

# La macchina di 0017

di Luca Grandini, foto di Simone Romeo

*Non è l'Aston Martin di un agente segreto un po' iellato: il numero indica il telaio di un prototipo allestito per Ginevra, con alcune varianti di carrozzeria e sospensioni indipendenti anche dietro. La revisione della meccanica è costata 4000 euro: come un motore moderno di serie*

**C**resciuto in mezzo a macchine d'epoca e officine, Maurizio Barbieri è figlio d'arte. Il padre gli ha trasmesso il gusto per le automobili che profumano di storia, le macchine imperfette di una volta, belle perché diverse. Questa visione dell'auto storica ha portato i Barbieri, padre e figlio, a vendere alcune Lancia più recenti (ma non una bella "Lambda"), considerate "prodotto industriale", e a sostituirle con alcune Osca, cioè con un prodotto semiartigianale e - cosa che non guasta - caratterizzato da un'impronta sportiva. In casa Barbieri è arrivata così l'Osca "1600" Fissore del 1962, seguita dall'analogo modello carrozzato Zagato, pure del 1962, attualmente in restauro, e da una "SF 392" del 1961, l'ultima barchetta prodotta dalla Osca. L'interesse per la piccola ma gloriosa Casa di San Lazzaro è maturato in casa Barbieri quando Maurizio, 38 anni, uno studio di commercialista a Brescia, ha incontrato quattro anni fa un anziano signore emiliano che aveva deciso di vendere la sua collezione. Tra le vetture

c'era, appunto, l'Osca "1600 GT" Fissore, con targa originale di Ferrara, sua da vent'anni, usata in poche occasioni. "Il bello di questa macchina - tiene a precisare Barbieri - è il numero di telaio: 0017, il secondo assemblato dalla carrozzeria Fissore di Savigliano. Fu esposto al Salone di Ginevra del 1962 ed è per questo motivo che l'allestimento è estremamente curato, con interni in pelle anziché in materiale sintetico e un'attraente vernice gialla. Rispetto agli esemplari prodotti successivamente da Fissore, si notano alcune differenze. Per esempio, l'apertura del cofano bagagli più ampia e la plancia strumenti conformata in modo diverso. Distintive della famiglia 'GT' le sospensioni posteriori a ruote indipendenti, uno schema più raffinato rispetto a quello col ponte rigido previsto sulle '1600 PR 2' e '1600 PRV'". Il motore del nostro esemplare è in versione "GTV" da 125 CV a 7000 giri, alimentato da due possenti carburatori Weber DCOE da 42 mm. "Il consumo non lo so con precisione", sorride Maurizio, >

#### Si fa luce

*Il padiglione è luminoso: visto da questa angolazione ricorda quello della Lancia "Fulvia Coupé". Il bagagliaio è in parte occupato da ruota di scorta e batteria, quest'ultima montata dietro per bilanciare meglio i pesi.*



**Un depliant dell'epoca  
la descrive come  
"La vettura che unisce  
alle doti sportive  
un piacevole confort"**





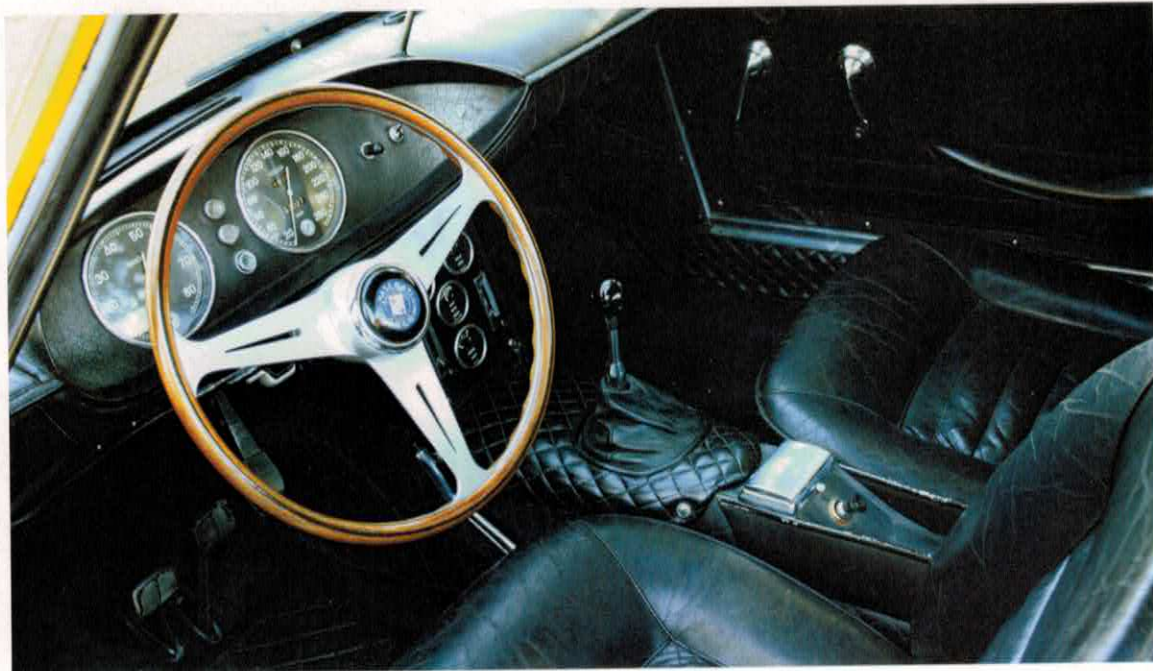
#### **Pezzi di qualità**

*Sulla console (a sinistra), oltre agli strumenti secondari, le leve della ventilazione. Qui sotto: contagiri e tachimetro sono della Jaeger, molto belli. Sul volante Nardi, il marchio Osca. A destra: la leva del cambio è a pochi centimetri dal volante.*



#### **Una bella cera**

*A destra: gli interni di pelle si sono conservati bene: segno che sono stati periodicamente trattati con una cera protettiva. Non erano di serie: assieme alle sospensioni indipendenti posteriori, rendono esclusivo questo esemplare allestito per il Salone di Ginevra.*



“perché non me ne sono mai preoccupato: tra me e mio padre non facciamo neppure mille chilometri l'anno... Di sicuro però quei grossi carburatori non fanno ben sperare”. In alternativa alla “GTV”, la Osca offriva la “GT 2” con due carburatori Weber DCOE da 38 mm (105 CV) e la “GTS” da corsa, proposta solo con carrozzeria Zagato, che veniva equipaggiata con un motore elaborato: testata con doppia accensione, pistoni speciali, valvole di maggior diametro e coppa dell'olio in elektron maggiorata. La potenza toccava i 140 CV a 7200 giri. La nostra Osca Fissore evidenzia una linea poco convenzionale per l'epoca: come una scultura moderna, essa assume espressioni e proporzioni diverse, a seconda della prospettiva

dalla quale la si osserva. Da alcune angolazioni, per esempio, il cofano motore appare assai lungo rispetto all'abitacolo, conferendo alla vettura un aspetto aggressivo; da altre risulta invece un po' goffo. Il frontale, essenziale come tutta la vettura, non è caratterizzato da elementi rilevanti, fatta eccezione per i quattro fari di uguale diametro: sono gli stessi della Fiat “1500” berlina, ma nessuno se ne accorge. Il padiglione è snello e luminoso: da alcuni punti di vista ricorda quello della “Fulvia Coupé”. La parte posteriore è anch'essa ben riuscita: così bassa e raccolta, permette subito di datare la vettura nei primi anni Sessanta. Davanti si sta comodi e si ha un'ottima visibilità; dietro ci sono due posti molto sacrificati, ma preziosi per le valigie, poiché

#### **Elementi Fiat**

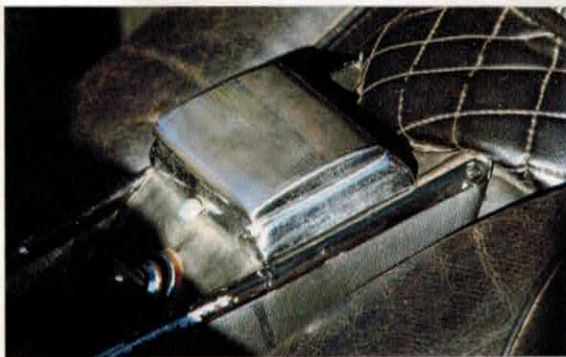
*A destra: la vettura ostenta bei cerchi e feritoie per l'evacuazione dell'aria. I fari sono quelli della Fiat “1500” berlina. Vi sono in realtà vari particolari Fiat sia nell'abitacolo, sia nella meccanica. La targa originale è un altro elemento di pregio di questo esemplare, il cui valore può superare i 70.000 euro.*

### Comfort sportivo

Costi omologati sono quattro (2+2), ma quelli posteriori sono davvero sofisticati. Davanti invece si comodi: i sedili sono ergonomici e assicurano un buon contenimento laterale. Il confort è limitato dalla morbidezza.

### Posacenere per due

Un dettaglio che evidenzia la finitura artigianale, eseguita spesso con materiali e componenti comuni con le Fiat. L'imbottitura del tunnel dà alla vettura un tono da granturismo: isola l'abitacolo dal calore della trasmissione.



il bagagliaio è quasi tutto occupato dalla batteria e dalla ruota di scorta. Il volante è un classico Nardi dell'epoca personalizzato con lo stemma Osca - Fratelli Maserati sul clacson. Il tachimetro Jaeger con fondo scala a 260 km/h e il contagiri, pure Jaeger, che arriva a oltre 8500 giri/min, fanno sempre una certa impressione, pur sapendo che il generoso motore "1600" bialbero non può arrivare a tanto. Altri quattro strumenti Jaeger sono incastonati nella console: termometro olio, livello carburante, carica batteria, manometro olio. La velocità effettiva sfiora comunque i 200 all'ora, non male per una "1600". L'anno scorso il motore è stato revisionato a 50.000 km, che possono far sembrare l'intervento prematuro, ma bisogna considerare che questo motore gira veloce e che anche il tempo logora. Il lavoro è stato eseguito a Brescia dalla Wama di Mario Faita, tecnico di fiducia di Maurizio. "Un lavoro completo, dalla testa ai piedi, cioè ai cuscinetti di banco. Sono stati montati pistoni nuovi che aumentano il rapporto di compressione, sedi valvole nuove, >



### Vai sul misto

*Al volante Maurizio Barbieri, 38 anni, proprietario, oltre a questa, di altre due Osca: "Vado raramente ai raduni. Preferisco fare un giro sulle montagne qui vicino, dove posso gustare la tenuta di strada e la maneggevolezza della mia '1600 GT'".*

più altri interventi di contorno. Alla fine ho speso una somma assai ragionevole: sui 4000 euro. Ogni tanto mio padre prende la Osca per andare in ufficio: pochi chilometri in città, quindi in una condizione d'impiego che non è l'ideale per un motore sportivo. Eppure l'Osca se la cava bene: parte subito, sopporta le code, nel traffico è più agile di tante macchine moderne da duemila chili. La sola precauzione è di fare benzina con la Shell 'V-Power' a 100 ottani". Il telaio tubolare e le sospensioni indipendenti si fanno apprezzare sui percorsi misti e veloci, che esaltano la tenuta di strada e le pronte reazioni di questa "1600 GT" ai comandi del pilota. Lo sterzo è preciso nonostante la sua leggerezza. I freni a disco sulle quattro ruote assicurano una frenata corretta e all'altezza delle prestazioni, anche se, in mancanza di servofreno, si impone un uso del pedale molto deciso. Il cambio a quattro marce deriva dalla produzione Fiat: in quanto a rapidità, non è paragonabile ai cambi Osca o ZF delle vetture Sport e farebbe comodo pure un rapporto in più. Non a caso su alcuni tra gli ultimi autotelai carrozzati Zagato la Osca montò un cambio a sei marce realizzato in elektron nelle fonderie Amadori. Ma erano macchine, quelle, destinate alle competizioni. |



**Ne furono costruite 24 fra coupé e spider. Costavano nel '63 dai 3,3 ai 3,9 milioni, a seconda del motore**



### Effetto prototipo

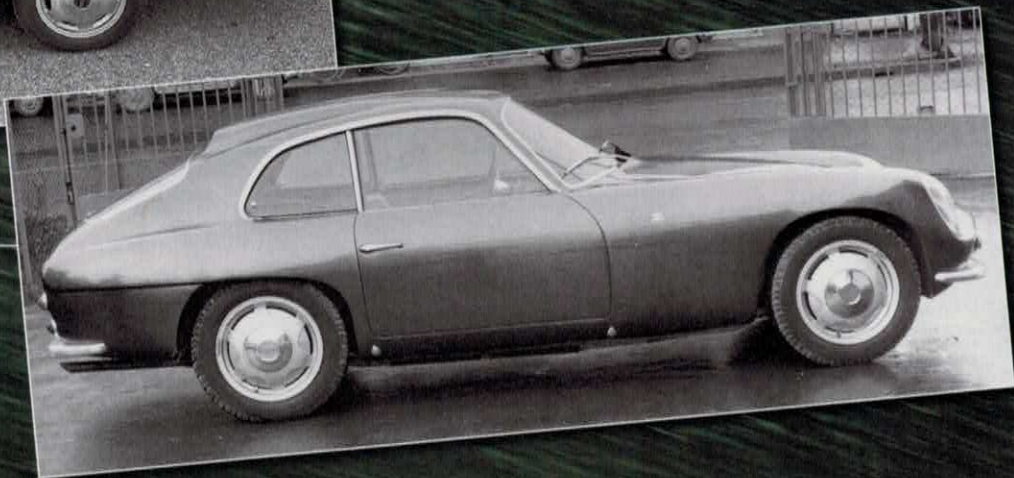
*Il cofano del bagagliaio è leggermente più grande che negli esemplari successivi. Sullo stesso telaio tubolare, Zagato costruì una trentina di esemplari. Pochi altri furono "vestiti" da Boneschi, da Touring e dalla Carrozzeria Morelli di Ferrara, fornitore tradizionale della Osca.*



**ZAGATO, MENO BELLA  
MA PIU' FAMOSA**

La coupé Osca in versione Zagato. Tre allestimenti: "1600 GT 2" con 105 CV a 6000 giri, "1600 GTV" con 125 CV a 7000 giri (lo stesso motore della coupé Fissore pubblicata in queste

pagine) e "1600 GTS" con 140 CV a 7200 giri, destinata alle competizioni. Quest'ultima pesava 800 kg (contro gli 862 della "GT 2"); velocità massima dichiarata: 220 km/h.



**COME SOPRA MA SPIDER**

Nella foto, la versione spider della "1600 GT", che Fissore produsse in pochissimi esemplari, oggi rarissima. La vettura si presenta molto curata, con la capote che scompare a

filo della carrozzeria. Il motore bialbero Osca, utilizzato anche sulle Fiat-Osca coupé e spider, era la versione "addomesticata" di quello utilizzato sulle barchette negli anni 50.