Le origini

Vincenzo Osella nasce alle porte di Torino in una calda mattina del mese di agosto del 1939, otto giorni prima dello scoppio della seconda guerra mondiale, com'è sovente ricordare egli stesso.

Papà Luigi e mamma Maria gestiscono una salumeria ed una piccola azienda di trasporti a Cambiano, il paese dove vivono. Per il piccolo Enzo, la sorella Cristina di dieci anni più grande ed i suoi genitori, il periodo della guerra si rivela tutto sommato meno drammatico rispetto alla realtà di molte altre famiglie; " *Sono stato fortunato* " esordisce Enzo, " *da bambino non ho mai sofferto la fame ed anzi, la salumeria di famiglia durante la guerra offriva la possibilità di mangiare a quasi tutto il paese.*"

Finite le ostilità per Luigi Osella si presenta la necessità di un cambiamento importante quanto radicale, dare alla propria attività di salumiere un impronta industriale o, come alternativa cambiare totalmente indirizzo. Luigi decide per la seconda opzione e, venduta la salumeria e l'azienda di trasporti acquista un'autorimessa con annessa officina ed autolavaggio in Via Guastalla 14 a Torino, proprio sotto la "Mole Antoneliana".

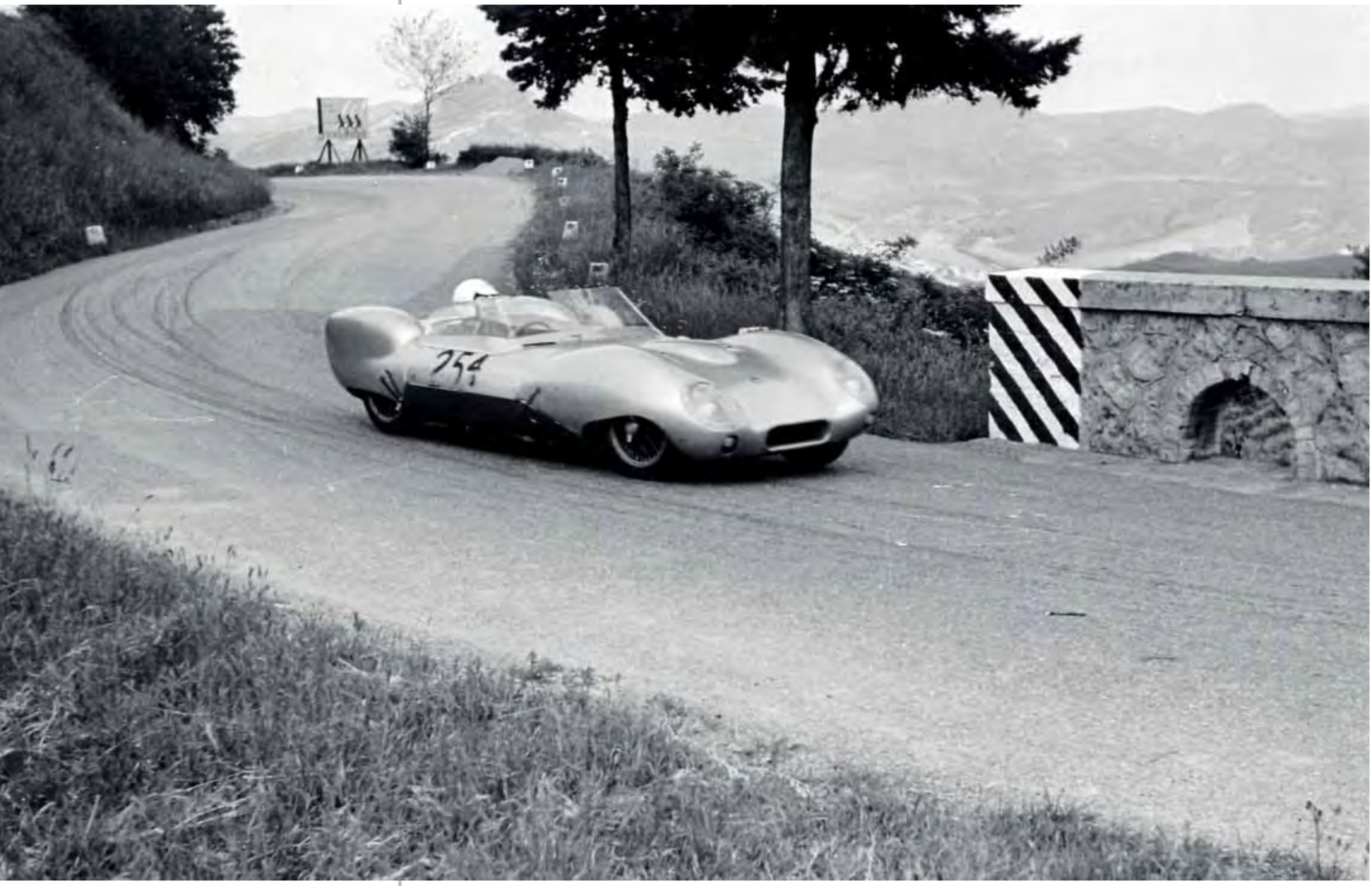
" *La nostra casa aveva una storia drammatica celata tra le sue mura; durante i bombardamenti era stata colpita da una bomba che però non esplose. Il proprietario della palazzina preso dalla paura si trasferì temporaneamente altrove e di li a poco la casa saltò in aria uccidendo chi ancora ci abitava. Decise allora di disfarsene e la comperò mio padre che la ristrutturò completamente; li ci trasferimmo verso la fine degli anni '40.*

Per me che pur ragazzino già coltivavo una sfrenata passione per la meccanica, era come se fossi giunto nel paese dei balocchi, un officina sempre a mia disposizione e la possibilità di armeggiare tra motori, cambi, trasmissioni e quanto di più vario la tecnologia di allora offriva e questo grazie alle automobili dei clienti che sostavano nel garage. Di questa enorme opportunità ne farà purtroppo le spese la mia voglia di studiare, tanto che fatico a ricordare quante revisioni gratis fu costretto a fare papà Luigi, alle vetture dei miei professori, per permettermi di agguantare il diploma di Geometra!"

Finito il periodo scolastico Enzo Osella va a lavorare presso la cava di sabbia del cognato Domenico Bechis per un paio d'anni, non prima però di aver esordito in corsa.

Il tutto avviene per opera di un cliente ed amico di famiglia, il tipografo di via Guastalla "Cino",

Un giovanissimo Enzo Osella posa sul camioncino di famiglia Lancia 3RO e già sembra indicare quale sarà la sua strada.


254

proprietario di una splendida Fiat 1100 TV, un gioiello per l'epoca e che naturalmente sosta presso l'autorimessa degli Osella. Cino offre ad Enzo la possibilità di fargli da navigatore al Rally del Sestriere e, debitamente ed opportunamente preparata la 1100, i due partono per questa avventura, siamo nella seconda metà degli anni '50.

Ma ad Enzo il sedile del navigatore va stretto, vuole mettersi al volante e l'opportunità giunge in occasione della Occhieppo-Graglia del 1957, una gara di velocità in salita che si svolgeva nei pressi di Biella, " *In quel periodo frequentavo l'amico Gianni Varese, di qualche anno più grande di me; egli gestiva e gestisce ancora oggi assieme al fratello Sergio, un officina di riparazioni e preparazioni, correva già in auto e spesso andavamo alle corse assieme. Avevo da poco compiuti i 18 anni di età e, presa finalmente la patente riuscii a schierarmi di nascosto dai miei genitori, alla mia prima vera corsa la Occhieppo-Graglia che disputai con la 600 di mia sorella Cristina. Nella salita di prova uscii di strada alla prima curva riuscendo però a rimanere in carreggiata, mentre in quella successiva urtai con la ruota posteriore un paracarro rompendo satelliti e planetari del cambio. Con Varese decidemmo allora di tornare in officina a Torino dove sostava da alcuni giorni il pulmino di un cliente sul quale era montato lo stesso cambio della 600 che naturalmente smontammo per rimettere in sesto la mia auto, lavorando tutta la notte ed arrivando giusto in tempo per schierami al via della gara domenicale."* Ma anche questa volta per Enzo la prima curva è fatale. Con l'agilità dei suoi diciotto anni riesce miracolosamente a saltar fuori dall'auto prima di vederla rotolare lungo la scarpata. *" Rimessa in strada la 600 tutta bollata e con il tetto schiacciato, me ne tornai mestamente a casa e la nascosi meglio che potevo in un angolo dell'officina, preoccupato più per l'esame scritto d'italiano che sarei andato ad affrontare l'indomani che non per la ramanzina dei miei genitori alla scoperta del danno combinato*".

Ed infatti l'esame sostenuto ad Asti il lunedì successivo la corsa non ha l'esito sperato e la conseguenza è il "ritiro" temporaneo presso la cava, per rimettersi in sesto dalle botte subite, tanto nel fisico quanto nel portafoglio.

" *Per me quella della cava di sabbia fu un esperienza molto importante e formativa sia dal punto di vista caratteriale che commerciale, mi diede l'opportunità di acquisire una professione e mi permise di scoprire tutti gli aspetti gestionali che un impresa richiedeva a quel tempo, tutte cose che mi sarebbero tornate utili in futuro*."

Passata la rabbia in casa, papà Luigi capisce che non riuscirà a tenere a freno gli ardori del proprio figlio e decide dunque di diventarne il primo tifoso e manager dotando la propria FIAT

In alto: Enzo Osella alla partenza del circuito di Cesenatico del 1962; sotto, in piena azione con la sua Lotus mentre, nella pagina a lato, è ripreso alla Bologna-Raticosa dello stesso anno.

1300 bordeaux di gancio da traino e mettendo mano al portafogli per acquistare la Lotus 11 con motore Osca, di proprietà di Ada Pace.

" *Ricordo che papà investì ben tre milioni di lire per comperarmi la Lotus, tanto per fare un paragone all'epoca con gli stessi soldi ti portavi a casa una Abarth 1000 "Bialbero" nuova di zecca. Ma la scelta della Lotus fu dettata da una ragione molto semplice. Qualche tempo prima la Ada Pace, una pilotessa originaria di Avigliana sulle colline alle porte di Torino, che spesso dava del filo da torcere ai colleghi maschi, mi coinvolse in una competizione in circuito in una cittadina della Grecia. A quella gara oltre alla Pace che guidava la Lotus 11 era iscritto un altro forte pilota torinese, Gino Munaron nell'occasione pilota ufficiale Ferrari ed anch'egli alla guida di una sport. Da quella esperienza nacque il mio innamoramento verso i prototipi.*"

Con questa vettura, sulla quale Enzo non mancherà di dare sfogo al proprio innato talento, inizia la sua breve carriera di pilota nella quale coglierà pochi risultati importanti ma, cosa ben più significativa, desterà l'interesse di alcuni personaggi che nella sua carriera si riveleranno assolutamente fondamentali.

" *La Lotus 11 della Ada Pace era dotata di un motore Osca con un cambio a quattro marce. La custodivo presso uno dei magazzini della cava di mio cognato e ci mettevo sopra le mani ogni qual volta il tempo me lo permetteva. Uno dei primi interventi che vi effettuai fu la sostituzione del differenziale originale con quello di una FIAT 1100 che accoppiai al cambio di una Alfa Romeo "Giulietta", quest'ultimo dotato di cinque rapporti. Con questa mia prima personalizzazione iniziai a frantumare qualche record di categoria nelle cronoscalate e nei circuiti cittadini a cui prendevo parte, impensierendo spesso i piloti delle Abarth, fino a che un incidente piuttosto serio accaduto alla salita Castel d'Arquato-Vernasca, non mise quasi fine alla mia carriera. Mi scontrai frontalmente, durante una ricognizione a strada aperta, contro una VW "Maggiolino" che scendeva in senso contrario procurandomi una commozione cerebrale la cui conseguenza diretta fu quella di farmi saltare il servizio militare. Mandai l'auto a riparare presso una concessionaria Lotus di Modena ma quando tornò indietro mi accorsi che era completamente stravolta rispetto a come l'avevo preparata io. Dall'Inghilterra era giunto un avantreno diverso da quello originale creando degli scompensi di assetto impossibili da regolare. Finì in un angolo dell'officina fino a che un giorno, deciso a disfarmene la regalai.*"

Di questo periodo è anche l'incontro forse più significativo nella vita di Enzo Osella, quello con la moglie Carla, universalmente conosciuta nella sfera Osella come "Mama".

" *Carla, che conobbi nel 1958, lavorava presso la panetteria di famiglia che si trovava pro-*

1 aprile 1964, Circuito di Monza. Enzo Osella intento a segnalare i tempi al pilota ufficiale Abarth, Hans Hermann, mentre Karl scruta attentamente il cronometro.

HERMANN
3
47

prio in prossimità della linea d'arrivo della corsa in salita Sassi-Superga, il nostro incontro non fu propiziato dalla corsa, o non solamente grazie a quella, ma bensì perché uno dei dipendenti dell'officina di papà era amico di suo fratello.

Ci sposammo nel 1964 quando ancora ero dipendente in Abarth. Per l'occasione mi venne concessa una licenza matrimoniale di otto giorni con il "consiglio" di andare in viaggio di nozze alla corsa in salita Bologna-Raticosa, tanto per dare un occhiata ai piloti iscritti con le nostre vetture. Quando tornai al lavoro mi trovai pronta una trasferta sul circuito tedesco del Nürburgring che mi avrebbe portato via da casa per dieci giorni di fila. Una situazione analoga si presentò il giorno della nascita di mia figlia Cristina. Non ebbi il tempo di salutare mamma e neonata che nel parcheggio dell'ospedale, lo specialista dei cambi presso l'Abarth, l'Ingegner Hoffmann, mi aspettava in auto e con il motore acceso pronto per imboccare l'autostrada ancora una volta in direzione del Nürburgring.

Carla è stata ed è tutt'ora una figura fondamentale della mia vita, senza di lei non sarei mai arrivato sino a qui e questo a lei è costato forse molta più fatica che al sottoscritto. Io, con l'impegno delle corse e dell'officina sempre più pressanti e che richiedevano la mia costante presenza, nei periodi bui della nostra attività avevo comunque di che distrarmi potendo accantonare per qualche istante i problemi , mentre a Carla, chiusa in ufficio con la contabilità da sistemare ed i conti che spesso non tornavano, le giornate sembravano non finire mai."

Le scorribande di questo caparbio giovanotto con la benzina che scorre nelle vene, non passano inosservate agli occhi attenti di un certo Renzo Avidano, da sempre braccio destro ed a volte anche sinistro, del grande preparatore Karl Abarth e figura significativa nel futuro di

Osella il quale nel frattempo, lasciata l'azienda del cognato ha finalmente cominciato a lavorare all'autorimessa.

Il nome del costruttore di origine austriaca inizia a diventare famigliare e ricorre spesso nei discorsi del giovane Enzo il quale un bel giorno, era il 1963, memore dell'esperienza di papà maturata quasi vent'anni prima e con l'avvallo dell'onnipresente moglie Carla, decide di dare una svolta alla sua attività di preparatore ed imprenditore e conscio delle sue capacità si presenta alla corte di Abarth per chiederne la concessionaria.

" *Io non volevo lavorare per Abarth quanto ottenere la concessionaria per continuare la mia attività nell'officina paterna. Mi presentai cosi in Corso Marche grazie anche all'interessamento di Renzo Avidano, il Direttore Sportivo di Abarth che avevo già conosciuto alle gare cui prendevo parte, ma la risposta di Herr Karl fu abbastanza lapidaria. - Io a Voi non do niente, prima venite qui a lavorare per due anni e poi vediamo-. Ci riflettei un attimo e considerando che non avevo fatto il servizio militare, accettai la proposta, facendo conto di essermi arruolato.*"

Per Enzo Osella si aprono le porte del paradiso.

" *Lavorare all'Abarth era molto appagante anche se il più delle volte le ore proprio non si contavano. Percorrevo anche 200 o 300 km al giorno in test di ogni genere e mediamente ero im-*

Rieti-Terminillo 1971 giornata di prove, sotto un violento acquazzone Enzo Osella ripara i suoi piloti-clienti prima del via.

Nella pagina a lato: il pilota torinese Franco Pilone, amico di lunga data del geometra di Volpiano, affronta un tratto del Terminillo nella vittoriosa edizione del 1971. Sotto, nonostante gli scongiuri di Osella, Pilone si dovrà accontentare di un secondo posto nell'edizione del 1972.

Altri clienti Abarth seguiti da Enzo Osella.
Sopra vediamo Achille Soria alla Coppa del Chianti Classico mentre spinge la vettura, mentre a destra è ritrattoalla Trento-Bondone.

Nella pagina a lato, la splendida Abarth SE 010 del pilota di Busto Arsizio Edoardo Lualdi Gabardi.

pegnato dalle 280 alle 300 ore mensili ma si guadagnava bene ed ogni giorno imparavo qualcosa di nuovo. Malauguratamente ero solito perdere le ricevute delle trasferte alle corse e per poter ottenere un rimborso delle spese sostenute dovevo ogni volta affidarmi alla proverbiale pazienza del Dottor Avidano che mi "firmava" delle ricevute compilate al momento... La mia grande fortuna fu che Abarth, forse consapevole della incontenibile passione che mi animava e dove probabilmente egli stesso ci si rispecchiava nei ricordi giovanili, nei due anni di permanenza alle sue dipendenze, mi permise di girare tutti i reparti, da quello motoristico ai cambi, dalla sala prova motori ai telai, consentendomi di acquisire un bagaglio di esperienze che nessun altra scuola al mondo avrebbe potuto darmi. Ero quotidianamente a contatto con i piloti più importanti dell'epoca, frequentavo gli autodromi di tutta Europa, ed in officina lavoravo a stretto contatto con alcuni veri mostri sacri dell'automobilismo mondiale come Colucci, Jacoponi, Tomaini, Hoffmann e molti altri ancora, avevo insomma la grande opportunità di crearmi una solida base cognitiva che avrei poi messo a frutto negli anni a venire. "

Enzo però non dimentica di essere stato un pilota e tanto per non perdere il vizio decide di

MOLYKOTE
476

430
FIAT ABARTH

TROFEO LUIGI FAGIOLI
TROFEO LUIGI FAGIOLI
ROASIO
AVON
www.meetingart.it
7

voler essere a tutti i costi al via della Cesana -Sestriere del 1963 nonostante il parere contrario del Capo.

" *Mi recai in ufficio da Abarth per chiedere il permesso di andare al Sestriere a correre ma mi fu negato, - Voi andrete al Sestriere ma a fare assistenza – mi rispose. Decisi allora di mettermi in mutua fasciandomi un braccio adducendo la scusa di essere caduto in vespa ed in queste condizioni mi presentai al Sestriere. Tanto in prova che in gara mi presentai sulla linea di partenza con il braccio "infortunato" che magicamente guariva pochi secondi prima del via per tornare allo stato iniziale subito dopo l'arrivo. Non se ne accorse nessuno.*"

Trascorso il periodo di "prova" nel mese di settembre del 1964 il sogno finalmente si realizza, Karl Abarth concede ad Osella la tanto agognata concessionaria; con il pieno appoggio di papà Luigi la struttura di Via Guastalla subisce una forte ristrutturazione per poter iniziare ad ospitare

Nella pagina a lato:
il pilota piemontese Maurizio Roasio è stato senza dubbio il cliente più affezionato di Osella; sopra lo vediamo con l'Abarth 1000 cc. poi trasformata in 1300 cc. nelle Officine di via Guastalla, alla salita della Maddalena del 1971, mentre sotto affronta un tornante della Gubbio-Madonna della Cima 2010 con la FA30, ben quarant'anni dopo!

A sinistra:
il sodalizio tra Osella ed il veloce pilota marchigiano "Gianfranco" è iniziato agli albori, come dimostra questa foto scattata nel 1972 alla 500 Km di Imola con la versione Abarth-Osella.

armi Beretta
RUOTE
6
melber
MOTUL-OSELLA
ABARTH

A sinistra: schierata dalla Scuderia Brescia Corse, della quale ha fatto parte in qualità di socio anche lo stesso Karl Abarth, vediamo la vettura di "Pam" e Facetti alla Targa Florio del 1972 conclusasi con un ritiro dopo il terzo giro.

In quasta pagina: finito il materiale Abarth, per un breve periodo Osella ha elaborato alcuni telai inglesi Lola. Sopra vediamo Gianni Varese al Bondone mentre a destra il milanese Carlo Facetti è ripreso a Vellelunga.

le prime vetture dei clienti piloti. Nel contempo ad Osella viene concessa pure l'esclusiva per la vendita delle famose marmitte di produzione Abarth sul territorio del Piemonte e della Val d'Aosta.

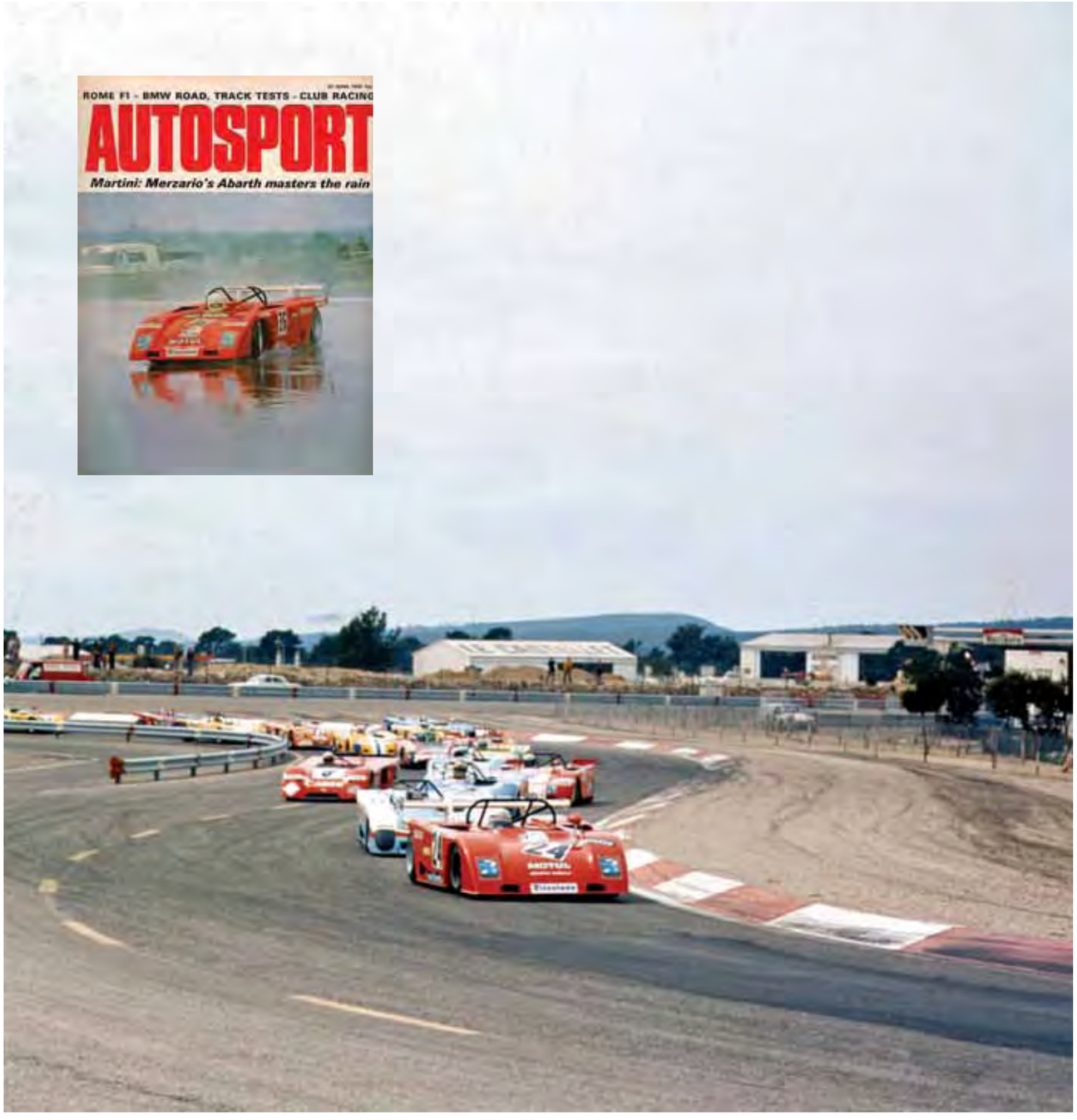
"*Quella non fu un operazione molto felice...*", fa notare con un pizzico d'ironia un lucidissimo Renzo Avidano, classe 1921 Direttore Sportivo e vera e propria ombra di Herr Karl nonché uno dei pochi che può dire di aver vissuto per intero l'epopea del marchio dello Scorpione," *...le marmitte non si vendevano più come un tempo, cederle ad Osella fu quasi un pretesto per disfarsi*

Sopra: una recente immagine del Dott. Renzo Avidano.

Nel 1972 fa il suo esordio la prima Abarth-Osella rivelandosi subito vincente. A fianco vediamo il milanese Facetti alla Trento-Bondone.

Nella pagina a lato: il comasco Arturo Merzario ripreso al Paul Ricard nella trionfale stagione del Campionato Europeo Sport 2000 e con il numero 25 ancora Facetti.

ROME F1 - BMW ROAD, TRACK TESTS - CLUB RACING
AUTOSPORT
Martini: Merzario's Abarth masters the rain



24
MOTUL
Firestone

armi Beretta
25
MOTUL OSELLA
ABARTH
Firestone

Sotto, l'inglese Derek Bell precede "Pal Joe" alla 500 Km di Imola del 1972 dominata dalla Ferrari di Merzario ed Ickx; finiranno rispettivamente al 7° e 9° posto.

di un fardello al quale in Abarth non si prestava più interesse. Enzo, assieme alla moglie Carla ed a papà Luigi, aprì un punto vendita in Corso San Maurizio a Torino, non molto distante da Via Guastalla, ma durò poco a causa dei costi di gestione troppo elevati che la vendita delle sole marmitte non riusciva a coprire. Abarth era un grande affarista, tecnicamente forse non all'altezza della sua fama ma molto abile nei rapporti commerciali, prova ne fu l'accordo che ottenne alla fine degli anni '50 con l'allora Direttore generale della Fiat Dott. Vittorio Valletta, maturato a seguito di un record ottenuto proprio con una Fiat 500 preparata da Abarth e nel

quale si stabiliva che la casa torinese corrispondesse allo stesso Abarth, un premio in denaro per ogni vittoria assoluta ottenuta con una vettura recante il marchio Fiat-Abarth. Si arrivò a superare i 700 milioni di lire all'anno in premi; considerando che il "bonus" oscillava tra le 500.000 lire ed il milione a vittoria, il conto finale dava una chiara idea dell'impegno che la casa dello "Scorpione" profondeva nelle corse.

Il 31 luglio del 1971 la Fiat, fatti due conti, decise che non era più conveniente mantenere in essere tale contratto e preferì comperarsi tutto!"

Ancora Bell ma questa volta alla 500 Km del Nürburgring, dove sarà costretto al ritiro per la rottura di una valvola.

FIAT ABARTH
FIAT ABARTH
FIAT ABARTH
FIAT ABARTH
7
MOTUL
ABARTH