Giulio Cabianca, qui con l'OSCA 1100 cm³, durante una delle tante splendide corse in cui consegue la vittoria assoluta contro vetture di ben maggiore cilindrata (archivio Cesare Cabianca).



per 10 anni. Ma già molto prima della scadenza di quella data il loro fortissimo senso di indipendenza li spinse a pensare ad una loro nuova impresa.

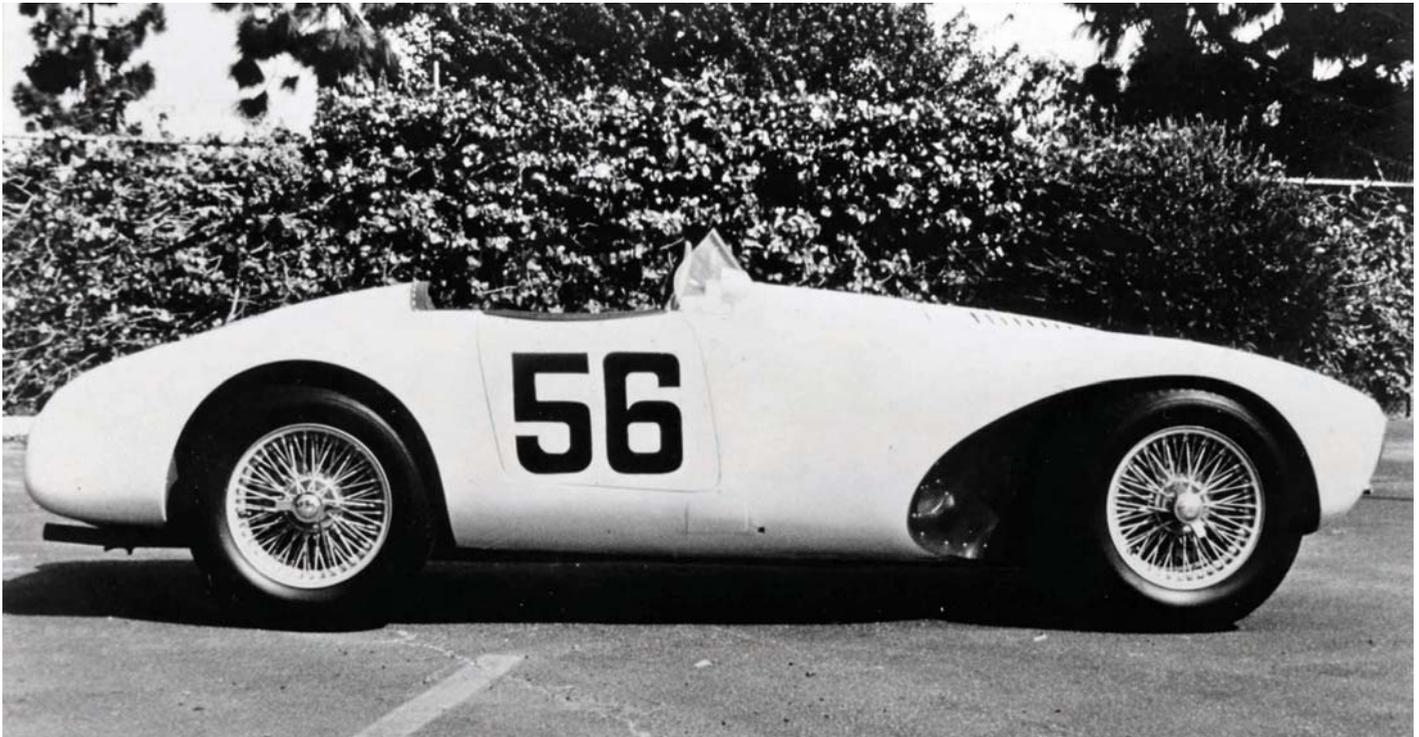
LA NASCITA DELL'OSCA

Nacque così l'OSCA - Officine Specializzate Costruzioni Automobili - Fratelli Maserati, fondata a Bologna nel dicembre 1947. L'OSCA si innesta su una lunga tradizione di capacità progettuali, di conoscenze, di esperienze tecniche e sportive, di imprenditorialità. Già nel 1947 nella mente di Ernesto Maserati cominciò a prendere forma quella vettura di 1100 cm³ che fu capostipite di tutte le OSCA.

La scelta di una macchina di piccola cilindrata è dovuta a ragioni finanziarie. A due anni dalla fine della seconda guerra mondiale l'Italia è ancora prostrata economicamente. Inizia soltanto allora la fase della ricostruzione industriale. Il denaro è estremamente scarso. Si deve lavorare molto duro per una ripresa che soltanto dopo anni inizierà a dare i propri frutti. Nel corso del 1947 si sviluppa la progettazione che viene tradotta in disegni. La macchina comincia a prendere forma. Nell'aprile 1948 il primo motore ed il primo autotelaio, ancora senza carrozzeria, sono pronti per il collaudo. Se la concezione generale della macchina non fosse buona sarebbe il disastro. Non ci sono sponsor né grandi case automobilistiche alle spalle che finanzino lo "sviluppo" della vettura. Occorre fare con le proprie limitatissime forze. Si noti che durante le fasi di progettazione, di costruzione e di collaudo di questa nuova autovettura, all'OSCA non ci sono, come non ci saranno negli anni a venire, squadre di ingegneri o di tecnici cui Ernesto Maserati, responsabile del concepimento e progettazione, possa affidare studi o sperimentazioni. Chi deve progettare la vettura deve conoscerne a ➤



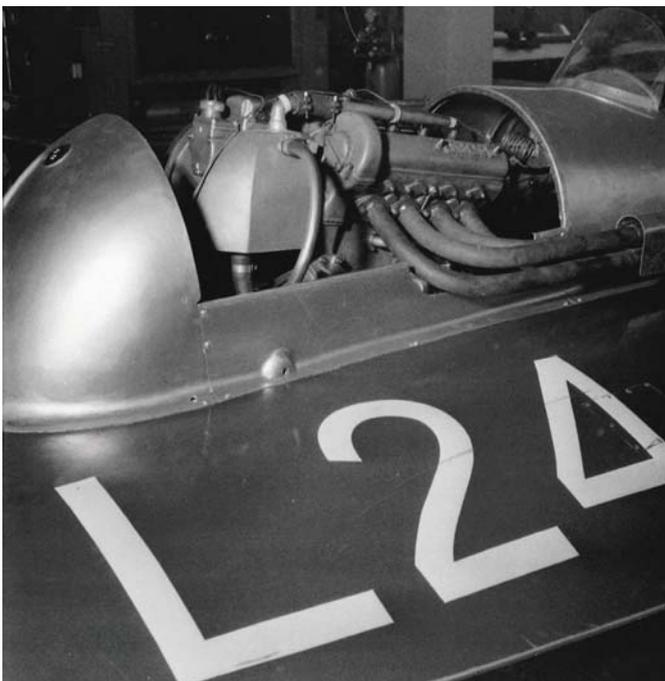
In alto, 1951, autodromo di Modena. Francesco Nissotti con l'MT-4 1100 cm³ domina la corsa (archivio Corrado Millanta). Al centro, l'OSCA Formula 1 4500 cm³ con motore 12 cilindri a V. Il cambio è posizionato posteriormente ed unito al differenziale. Le sospensioni posteriori sono di uno speciale tipo De Dion. Con questo motore montato dall'OSCA su un autotelaio della Maserati 4CL progettata da Ernesto Maserati nel 1939 il principe siamese Bira vincerà nel 1951 il Richmond Trophy di F1 a Goodwood (archivio Alfieri Maserati). A sinistra, 1953. Louis Chiron al volante della sua OSCA Formula 2 durante alcune prove. Otterrà brillanti risultati fra cui il 2° posto al Grand Prix di Les Sables d'Olonne (archivio Walter Breveglieri).



In alto, 12 ore di Sebring, 1954. Con questa OSCA di 1452 cm³ Stirling Moss, con una corsa fantastica, vince, battendo la squadra Lancia con Ascari, Villoresi, Fangio, Castellotti e Taruffi, le Ferrari pilotate dal futuro campione del mondo Phil Hill e altri, le Maserati e le Aston Martin.

E' un grande trionfo per questa piccola vettura progettata da Ernesto Maserati (archivio Alfieri Maserati).

In basso, utilizzando motori costruiti dall'OSCA F.lli Maserati, Cesare Maderna vincerà col suo motoscafo innumerevoli corse di motonautica e batterà record mondiali (archivio Walter Breveglieri).



fondo la struttura ed il funzionamento, il grado di sviluppo raggiunto dalla tecnica automobilistica, e deve avere una creatività ed esperienza che gli consentano di progettare una automobile innovativa ma che nel contempo non richieda lunghi tempi di "sviluppo". Ernesto Maserati, che è stato in anni precedenti pilota vincitore di importanti Grand Prix, effettua il primo collaudo. Il risultato è un successo. Nel settembre '48 Gigi Villoresi, il grande campione italiano che è affezionatoissimo ai fratelli Maserati, disputa con la nuova OSCA il G.P. di Napoli. Gli avversari sono, oltre alla squadra Cisitalia 1100 cm³ capeggiata da Bonetto, le Ferrari 2000 cm³ di cui una pilotata dal campione francese Raymond Sommer e la Maserati A6G 2000 cm³ (progetto di Ernesto Maserati) pilotata da Alberto Ascari. Villoresi porta la piccola OSCA alla vittoria. E' l'inizio di una storia di innovazione tecnica, di costruzione di nuovi modelli, di vittorie, di conquista di record mondiali, di vittorie nella motonautica. Molto sommariamente si può ricordare il susseguirsi di alcuni dei principali modelli e di nuove vittorie. Nel '49 il motore 1100 cm³ viene portato a 1342 cm³ e ottiene lusinghieri successi.

All'inizio del '50 un nuovo motore 1100 cm³ con due alberi a cammes in testa viene approntato e la vettura con questo motore ed una nuova carrozzeria debutta alla Mille Miglia con il grande campione Luigi Fagioli, ormai 52enne, vincendo la propria classe e giungendo 7° assoluto.

Un giovane veronese, Giulio Cabianca, acquista una OSCA 1100. Inizia una lunghissima serie di successi e anno dopo anno sarà capace, con questo modello e con i successivi, di vittorie straordinarie, battendo spesso agguerriti avversari come Ferrari e Maserati di ben maggiore cilindrata.

Nel 1950, su richiesta del costruttore francese Amedée Gordini, l'OSCA progetta e costruisce un motore di 4500 cm³

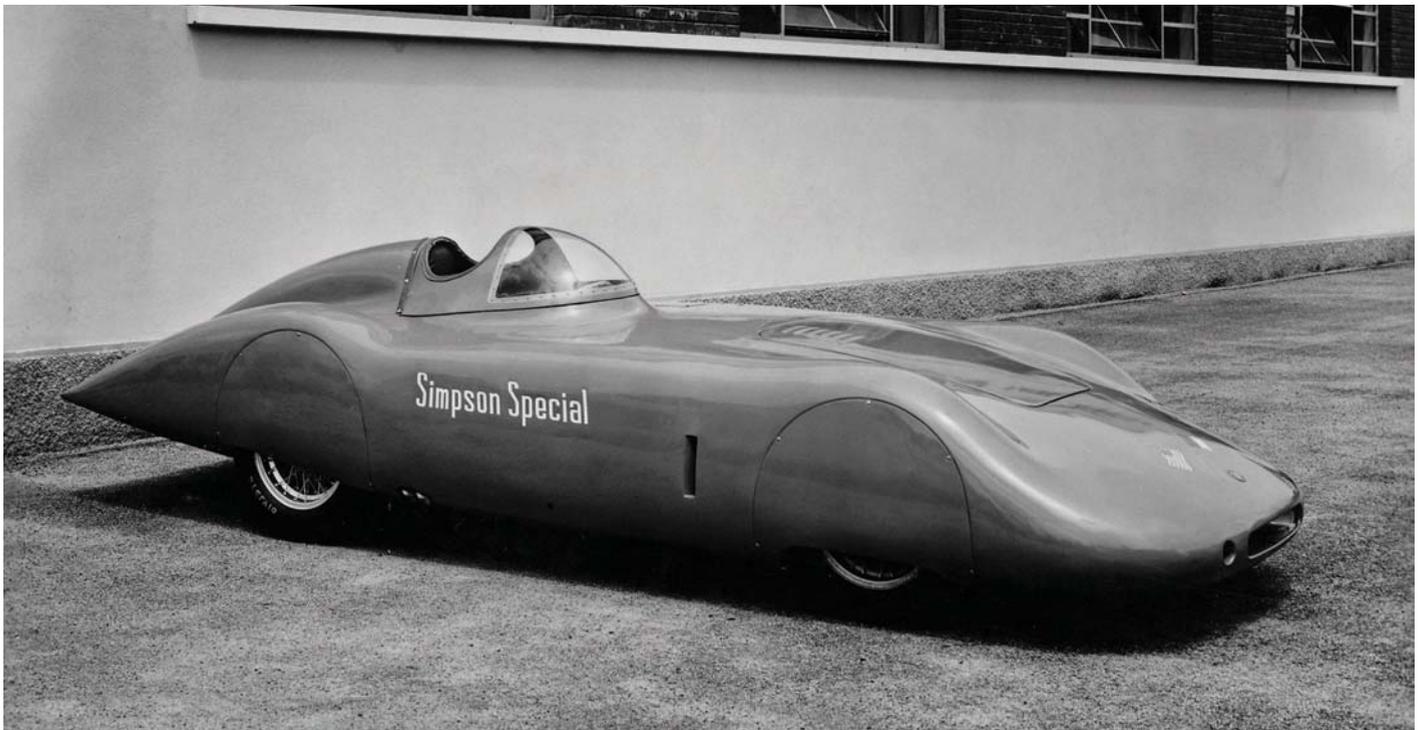
per la Formula 1. Ernesto Maserati sceglie la soluzione a 12 cilindri a V. Gordini dovrà abbandonare il suo progetto ma il primo motore viene acquistato dal principe siamese Bira che chiede all'OSCA di montarlo sull'auto-telaio della sua Maserati 4CL, anche questa un progetto del 1939 di Ernesto Maserati. Compirà splendide gare e vincerà il Richmond Trophy di F1 a Goodwood. Nel '51 l'OSCA costruisce la sua F1. I finanziamenti per costituire una propria squadra da corsa mancano e l'OSCA potrà soltanto vendere a due appassionati sportivi le due F1 che ha costruito. Purtroppo nel 1951 quel tipo di F1 cessa. Per i successivi due anni i Gran Premi si correranno con la F2 di 2000 cm³. I fratelli Maserati decidono di costruire una F2. Ernesto Maserati progetta una monoposto a 6 cilindri in linea con il cambio posizionato posteriormente ed unito al differenziale. Le sospensioni posteriori sono di uno speciale tipo De Dion. Si ricrea il problema di non poter costituire una propria squadra con almeno un pilota tra i due o tre migliori di quel tempo. Occorre vendere le due vetture costruite che saranno acquistate dal vecchio campione monegasco Louis Chiron e da un giovane marsigliese, Elie Bayol. Compiranno brillanti corse e Bayol vincerà il G.P. di Aix-les-Bains. Nel 1953 nasce il motore di 1452 cm³. Nel marzo 1954 Stirling Moss con questa vettura compie un'impresa memorabile vincendo la ➤



In alto, settembre 1953. Tour de France Automobile. Jacques Peron consegue la vittoria assoluta in questa durissima gara con l'OSCA 1100 cm³ battendo tutte le migliori marche europee (archivio Maurice Louche).

In basso, 8 luglio 1956. Coppa d'Oro delle Dolomiti. Giulio Cabianca con la OSCA 1500 TN sbaraglia il campo battendo la Ferrari ufficiale di Gendebien tipo 290 MM di 3500 cm³ come quella vincitrice delle Mille Miglia, tutte le altre Ferrari, la squadra Maserati. La domenica successiva Cabianca con la stessa vettura otterrà la vittoria assoluta alla Bologna-San Luca, il 22 luglio vincerà la classe 2000 cm³ al G.P. di Bari, seguito dalla OSCA di Villorosi, ed il 29 luglio otterrà nuovamente la vittoria assoluta al Giro della Calabria, ancora seguito da Villorosi con l'OSCA TN (Actual foto).





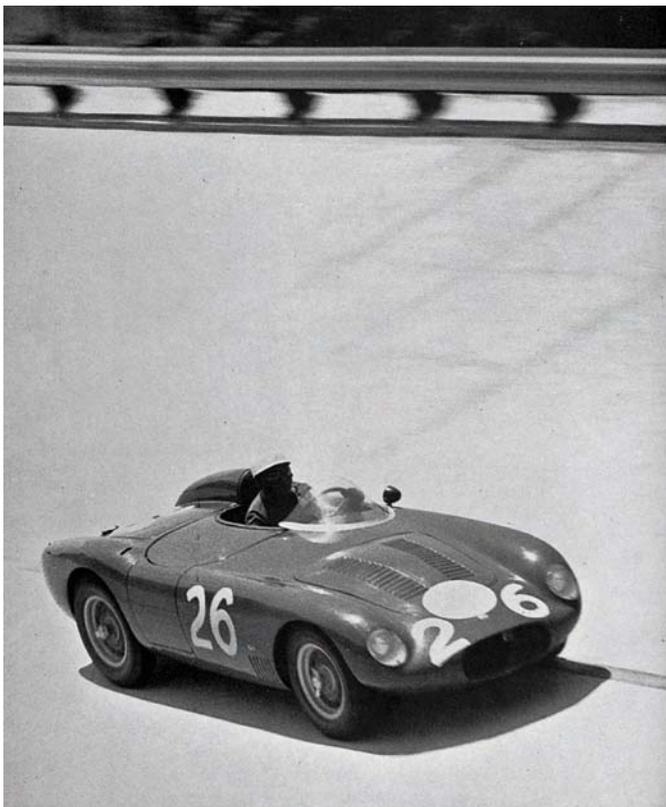
12 Ore di Sebring, battendo la squadra corse Lancia - la più forte fra tutte - che schiera Ascari, Villoresi, Fangio, Castellotti, Taruffi e altri. La Ferrari partecipa con - fra gli altri - il futuro campione del mondo Phil Hill. Ci sono le Maserati, le squadre Jaguar e Aston Martin. L'OSCA conquista il primo posto assoluto.

I francesi avevano cominciato ad acquistare OSCA nel 1951, gli americani nel '52. Negli anni successivi le richieste dall'estero aumentano e negli anni '55-'56 più del 60% della

produzione OSCA è esportata.

Nel 1953 il francese Jacques Peron acquista una OSCA 1100 cm³ e partecipa al Tour de France, la più importante corsa su strada francese che si svolge a tappe. Riesce a battere tutte le migliori marche europee ed è primo assoluto. Conseguirà altre vittorie assolute.

Nell'aprile 1954 nasce il motore di 1500 cm³ a doppia accensione e Giulio Cabianca vincerà la classe 2000 cm³ e sarà 2° assoluto alla Coppa d'Oro delle Dolomiti. Nella seconda metà del 1955 nasce la 1500 TN con motore e sospensioni posteriori profondamente modificati ed una nuova carrozzeria. Sarà un'automobile di grandissimo successo. Le case che corrono con automobili di 2000 cm³, 3000 o



In alto, 1955. La OSCA da record di 1500 cm³ che, sulla distesa del Lago Salato nello Utah (Stati Uniti), ha battuto 18 record mondiali dai 10 km lanciati ad oltre 261 km/h fino alle 12 ore. I record erano fino a quel momento detenuti da Porsche ed MG (archivio Alfieri Maserati). In basso, giugno 1956. 1000 Km. di Monza - G.P. Supercortemaggiore per macchine da corsa di 1500 cm³ e di 2000 cm³. E' un'altra straordinaria corsa dell'Osca. Si svolge sia sul classico circuito di Monza sia sul famoso anello ad alta velocità a curve fortemente sopraelevate. Nella classe 1500 cm³ 13 le vetture avversarie dell'OSCA, e sono le tedesche AWE con motore desmodromico e carrozzeria aerodinamica costruita per l'anello ad alta velocità; le Maserati pilotate da campioni come Piero Taruffi, il francese Simon, l'americano Mc Kay e da Sgorbati, Giardini e De Tomaso; la Lotus pilotata da Mike Hawthorn che romperà in prova, e le Porsche. Nella classe 2000 cm³ ben 27 sono le Ferrari, Maserati e Gordini pilotate: le Ferrari da Fangio, Castellotti, Peter Collins, Gendebien, De Portago, Von Trips; le Maserati da Stirling Moss, Farina, Perdisa, e le Gordini da Manzon e Da Silva. Villoresi e Maglioli con l'OSCA domineranno nella loro classe e saranno quinti assoluti, battendo 23 delle 27 2000 cm³ (archivio Publifoto).

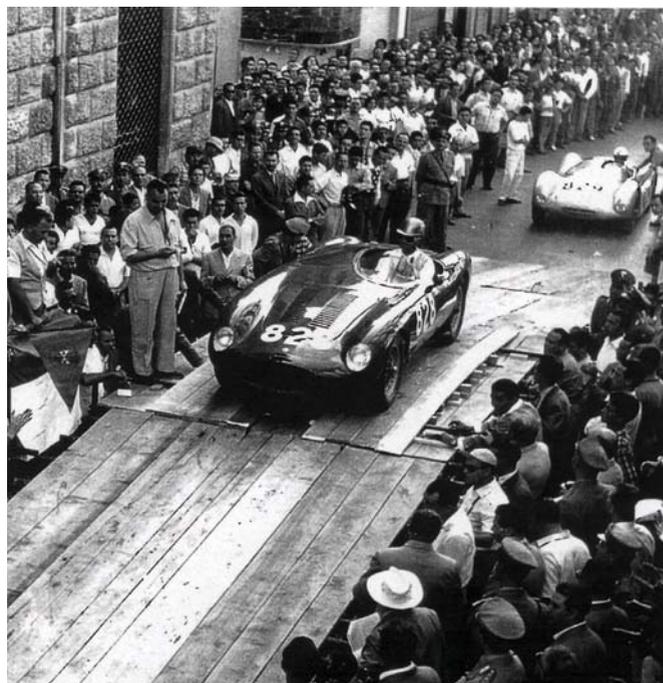
4000 cm³, come ad esempio Ferrari, Maserati e Jaguar, sanno che nelle corse su strada prevalentemente montagnose e nei circuiti misti per vincere occorre fare i conti con le OSCA dei fratelli Maserati e che è difficile batterle.

Il 1955 è anche l'anno dei record. Un grande appassionato di OSCA, James Simpson jr., che ha già disputato con l'OSCA molte brillanti corse, decide di chiedere ai fratelli Maserati la costruzione di una vettura da record per tentare di battere quelli della classe F, cioè con motori fino a 1500 cm³ di cilindrata. Ernesto Maserati si accinge alla progettazione. I Maserati hanno un'antica tradizione nel campo dei record di velocità. Nel settembre 1955 l'OSCA, sulla pista del Lago Salato di Bonneville, stato dello Utah, batterà al suo primo tentativo ben 18 record mondiali detenuti da Porsche ed MG.

Il '56 sarà per l'OSCA l'anno di tutte le vittorie con Villoresi, Cabianca, Castellotti, Musso e Maglioli, oltre che con molti dei propri clienti, in Europa e negli U.S.A.

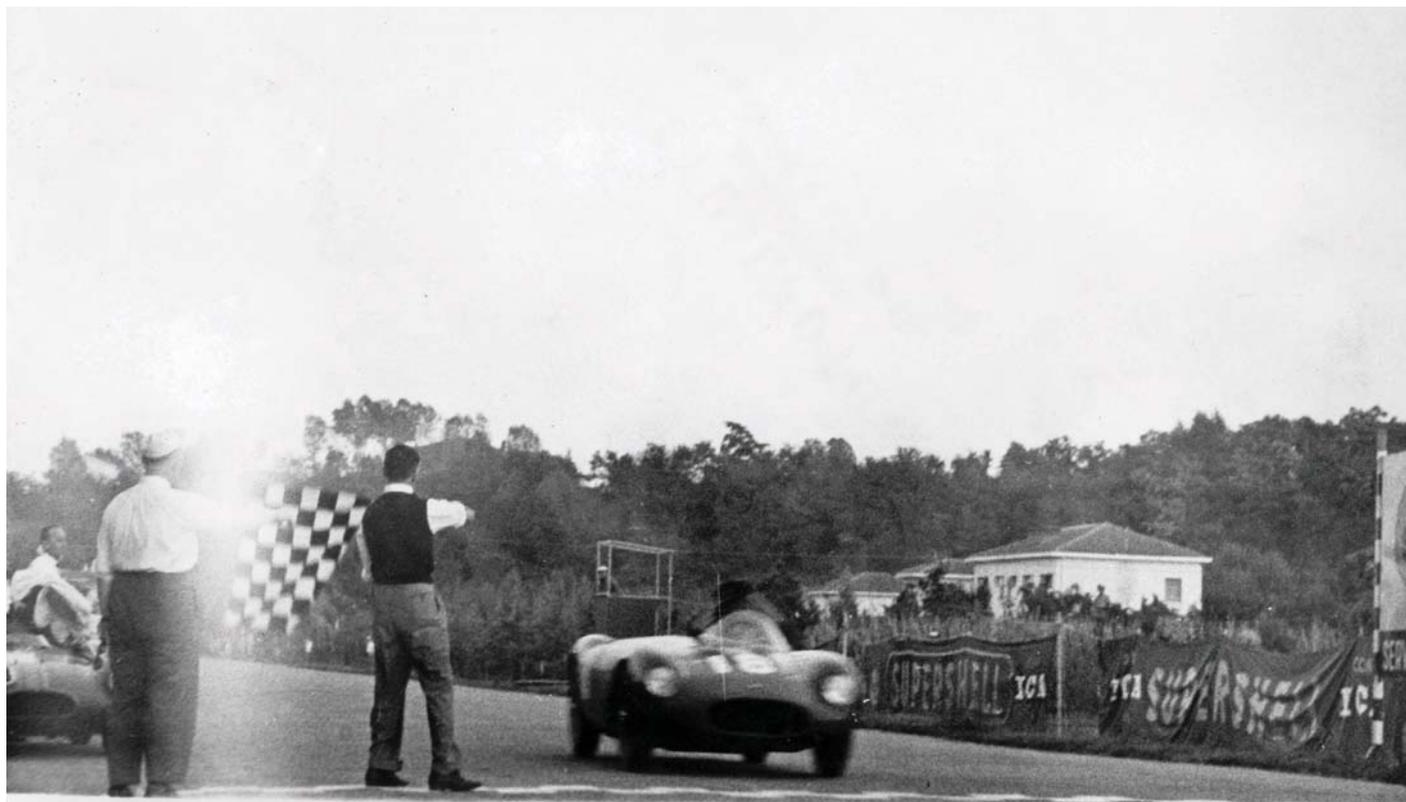
Il '57 vedrà il nascere del motore 1500 cm³ con comando della distribuzione desmodromico. Sarà un altro successo ribadito dal 2000 cm³ desmodromico del 1960 che Ludovico Scarfiotti porterà più volte alla vittoria assoluta e con cui compirà - fino al momento del ritiro - una strepitosa Targa Florio davanti alle Ferrari ad eccezione di una (e le Ferrari sono di 3000 cm³ e oltre), ed alle squadre ufficiali Porsche e Maserati. Negli anni '50 e primi anni '60 questo tipo di motore OSCA sarà dunque - con l'eccezione di quello Mercedes di F1 - il solo con questa tecnica ad affermarsi. Grazie ai fratelli Maserati, è un successo della tecnica italiana.

Il '57 è anche l'anno in cui la Fiat chiederà la ➤



In alto, 1956. Giro delle Calabrie. Cabianca alla partenza con la OSCA 1500 TN ottiene una nuova vittoria assoluta. Sarà seguito da Villoresi con l'altra OSCA 1500 TN (archivio Cesare Cabianca).

In basso, settembre 1956. Conchiglia d'Oro Shell - Imola. La Shell invita oltre alle case italiane e tedesche, anche quelle inglesi. La Cooper partecipa con il futuro più volte campione del mondo Jack Brabham, Roy Salvadori e altri, la Lotus con lo stesso Colin Chapman e Allison, la Maserati con Joachim Bonnier, Boffa, Bourillot, e la Lotus-Maserati con Brian. L'OSCA per l'occasione schierava Eugenio Castellotti e Luigi Musso. Castellotti vince brillantemente, Musso è terzo. Nella foto il vincitore Castellotti (archivio Alfieri Maserati).





collaborazione dell'OSCA per poter realizzare motori per una nuova vettura con caratteristiche sportive, in particolare motori a due alberi a camme in testa, che non costruiva da tempo. L'OSCA dovrà progettare un motore bialbero di 1500 cm³ e costruire alcuni prototipi che abbiano sì delle elevate prestazioni ma che siano adatti all'uso su automobili da turismo o da Gran Turismo. Ed Ernesto Maserati farà di nuovo centro progettando il 1500 cm³ tipo F dove F sta per Fiat. Nel 1960 l'OSCA inizierà la costruzione di proprie vetture Gran Turismo. Sono vetture a 4 ruote indipendenti equipaggiate con motori bialbero di 1600 cm³ in 4 diverse versioni, di cui una ad un solo carburatore, una con 2 carburatori (denominata GT2) e due versioni ad alte prestazioni, di cui una a doppia accensione.

Verrà costruita anche una versione più economica a ponte rigido (1600 PR). Le carrozzerie sono state costruite da Boneschi, Fissore, Touring e Zagato.

Nel '56 era nata anche la piccola 750 cm³. Sarà praticamente invincibile nella sua categoria e capace di vincere alla 24 Ore di Le Mans e alla 12 Ore di Sebring la classifica all'Indice di Prestazione, che stabilisce quale vettura, in base ai km. percorsi nelle 24 ore o 12 ore, rapportati alla cilindrata, compie la corsa migliore.

L'inglese Colin Davis che guiderà per gran parte delle 24 ore, fino al limite consentito ad un singolo pilota dal regolamento, sarà l'artefice della vittoria a Le Mans nel 1958.

Il '59 vede nascere la monoposto di formula Junior che per due anni si rivelerà difficilmente battibile.

Nel 1960 nasce la nuova 1600 cm³ a quattro ruote indipendenti che compirà con Colin Davis brillanti corse.

Del 2000 cm³ desmodromico del 1960 si è detto.

Nel 1963 viene costruita l'ultima macchina da corsa dei fratelli Maserati: è il modello denominato SP - per Sperimentale - con telaio a traliccio, sospensioni indipendenti sulle 4 ruote, motore 1600 cm³ e con una carrozzeria originale ed aerodinamica, particolarmente concepita per la 24 Ore di Le Mans.

I fratelli Maserati decisero nel 1963 di vendere la maggioranza azionaria della propria azienda, concordando con i nuovi soci progetti che non poterono essere realizzati, anche se l'attività di progettazione fu molto ricca di nuovi ed interessanti modelli.



In alto, 1961. Pontedecimo-Giovi. Il fantastico 2000 cm³ con motore desmodromico, guidato da Ludovico Scarfiotti ottiene un'altra vittoria assoluta (archivio Actual foto).

Al centro, 1960. Autodromo di Monza - Gran Premio della Lotteria. Colin Davis vince con la OSCA tipo Junior; distanziando i rivali (archivio Actual foto).

In basso, 1958. 24 Ore di Le Mans. Colin Davis mentre conduce alla vittoria nell'Indice di Prestazione, oltre che nella propria classe, l'OSCA 750 cm³ (archivio Alfieri Maserati).



In alto, 1960. L'OSCA 1600 GT a 4 ruote indipendenti nella versione GT2, carrozzata da Fissore con alcuni stupendi dettagli di costruzione artigianale. Una nota molto importante: il motore di questa vettura, se allo stato originale, ottiene ancora oggi, per le sue basse emissioni, il "bollino blu" alle revisioni annuali (archivio Leonardo Fioravanti).

In basso, la OSCA 1600 cm³ SP (per Sperimentale) con telaio a traliccio, 4 ruote indipendenti, carrozzeria particolarmente aerodinamica, concepita per la 24 Ore di Le Mans, modello costruito in un solo esemplare. E' l'ultima automobile da corsa costruita dai fratelli Maserati (archivio Alfieri Maserati).

