

La N7 en Citroën DS



**PORSCHE
993**

74

Que vaut-elle ?



34



DLR 78

68

**HUMMER
4X4 XXL**



62

**AUDI SPORT QUATTRO "RECRÉATION"
L'ESPRIT DU GROUPE B**



12

**OSCA 1600 GT TOURING
MASERATI DE POCHE**

ISSN 0247-4699 F. 5,60 € - AND. 5,60 € - BEL. 6,20 € - DTM. 5,60 €
LUX. 5,60 € - CH. 10,15 € - D. 5,60 € - CAN. 9,99 \$
ESPITA/SPORT CONT. 5,60 € - N. CALS. 800 yfr - N. CALA. 1850 yfr
POL. 2.850 yfr - POL. 2.800 yfr - WAR. 85 yfr



L 18839 - 434 - F. 5,60 € - RD

EXCEPTION





Osca 1600 GT Touring, 1961

Maserati de poche

Conçue par les frères Maserati, l'Osca 1600 GT est une petite GT aux qualités dynamiques excellentes, en tout point digne de ses grandes sœurs Maserati. Nous avons eu la chance d'essayer sa rarissime version Touring...

TEXTE : JULIEN LOMBARD - PHOTOS : DANIEL DENIS



Il est des noms empreints d'une aura singulière. Maserati est de ceux-là. Fermez les yeux, prononcez avec ferveur les quatre syllabes magiques et laissez vagabonder votre imagination : des bolides rouges vrombissants, monoplaces immaculées ou barquettes aux galbes délicieux, surgissent avec fracas des décennies englouties. Des demi-dieux casqués en chemisette, seuls à même de maîtriser pareilles montures, se battent à leur volant. Derrière les lunettes qui leur donnent ce regard si étrange, on reconnaît Moss ou Fangio. Mais voici maintenant que pointent le bout de leur long capot, à peine moins sonores, ces GT conduites avec dextérité par quelque gentleman-driver ou dame hiératique et qui associent avec un rare bonheur formes racées, luxe discret et hautes performances. Maserati !

Rome n'est plus dans Rome

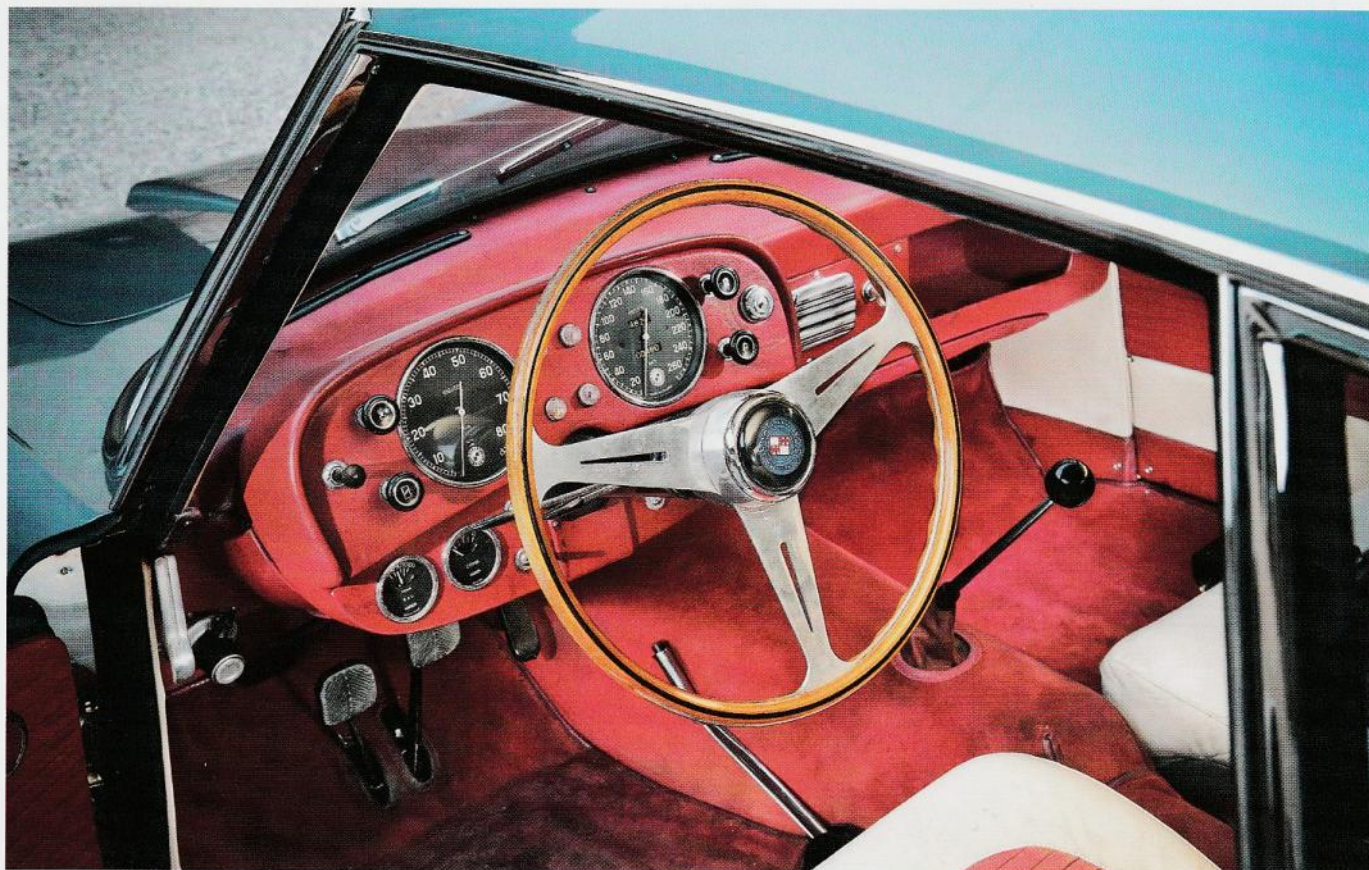
Mais Rome n'est plus dans Rome. En 1957, année de la présentation de la Maserati 3500 GT, de la victoire du Trident au championnat du monde de F1 et du lancement des négociations Fiat-Osca à l'origine de l'Osca 1600 GT, les frères Maserati ne dirigent plus l'officine qui porte leur nom. Dès 1937, ils ont dû la revendre à l'industriel Adolfo Orsi tout en restant encore dix ans comme responsables techniques, conformément à l'accord signé. En 1947, Ettore, Bindo et Ernesto peuvent à nouveau voler de leurs propres ailes. Ils retournent à Bologne, berceau de Maserati avant l'installation à Modène,

en 1939, et fondent en décembre l'OSCA (*Officina Specializzata per la Costruzioni Automobili - Fratelli Maserati*) pour construire des voitures de course. La MT4 commence à courir en août 1948. Dotées de moteurs robustes, principalement des 4-cylindres à simple puis double arbre à cames en tête de 750, 1 100, 1 350, 1 500 et 2 000 cm³ et d'un châssis tubulaire, les Osca se forment un riche palmarès en course de côte, sur route et sur circuit, en Italie comme à l'étranger. Parmi les pilotes maison figurera un certain Alejandro de Tomaso qui... rachètera Maserati en 1975 ! Mais à la fin des années 1950, les victoires se raréfient face aux concurrentes à moteur arrière. En juillet 1957, acculée, Osca propose à Fiat de produire sous licence un 4-cylindres double arbre dérivé de celui de la MT4 pour équiper un modèle sportif. La Fiat 1200 Cabriolet à moteur Fiat (mars 1959) est ainsi déclinée en version 1500 à moteur double arbre Osca. Mais ce modèle de conception très classique (carrosserie monocoque, essieu arrière rigide, poids conséquent...) ne convainc guère *i fratelli*. Poussés par certains clients, ils lancent une petite Grand Tourisme beaucoup plus ambitieuse, l'Osca 1600 GT. Dévoilée au Salon de Turin, en novembre 1960, elle repose sur un châssis tubulaire et dispose d'une suspension à quatre roues indépendantes et de freins à disques sur les quatre roues. Placé en position centrale avant, le moteur a été réalésé et revu en profondeur. La carrosserie des premières 1600 GT est réalisée en alliage léger par Zagato et déclinée en plusieurs variantes (calandre dif-



On trouve une lampe rouge dans la tranche des portières, accessoire rarissime à l'époque. Appréciez le niveau de qualité de la finition...

Instrumentation complète, volant en bois à branches ajourées, tableau de bord revêtu de cuir, l'Osca a tout d'une grande !





férente, phares carénés ou non...). Le double arbre sera proposé en quatre versions de 95 à 145 ch DIN. Les 1600 GTZ vont représenter l'essentiel de la production (98 exemplaires sur un total annoncé de 128) mais d'autres carrossiers habillent l'Osca : Fissore (24 voitures dont trois cabriolets), Boneschi (trois) et Morelli (une). La *Carrozzeria Touring* dévoile son interprétation de la 1600 GT au Salon de Turin 1961 en exposant deux coupés identiques à la couleur près. Mais l'aventure de la 1600 GT est de courte durée... En 1963, l'Officine est rachetée par le comte Agusta. Si la production de la 1600 GT cesse, d'autres modèles nettement moins attrayants, sont proposés les années suivantes, avant que l'entreprise ne ferme définitivement ses portes en 1967, à la même époque que Touring.

La version Touring de l'Osca 1600 GT est sans doute la plus élégante. On passerait bien des heures à la contempler. Avec ses phares en position avancée, sa large calandre et ses pare-chocs réduits à deux butoirs profilés, l'Osca exprime une agressivité de bon aloi qui fait songer à la Pegaso Z 102 de Touring. L'imposante prise d'air renforce cette impression. Mais c'est sans doute de profil que la 1600 GT est le plus à son avantage. Malgré ses moins de 4 mètres de long, le profil très élancé est – ô miracle – celui d'une >

Facellia transalpina

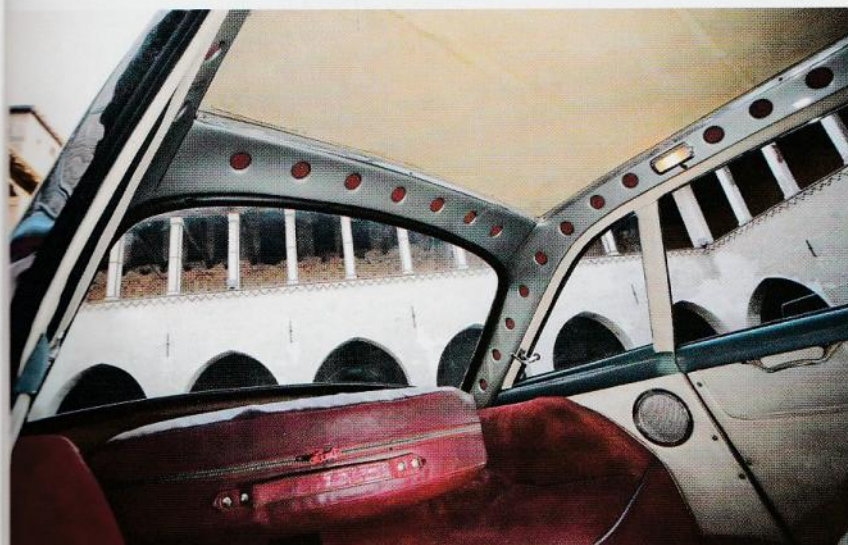
La version Touring de l'Osca 1600 GT est sans doute la plus élégante. On passerait bien des heures à la contempler. Avec ses phares en position avancée, sa large calandre et ses pare-chocs réduits à deux butoirs profilés, l'Osca exprime une agressivité de bon aloi qui fait songer à la Pegaso Z 102 de Touring. L'imposante prise d'air renforce cette impression. Mais c'est sans doute de profil que la 1600 GT est le plus à son avantage. Malgré ses moins de 4 mètres de long, le profil très élancé est – ô miracle – celui d'une >

POINTS FORTS

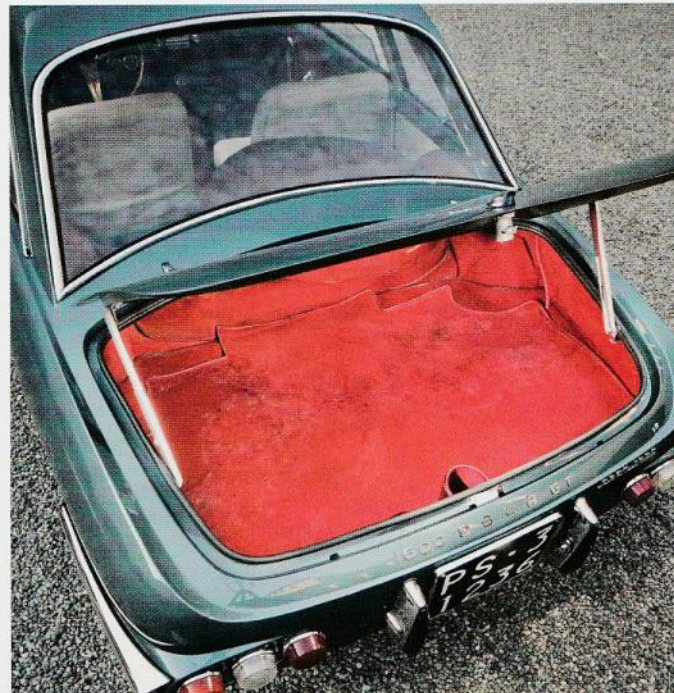
- Deux exemplaires seulement !
- Ligne très racée
- Performances
- Superbe moteur
- Plaisir de conduite
- Finition flatteuse

POINTS FAIBLES

- Deux exemplaires seulement...
- Pièces spécifiques introuvables
- Pièces mécaniques très rares
- Cote très élevée



Les montants intérieurs ajourés à la manière du châssis de la Lamborghini Miura (alors encore à naître) sont censés souligner l'aspect sportif de la 1600 GT.



Le coffre a droit à un revêtement en moquette assorti avec l'intérieur.



Admirez la belle combinaison vanille-fraise des garnitures intérieures. Il y a comme un parfum de vacances...

grosse GT. Le pavillon plat évoque la Facellia 2+2, même s'il est beaucoup plus réussi avec son montant central incliné, tandis que les passages de roues, notamment avant, sont très "Facel". On pense encore à la Mercedes 230 SL "Pagode" avec les vitres aux dimensions généreuses, presque aussi hautes que les flancs. L'Osca associe subtilement lignes droites (pavillon) et courbes avec sa ceinture de caisse sans rupture. Vue d'arrière, elle surprend par sa lunette arrière concave, déjà vue sur l'Alfa Romeo 2000 P106 de Touring (1960) et censée améliorer le Cx. Les pare-chocs arrière se réduisent, eux aussi, à deux butoirs, en position verticale centrale, et les triples feux arrière sont fixés sur un support qui fait saillie sur le panneau arrière et se prolonge par un retour latéral chromé : du grand art ! Remarquons l'arrondi qui délimite l'arrière de la voiture sur le plan horizontal et fait penser à une... baignoire ! Il annonce la poupe de la Lamborghini 350 GT du même Touring, même si, ici, on le retrouve également à l'avant. Saluons enfin le soin apporté aux détails et la qualité de finition (écusson Osca placé sur une platine, superbes charnières chromées de malle arrière, etc.). L'intérieur est très plaisant avec ses garnitures en cuir rouge et crème, d'aspect très balnéaire et

estival, évoquant la glace vanille-fraise que l'on déguste au bord de la plage, et contrastant à merveille avec le bleu maritime de la carrosserie. Si la 1600 GT est issue de la compétition, elle n'a pas le dépouillement d'une pistarde, soignant au contraire ses passagers avec sa moquette au plancher, son tableau de bord garni de cuir rouge à l'instrumentation très complète, ses mollettes de déflecteurs et ses somptueuses tranches de portières chromées dotées d'une lampe rouge de sécurité. Mais le poids reste l'ennemi. La boîte à gants est ainsi démunie de couvercle et les montants intérieurs de pavillon sont percés de trous à la manière d'un châssis de Lamborghini Miura pour suggérer l'allègement. Même le singulier >

Les grandes dates

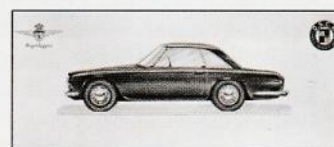
1947 En décembre, création de la société Osca par les frères Ettore, Bindo et Ernesto Maserati.

1948 Débuts en compétition avec le modèle MT4.

1957 En juillet, rencontre d'Ernesto Maserati et de Dante Giacosa, responsable du bureau d'études Fiat, le premier proposant au second de construire sous licence le moteur Osca.

1959 Lancement de la Fiat 1500 Cabriolet à moteur double arbre Osca. Carrosserie monocoque, essieu arrière rigide.

1960 En novembre, présentation de l'Osca 1600 GT à carrosserie Zagato au Salon de Turin.



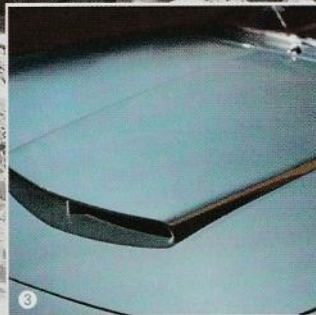
1961 Présentation des autres versions de la 1600 GT. En novembre, la version Touring est présentée au Salon de Turin. Deux exemplaires (un noir et un bleu) sont exposés.

1963 Rachat d'Osca par le comte Agusta et fin de production de la 1600 GT.

1967 Cessation d'activité de la société Osca.

La proue de l'Osca 1600 GT reflète bien son tempérament incisif.





- ❶ La goulotte de remplissage du réservoir d'essence se trouve derrière la plaque de police, comme sur une... Peugeot 404 (!)
- ❷ Très joli, cet écusson Osca est monté sur une platine. ❸ Le double arbre Osca a besoin d'air pour respirer !
- ❹ "Touring Superleggera", une signature prestigieuse et gage d'élégance discrète...



Caractéristiques techniques

OSCA 1600 GT TOURING, 1961

Moteur 4-cylindres en ligne en position longit. AV, 1 568 cm³ (80 x 78 mm), 95 ch DIN à 6 000 tr/min, 13,5 mkg à 4 800 tr/min, rapport volumétrique 9 à 1, culasse en aluminium, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur double corps Weber 28/36 DCLD 3.

Transmission aux roues AR, embrayage sec à commande hydraulique, boîte 4 vitesses avec 1^{re} non synchronisée, rapport de pont 4,1 : 1.

Direction à vis et galet, sans assistance.

Freins hydrauliques, disques AV/AR, sans assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV avec triangles superposés ; AR à bras oscillants. AV/AR ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice.

Structure/Carrosserie châssis tubulaire en acier, carrosserie en aluminium, coupé 2 places.

Dimensions longueur env. 3,90 m, largeur env. 1,50 m, hauteur 1,20 m, empattement 2,25 m, voies AV/AR 1,27/1,22 m.

Roues jantes en magnésium 4,5 J, pneus Pirelli Cinturato 155 SR 15.

Poids (à vide) environ 860 kg.

Vitesse maxi environ 180 km/h.



ACHETER UNE OSCA 1600 GT TOURING

Ce qu'il faut savoir

En dépit de sa réputation de fragilité, le moteur Osca est solide si l'on prend la peine de le faire chauffer et de mettre de l'huile de qualité compétition en faisant la vidange tous les 5 000 km ou une fois par an. Sur les moteurs Osca montés sur les Fiat, il faut durcir légèrement le clapet de décharge de la pompe à huile mais les moteurs montés sur les Osca sont spécifiques et

a priori exempts de ce défaut. La carrosserie en aluminium ne rouille pas. Toutefois, il peut y avoir des réactions électrolytiques entre le squelette en tubes d'acier et la peau en aluminium. Si les pièces spécifiques de carrosserie et d'intérieur sont par définition introuvables, les pièces mécaniques restent, elles, difficiles à trouver eu égard aux spécificités de la mécanique de la 1600 GT. Toutefois, certains éléments peuvent se trouver

beaucoup plus facilement : carburateurs Weber, phares Carello, compteurs Jaeger, etc.

Combien ça coûte ?

Compte tenu de son extrême rareté, de son élégance et de ses qualités dynamiques, la 1600 GT Touring est une voiture chère puisqu'il faut compter au moins 500 000 € pour s'en offrir une au cas où l'un des deux exemplaires produits serait en vente.



Corrado Lopresto

On ne présente plus le Dottor Corrado Lopresto. Il y a quelques années, le grand collectionneur italien racheta à un de ses amis qui la lui avait promise l'Osca 1600 GT Touring. Comme elle avait été très bien conservée pendant plus de quarante ans par la dame qui la possédait, l'intérieur n'eut même pas besoin d'être restauré. Outre le fait qu'il s'agisse d'un modèle produit à deux exemplaires,

Corrado apprécie beaucoup le style singulier du coupé Touring avec son capot échancré et sa lunette arrière concave au lieu d'être convexe. Pour lui, l'acquisition s'imposait d'autant plus qu'il possédait déjà une autre création de Touring dotée d'une lunette arrière concave, l'Alfa Romeo 2000 Praho. « Elles forment une paire extraordinaire ! », s'enthousiasme-t-il. Le plaisir de Corrado n'est pas seulement visuel :

« Elle est très plaisante à conduire avec son châssis tubulaire très bas et sportif, et l'association entre le moteur volontaire et la légèreté résultant de l'emploi de l'aluminium pour la carrosserie fait merveille. » Heureux homme !

“ Avec l'Alfa Romeo Praho, elle forme une paire extraordinaire. ”

bras articulé sur lequel est fixé la roue de secours a droit à ce traitement !

Tutoyer les cimes...

En raison des dimensions réduites de l'Osca, il faut bien se baisser pour ne pas se faire scalper en s'installant à bord. Une fois assis, je suis handicapé par ma grande taille et j'ai le sommet du crâne qui touche le plafond. Mais si l'ergonomie n'est pas optimale, on a connu bien pire, y compris avec des voitures beaucoup plus grosses... Même en l'absence de place pour reposer le pied gauche, la position de conduite ne requiert pas la souplesse d'un Noreev. Bien sûr, avec ses commandes d'embrayage et de boîte assez fermes, l'Osca est « plutôt une voiture d'homme », pour paraphraser une réplique fameuse, mais l'on s'y fait vite. La direction apparaît, elle, suffisamment légère, y compris en manœuvres, et précise. À mon grand regret, je ne pourrai conduire la 1600 GT que trop brièvement. Installé confortablement, j'apprécie la souplesse très acceptable du double arbre Osca propre à cette version de base

de 95 ch. Souple... mais bruyant ! La sonorité envahit rapidement l'habitacle sans qu'on trouve à s'en plaindre, tant ce son rauque et plein, digne des meilleures créations italiennes, ravit les oreilles et transmet sa joie de vivre, alors que l'aiguille du compte-tours ne demande qu'à tutoyer les cimes. Son poids contenu aidant, l'Osca nous gratifie de belles accélérations tout en s'avérant très agile. Si brève soit l'expérience, le plaisir de conduite, intense, est bien au rendez-vous. Enfin, le freinage est efficace pour peu que l'on appuie franchement sur la pédale. Homogène et terriblement séduisante, la 1600 GT est un modèle fort réussi qui aurait pu être beaucoup plus diffusé si seulement la firme Osca en avait eu les moyens financiers...

Un immense merci à Corrado Lopresto pour sa grande confiance. Tous nos remerciements à MM. Michele Casiraghi, Giovanni Bianchi Anderloni, Serge Bomben, Michel Tissier (Fiat Fan Club) et Piero Stroppa, ainsi qu'à MM. Henquel, Binda, Fongione, Murari, Bay, Cibien et Le Roux pour leur aide.



De manière très optimiste, le tachymètre est gradué jusqu'à 260 km/h !



C'est certainement "le" détail qui tue de l'Osca : la roue de secours - dans sa housse en cuir - est montée sur un bras articulé ajouré !