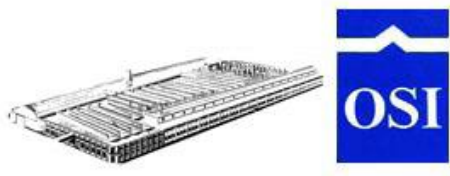


OSI Alpine CRV Prototyp





OSI – Officine Stampaggi Industriali S.p.A.

Im April 1960 gründen Luigi Segre (Ghia) und Arrigo Olivetti (Fergat) die Officine Stampaggi Industriali (O.S.I. S.p.A.). Die Initiative dazu kommt von Ghia Chef Segre der für seine bis dahin überwiegend als Manufaktur tätige Firma auf der Suche nach größeren, industriellen Produktionskapazitäten ist.

Hauptaufgabe wird die Produktion von Kleinserien sowohl für die von Ghia entwickelten Fahrzeuge, als auch für die anderer Auftraggeber, wie zum Beispiel Innocenti, Fiat oder Alfa Romeo.

Im Februar 1963 stirbt Segre während einer Blinddarm Operation und in der Folge wird OSI vollständig vom zweiten Anteilseigner, der Fergat S.p.A. übernommen, die Giacomo Bianco als neuen Generaldirektor bestimmt.

Unter Bianco erlebt die OSI für einige Jahre einen stetigen Aufstieg, der OSI zum drittgrößten Carrozziere nach Pininfarina und Bertone werden lässt. Mit dem Ende zweier wichtiger Fertigungsaufträge – Fiat 1500 Familiare und Ford Anglia Torino – gerät die OSI zunehmend in finanzielle Schwierigkeiten, da keine Folgeaufträge in vergleichbarer Größenordnung realisiert werden können.

1968 beschließen die Eigentümer der OSI den Fahrzeugbau ganz einzustellen. Die OSI betätigt sich von nun als Presswerk für Felgen und Fahrzeugteile (Gianetti-OSI) und bietet die Entwicklung und Fertigung von Presswerkzeugen bis hin zur Planung und Ausstattung von kompletten Presswerken (z.B. das LKW Werk FSC Lublin) an.

Die OSI besteht innerhalb der Magnetto Gruppe noch bis knapp zur Jahrtausendwende, bevor sie ihren Betrieb ganz einstellt.



Pressefoto des OSI Alpine CRV

In den 50er Jahren wurde bei Marbon-Chemical in den USA der Kunststoff ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol) entwickelt den man unter dem Handelsnamen Cicolac vertrieb und der vor allem für Gehäuseteile oder den Bootsbau verwendet wurde und wird. Um das Produkt besser zu vermarkten bzw. den Verkauf weiter voran zu treiben entschloss man sich Anfang der 60er Jahre zum Bau von Automobil-Prototypen um auch Abnehmer in der Automobilindustrie zu gewinnen. Zu diesem Zweck ging man eine Kooperation mit der Firma Centaur Engineering ein, die bis dahin im Rennwagenbau aktiv war. Deren Designer Dan Deaver entwickelte die Prototypen, die dann unter dem Namen CRV-I bis CRV-V (CRV für Cicolac Research Vehicle) gebaut wurden.





1966, der später durch einen Unfall zerstörte CRV-V Prototyp während seiner Tour durch Europa

Im Laufe des Jahres 1966 schickt Marbon-Chemical den gerade gebauten Prototyp CRV-V nach Europa. Guus Biermann, ein Mitarbeiter der holländischen Marbon-Chemical Niederlassung soll den Wagen quer durch den Kontinent fahren und bei allen wesentlichen Automobilherstellern sowie den italienischen Carrozziere vorstellen. In diesem Zusammenhang kommt es auch zu einem ersten Kontakt mit der OSI SpA in Turin. Im Herbst 1966 lässt Biermann, der zu dieser Zeit noch in der Schweiz wohnt, den CRV-V über das Wochenende beim Centro Stile der OSI im Turiner Vorort Borgaro stehen. Ein OSI-Mitarbeiter nutzt die Gelegenheit für eine nicht genehmigte Ausfahrt mit dem CRV und zerstört den Wagen bei einem Unfall mit Überschlag fast vollständig. Der Unglücksfahrer überlebt verletzt und die "Reste" des CRV werden daraufhin zurück in die USA geschickt.



Der Unglücksfahrer und Guus Biermann mit dem CRV-V im OSI Centro Stile in Borgaro, wenige Tage vor dem Unfall.

Als "Wiedergutmachung" für den Schaden beschließen Marbon-Chemical und OSI gemeinsam einen neuen CRV zu bauen. Marbon-Chemical fertigt die Karosserieschalen und liefert sie direkt zu Alpine nach Frankreich, mit denen die OSI schon seit 1965 einen Kooperationsvertrag hat. Alpine baut die Renault-Gordini-Technik ein und schickt den Wagen dann weiter zur OSI die den CRV fertig stellen. Der Wagen wird auf Messen in London und Paris sowie auf der IAA in Frankfurt gezeigt und Guus Biermann setzt mit dem OSI CRV die Tour fort, die er vorher schon mit dem CRV-V schon begonnen hatte. Nach einigen Monaten als der Wagen seinen Neuigkeitswert verloren hatte, beendet Guus Biermann seine Rundreise und der OSI CRV wird in einem Lagerhaus der holländischen Marbon-Chemical Niederlassung nördlich von Amsterdam eingelagert.



Der OSI Alpine CRV, Anfang 1967 auf einer Landstraße nahe Turin.

Der größte Erfolg dieser Werbetour dürfte am Ende der Verkauf des Verfahrens an Citroen gewesen sein, der als erster Hersteller ein ABS Fahrzeug in Serie produziert - den Citroen Mehari.



Guus Biermann und der OSI CRV noch in seiner original blauen Lackierung und den schmalen Rädern

Anfang der 70er Jahre erwarb ein Marbon-Chemical Mitarbeiter den CRV und baute ihn sich für den Renneinsatz um. Er tauschte den Motor, zog dicke Räder auf - wofür er die Radausschnitte verbreitern

musste - verschraubte einen Überrollbügel sowie Sicherheitsgurte und lackierte den OSI CRV in weiß. Schon nach wenigen Jahren verkaufte er den OSI weiter und seit Ende der 70er Jahre parkte er in einer holländischen Scheune nahe der Nordsee wo er bis vor ein paar Wochen praktisch vergessen herumstand. Erst als der Bauer Platz in seiner Scheune braucht ruft er den Besitzer an was denn nun mit dem "Schrotthaufen" zu tun sei. Letztlich entschließt er sich den OSI CRV zu verkaufen und ich kann ihn Januar 2010 abholen.



Januar 2010 - nach 30 Jahren in einer holländischen Scheune ist der OSI Alpine CRV Prototyp von 1966 wieder aufgetaucht.



Gleich hinterm Deich - OSI Alpine CRV schon fertig verladen und bereit zum Abtransport.

Es gibt schon zu anderen OSI Fahrzeugen wenige Unterlagen aber zu diesem CRV gibt es praktisch gar nichts! Wer mir mit Zeitungsausschnitten, Messfotos oder was auch immer zu diesem Fahrzeug weiterhelfen kann, ich bin für jede Information dankbar!

OSI Prototypen: OSI Alpine Berlinetta, Design: Giovanni Michelotti



OSI Prototypen; OSI Alpine Bisiluro Silver Fox, Design: Sergio Sartorelli

