



MACCHINE ALL' ARRABBIATA

FIAT - ABARTH - ASA - BANDINI - BOTTEGA - CISITALIA - COLLI - ERMINI - GIANNINI - GILCO - MORETTI - NARDI - OSCA - SIATA - SIGHINOLFI - STANGA - STANGUELLINI - TARASCHI - TESTADORO - VOLPINI

al dente zubereitet von Hans Jachim

3. ABTEILUNG: DIE MASERATI-BRÜDER UND IHR OSCA

OSCA,
"OFFICINE SPECIALIZZATE
COSTRUZIONE AUTOMOBILI,
FRATELLI MASERATI,
BOLOGNA"



Es ist bekannt, dass die Brüder Maserati, Bindo, Ettore und Ernesto 1947 mit ihrem Ausscheiden von Maserati nun OSCA, also die "Officine Specializzate

Costruzione Automobili", mit dem Untertitel „Fratelli Maserati“ in Bologna begründeten. Der Markenname Maserati konnte nach dem Verkauf der Gesellschaftsanteile von Maserati an den Industriellen Orsi nicht mehr weiter verwendet werden. Genau genommen war dieser Deal bereits 1937 über die Bühne gegangen, Orsi hatte das traditionelle Bologneser Werk dann um 1939 in die Balsamico-Metropole Modena verlegt, eine Vertragsklausel sicherte Maserati-



Die Brüder, v.l.n.r.: Bindo (1883 - 1980), Ernesto (1898 - 1975), Ettore (1894 - 1990).

Orsi aber die Mitarbeit der Brüder für zehn Jahre. So sollte im Frühjahr 1947 für Bindo, Ettore und Ernesto Maserati ein neuer Frühling anbrechen, traditionsgemäß und Maserati zum Trotz wieder in Bologna. (Bologna und Modena, das ist in Italien so wie Villach und Klagenfurt, nicht nur im Fasching.)

Bindo, der Zweitgeborene war zwar bereits im 64. Lebensjahr, Ettore 53 und Ernesto hatte schon 49 Jahre auf dem Buckel. (Der vierte Bruder, Alfieri, war bereits 1932 verstorben, der fünfte und Erstgeborene Carlo bereits 1910 und der sechste Bruder Mario hatte sich der Malerei verschrieben.) Trotz ihres reifen Alters gingen die Brüder mit jugendlichem Enthusiasmus ans Werk. Mit der Gründung von OSCA blieb die Rollenverteilung unverändert: Bindo, der Kommunikative und Extrovertierte sorgte sich um den Außendienst, während Ettore das Werk beaufsichtigte und Ernesto die technische Entwicklung oblag. Die Brüder traten fast immer im Schlossergewand in Erscheinung und legten persönlich Hand an jeden wesentlichen Bauteil, der im Werk montiert wurde. Dabei hatten die Maseratis bis 1947 ausschließlich Wettbewerbsfahrzeuge für Kunden, die damit Rennsport betrieben, entwickelt und dies gilt auch für die OSCA-Periode bis zum Verkauf an MV Agusta.

Als erste Entwicklung entschieden sich die Maseratis für einen Rennsportwagen

in der populären nationalen Elfhunderter-Klasse, der das Kürzel MT4 erhielt. MT4 sollte für "Maserati Tipo 4" stehen, da ja der Name Maserati nicht weiter verwendet werden durfte: Rohrrahmen mit zwei Längsträgern, diagonal verstärkt. Starrachse hinten, Viereckslenker vorne, 4 Zylinder-Motor mit dem Getriebe verblockt, fast „quadratische“ 70 x 71 mm mit 1092 ccm, 70 PS, eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle, die über ein listiges Hebelsystem V-förmig (!) angeordnete Ventile steuert, Leichtmetallgussblock und zumindest bei den ersten Modellen noch ein Einzelvergaser. Anders als die meisten unserer italienischen Motorenkünstler in dieser Serie entwickelte OSCA von Anfang an komplett eigene Motoren auf höchstem technischen Stand ohne Bezug zu Fiat oder anderen Serietriebwerken. Sogar ein Motor mit desmodromischer Ventilsteuerung wurde für den 2000 Desmodromico (S498 DS, 1959-60) entwickelt, der unter Scarfiotti und Stanga erfolgreich war. Dieser Motor basierte auf einem OSCA-Patent von 1955.

Nach Ausfällen in Pescara und bei der Stella Alpina triumphierte Villoresi beim GP von Neapel gegen die sich in erbitterten Kämpfen aufreibenden Maserati und Ferraris der 2000 ccm-Klasse. Beim Circuito di Garda krönte ein Vorsprung von 5 Minuten auf den Zweiten in der Klasse bis 1100 ccm das Jahr 1948.

Die ersten MT4 hatten noch einen torpedo- oder zigarrenförmigen Rumpf mit freistehenden abnehmbaren Motorradkotflügeln. Diese Bauweise bevorzugten die meisten Italiener dieser Klasse bis etwa 1950. Der Vorteil lag darin, für Formelrennen in kurzer Zeit durch Abschrauben der Kotflügel einen Rennwagen herstellen zu können. In italienischen Fachkreisen wird diese Form als Tipo „Siluro“ - also als „Torpedo“ - bezeichnet, der Engländer nennt das in treffender Kürze „Cycle-Wings“. Ab 1952 sahen die Sportgesetze vor, dass bei Sportwagen die Kotflügel fix mit dem Rumpf verbunden sein müssen. Die meisten „Siluros“, auch bei Stanguellini, Taraschi u. s. w. wurden daher nachträglich zu „barchettas“ umgebaut, was zu einer eleganten geschwungenen Karosserieform führte. Heute sind „Siluros“ sehr selten, es haben fast keine ohne Umbau überlebt.

Karosseriemodifikationen waren bei diesen kleinen Rennern nicht nur wegen der Sportgesetze an der Tagesordnung: da man oft gute zehn Jahre mit dem gleichen Fahrzeug in nationalen Bewerben konkurrierte, war nach Unfällen häufig gleich ein wesentlicher Umbau angesagt, der von Morelli oder einem anderen der willigen Couturiers durchgeführt wurde. Die Geschichte der einzelnen etwa 120 erzeugten OSCA-Renner ist dabei dank der Werksaufzeichnungen und des OSCA-



Links: Ein MT4 in der ursprünglichen Torpedo- („siluro“-) Form. Unten: Auch in Sizilien regnet es manchmal - Ein MT4-Siluro beim Giro di Sicilia 1950. Vorhergehende Seite: Ein früherer MT4-2AD mit der Übergangskarosserie zur Barchetta: Fagioli sucht bei der MM 1950 bei einem Kontrollpunkt den Mann mit dem Stempel. Man beachte den Straßenzustand!



Registers außergewöhnlich gut und beinahe lückenlos dokumentiert.

Ab 1950 wurden dann auch die ersten OSCA mit Doppelnockenwelle vorgestellt, die sich konsequenterweise MT4-2AD („due alberi distribuzione“) nannten und bereits 92 PS / 6.600 -1 entwickelten und dabei etwa 185 km/h Spitze schafften. Erst mit dem neuen 2AD stellten sich die Erfolge bei den italienischen Rennen so richtig ein. Giulio Cabianca triumphierte in der 1100er-Klasse bei der Coppa Toscana, Coppa Dolomiti, Giro della Calabria, Senigallia, Bologna-Raticosa und wurde italienischer Meister. 1950 wurde ein OSCA unter Fagioli Erster der 1100er-Klasse der Mille Miglia und gleichzeitig 7. der Gesamtwertung, 1951 wiederholte Fagioli dies mit dem 8. Platz. In weiterer Folge waren die Osca MT4-1500 unter Cabianca ganz vorne am 9. und 10. Gesamtrang der Tausend Meilen. OSCA dominierte in den folgenden Jahren die nationale italienische Meisterschaft in der Sportwagenklasse bis 1100 ccm, lediglich 1956/57 musste man sich mit dem „Bergmeistertitel“ zufrieden geben, den italienischen Meistertitel schnappte Francesco Siracusa auf Stanguellini den Bolognesern weg.

Die weitere Entwicklung des MT4 ging dann über 1350-ccm bis zu 1500-ccm-Doppelnockenmaschinen mit 120 PS und Doppelzündung. Die MT4 traten aber

auch bei den 24-Stundenrennen von Le Mans international in Erscheinung: 1953 ein Klassensieg von Damonte/Dreyfus, die US-Boys Wacker/ Phil Hill (!) waren mit dem MT4-1300 ausgefallen. 1954 scheint irgendwie ein gewisser Porfirio Rubirosa ohne nähere Angaben in der Starterliste auf. In diesem Jahr siegten Moss/ LLOYD bei den 12 Stunden von Sebring mit einem MT4-1450 in der Gesamtwertung (!), was einen Auftragsboom aus den USA auslöste. Selbstverständlich war auch die Targa Florio eine beliebte und erfolgreiche Spielwiese: es sei nur der 7. Platz von Cabianca 1955 hinter den Giganten Moss / Collins und Fangio / Kling mit den Mercedes 300SLR erwähnt und 1958 wieder ein 5. Platz in der Gesamtwertung. Jeweils mit dem MT4-1500, der sich mit 225 km/h Spitze zu einer Art „Porsche-Spyder-Schreck“ entwickelte und zufällig wie dieser 550 kg wog.

OSCA in der 750 ccm- Zwergenklasse: Der „kleine“ OSCA S 187 wurde relativ spät, nämlich 1956 eigens für die in Italien sehr populäre 750er-Sportwagenklasse geschaffen. Mit einem DOHC-Motor wie alle OSCA ab dem 2-AD bekam der kleine, nur 430 kg schwere Heuler den drehfreudigsten Motor in die Wiege, mehr „giri“ als selbst der bereits erwähnte „Desmo“: 7.500 giri/min lieferten etwa 70 Pferdchen aus den drei Vierteln Hubraum



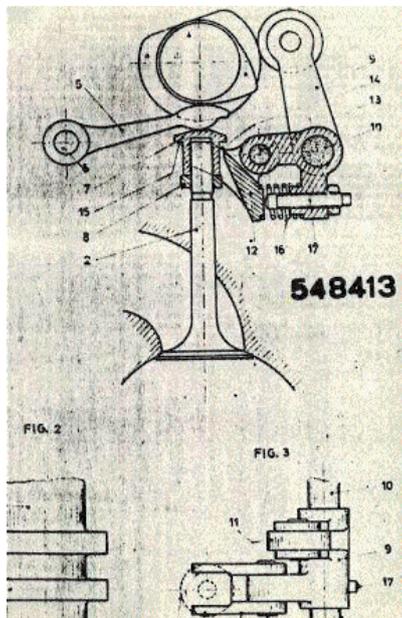
Links: Nochmals ein MT4 in der ersten Spidervariante.



Rechts: Ein MT4 am Start der MM storica.

Das Patent auf desmodromische Ventilsteuerung aus 1955, realisiert 1959 im „2000 Desmo“

Unten: Der 705er OSCA (S-187), die „Zahnpastatube“.



bei einer Spitze von 180 km/h. Dieser S187, allgemein nur als der „750er OSCA“ bekannt und wegen seiner abgeflachten Front- und Heckpartie liebevoll „tubo di dentifricio“ (Zahnpastatube) genannt, errang 1958 den Pokal nach der Verbrauchsformel bei den 24 Stunden von Le Mans und wurde Klassensieger bei den 750ern. Fahrer waren Alejandro de Tomaso (jajwohl, dieser!) und Colin Davis. Die 750er OSCA fuhren lange Zeit, gemeinsam mit den 1500ern und dem 1600 GT, auch in Le Mans und wurden dabei unter anderen auch von den Brüdern Ricardo und Pedro Rodriguez pilotiert. Auch in der italienischen Meisterschaft der Zwergensklasse dominierte der kleine OSCA S 750: Sesto Leonardi beendete ab 1958 bis 1960 die Erfolgsserie von Stanguellini, Moretti und Co. Bei der Targa Florio bewährten sich die kleinen wendigen 750er besonders, auch in Damenhand! (1959 Signora Pedrazzi auf dem 20. Platz in der Gesamtwertung, 1960. Signora Ada Pace auf Rang 11!)

Von den kleinen Rennsportlern MT-4 und 750 S wurden zusammen um die 80 Fahrzeuge produziert.

Die Maserati-Brüder mischten von Anfang an auch in der Königsklasse mit und entwickelten gemeinsam mit Gordini einen OSCA V12 Formel-1-Motor (12-Zylinder, V 60 Grad, 78 x 78 mm, 4.472 ccm, 330 PS), der in den Maserati

4CLT/1948 des Prinzen Bira eingepflanzt wurde. Das Fahrzeug befindet sich heute im Museum von Donington. In den Jahren 1952/53, als die Fahrerweltmeisterschaft in der damaligen Formel II ausgetragen wurde, schlugen sich der Monegasse Louis Chiron und der Franzose Bayol tapfer mit dem MT 4 mit 1350 ccm und später mit dem Tipo F2 - 2000 ccm, einem 6-Zylinder doch mit 170 PS.

1959 bis 1961 wurden auch einige Formel Junior (Tipo J) produziert, naturgemäß mit einem Fiat-Motor. Immerhin kitzelte man bei OSCA etwa 85 PS aus dem bis 6.800 U/Min gepeitschten Stoßstangenmotor! Im Gegenzug war Fiat ab 1959 vertraglich berechtigt, den 1500er Motor von OSCA nachzubauen und anstelle des alten 1200 Fiat-Motors im Farina Cabrio und in Coupés einzusetzen, das waren dann die Fiat 1500 S und 1600 S, die beinahe in Großserie von mehr als 3000 Stück bis 1965 gebaut wurden. 1960 bis 1963 gab es dann noch den OSCA 1600 GT, als Coupé und Cabrio schon etwas exklusiver in 128 Exemplaren. Die Karosserien gaben die Maserati-Brüder meist bei Morelli in Ferrara in Auftrag, oder auch bei Frua, Vignale und später beim 1600 GT wurden auch Zagato, Fisore, Boneschi und Touring eingesetzt.

OSCA war immerhin so berühmt, dass es in Italien Umbauten auf OSCA-Basis - also derivazioni OSCA - gab, eine Ehre,

die sonst nur FIAT zustand. Alle Sporterfolge von OSCA aufzuzählen, würde ebenso wie die Namen der Piloten den Rahmen dieses Artikels sprengen. Man sollte aber noch Giulio Cabianca erwähnen, den treuesten und beständigsten Fahrer, der von 1949 bis zu seinem Targa-Florio-Unfall 1959 der Marke die Treue hielt.

1963 waren die Brüder schon in die Jahre gekommen, OSCA wurde von MV Agusta übernommen und die Maseratis ließen sich zur Produktion profaner Straßenfahrzeuge - siehe oben - überreden. 1967 stellte OSCA den Betrieb ein.

Mit dem Tod des letzten der Maserati-Brüder, Ettore, im Jahr 1990 senkte sich endgültig der Vorhang nach der Vorstellung „I Fratelli Maserati“.

Weitere Informationen über OSCA:

Orsini/ Zagari: „OSCA, La Rivincita dei Maserati, Storia, corse, piloti, modelli“, Mailand, 1989

Im Internet:

www.CarsfromItaly.com



Im nächsten Heft: Stanguellini, der Papst der „Formel Junior“