WWW.AUTOMOBILISMODEPOCA.IT
EURO 6,00 - MENSILE - ANNO 18 - N. 2 - FEBBRAIO 2020

automobilismo D'EPOCA

EDISPORT

Disponibile su App Store
DISPONIBILE SU Google play

OSCA GT 1600 TOURING
LA CIFRA STILISTICA

CITROËN AMI8
50 ANNI DI AMICIZIA

LAND ROVER 80 SERIES ONE
L'AUTO DEL "TRAPPOLÈR"

SUNBEAM ALPINE / TIGER
L'ALTRA COBRA

BRABHAM BT 55 (1986)
LA "SOGLIOLA" INDIGESTA

IL PRIMO CAVALLINO... A SPINTA
FERRARI 365 GT/4 BB

ATTUALITÀ
- L'ANDAMENTO DEL MERCATO 2019
- STORIE: DA SACRAMENTO A ZUFFENHAUSEN
- AREZZO CLASSIC MOTORS
- BENTLEY BLOWER REBORN

SPORT
- I CAMPIONATI VELOCITÀ 2020
- GARE: WINTER MARATHON

LO SPECIALISTA DEL MESE
NOCI MOTOR CLASSIC

CLASSIC TRADER
IN VENDITA 16 MERCEDES
UNA LANCIA STRATO'S
E ALTRE 103 AUTO DA 3.100 A 372.000 EURO

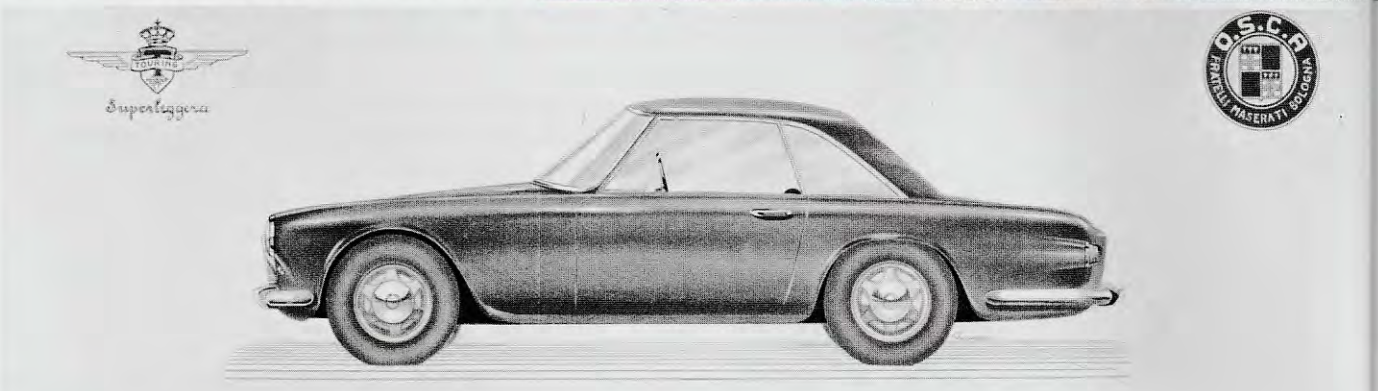
p.i. 11/02/2020 ISSN 1723-4549
9 771723 454005 00002
AUTOMOBILISMO D'EPOCA FEBBRAIO '20

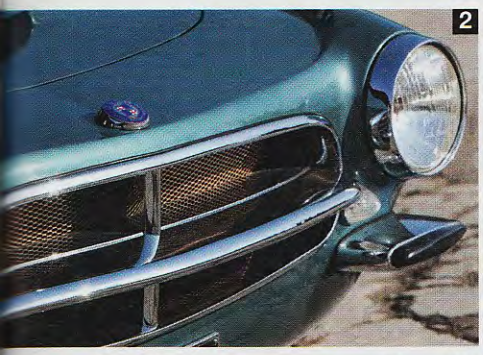
SOFISTICATA SPORTIVA
Linea pulita, ampie superfici vetrate, eleganza moderna ed aggressiva: la Osca 1600 GT appare come una tipica Gran Turismo all'italiana, pur se di piccole dimensioni e un poco appesantita da alcune soluzioni stilistiche tipicamente da Salone, come denuncia l'elaborato frontale.

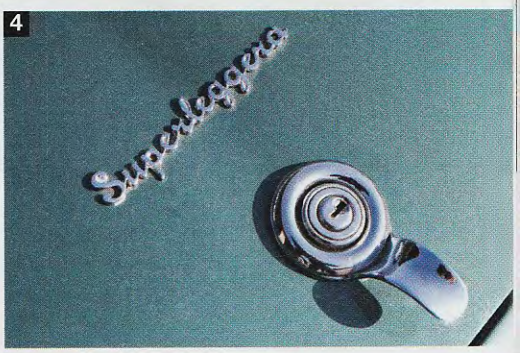
di novità su cui soffermarsi, se non la Lancia Flavia Coupé e le sorprese Renault 4 e Simca 1000, di cui era già apparsa qualche anticipazione sulla stampa specializzata. Auto quest'ultime interessanti sì, ma pur sempre utilitarie, buone per sostituire la vetusta 600 senza spendere un patrimonio (sono i primi vantaggi dell'apertura del MEC, il Mercato Comune Europeo) ma non certo per sognare ad occhi aperti. A scatenare la fantasia sono come al solito i Carrozzieri italiani, sempre molto fecondi di idee e pronti a vestire le varie meccaniche disponibili, in maggioranza Fiat ovviamente, ma spesso anche quelle più prestigiose. È la scelta che ha fatto Touring, che, nonostante sia già impegnatissima in quegli anni con le fortunate Flaminia GT e Maserati 3500 GT, ha deciso di lavorare anche sull'interessante telaio tubolare prodotto dalla OSCA, fondata nel 1947 dai fratelli Maserati. È un telaio di taglio decisamente sportivo, piccolo e leggero, caratterizzato dalle sospensioni a ruote indipendenti e dai freni a disco sulle quattro ruote. È equipaggiato con un 1600 bialbero, evoluzione del glorioso quattro cilindri montato sulla MT4, disponibile ora in tre versioni: con un carburatore Weber 34/22 doppio corpo, con due doppio corpo - sempre Weber - da 38 e, nella versione più spinta, con due grossi doppio corpo da 42/45 sempre della stessa marca. Le potenze sono rispettivamente di circa 90, 115 e 125 Cv. Un anno prima, alla fine del 1960, Zagato aveva presentato per quel telaio la sua proposta, un coupé essenziale, corto e grintosissimo pensato quasi esclusivamente per le competizioni. In poco più di due anni ne produrrà 98 esemplari, montando anche l'ultima evoluzione a doppia accensione del bialbero, per una potenza massima di circa 140 Cv. L'interpretazione di Touring è invece più tranquilla, da sportiva-chic, quindi la motorizzazione scelta è quella più "morbida", mono carburatore.

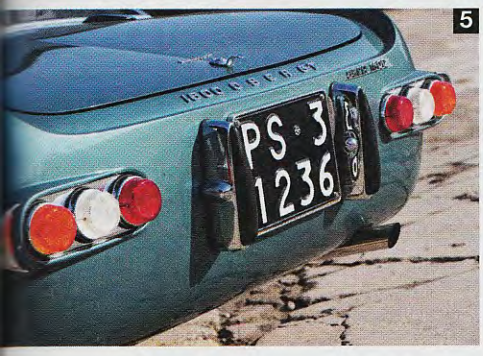
Concavo

La Osca 1600 GT disegnata da Touring si presenta al pubblico come una piccola ma sofisticata GT, di un bellissimo blu-celeste metallizzato, ricercata nella linea e ancora più nei particolari estetici e di finitura. È con ogni evidenza una tipica auto da Salone,









DISEGNO D'AUTORE

In alto: vista di lato, la piccola Osca assume un'aria più importante, accentuata dal lineare andamento della fiancata e dal taglio di parabrezza e finestratura laterale. Nella foto **(1)** Il disegno concavo del lunotto, di generose dimensioni, sviluppa l'idea di Touring nata con l'Alfa 2000 Praho del 1960. Spiccano nel frontale **(2)** la massiccia presa d'aria cromata e il paraurti angolare. Il marchio Osca sul muso **(3-4)**, sotto la presa d'aria supplementare del cofano motore, fa il paio con la scritta Superleggera sul cofano posteriore. Nella coda spiccano gli elaborati gruppi ottici posteriori **(5)** e i paracolpi verticali **(6)**, che incorniciano la targa ribaltabile per accedere al tappo della benzina. Da notare ai lati dei paracolpi le due piccole calamite per mantenere in posizione corretta la targa. Il cerchio in lega Amadori **(7)**, una dotazione molto ricercata all'epoca, è in elektron, consente un ottimo passaggio d'aria ed è molto leggero, ma anche vittima di una certa fragilità. A fianco, il figurino originale del 1961 di Federico Formenti, storico visualizzatore di Touring, in cui viene dato particolare risalto al volume del padiglione.

CURA ARTIGIANALE
Il colpo d'occhio del pilota al posto guida è subito catturato dal bel volante in legno Nardi, un classico irrinunciabile, e dal grande cruscotto in cui spiccano gli strumenti Jaeger: dominano ovviamente contagiri e tachimetro/contachilometri. Meno visibili gli strumenti più piccoli, situati un po' in basso. La finitura in pelle dell'intera plancia è un pregevole esempio di alto artigianato.

pensata per affascinare sì ma ancora di più per stupire. Ma l'essenza è quella giusta, tipicamente Touring: una Gran Turismo moderna, luminosa, con le proporzioni armoniose e quell'aria vagamente snob perfetta per renderla ancora più intrigante. Le soluzioni estetiche sono ardite, non passano inosservate. Se, visto di lato, il pulito andamento della fiancata è molto tranquillizzante, colpisce invece il disegno del padiglione e in modo particolare il taglio del lunotto: non è infatti convesso come di consuetudine, ma concavo e alto, addirittura panoramico. Non è una novità, la stessa Touring aveva già sperimentato una soluzione analoga sull'Alfa Romeo 2000 Praho, presentata un anno prima. Ma qui le differenti proporzioni conferiscono maggiore importanza a quest'azzardo, dando un'impronta particolarissima all'intera vettura. La coda è massiccia ma ben modellata, con il complesso gruppi ottici - paraurti decisamente vistoso ma di pregevole fattura. Anche il frontale non scherza: è molto ben proporzionato, con impronta analoga a quella della coda, ricorda per certi versi quello della Pegaso Z102, ma è ricco di particolari insoliti, come l'elaborata griglia del radiatore anteriore e i due mozziconi laterali di un paracolpi in realtà inesistente. Con i due grossi fari protesi in avanti e la presa d'aria supplementare sul cofano motore, la piccola Osca dimostra subito il suo carattere di coupé elegante e grintoso. L'interno è superbamente rifinito, con la pelle ovunque, sui sedili, sul cruscotto, sui pannelli porta, persino sul padiglione e negli inserti dei montanti laterali. Ma il particolare più appariscente è l'ingegnosissimo e complicato meccanismo pivotante per alloggiare ed estrarre la ruota di scorta: ufficialmente è stato studiato per non togliere spazio al bagagliaio e non essere costretti a svuotarlo in caso di necessità; in realtà è un modo come un altro per stupire il visitatore con i famosi effetti speciali.

Il pubblico osserva, pur interessato, e se ne va, la stampa specializzata resta abbastanza fredda e non apprezza più di tanto, l'Osca, già alle prese coi suoi problemi finanziari che porteranno alla cessione dell'azienda un paio d'anni dopo, non dà alcun seguito al progetto. La Touring, dal canto suo, espone senza entusiasmo un secondo esemplare, verniciato di nero, e tutto finisce lì.

Composte proporzioni

Come spesso accade nella vita, e per le opere d'arte in particolare, il tempo restituisce con gli interes-

ALLEGGERIMENTO

In questa pagina: per quanto piccolo, l'abitacolo **(foto 1)** è confortevole e molto accogliente per due persone, con un eccellente livello di finitura. La struttura metallica dei montanti è a vista **(2)**, con i fori circolari di alleggerimento rivestiti di pelle della stessa tonalità di quella del cruscotto. Anche la struttura di sostegno dei sedili **(3)**, piuttosto rigidi ma comodi, riprende il motivo dei fori circolari rivestiti in pelle rossa. Il bagagliaio **(4)** è ricoperto della stessa moquette dell'abitacolo, tutta recuperata dopo un paziente lavoro di lavaggio e ripristino. Il meccanismo di estrazione della ruota di scorta com'è oggi **(5)** e com'era **(6)** al momento della presentazione, nel secondo esemplare prodotto, di colore nero con interni bianchi: tutto sommato è agevole da azionare, ma è subito apparso complicatissimo e troppo costoso da produrre pur in una eventuale piccola serie.

1

2

3

4

5

6

LA BELLEZZA DELLA CONSERVAZIONE

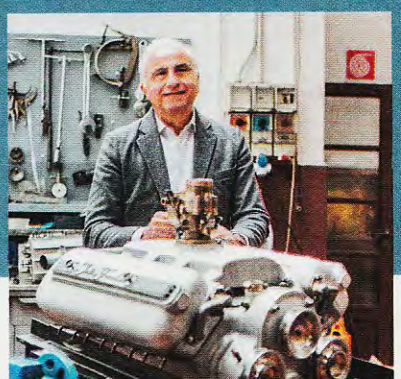
Corrado Lopresto *(in foto, con un motore Isotta Frschini)* è un architetto e imprenditore, milanese d'adozione, ma è anche il collezionista italiano più famoso nel mondo, specializzato nei prototipi e nelle "numero uno", e cioè le teste di serie di auto prodotte anche in numerosi esemplari. I suoi meriti sono legati soprattutto al livello estremamente elevato del restauro delle sue auto, che gli ha fatto vincere innumerevoli premi nei maggiori concorsi internazionali. Tutto è legato alla sua particolare filosofia collezionistica, fedele al concetto di restauro conservativo e alla correttezza filologica. La ricerca storica di documenti, fotografie e disegni cui attenersi nel lavoro di ripristino diventa quindi il presupposto ineliminabile per un intervento a regola d'arte. È lo stesso principio che Lopresto ha applicato al recupero della Osca 1600 GT del servizio, un'auto che ha trovato quasi per caso: *«Al concorso d'eleganza di Salvarola Terme* - ci racconta l'architetto - *un collezionista, sapendo del mio interesse per i modelli unici, mi ha parlato della sua Osca 1600 GT Touring, una macchina che non conoscevo. Sono andato a trovarlo e dopo qualche tempo me l'ha venduta. Era molto ben tenuta e soprattutto originalissima e completa».*

Come si è regolato per il restauro?

«Ho conservato tutto com'era, ripristinando dove necessario le condizioni originali, per esempio eliminando la radio e lo sportellino del cassetto portaguanti, all'origine inesistenti. Ho salvato tutta la selleria e persino la moquette originale: i dettagli dell'interno sono infatti bellissimi. La verniciatura invece è stata rifatta perché smontando i profili ci siamo accorti che il colore originale era diverso».

Come supera le grandi difficoltà del restauro conservativo?

«I tecnici e gli artigiani che lavorano per me mi prendono per pazzo, ma le mie macchine le voglio come dico io. I ragionamenti miei derivano da studi, non mi invento niente, mi porto fotografie, disegni, documenti, ogni dettaglio è frutto di uno studio particolare, non da un capriccio. È una cosa che mi appassiona e mi diverte, in quarant'anni ho trovato chi mi segue e fa quello che chiedo: la difficoltà naturalmente è quella di non imporsi, ma di far capire il senso di questa filosofia. Spesso devo contrastare i consigli che mi danno, del tipo "Stiamo facendo una carrozzeria spettacolare, facciamo nuovo anche l'interno": ma la carrozzeria spesso sei costretto a rifarla, gli interni invece no, chi mai sarebbe in grado oggi di fare quei lavori così raffinati, quelle cuciture? Il bello è che alla fine, quando si accoppiano tutte le parti e la macchina è completata, la meraviglia è generale e i commenti invariabilmente dicono: **"L'architetto aveva ragione, come sempre"».**



si quello che in passato è stato negato. In questo caso il merito è anche di Corrado Lopresto, collezionista specializzato in prototipi e numeri unici, notissimo e soprattutto stimato in tutto il mondo per la sua particolare filosofia legata al concetto di restauro conservativo. Il lavoro suo e dei suoi abilissimi collaboratori ha portato ancora una volta ad un risultato straordinario. Oggi l'Osca 1600 GT di Touring è qui, viva e vegeta, in tutta la sua straniante bellezza, a dimostrare che nonostante alcune eccentricità ed ingenuità dettate dall'ansia di ben figurare, è pur sempre il frutto di un talento creativo di notevole spessore. Già detto dell'indovinatissima colorazione, quello che balza agli occhi osservandola è la modernità del disegno e il pregio delle soluzioni estetiche. Anzi, c'è qualcosa d'altro che va sottolineato. Le piccole esagerazioni, che indubbiamente esistono, scompaiono del tutto di fronte all'eleganza complessiva della macchina, molto composta nelle sue proporzioni. È un oggetto molto bello, che nasconde pregi degni di attenzione. I volumi sono armonici e mimetizzano bene l'evidente caratteristica del telaio, dettata da esigenze di equilibrio dinamico e corretta distribuzione dei pesi: il gruppo motore-cambio è piuttosto arretrato rispetto all'asse anteriore, e questo causa anche un generale arretramento dell'abitacolo. Di conseguenza lo sbalzo anteriore è molto contenuto, mentre quello posteriore è piuttosto accentuato. È, questa, una caratteristica tipica del design Touring, che dona una particolare eleganza. Nel padiglione, oltre al già citato lunotto concavo, spicca l'ampiezza della superficie vetrata, un'anticipazione di quella che sarà una moda generalizzata a partire dalla metà degli anni '60. Come non pensare, per esempio, alla Mercedes 230SL, la famosa Pagoda? Il taglio del parabrezza e dei finestrini laterali conferisce un aspetto da Gran Turismo importante, con la promessa di un abitacolo luminoso e confortevole e un aspetto molto signorile. La fiancata pulita e levigata, che incornicia i bei cerchi in lega Amadori, sostiene il padiglione con armonia, sottolinea per contrasto l'elaborato frontale e accompagna bene la coda, molto presente e morbidamente arrotondata. Proprio un bel culetto, verrebbe da dire. E qui l'occhio attento si ferma sul leggero diedro che caratterizza il cofano del bagagliaio:

DIVERTENTE
Motore brillante e peso contenuto assicurano alla Osca un comportamento dinamico sincero e spigliato, tale da assicurare un bel divertimento di guida, con un leggero sovrasterzo facile da controllare. Pagina a fianco, in basso: Carlo Felice Bianchi Anderloni con il figlio Giovanni, attuale Conservatore del Registro Internazionale Touring Superleggera, ad un raduno a Lucca nel 1996.

è appena accennato, ma conferisce quel pizzico di leggerezza che ingentilisce il tutto.

Tenere tutto

Un risultato di restauro così appagante è stato reso possibile anche dalla assoluta originalità della macchina, trovata integra e completa di tutte le sue parti. Fu acquistata nuova a Genova nel 1962, per poi passare in proprietà ad una signora di Pesaro che la ricevette in eredità dal marito. Durante lo smontaggio è emersa la verniciatura originale, di una colorazione piuttosto diversa rispetto a quella con cui era stata "velata". Separata la meccanica dal telaio, la scocca è stata risanata nei pochi punti che meritavano attenzione, con tutta la cautela e la perizia che l'alluminio e il sistema costruttivo Superleggera richiedono per il corretto ripristino. Gli interni fanno capitolo a sé. Si presentavano logorati, come naturale che fosse visto che si sta parlando di un'auto di quasi sessant'anni fa. Ma qui interviene d'imperio la "filosofia Lopresto". Di sostituire i materiali non se ne parla: gli artigiani coinvolti vengono incaricati di smontare, pulire, cucire, riparare dove serve e rimonta-

IL RICORDO DI GIOVANNI BIANCHI ANDERLONI

Della Osca 1600 GT Touring esiste pochissima letteratura e ancora meno documentazione: lo stesso Giovanni Bianchi Anderloni, figlio di Carlo Felice, nel suo recente Carrozzeria Touring Superleggera dedica a questa bellissima ma sfortunata creazione del padre poco più di una didascalia. Parlandone insieme a lui alla ricerca di altre notizie, ne è emerso solo un lontano ricordo personale: *«Era abitudine di mio padre, Direttore della Progettazione e della Produzione della Carrozzeria Touring, collaudare ogni nuovo prototipo appena finito, per verificarne su strada la funzionalità, il comfort, la guida, sia in città sia sulle strade extraurbane. E capitava pure, abbastanza spesso - se le condizioni del tempo e del traffico lo consentivano - che mio padre me lo facesse provare, con lui stesso alla guida o lasciandomi prendere i comandi, non appena "patentato". Ho alcuni ricordi di brevi test alla guida di una Maserati 3500 GT ("Stai attento che con macchine come questa arrivi alla curva che nemmeno te ne accorgi", mi raccomandava) oppure con la Alfa Romeo 2000 Coupé "Praho". Un giorno dell'autunno 1961 venne a casa con una fiammante, piccola vettura dalle forme inusuali, di cui nemmeno avevo sentito parlare, ma che era immediatamente riconoscibile come una Touring dalla linea slanciata della fiancata. Notai subito anche il lunotto concavo, identico per forma a quello della 2000 Praho, e la stranissima posizione della ruota di scorta: domandai a mio padre come mai quella soluzione apparentemente così scomoda. Disse che però, in caso di foratura, non si sarebbe dovuto svuotare il bagagliaio per poter togliere la ruota dal cofano posteriore, mentre con quel pur complicato braccio pivotante, l'operazione sarebbe stata più agevole... Purtroppo, data la tarda ora della sera, non ho potuto provarla. Ho rivisto quella vettura solamente quarant'anni dopo».*

re tutti i rivestimenti di pelle o di moquette; la minuteria è pulita e ricromata se necessario, persino il complesso meccanismo di estrazione della ruota di scorta viene rimesso in efficienza ma mantenuto esattamente com'era, guaina di copertura della ruota compresa.
Il risultato è sorprendente. Si apprezza la cura con cui sono stati studiati all'epoca gli abbinamenti di materiali e colori, in piacevole contrasto con la colorazione delle parti metalliche comune a quella dell'esterno. La pelle di un bel rosso fondo alternato all'avorio domina sovrana, oltre che sui sedili e sui fianchetti anche sul cruscotto, completamente rivestito, sul cielo e persino all'interno dei fori circolari che caratterizzano i montanti dell'abitacolo (alleggerimento...) e i supporti dei sedili. La moquette sul pavimento e sul tunnel di trasmissione denuncia tutta la sua età, ma è un piacere constatare l'attenzione con cui è stata conservata. Gli strumenti sul grande cruscotto sono gli Jaeger tipici delle auto sportive dell'epoca, bellissimi e perfettamente leggibili, la leva del freno a mano è cromata e comodissima da azionare, la leva del cambio perfettamente posizionata. Tutto fa capire come il grado di finitura fosse estremamente elevato, come si conviene ad un'auto esclusiva, presentata in esemplare unico ad un Salone internazionale e destinata nelle intenzioni ad un pubblico d'élite.

Meccanica da corsa

Un telaio con caratteristiche così spiccatamente sportive doveva necessariamente essere abbinato ad una meccanica di razza. Così è stato in effetti. Il 1600 bialbero è, come si diceva, di nobili origini: ha infatti un glorioso passato sportivo sulle Osca Sport MT4 degli anni '50, ed è stato successivamente adattato alla produzione di serie grazie anche alla collaborazione con Fiat, che l'ha montato sulle sue 1500 Cabriolet. Qui è nella sua versione più tranquilla, ma ha riacquistato in pieno la brillantezza dei suoi tempi migliori dopo una revisione completa, curata nei minimi particolari da Fabio Verin, da molti anni collaboratore di fiducia di Corrado Lopresto. Lo stesso trattamento è stato riservato al cambio, a tutte le masse sospese e all'impianto elettrico.
Oggi la Osca 1600 GT è perfettamente funzionante e piena di brio. Una rapida esperienza di guida ci regala sensazioni estremamente piacevoli. L'abitacolo è accogliente e luminoso, piccolo ma molto confortevole. Il grande volante Nardi d'ordinanza è verticale e ben posizionato, così come la pedaliera e la leva del cambio. La posizione di guida è a braccia raccolte e gambe allungate, molto efficace per una condotta spigliata. All'accensione il motore è pron-

OSCA STORY

- 1937: i fratelli Ettore Ernesto e Bindo Maserati vendono la Officine Alfieri Maserati ai fratelli e imprenditori dell'acciaio Adolfo ed Omar Orsi; mantengono però per contratto una forma di consulenza tecnica decennale.
- 1947: scaduta la consulenza, i fratelli Maserati decidono di riprendere l'attività diretta e fondano a Bologna - San Lazzaro l'OSCA, acronimo per Officine Specializzate Costruzione Automobili.
- 1948: nasce la prima OSCA, la sport MT4 con motore bialbero di 1092 cc da 72 Cv. Vince il 19 Settembre al Gran Premio di Napoli pilotata da Gigi Villoresi e si ripete il 24 Ottobre al Circuito del Garda con Dorino Serafini.
- 1949-1951: la MT4 viene aggiornata nelle sospensioni e nella carrozzeria e nasce la versione MT4 2AD di 1342 cc (in foto). Entrambe sono guidate dai migliori piloti sulla piazza e conquistano vittorie a ripetizione; allestite anche alcune berlinette da Frua. Abbandonato il sogno della F1, si tenta la carta della F2 con un motore a 6 cilindri in linea da 160 Cv.
- 1952: l'OSCA sbarca negli Stati Uniti, dove entrambe le versioni vincono innumerevoli gare nella loro classe, a volte ottenendo anche l'assoluto. Alla Mille Miglia tre OSCA conquistano i primi tre posti della categoria 1100.
- 1954: alla 12 Ore di Sebring, la coppia Moss-Lloyd vince con la nuova 1450 cc da 110 Cv. Quattro OSCA si classificano ai primi otto posti. L'enorme impegno richiesto per la produzione delle Sport e l'assistenza ai clienti porta alla rinuncia temporanea al progetto F2. Il motore 2AD è portato a 1500 cc e dotato di doppia accensione con potenza 120 Cv, che sale poi a 130 per combattere lo strapotere delle Porsche.
- 1957: Ernesto Maserati e Dante Giacosa, direttore tecnico della Fiat, concludono un accordo per la produzione in serie di un motore 1500 sportivo derivato dal motore MT4. Dovrà essere adattato all'uso turistico pur mantenendone le caratteristiche di base, con un carburatore doppio corpo, accensione singola e potenza intorno a 85 Cv.
- 1960: prende il via il progetto 1600 GT, ma la struttura e l'organizzazione della OSCA non consentono di avviare una produzione in serie. Si conclude quindi un accordo con Zagato, che si impegna a presentare il prototipo al Salone di Torino di quell'anno.
- 1961: al Salone di Torino la Touring presenta la sua interpretazione della 1600 GT. La vettura ottiene giudizi discordanti, appare difficile e costosa da produrre, ma soprattutto si scontra con le difficoltà economiche della OSCA.
- 1963: il 30 Giugno alla Vezzano-Casina la OSCA partecipa alla sua ultima gara in veste ufficiale.

Aumentano le difficoltà finanziarie dovute al tentativo di assumere una dimensione industriale adeguata ai tempi. Nell'agosto dello stesso anno, il conte Domenico Agusta, tramite la Meccanica Verghera, rileva la maggioranza della OSCA SpA. Nonostante diversi tentativi di rilancio, l'azienda chiude i battenti alla fine del 1966. I fratelli Maserati, ormai anziani, escono di scena.

PROMESSA MANCATA
Agile, scattante, aggressiva ma elegante: forse la Osca 1600 GT avrebbe potuto avere un buon successo commerciale, ma le è mancata un po' di fortuna. In basso: ecco come appariva alla presentazione, al Salone di Torino del 1961, la "nostra" OSCA. Si ringrazia l'Agriturismo da Pippo a Cassignanica, frazione di Rodano (MI), per la collaborazione prestata alla realizzazione del servizio.

to, con un bel rumore secco e una tonalità di scarico profonda. Sale in fretta di giri, preferisce girare allegro e lo accontentiamo volentieri, anche se con grande prudenza. Più che la potenza la sua dote migliore è la brillantezza, con una bella capacità di ripresa ai regimi medi.
L'essere una "Superleggera" in questo aiuta molto, così come nella maneggevolezza e nella rapidità di risposta. I freni a disco Girling sulle quattro ruote sono superbi per l'epoca, solo un po' duri per la mancanza del servofreno ma perfettamente modulabili. Il cambio, un quattro marce di provenienza Fiat, è onesto e consente cambiate rapide ed agevoli. Il piacere di guida è notevole, lo sterzo non è direttissimo ma è abbastanza preciso, le sospensioni sono belle rigide, appena ammorbidite dalla pressione degli pneumatici tenuta prudenzialmente un poco bassa, sulle 1,5 atmosfere, perfette per sentire la coda in uscita dalle curve strette. Il profumo della pelle, le lievi esalazioni di benzina e la sonorità piena regalano sensazioni molto appaganti: quando a fine prova scendo dalla macchina e ammiro ancora una volta le sue linee così personali e così seducenti, mi vien da pensare a quanto sia facile purtroppo perdere per strada anche le idee più belle.

SCHEDA TECNICA
OSCA 1600 GT TOURING (1961)

Motore Osca Tipo 118 B.00 4 cilindri in linea Testa in alluminio Alesaggio e corsa 80 x 78 mm Cilindrata 1.568 cc Rapporto di compressione 8,6 a 1 Potenza 90 CV a 6.000 giri Distribuzione a due alberi a camme in testa Un carburatore doppio corpo Weber 34 DCS2 Raffreddamento con radiatore e ventola elettromagnetica **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione a secco con comando idraulico Cambio (Fiat) a 4 marce + retromarcia con prima non sincronizzata Cerchi Amadori 4,5J x 15 in lega d'alluminio Pneumatici Pirelli Cinturato 155x15 SR **Corpo vettura** Telaio Osca tubolare Carrozzeria coupé 2 posti Touring in alluminio, allestimento brevetto Superleggera Sospensioni a 4 ruote indipendenti con ammortizzatori telescopici, molle elicoidali e barra stabilizzatrice; anteriori triangoli sovrapposti, posteriori bracci oscillanti Freni a disco Girling sulle quattro ruote, senza servofreno **Dimensioni (in mm) e peso** Lunghezza 3.900 Larghezza 1.500 Altezza 1.200 Peso a vuoto (kg) Circa 850 **Prestazioni** Velocità massima ca. 180 km/h