

Auto van de Maand: DAF O.S.I. City

Type: City
Carrosserie: 4-deurs spec.
Chass.nr.: 172119
Bouwjaar: 1966
Kleur: Donkerrood/wit (dak)
Kenteken: 317575PA (I.)
Bijzonderheden: deurconstructie / Eenmalig model



2 cilinder luchtgekoelde DAFfodil (32) 746cc. motor

O.S.I. CITY 1966

ZELFDRAGENDE CARROSSERIE,
WIELOPHANGING VOOR MET ONDERLIGGENDE DWARSE BLADVEER EN VERTICALE GELEIDERS MET
KONI SCHOKDEMPERS. ACHTER: ONAFHANKELIJKE WIELOPHANGING MET TRIANGELS EN
WOODHEAD/MONROE SCHOKDEMPERS. TROMMELREMMEN OP ALLE VIER DE WIELEN.
BANDENMAAT 125X12”
WIELBASIS 2050 MM.
TOPSNELHEID 112 KM/U.
FABRIKANT: O.S.I. VIA DA MONTEFELTRO, 10 TORINO ITALIA

Ontwerpstudie van het Italiaanse bedrijf O.S.I. (Officine Stampaggi Industriali) Italië.

In 1966 schreef het Italiaanse autoblad Quattro Ruote een ontwerpwedstrijd uit voor de ideale stadsauto/Stadstaxi. O.S.I. kwam met een stadstaxi, op basis van de DAF 31. Gepresenteerd op de autosalon van Turijn van 1966.

Opvallend zijn de enorme deuren aan de passagierszijde zonder middenstijl en de schuifdeur aan de chauffeurszijde. Verder heeft de auto een grote achterklep. Door de achterbank neer te klappen kan deze worden vergroot. Deze auto is een paar jaar geleden in Italië teruggevonden.

Wellicht een van de meest bijzondere auto's in het museum is de O.S.I. (Officine Stampaggi Industriali) Stadsauto op basis van de DAFfodil.

Na afloop van de autosalon van Turijn in 1965 schreef het Italiaanse autotijdschrift "Quattroroute" een prijsvraag uit voor ontwerpers om de ideale stadsauto te ontwerpen.

Het gerenommeerde Italiaanse ontwerphuis O.S.I. besloot hieraan gevolg te geven en men ging op zoek naar de basis voor hun ideale stadsauto. Men maakte eerst een plan van aanpak waaraan de auto moest voldoen. Klein, maar ruim, wendbaar, zuinig, en bij voorkeur een automaat. Diverse, vooral Italiaanse en Duitse, auto's werden bekeken.

O.S.I. was onder andere huisontwerper voor Fiat en Ford. Omdat deze merken niet aan de gestelde eisen konden voldoen kwam men uiteindelijk bij de Daffodil terecht. Meesterstylist Sergio Sartorelli kreeg slechts 9 maanden de tijd om een kant en klaar ontwerp te maken te produceren en te presenteren.

Op papier was men snel klaar; een kleine compacte auto met links een schuifdeur en rechts twee grote tegenovergestelde portieren waarbij de midden (B)stijl ontbreekt. Geen gemakkelijke opgave echter wel zeer uitdagend.

Als de directie van O.S.I. de goedkeuring heeft gegeven start men direct met een 1:10 model van klei om een indruk te krijgen van het definitieve ontwerp. Daarna volgt productie van een houten model op ware grootte waarop de plaatwerkdelen op maat worden gemaakt. Vervolgens heeft men een draadmodel waarop de plaatwerkdelen aan elkaar gelast of gemonteerd worden.

Door de gewaagde portierconstructie en door het ontbreken van de B-stijl moeten de vloer en onderste kokerbalk zeer stevig worden gemaakt omdat deze onderdelen voor een belangrijk deel bijdragen aan de sterkte van de carrosserie.

In de definitieve uitvoering is de chauffeursstoel iets hoger geplaatst dan de rest om een beter overzicht rond de auto te hebben. Het vergde erg veel moeite om alle componenten inclusief de Variomatic in deze compacte stadsauto te lepelen, maar het lukte allemaal. Zo werd de uit een Vespa afkomstige 20 liter benzinetank voorin boven op de motor geplaatst.

Het ontwerp mag, zeker voor die tijd, zeer geslaagd worden genoemd!

Na enkele maanden hard werken was het dan zover en stond de O.S.I. "City" op de Autosalon van Turijn. De internationale vakpers was laaiend enthousiast over deze stadsauto die ook zeer goed op de grote weg uit de voeten kon. Het enige punt van kritiek was de forse draaicirkel die eigenlijk voor een stadsauto zeer belangrijk is.

Modelautofabrikant Cogi-Toys besloot dan ook meteen om eenmalig een 1:50 modelauto uit te brengen. Tot op de dag van vandaag is dit model voor verzamelaars een zeer gewild en zeldzaam, dus kostbaar, collectiestuk.

Na Turijn vertoonde O.S.I. de City ook nog op de DAF-stand in 1967 tijdens de Auto-RAI in Amsterdam en heeft men nog enkele fotoreportages in Eindhoven bij o.a. Hotel Cocagne gemaakt. Daarna is de auto weer naar Turijn vertrokken en werd het 35 jaar stil.

De auto kwam uiteindelijk na veel omzwervingen via scholen, beurzen en evenementen bij DAF dealer Brucati in Palermo terecht.

De zoon van Dhr. Brucati had een transportbedrijf en daar stond de auto in 2002 in een hoek onder een zeiltje. Met grote verbazing vernam men dat deze auto er nog was na zoveel jaren stilte. Men had nog wel de gegevens, tekeningen en foto's maar dat de hele auto er nog was...?!

Inmiddels toch ook een aantal kilometer op de teller, niet slecht voor een prototype.

