

Osella est une marque italienne de voitures de course qui a marqué l'histoire du sport automobile, notamment dans les compétitions de Formule 1, les courses de voitures de sport et les championnats de prototypes. Fondée par Enzo Osella en 1965, l'entreprise a commencé en tant que préparateur de voitures avant de se lancer dans la production de véhicules destinés à la course...



Les débuts et l'ascension d'Osella

Enzo Osella a commencé sa carrière dans l'industrie automobile en collaborant avec Abarth, autre marque italienne réputée pour ses voitures de sport et de compétition. Après avoir acquis une solide expérience, Enzo décide de fonder sa propre entreprise, Osella Corse, en 1965. L'objectif initial était de préparer des voitures de course pour des clients privés.

Les premières créations d'Osella étaient des voitures de petite cylindrée pour des catégories comme la Formule Junior et la Formule 3. Grâce à la qualité de son travail, la marque a rapidement attiré l'attention de pilotes et d'écuries de course, ce qui lui a permis de se développer dans le monde des voitures de sport et des prototypes.

Osella en Formule 1

A la fin des années 1970, fort de son succès dans les catégories inférieures, Osella décide de tenter l'aventure en Formule 1. L'équipe fait ses débuts dans la catégorie reine en 1980. Cependant, malgré quelques moments prometteurs, l'équipe a souvent lutté pour rester compétitive face aux grandes écuries. La marque a surtout été marquée par un manque de

ressources financières, ce qui limitait sa capacité à développer des voitures suffisamment performantes pour rivaliser avec les meilleures équipes.

Le pilote le plus célèbre de l'équipe est peut-être l'Italien Piercarlo Ghinzani, qui a couru pour Osella pendant plusieurs années. Malgré de nombreux défis, l'équipe a persisté en Formule 1 jusqu'en 1990 avant de se retirer de la compétition. L'expérience en Formule 1, bien que difficile, a permis à Osella de renforcer son expertise technique, en particulier dans le développement de châssis et de moteurs.

Les succès en courses de prototypes et de voitures de sport

Osella s'est particulièrement distinguée dans les courses de prototypes, notamment dans les catégories du Championnat du Monde des Voitures de Sport et les courses de côte. Les voitures conçues par Osella étaient particulièrement performantes dans les courses de côte, où la légèreté, l'aérodynamisme et la maniabilité étaient primordiaux.

L'un des plus grands succès d'Osella est venu avec la gamme de prototypes PA, utilisée dans de nombreuses compétitions internationales. Parmi ces modèles, l'Osella PA8 est l'un des plus célèbres, notamment pour ses performances dans les courses d'endurance et les épreuves de côte.



L'Osella PA8 : Spécifications techniques et résultats en course

La PA8 est une voiture de sport prototype du Groupe 6 développée par Osella, Introduite au tout début des années 1980, cette voiture a principalement été engagée dans les

championnats européens de voitures de sport et de courses de côte, avec des apparitions remarquées comme aux 24 Heures du Mans 1981.



Spécifications techniques

Le châssis de l'Osella PA8 est en aluminium et construit sous forme de monocoque permettant une grande rigidité torsionnelle tout en maintenant le poids total de la voiture relativement bas. Tout comme les modèles antérieurs la carrosserie de la PA8 est en fibre de verre, une solution classique pour les prototypes de cette époque, permettant à la fois de réduire le poids et de maximiser les propriétés aérodynamiques. L'Osella PA8 a connu de nombreuses motorisations suivant les championnats mais c'est naturellement le BMW M12/7, un 4 cylindres en ligne de 2 litres à aspiration naturelle, développant environ 300 chevaux qui fut retenu le plus souvent. Ce moteur a été largement utilisé dans les compétitions sportives de l'époque, connu pour son équilibre entre puissance et fiabilité. La transmission était assurée par une boîte manuelle Hewland à 5 rapports, une autre composante standard pour les voitures de sport prototype de cette génération. Côté suspension la PA8 utilisait l'architecture classique des triangles superposés, avec des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs télescopiques, couplés à 4 freins à disque ventilés assurant maniabilité, agilité et endurance. Le poids à vide de l'Osella PA8 se situait autour de 600 kg, ce qui était léger pour l'époque, lui donnant un bon rapport poids/puissance.

Résultats en course

L'Osella PA8 a principalement concouru dans des épreuves de championnat européen et italien de voitures de sport ainsi que dans des compétitions de courses de côte, où les voitures Osella ont traditionnellement excellé.

1. Championnat du monde des voitures de sport : Bien que l'Osella PA8 n'ait jamais été un concurrent direct pour la victoire au classement général dans les grandes courses d'endurance comme les 24 Heures du Mans, elle s'est souvent montrée compétitive dans sa catégorie (la classe 2 litres). Aux 24 Heures du Mans 1981, la PA8, équipée d'un moteur BMW, a terminé à une honorable 15^e place au classement général.
2. Courses de côte : Osella a une longue histoire dans les courses de côte, et la PA8 a marqué avec succès cette discipline. Avec sa légèreté et son agilité, elle a souvent dominé les épreuves italiennes de montée en côte, permettant à Osella de maintenir une position de leader dans cette catégorie.
3. Championnats nationaux : L'Osella PA8 a été utilisée par plusieurs équipes privées dans des championnats nationaux en Europe, avec des succès notables dans des courses comme la Targa Florio.

En résumé, l'Osella PA8 n'était pas un modèle qui visait les victoires au classement général dans les grandes courses d'endurance, mais elle a néanmoins connu un certain succès dans les compétitions de catégorie 2 litres et dans les courses de côte. Ses spécifications techniques, axées sur la légèreté et la maniabilité, en ont fait une voiture redoutable.

OSELLA PA8*050*

Notre Osella châssis *050* est d'abord née en PA5 avant de recevoir en période toutes les évolutions techniques et aérodynamiques de la PA8. Une configuration que la voiture a conservée jusqu'à aujourd'hui comme en atteste son Passeport Technique Historique. On revoit cette PA8 en course VdeV après un passage chez Horag à la demande de son pilote et propriétaire Gérard Pargamin. La PA8 animera de nombreuses courses d'endurance avant de rejoindre l'écurie de son propriétaire actuel. Ce dernier confiera la voiture aux mains expertes de Wasserman Racing Services, atelier alignant avec succès plusieurs Osella dans les divers championnats européens. Notre PA8 prendra le chemin des meetings Peter Auto pour y courir en CER2. Toujours entretenue par WRS, notre voiture est équipée d'un moteur BMW M12/7 (potentiel moteur de 7h de course), de sa boîte Hewland FGA400 (refaite fin 2022) et sera livrée avec des rapports de boîte et 2 jeux de roues supplémentaires. La peinture a été refaite dernièrement et la voiture recevra une ultime révision préalable à la vente. Vendue prête à courir avec un PTH valide, il s'agit probablement du meilleur compromis prix/plaisir pour un pilote qui souhaiterait courir en Gr.6 avec comme objectif Le Mans Classic 2025.

Osella is an Italian racing car brand that has made its mark on the history of motorsport, particularly in Formula 1, sports car racing and prototype championships. Founded by Enzo Osella in 1965, the company started out as a car tuner before moving into the production of vehicles for racing...

Osella's beginnings and rise

Enzo Osella began his career in the automotive industry by working with Abarth, another Italian brand renowned for its sports and competition cars. After gaining solid experience, Enzo decided to found his own company, Osella Corse, in 1965. The initial objective was to prepare racing cars for private customers.

Osella's first creations were small-displacement cars for categories such as Formula Junior and Formula 3. Thanks to the quality of its work, the brand soon attracted the attention of racing drivers and teams, enabling it to expand into the world of sports cars and prototypes.



Osella in Formula 1

In the late 1970s, building on its success in the lower categories, Osella decided to try its hand at Formula 1. The team made its debut in the premier class in 1980. However, despite some promising moments, the team often struggled to remain competitive with the big teams. Above all, the brand was marked by a lack of financial resources, which limited its ability to develop cars powerful enough to compete with the top teams.

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – *Guillaume Le Metayer* : +33662119473

Perhaps the team's most famous driver is Italian Piercarlo Ghinzani, who raced for Osella for several years. Despite many challenges, the team persisted in Formula 1 until 1990 before retiring from competition. The Formula 1 experience, though difficult, enabled Osella to strengthen its technical expertise, particularly in chassis and engine development.

Success in prototype and sports car racing

Osella was particularly successful in prototype racing, especially in the World Sports Car Championship and hill-climb categories. Cars designed by Osella performed particularly well in hill climbs, where lightness, aerodynamics and handling were paramount.

One of Osella's greatest successes came with the PA range of prototypes, used in numerous international competitions. Among these models, the Osella PA8 is one of the most famous, not least for its performance in endurance and hill-climb races.

The Osella PA8: technical specifications and race results

The PA8 is a Group 6 prototype sports car developed by Osella. Introduced in the early 1980s, the car was mainly raced in European sports car and hill-climb championships, with notable appearances such as the 1981 Le Mans 24 Hours.



Technical specifications

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473



The Osella PA8's aluminum chassis is built as a monocoque, providing high torsional rigidity while keeping the car's overall weight relatively low. Like its predecessors, the PA8's body is made of fiberglass, a classic solution for prototypes of this era, enabling both weight reduction and maximized aerodynamic properties. The Osella PA8 was powered by a variety of engines, depending on the championship, but it was naturally the BMW M12/7, a naturally aspirated 2-liter in-line 4-cylinder developing around 300 hp, that was chosen most often. This engine was widely used in sporting competitions of the time, known for its balance of power and reliability. Transmission was provided by a 5-speed Hewland manual gearbox, another standard component for prototype sports cars of this generation. On the suspension side, the PA8 used the classic superimposed wishbone architecture, with coil springs and telescopic shock absorbers, coupled to 4 ventilated disc brakes ensuring handling, agility and endurance. The empty weight of the Osella PA8 was around 600 kg, which was light for its time, giving it a good power-to-weight ratio.

Racing results

The Osella PA8 competed mainly in European and Italian sports car championship events, as well as in hill-climb competitions, where Osella cars have traditionally excelled.

1. World Sports Car Championship: Although the Osella PA8 was never a direct contender for overall victory in major endurance races such as the 24 Hours of Le Mans, it was often competitive in its class (the 2-liter class). At the 1981 Le Mans 24 Hours, the BMW-powered PA8 finished a respectable 15th overall.
2. Hill-climbing: Osella has a long history in hill-climbing, and the PA8 has made its mark in this discipline. With its lightness and agility, it has often dominated Italian hill-climbing events, enabling Osella to maintain a leading position in this category.
3. National championships: the Osella PA8 was used by several private teams in national championships in Europe, with notable successes in races such as the Targa Florio.

In short, the Osella PA8 was not a model that aimed for overall victories in major endurance races, but it nevertheless enjoyed some success in 2-liter class competitions and hill climbs. Its technical specifications, focused on lightness and handling, made it a formidable car.

OSELLA PA8*050*

Our Osella chassis *050* began life as a PA5, before receiving all the technical and aerodynamic evolutions of the PA8. A configuration the car has retained to this day, as attested by its Historic Technical Passport. This PA8 is back in VdeV racing after a spell with Horag at the request of its driver and owner Gérard Pargamin. The PA8 took part in numerous endurance races before joining the stable of its current owner. The latter entrusted the car to the expert hands of Wasserman Racing Services, a workshop which successfully lined up several Osellas in the various European championships. Our PA8 will then head off to the Peter Auto meetings to race in the CER2 category. Still maintained by WRS, our car is equipped with a BMW M12/7 engine (7h racing potential), its Hewland FGA400 gearbox (rebuilt by the end of 2022) and will be delivered with extra gear ratios and 2 extra sets of wheels. The paint have recently been redone and the car will receive a final overhaul prior to sale. Sold ready to race

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – *Guillaume Le Metayer* : +33662119473

with a valid PTH, this is probably the best price/pleasure compromise for a driver wishing to race in Gr.6 with Le Mans Classic 2025 as his goal.

