



OSELLA REVIVAL DAY

17 OCTOBER 2026

CIRCUITO TAZIO NUVOLARI



PROGRAMMA - PROGRAM

 GrandeTurismo

 POU MODEL

 CLUE

 sparco

 SUSTAIN





SABATO 17 OTTOBRE 2026 · SATURDAY 17 OCTOBER 2026

CIAO E BENVENUTI ALL'OSELLA REVIVAL DAY!

HI, AND WELCOME TO THE OSELLA REVIVAL DAY!

ITALIANO

Per un giorno il Circuito Tazio Nuvolari diventa casa Osella. Metà track day, metà grande rimpatriata: ex piloti di Formula 1, ingegneri, piloti di oggi e appassionati si ritrovano attorno alle auto che hanno fatto la storia della Osella.

In pista vedrete sport prototipi, monoposto e bolidi da salita di ogni epoca, divisi in tre gruppi: Osella Classic, Osella Legends e Osella moderne. Tra una sessione e l'altra fate un giro nel paddock e all'Osella Village: è lì che le auto si vedono da vicino!

In questo libretto trovate tutto: il programma, chi corre, la nostra storia, le auto più iconiche e i piloti che le hanno guidate. Buona lettura e buon divertimento!

ENGLISH

For one day the Circuito Tazio Nuvolari becomes Osella's home. Half track day, half big reunion: former Formula 1 drivers, engineers, today's racers and fans get together around the cars that made Osella's history.

On track you'll see sports prototypes, single-seaters and hill-climb machines from every era, split into three groups: Osella Classic, Osella Legends and Modern Osellas. Between sessions, take a walk through the paddock and the Osella Village – that's where you get up close to the cars!

Everything you need is in this booklet: the program, who's racing, our story, the most iconic cars and the drivers who raced them. Enjoy the read – and enjoy the day!



IN MEMORIA DI ENZO OSELLA

26.08.1939 – 27.09.2025

Pilota, costruttore, uomo di corse. Ha portato il nome Osella dalle salite fino alla Formula 1: questa giornata è per lui.

Driver, constructor, racer at heart. He took the Osella name from hill climbs all the way to Formula 1 – today is for him.

INDICE CONTENTS

Programma Program	4	Le auto The cars	11
Elenco iscritti Entry list	6	I piloti The drivers	20
La storia Osella The Osella story	7	Il circuito The circuit	25
		Paddock e info Paddock & info	26

COSA SUCCED E QUANDO

WHAT HAPPENS WHEN

QUANDO - WHEN

Sabato 17.10.2026

Saturday, 08:00-17:00

DOVE - WHERE

Circuito Tazio Nuvolari

Cervesina (PV)

INGRESSO - ENTRY

VIP 08:00 - Pubblico 09:00

VIP 08:00 - Visitors 09:00

MATTINA MORNING

08:00 - 12:30

08:00 - 09:30



Check-in e accrediti

Check-in & accreditation

08:00 - 08:30



Ingresso VIP

VIP entrance

08:30 - 09:00



Briefing piloti - obbligatorio con biglietto pista

Drivers' briefing - mandatory for all track-ticket holders

📍 Aula Briefing sopra i box - Briefing room above the garages

**Obbligatorio
Mandatory**

09:00 - 09:30



Ingresso visitatori

Entry for visitors

09:30 - 09:45



Benvenuto della famiglia e grazie agli sponsor

Welcome from the family & thanks to our sponsors

09:30 - 10:00



Sfilata dei piloti e schieramento delle Osella

Drivers' parade & line-up of the Osellas

**Da non
perdere
Don't miss it**

10:00 - 10:30



In pista: Osella Classic

On track: Osella Classic

Gruppo **1**
Group

10:30 - 11:00



In pista: Osella Legends

On track: Osella Legends

Gruppo **2**
Group

11:00 - 11:30



In pista: Osella moderne

On track: Modern Osellas

Gruppo **3**
Group

11:30 - 12:00



In pista: Supercar

On track: Supercars

12:00 - 12:30



In pista: Club Abarth

On track: Abarth clubs

COME LEGGERE IL PROGRAMMA HOW TO READ THE PROGRAM



Obbligatorio per i piloti
Mandatory for drivers



Momenti da non perdere
Moments not to miss



Auto in pista
Cars on track



Numero del gruppo (pag. 5-6)
Group number (pp. 5-6)



12:30 - 13:30

**PAUSA PRANZO** LUNCH BREAK**POMERIGGIO** AFTERNOON

13:30 - 17:00

13:30 - 14:00

**Tributo a Enzo e comunicazioni - Area Box**

Tribute to Enzo & communications - Box area

**Da non
perdere**
Don't miss it

14:00 - 14:30

**In pista: Osella Classic**

On track: Osella Classic

Gruppo **1**
Group

14:30 - 15:00

**In pista: Osella Legends**

On track: Osella Legends

Gruppo **2**
Group

15:00 - 15:30

**In pista: Osella moderne**

On track: Modern Osellas

Gruppo **3**
Group

15:30 - 16:00

**In pista: Supercar**

On track: Supercars

16:00 - 16:30

**In pista: Club Abarth**

On track: Abarth Club

16:30 - 17:00

**Saluti finali e anteprima 2027**

Farewell & a look ahead to 2027

I TRE GRUPPI THE THREE GROUPS**1****OSELLA CLASSIC**

Prototipi degli anni '70 e '80 · 1970s & 1980s prototypes

10:00 - 14:007 vetture ·
7 cars**2****OSELLA LEGENDS**

Anni '90 e 2000 e Formula 3 · 1990s, 2000s & F3

10:30 - 14:309 vetture ·
9 cars**3****OSELLA MODERNE**

L'era moderna · The modern era

11:00 - 15:004 vetture ·
4 cars

Gli orari possono cambiare: seguite gli annunci in circuito.

Times may change: please follow the announcements at the circuit.



PILOTI E VETTURE

DRIVERS & CARS

N°	ANNO YEAR	VETTURA CAR	PILOTA DRIVER
1 GRUPPO 1 GROUP 1 Osella Classic Anni '70 e '80 · 1970s & 1980s 10:00 · 14:00			
101	1982	Osella PA 10	Angela Grasso
102	1984	Osella PA N	Roberto Gorni
103	1980	Osella PA 8/9	Andrea Fiume
104	1982	Osella PA 10	Pierpaolo Serra
105	1980	Osella PA 8	Taon
106	1980	Osella PA 8	Antonio Piazza
107	1980	Osella PA 8	Paul Chateaux
2 GRUPPO 2 GROUP 2 Osella Legends Anni '90 e 2000 · 1990s & 2000s 10:30 · 14:30			
201	1992	Osella PA 16	Giuseppe Bianchini
202	1992	Osella PA 16/20	Felix Widmer
203	1994	Osella PA 20/S	Josef Cermak
204	1994	Osella PA 20/S	Roberto Curatolo
205	1976	Osella F3	Stefano Rosina
206	1990	Osella PA 9/90	Ezio Baribbi
207	1994	Osella PA 20/S	Andrea Bormolini
208	1994	Osella PA 20/S	David Roche
209	-	Osella F3	Alessandro Morteo
3 GRUPPO 3 GROUP 3 Osella moderne Era moderna · Modern era 11:00 · 15:00			
301	2017	Osella PA 27	Cedric Lansard
302	2006	Osella PA 21 J	Daniele Rossi
303	2024	Osella PA 21 JRB	Axel Petit
304	2021	Osella PA 21 JRB	Ronny Marchenner

Elenco aggiornato al 13.10.2026.

List as of 13.10.2026.

1957 - 1975

COM'È COMINCIATO TUTTO

HOW IT ALL BEGAN

1957 Primi rally - First rallies

1963 Abarth

1965 Nasce Osella - Osella is born

1971 Osella Corse

1973 PA 1

1974 FA 2

ITALIANO

Tutto comincia con un ragazzo piemontese con la benzina nel sangue: Enzo Osella, nato il 26 agosto 1939. Nel 1957 sale per la prima volta su un'auto da rally, come navigatore. Poco dopo passa al volante: prima la Fiat 600 della sorella, poi una Lotus Eleven che si sistema da solo per correre su strada e in salita.

Nel 1963 entra in Abarth: fa il collaudatore, il meccanico e segue i piloti. A fine 1964 prende in mano un'agenzia Abarth a Torino e nel 1965, a Volpiano, nasce la Osella.

Il grande salto arriva nel 1971: Carlo Abarth vende il marchio alla Fiat ed Enzo rileva il reparto corse. Nasce l'Abarth-Osella, poi Osella Corse, e già nel 1972 con Arturo Merzario arriva il titolo europeo Marche per i prototipi 2 litri.

Le prime vittorie arrivano con le Abarth 2000 preparate a Volpiano, veloci in pista e in salita: è lì che nasce l'amore della Osella per la montagna.

Nel 1973 debutta la PA 1, la prima vera Osella, costruita insieme ad Abarth: vince subito a Pergusa e al Nürburgring. Un anno dopo arriva la prima monoposto, la FA 2 di Formula 2: ormai la Osella sa fare tutto.

ENGLISH

It all starts with a young man from Piedmont with petrol in his veins: Enzo Osella, born on 26 August 1939. In 1957 he first climbed into a rally car, as a co-driver. Soon he was behind the wheel himself: first in his sister's Fiat 600, then in a Lotus Eleven he fixed up on his own to race on the road and up the hills.

In 1963 he joined Abarth as test driver and mechanic, also looking after the drivers. At the end of 1964 he took over an Abarth dealership in Turin, and in 1965 Osella was born in Volpiano.

The big leap came in 1971: Carlo Abarth sold his brand to Fiat and Enzo took over the racing department. Abarth-Osella was born, later Osella Corse – and in 1972, with Arturo Merzario, came the European 2-litre Championship of Makes.

The first wins came with Abarth 2000s prepared in Volpiano, quick on circuits and up the hills: that's where Osella fell in love with mountain racing.

In 1973 the PA 1 arrived, the first real Osella, built with Abarth: it won straight away at Pergusa and the Nürburgring. A year later came the first single-seater, the FA 2 for Formula 2: by now Osella could do it all.

1975 - 1979

TARGA FLORIO, LE MANS E FORMULA 2

TARGA FLORIO, LE MANS AND FORMULA 2

1976

Vittoria alla Targa Florio · Targa Florio win

1977

24 Ore di Le Mans · Le Mans 24 Hours

3 VITTORIE

Cheever, F2 1979 · 3 wins, F2 1979

ITALIANO

Negli anni Settanta i prototipi Osella si fanno notare eccome nella classe 2 litri. Nel 1975 la squadra si lancia anche nell'Europeo di Formula 2, con Giorgio Francia e Duilio Truffo.

Il 1976 regala una delle vittorie più belle di sempre: la PA 4 vince la Targa Florio, la mitica corsa sulle strade della Sicilia, con «Amphicar» e Armando Floridia. Nello stesso anno nasce anche la FA 3 per la Formula 3, con motori Toyota o Lancia, che corre nei campionati tedesco e italiano.

Nel 1977 si va alla 24 Ore di Le Mans con la PA 5 a motore BMW 2 litri, guidata da Alain Cudini, Raymond Touroul e Anna Cambiaghi. In prova è la 2 litri più veloce; dopo due ore è 12^a assoluta e prima di classe... poi, dopo nove ore, la trasmissione si arrende. Tra il 1977 e il 1981 la PA 5 corre 98 gare: 9 vittorie e 27 podi.

In Formula 2 la svolta arriva nel 1979: la FA 2/79, ridisegnata da Giorgio Stirano, porta Eddie Cheever a vincere a Silverstone, Pau e Zandvoort e a chiudere quarto nell'Europeo. Il passo successivo? La Formula 1.

ENGLISH

In the 1970s Osella prototypes really made their mark in the 2-litre class. In 1975 the team also jumped into the European Formula 2 Championship with Giorgio Francia and Duilio Truffo.

1976 brought one of the best wins ever: the PA 4 won the Targa Florio, the legendary race on the roads of Sicily, with «Amphicar» and Armando Floridia. The same year saw the FA 3 for Formula 3, with Toyota or Lancia engines, racing in the German and Italian championships.

In 1977 it was off to the Le Mans 24 Hours with the BMW-powered 2-litre PA 5, driven by Alain Cudini, Raymond Touroul and Anna Cambiaghi. It was the fastest 2-litre car in qualifying, and after two hours it ran 12th overall and first in class... until the transmission gave up after nine hours. Between 1977 and 1981 the PA 5 raced 98 times: 9 wins and 27 podiums.

In Formula 2 the breakthrough came in 1979: the FA 2/79, redesigned by Giorgio Stirano, took Eddie Cheever to wins at Silverstone, Pau and Zandvoort and fourth in the European Championship. Next stop? Formula 1.

1980 - 1990

UNDICI STAGIONI IN FORMULA 1

ELEVEN SEASONS IN FORMULA 1

132

Gran Premi · Grands
Prix started4^o

Imola 1982 · best result

5

Punti mondiali · World
Ch. points8^oGriglia Phoenix 1990 ·
best grid

ITALIANO

Nel 1980 la Osella sbarca nel Mondiale di Formula 1 con la FA 1 di Eddie Cheever, motore Ford Cosworth DFV. Comincia un'avventura lunga undici stagioni: una piccola squadra piemontese contro i giganti.

La giornata più bella arriva a Imola nel 1982: al Gran Premio di San Marino Jean-Pierre Jarier chiude quarto. Poche settimane dopo, il 13 giugno 1982, il giorno più triste: al via del Gran Premio del Canada il ventitreenne Riccardo Paletti urta la Ferrari di Didier Pironi ferma in griglia e perde la vita.

Dal 1983 arrivano i motori Alfa Romeo, prima il V12 aspirato e poi il V8 turbo; nel 1984 la FA 1F, nata dall'Alfa Romeo 183T con l'aiuto di Carlo Chiti, porta il primo telaio in materiale composito della squadra. Quell'anno Piercarlo Ghinzani è quinto a Dallas e Jo Gartner quinto a Monza. Con la FA 1M e il Cosworth DFR, nel 1989 Nicola Larini risale fino al terzo posto in Canada, e nel 1990 Olivier Grouillard scatta ottavo a Phoenix.

Per tanti piloti, da Corrado Fabi a Gabriele Tarquini fino ad Alex Caffi, la Osella è la porta d'ingresso in Formula 1. A fine 1990 il team passa a Gabriele Rumi e diventa Fondmetal: il capitolo Osella in F1 si chiude qui.

ENGLISH

In 1980 Osella landed in the Formula 1 World Championship with Eddie Cheever in the Ford Cosworth DFV-powered FA 1. It was the start of an eleven-season adventure: a small team from Piedmont taking on the giants.

The best day came at Imola in 1982, where Jean-Pierre Jarier finished fourth in the San Marino Grand Prix. A few weeks later, on 13 June 1982, came the saddest day: at the start of the Canadian Grand Prix, 23-year-old Riccardo Paletti hit Didier Pironi's stalled Ferrari on the grid and lost his life.

From 1983 Alfa Romeo engines arrived, first the naturally aspirated V12 and then the turbo V8; in 1984 the FA 1F, derived from the Alfa Romeo 183T with help from Carlo Chiti, brought the team's first composite chassis. That year Piercarlo Ghinzani was fifth in Dallas and Jo Gartner fifth at Monza. With the Cosworth DFR-powered FA 1M, Nicola Larini climbed to third in Canada in 1989, and in 1990 Olivier Grouillard started eighth in Phoenix.

For lots of drivers, from Corrado Fabi to Gabriele Tarquini and Alex Caffi, Osella was the door into Formula 1. At the end of 1990 the team passed to Gabriele Rumi and became Fondmetal: that's where the Osella F1 chapter ends.

1981 - OGGI - TODAY

I RE DELLA MONTAGNA

THE KINGS OF THE HILLS

6

Europei di fila, Nesti ·
titles in a row

7/9

Gare vinte, Irlando 1995
· races won

2009

Europeo Faggioli ·
European title

2018

Europeo Merli ·
European title

ITALIANO

Mentre la Formula 1 finisce sui giornali, la Osella si costruisce un vero regno nelle corse in salita. Con la PA 9 Mauro Nesti, il «Re della montagna», vince l'Europeo sei anni di fila, dal 1983 al 1988.

Dopo la Formula 1 si torna ai prototipi, prima con la PA 16 e poi con la PA 20 a motore BMW: nel 1995 Pasquale Irlando vince 7 delle 9 gare dell'Europeo della Montagna e poi si prende i titoli 1997, 1998 e 1999. Nel 2001 l'azienda torna a Verolengo, alle porte di Torino, dove è ancora oggi.

Con la FA 30 a motore ZyteK Simone Faggioli è campione europeo nel 2009; Christian Merli vince l'Europeo nel 2018. E le PA 21, PA 27 e PA 30 continuano a correre nelle salite di tutta Europa.

Oggi Osella Engineering costruisce a Verolengo prototipi e auto da salita per piloti di tutta Europa: al Revival Day venticinque vetture, dalla Formula 3 del 1976 alla PA 21 JRB del 2024, raccontano questi sessant'anni in pista.

Il 27 settembre 2025 Enzo Osella ci ha lasciati, a 86 anni. Questa giornata è per lui, e per tutti quelli che questi 60 anni li hanno vissuti con noi.

ENGLISH

While Formula 1 made the headlines, Osella was building a real kingdom in hill climbing. With the PA 9, Mauro Nesti, the "King of the Mountains", won the European Championship six years in a row, from 1983 to 1988.

After Formula 1, it was back to prototypes, first the PA 16 and then the BMW-powered PA 20: in 1995 Pasquale Irlando won 7 of the 9 rounds of the European Hill Climb Championship, then took the 1997, 1998 and 1999 titles. In 2001 the company moved back to Verolengo, just outside Turin, where it still is today.

With the ZyteK-powered FA 30, Simone Faggioli became European champion in 2009, and Christian Merli won the European title in 2018. And the PA 21, PA 27 and PA 30 keep racing on hill climbs all over Europe.

Today Osella Engineering builds prototypes and hill climb cars in Verolengo for drivers from all over Europe: at the Revival Day twenty-five cars, from a 1976 Formula 3 to a 2024 PA 21 JRB, tell these sixty years on track.

On 27 September 2025 Enzo Osella passed away, aged 86. Today is for him – and for everyone who lived these 60 years with us.



DAGLI SPORT PROTOTIPI ALLA FORMULA 1 - FROM SPORTS PROTOTYPES TO FORMULA 1

LE AUTO

THE CARS

Dalla prima PA 1 costruita con Abarth alle monoposto di Formula 1, fino alle sport prototipo di oggi: ecco le Osella più iconiche, molte delle quali vedrete in pista oggi.

From the first PA 1 built with Abarth to the Formula 1 cars and today's sports prototypes: here are the most iconic Osellas, many of which you'll see on track today.



PA 1

È qui che comincia tutto: la prima Osella, costruita nel 1973 insieme ad Abarth in soli dieci esemplari. Dentro c'è un quattro cilindri Abarth di 1981 cm³ con iniezione Lucas e quattro valvole per cilindro, da 270 CV. Nel 1973 vince subito a Pergusa con Vittorio Brambilla e alla 500 km del Nürburgring con Arturo Merzario, e resta in gara fino al 1982.

This is where it all begins: the first Osella, built in 1973 together with Abarth, just ten of them. Inside sits a 1,981 cc Abarth four-cylinder with Lucas injection and four valves per cylinder, good for 270 hp. In 1973 it won straight away at Pergusa with Vittorio Brambilla and at the Nürburgring 500 km with Arturo Merzario, and it kept racing until 1982.

SCHEDA · FACT FILE

ANNO Year	1973
MOTORE Engine	Abarth 2.0 L4 · 270 CV/hp
ESEMPLARI Built	10
PILOTI Drivers	V. Brambilla, A. Merzario



PA 5

Erede della PA 4 che ha vinto la Targa Florio, la PA 5 è il prototipo 2 litri con cui la Osella corre nel Mondiale Marche dal 1977 al 1981, quasi sempre con il BMW M12/7. A Le Mans, nel 1977, è la 2 litri più veloce in prova. Il bilancio parla da solo: 98 gare, 9 vittorie e 27 podi.

Successor to the Targa Florio-winning PA 4, the PA 5 is the 2-litre prototype Osella raced in the World Sportscar Championship from 1977 to 1981, mostly with BMW's M12/7. At Le Mans in 1977 it was the fastest 2-litre car in qualifying. The record speaks for itself: 98 races, 9 wins and 27 podiums.

SCHEDA · FACT FILE

ANNI Years	1977-1981
MOTORE Engine	BMW M12/7 2.0 L4
BILANCIO Record	98 gare/races · 9 vittorie/wins · 27 podi/podiums
CATEGORIA Class	Gr. 6 · Mondiale Marche / World Sportscar



PA 8

Debutta alla 6 Ore di Brands Hatch nel marzo 1980. Motore BMW M12/7 di 2 litri da 300 CV e cambio Hewland a cinque marce: con lei Giorgio Francia domina il Campionato Italiano Gruppo 6 del 1980, con sei vittorie. Dal 1981 passa ai privati e continua a correre in pista e in salita fino al 1988. Al Revival Day è la più numerosa: nel Gruppo 1 ce ne sono quattro!

It made its debut at the Brands Hatch 6 Hours in March 1980. With a 300 hp, 2-litre BMW M12/7 and a five-speed Hewland gearbox, it carried Giorgio Francia to a dominant 1980 Italian Group 6 title with six wins. From 1981 it went to private teams and kept racing on circuits and hill climbs until 1988. It's the most common car at the Revival Day: there are four of them in Group 1!

SCHEDA · FACT FILE

ANNI Years	1980-1988
MOTORE Engine	BMW M12/7 2.0 · 300 CV/hp
CATEGORIA Class	Gr. 6

IN PISTA OGGI
On track today

#103 Andrea Fiume (PA 8/9) · #105 Taon · #106 Antonio Piazza · #107 Paul Chateaux



PA 9

Nasce nel 1981 con il BMW 2 litri derivato dalla Formula 2 e quell'anno vince la 6 Ore del Mugello con Giorgio Francia e Lella Lombardi. Ma il suo vero regno è la montagna: con la PA 9 Mauro Nesti vince sei titoli europei di fila, dal 1983 al 1988. E l'evoluzione PA 9/90 del 1990 la vedete in pista oggi con il numero 206.

Born in 1981 with a Formula 2-derived 2-litre BMW, it won that year's Mugello 6 Hours with Giorgio Francia and Lella Lombardi. But its true kingdom was the hills: Mauro Nesti won six European titles in a row with the PA 9, from 1983 to 1988. And you can see the 1990 PA 9/90 evolution on track today as number 206.

SCHEDA · FACT FILE

ANNI Years	1981-1988 · PA 9/90: 1990
MOTORE Engine	BMW 2.0 L4
CATEGORIA Class	Gr. 6 · salita / hill climb
PILOTI Drivers	G. Francia, L. Lombardi, M. Nesti

IN PISTA OGGI
On track today

#103 Andrea Fiume (PA 8/9) · #206 Ezio Baribbi (PA 9/90)



PA 16

Dopo la Formula 1 la Osella torna a costruire sport prototipi per i campionati nazionali, e la PA 16 dei primi anni Novanta, con motore Alfa Romeo, fa parte di questa rinascita: in quegli anni arrivano di nuovo titoli italiani con Giorgio Francia e Fabio Mancini. L'auto in foto, del 1992, è proprio l'ex Mancini. Oggi ne corrono due, entrambe del 1992.

After Formula 1, Osella went back to building sports prototypes for national championships, and the early-1990s PA 16, powered by Alfa Romeo, is part of that comeback: in those years Italian titles came again with Giorgio Francia and Fabio Mancini. The 1992 car in the photo is the ex-Mancini one. Two of them race today, both from 1992.

SCHEDA · FACT FILE

ANNI Years	Anni '90 / 1990s
MOTORE Engine	Alfa Romeo
CATEGORIA Class	Sport prototipo / Sports prototype
PILOTI Drivers	G. Francia, F. Mancini
IN PISTA OGGI On track today	#201 Giuseppe Bianchini · #202 Felix Widmer (PA 16/20)



PA 20

Prodotta dal 1994 al 2003, ha il sei cilindri BMW S50 di 3 litri ed è nata per il Gruppo CN e le corse in salita. Nel 1995 Pasquale Irlando vince 7 delle 9 gare dell'Europeo della Montagna; poi arrivano i suoi titoli 1997, 1998 e 1999. Con quattro PA 20/S iscritte, è la regina del Gruppo 2.

Built from 1994 to 2003, it carries BMW's 3-litre S50 straight-six and was born for Group CN and hill climbing. In 1995 Pasquale Irlando won 7 of the 9 rounds of the European Hill Climb Championship, followed by his 1997, 1998 and 1999 titles. With four PA 20/S entered, it's the queen of Group 2.

SCHEDA · FACT FILE

ANNI Years	1994-2003
MOTORE Engine	BMW S50 3.0 L6 · 370-400 CV/hp
CATEGORIA Class	Gr. CN · salita / hill climb
PILOTI Drivers	P. Irlando
IN PISTA OGGI On track today	#202 Felix Widmer (PA 16/20) · #203 Josef Cermak · #204 Roberto Curatolo · #207 Andrea Bormolini · #208 David Roche



PA 21

Piccola, leggera e grintosa quanto basta: la PA 21 è la sport prototipo Gruppo CN pensata per salite, slalom e trofei. Il quattro cilindri Honda K20 di 2 litri dà da 200 a 270 CV e, a seconda della versione, pesa tra 370 e 538 kg. Telaio tubolare in acciaio e cambio sequenziale Sadev a sei marce. Al Revival Day c'è una PA 21 J del 2006, con il numero 302.

Small, light and feisty: the PA 21 is the Group CN sports prototype made for hill climbs, slaloms and one-make series. Its 2-litre Honda K20 four-cylinder puts out 200 to 270 hp and, depending on the version, it weighs between 370 and 538 kg. Steel tube frame and a six-speed Sadev sequential gearbox. At the Revival Day there's a 2006 PA 21 J, number 302.

SCHEDA · FACT FILE

ANNI Years	Anni 2000 / 2000s
MOTORE Engine	Honda K20 2.0 L4 · 200-270 CV/hp
CATEGORIA Class	Gr. CN

IN PISTA OGGI
On track today

#302 · 2006 · Daniele Rossi (PA 21 J)



PA 21 JRB

Presentata nell'ottobre 2015, è la prima Osella progettata apposta per i motori da moto, per la classe E2B/M: quattro cilindri in linea da 1000 o 1600 cm³, come il Suzuki Hayabusa o il BMW S1000RR, che salgono di giri come veri motori da corsa. Il telaio deriva dalla PA 21, con il retrotreno ridisegnato per il motore più piccolo e leggero. Oggi ne vedete due, del 2021 e del 2024.

Unveiled in October 2015, it was the first Osella designed specifically for motorbike engines, for class E2B/M: inline fours of 1,000 or 1,600 cc, like the Suzuki Hayabusa or the BMW S1000RR, which rev like real racing engines. The chassis comes from the PA 21, with the rear redesigned for the smaller, lighter engine. You'll see two of them today, from 2021 and 2024.

SCHEDA · FACT FILE

MOTORE Engine	moto / motorbike 1000-1600 cm ³
CATEGORIA Class	E2B/M

IN PISTA OGGI
On track today

#303 · 2024 · Axel Petit · #304 · 2021 · Ronny Marchenner



PA 27

La PA 27 fa parte della generazione moderna delle sport prototipo Osella, costruite a Verolengo per le salite e le gare in pista. Al Revival Day apre il Gruppo 3, quello dell'era moderna, con l'auto del 2017 di Cedric Lansard, numero 301.

The PA 27 belongs to the modern generation of Osella sports prototypes, built in Verolengo for hill climbs and circuit racing. At the Revival Day it opens Group 3, the modern-era group, with Cedric Lansard's 2017 car, number 301.

SCHEDA · FACT FILE

ERA Era	moderna / modern
CATEGORIA Class	Sport prototipo / Sports prototype
Costruita a Built in	Verolengo (TO)
GRUPPO Group	3 - Osella moderne / Modern Osellas · 11:00 & 15:00

IN PISTA OGGI
On track today

#301 - 2017 - Cedric Lansard



PA 30

Una sport prototipo a effetto suolo nata solo per le salite: telaio tubolare in acciaio, carrozzeria in fibra di carbonio, sospensioni push-rod e un V8 Zytek (Judd KV) di 3 litri derivato dalla Formula 3000, con più di 450 CV. Il motore è lo stesso della FA 30, con cui Simone Faggioli (2009) e Christian Merli (2018) hanno vinto l'Europeo della Montagna.

A ground-effect sports prototype made for one thing only: hill climbs. Steel tube frame, carbon-fibre body, push-rod suspension and a 3-litre Zytek (Judd KV) V8 derived from Formula 3000, with more than 450 hp. It shares its engine with the FA 30, in which Simone Faggioli (2009) and Christian Merli (2018) won the European Hill Climb Championship.

SCHEDA · FACT FILE

MOTORE Engine	Zytek (Judd KV) 3.0 V8 · > 450 CV/hp
TELAIO Chassis	tubolare acciaio / steel tube frame
CARROZZERIA Body	fibra di carbonio / carbon fibre
CATEGORIA Class	salita / hill climb



FA 2

La prima monoposto Osella debutta in Formula 2 nel 1974, progettata da Antonio Tomaini; quell'anno la guida anche Arturo Merzario (in foto). Nel 1975 corre con Giorgio Francia e Duilio Truffo. Poi arriva la FA 2/79, ridisegnata da Giorgio Stirano e spinta dal BMW 2 litri: con lei Eddie Cheever vince tre gare e chiude quarto nell'Europeo 1979.

Osella's first single-seater made its Formula 2 debut in 1974, designed by Antonio Tomaini; that year Arturo Merzario drove it too (pictured). In 1975 it raced with Giorgio Francia and Duilio Truffo. Then came the FA 2/79, redesigned by Giorgio Stirano and powered by the 2-litre BMW: in it Eddie Cheever won three races and finished fourth in the 1979 European Championship.

SCHEDA · FACT FILE

ANNI
Years 1974–1979

MOTORE
Engine BMW 2.0 L4

CATEGORIA
Class Formula 2

PROGETTO
Design Tomaini · Stirano (FA 2/79)



Eddie Cheever - Pays-Bas 1980

FA 1

Con la FA 1 la Osella entra in Formula 1 nel 1980. Progettata da Giorgio Stirano, ha il Ford Cosworth DFV e i colori Denim, e al volante c'è Eddie Cheever, fresco delle vittorie in Formula 2. L'inizio è in salita, ma la squadra impara in fretta e Cheever si qualifica con regolarità per il resto della stagione.

With the FA 1, Osella entered Formula 1 in 1980. Designed by Giorgio Stirano, it had the Ford Cosworth DFV and Denim colours, with Eddie Cheever at the wheel, fresh from his Formula 2 wins. The start was tough, but the team learned fast and Cheever qualified regularly for the rest of the season.

SCHEDA · FACT FILE

ANNO
Year 1980

MOTORE
Engine Ford Cosworth DFV 3.0 V8

PROGETTO
Design Giorgio Stirano

COLORI
Liverly Denim

PILOTA
Driver Eddie Cheever



FA 1B

Versione più stretta della FA 1, debutta al Gran Premio d'Italia 1980 e corre per tutto il 1981. Al volante si danno il cambio Beppe Gabbiani, Miguel Ángel Guerra, Piercarlo Ghinzani, Giorgio Francia e, dal Gran Premio di Gran Bretagna, Jean-Pierre Jarier, che con due ottavi posti firma i migliori risultati della vettura.

A narrower version of the FA 1, it made its debut at the 1980 Italian Grand Prix and raced through all of 1981. Beppe Gabbiani, Miguel Ángel Guerra, Piercarlo Ghinzani, Giorgio Francia and, from the British Grand Prix, Jean-Pierre Jarier took turns at the wheel; Jarier scored the car's best results with two eighth places.

SCHEDA - FACT FILE

ANNI Years	1980-1981
MOTORE Engine	Ford Cosworth DFV 3.0 V8
PILOTI Drivers	B. Gabbiani, M. Á. Guerra, P. Ghinzani, G. Francia, J.-P. Jarier
MIGLIORE Best	8º / 8th (Jarier, 2×)



FA 1D

Per il 1983 Tony Southgate rimette mano ai telai della FA 1C: nuove sospensioni, nuovi portamozz posteriori e nuove fiancate. Nasce così la FA 1D, affidata a Corrado Fabi e Piercarlo Ghinzani con i colori Kelémata. È un'auto di passaggio: durante la stagione lascia spazio alla FA 1E con il V12 Alfa Romeo.

For 1983 Tony Southgate reworked the FA 1C chassis: new suspension, new rear uprights and new sidepods. The result was the FA 1D, driven by Corrado Fabi and Piercarlo Ghinzani in Kelémata colours. It was a stopgap: during the season it made way for the Alfa Romeo V12-powered FA 1E.

SCHEDA - FACT FILE

ANNO Year	1983
MOTORE Engine	Ford Cosworth DFV 3.0 V8
PROGETTO Design	Tony Southgate
COLORI Livery	Kelémata
PILOTI Drivers	C. Fabi, P. Ghinzani



FA 1L

Progettata da Antonio Tomaini, è l'ultima Osella turbo: il V8 890T di 1,5 litri, nato in Alfa Romeo, corre con il nome «Osella V8» dopo che la Fiat ritira il suo supporto. La guida Nicola Larini, che a Monaco porta a casa il nono posto, il risultato migliore; in qualifica il top è il 14° posto in Spagna.

Designed by Antonio Tomaini, it was the last turbo Osella: the 1.5-litre 890T V8, born at Alfa Romeo, raced as the "Osella V8" after Fiat pulled its support. Nicola Larini drove it, bringing home ninth place at Monaco, its best result; its best qualifying was 14th in Spain.

SCHEDA - FACT FILE

ANNO Year	1988
MOTORE Engine	Osella 890T 1.5 V8 turbo
PROGETTO Design	Antonio Tomaini
PILOTA Driver	Nicola Larini
MIGLIORE Best	9° / 9th - Monaco



Olivier Grouillard - Saint-Marin 1990

FA 1M

Tornano i motori aspirati: nel 1989 la Osella schiera la FA 1M con il Cosworth DFR per Nicola Larini e Piercarlo Ghinzani, e in Canada Larini risale fino al terzo posto prima del ritiro. Nel 1990 la FA 1M-E (in foto), unica auto del team, scatta ottava a Phoenix con Olivier Grouillard: la migliore posizione in griglia della storia Osella.

Back to naturally aspirated engines: in 1989 Osella fielded the Cosworth DFR-powered FA 1M for Nicola Larini and Piercarlo Ghinzani, and in Canada Larini climbed to third before retiring. In 1990 the FA 1M-E (pictured), the team's only car, started eighth in Phoenix with Olivier Grouillard: Osella's best ever grid position.

SCHEDA - FACT FILE

ANNI Years	1989-1990
MOTORE Engine	Ford Cosworth DFR 3.5 V8
PILOTI Drivers	N. Larini, P. Ghinzani, O. Grouillard
GRIGLIA Grid	8° / 8th - Phoenix 1990



DALLA FORMULA 1 ALLA MONTAGNA - FROM FORMULA 1 TO THE HILLS

I PILOTI

THE DRIVERS

Campioni di Formula 1, giovani talenti e re della montagna: ecco alcuni dei piloti che hanno scritto la storia Osella, in pista e in salita.

Formula 1 stars, young talents and kings of the hills: meet some of the drivers who wrote the Osella story, on circuits and up the mountains.



Eddie Cheever

USA - 1958

F2 1979

F1 1980

Nato a Phoenix ma cresciuto a Roma, nel 1979 vince tre gare di Formula 2 con la Osella e nel 1980 porta la squadra al debutto in Formula 1. Poi corre con Tyrrell, Ligier, Renault, Alfa Romeo e Arrows: 132 Gran Premi e nove podi. E nel 1998 arriva la soddisfazione più grande: la vittoria alla 500 Miglia di Indianapolis.

Born in Phoenix but raised in Rome, he won three Formula 2 races with Osella in 1979 and took the team into Formula 1 in 1980. He went on to race for Tyrrell, Ligier, Renault, Alfa Romeo and Arrows: 132 Grands Prix and nine podiums. And in 1998 came the big one: victory at the Indianapolis 500.



Beppe Gabbiani

Italia - 1957

F1 1981

Piacentino, si fa notare in Formula 3 e in Formula 2 e assaggia la Formula 1 già nel 1978 con la Surtees. Nel 1981 è il primo pilota della Osella: una stagione tosta, con poche qualificazioni, ma che lo lega per sempre ai primi anni del team in Formula 1.

From Piacenza, he made his name in Formula 3 and Formula 2 and got a first taste of Formula 1 with Surtees back in 1978. In 1981 he was Osella's lead driver: a tough season with few qualifications, but one that ties him forever to the team's early F1 years.



Piercarlo Ghinzani

Italia - 1952

F1 1981 - 1983-86 - 1989

Bergamasco, campione europeo di Formula 3 nel 1977, è il pilota più «Osella» di tutti: corre con la squadra nel 1981, dal 1983 al 1986 e di nuovo nel 1989. A Dallas, nel 1984, chiude quinto e porta a casa due punti mondiali. In carriera guida anche per Toleman, Ligier e Zakspeed.

From Bergamo and European Formula 3 champion in 1977, he's the most "Osella" driver of them all: he raced for the team in 1981, from 1983 to 1986 and again in 1989. In Dallas in 1984 he finished fifth and brought home two World Championship points. He also drove for Toleman, Ligier and Zakspeed.



Riccardo Paletti

Italia - 1958-1982

F1 1982

Milanese, giovane talento della Formula 2, arriva in Formula 1 con la Osella nel 1982. Il 13 giugno, al via del Gran Premio del Canada a Montréal, la sua auto urta la Ferrari di Didier Pironi ferma in griglia: Riccardo muore a soli 23 anni, alla sua seconda partenza in un Gran Premio. Lo ricordiamo ancora oggi come parte della famiglia Osella.

From Milan and a young Formula 2 talent, he reached Formula 1 with Osella in 1982. On 13 June, at the start of the Canadian Grand Prix in Montréal, his car hit Didier Pironi's stalled Ferrari: Riccardo died aged just 23, in only his second Grand Prix start. We still remember him today as part of the Osella family.



Christian Danner

Germania - 1958

F1 1986

Nato a Monaco di Baviera nel 1958, nel 1985 diventa il primo campione della nuova Formula 3000. Nel 1986 apre la stagione di Formula 1 con la Osella e poi passa alla Arrows; più avanti corre con Zakspeed e Rial e diventa una voce famosa del motorsport in TV.

Born in Munich in 1958, in 1985 he became the very first champion of the new Formula 3000. In 1986 he started the Formula 1 season with Osella and then moved to Arrows; later he raced for Zakspeed and Rial and became a well-known motorsport voice on TV.



Arturo Merzario

Italia - 1943

Abarth-Osella

F2 1974

Comasco, inconfondibile con il suo cappello da cowboy, vince due volte la Targa Florio e corre in Formula 1 con la Ferrari e con una squadra tutta sua. Con l'Abarth-Osella conquista l'Europeo Marche 2 litri nel 1972 e nel 1974 guida la Formula 2 Osella. Nel 1976 è uno di quelli che tirano fuori Niki Lauda dalla Ferrari in fiamme al Nürburgring.

From Como and unmistakable in his cowboy hat, he won the Targa Florio twice and raced in Formula 1 for Ferrari and his very own team. With Abarth-Osella he won the 1972 European 2-litre Championship of Makes, and in 1974 he drove Osella's Formula 2 car. In 1976 he was one of the drivers who pulled Niki Lauda out of his burning Ferrari at the Nürburgring.



Allen Berg

Canada - 1961

F1 1986

Nato a Calgary, nel 1986 prende il posto di Christian Danner alla Osella e corre nove Gran Premi con la piccola squadra piemontese, nell'anno dei turbo più potenti della storia. Dopo la Formula 1 fonda negli Stati Uniti la Allen Berg Racing Schools. Ricorda Enzo Osella come l'uomo che gli ha regalato il sogno della Formula 1.

Born in Calgary, in 1986 he took over from Christian Danner at Osella and raced nine Grands Prix with the small Piedmontese team, in the year of the most powerful turbo engines ever. After Formula 1 he founded the Allen Berg Racing Schools in the United States. He remembers Enzo Osella as the man who gave him his Formula 1 dream.



Nicola Larini

Italia - 1964

F1 1988-1989

Toscano di Camaiore, debutta in Formula 1 nel 1987 con la Coloni e corre con la Osella nel 1988 e nel 1989, tirando fuori il massimo da FA 1L e FA 1M: in Canada, nel 1989, risale fino al terzo posto. Nel 1993 vince il DTM con l'Alfa Romeo 155 e nel 1994, con la Ferrari, è secondo a Imola. Uno dei piloti più completi della sua generazione.

From Camaiore in Tuscany, he made his Formula 1 debut with Coloni in 1987 and raced for Osella in 1988 and 1989, getting the most out of the FA 1L and FA 1M: in Canada in 1989 he climbed to third. In 1993 he won the DTM with the Alfa Romeo 155, and in 1994 he finished second at Imola for Ferrari. One of the most complete drivers of his generation.



Alex Caffi

Italia - 1964

F1 1986-1987

Bresciano di Rovato, debutta in Formula 1 con la Osella al Gran Premio d'Italia 1986, proprio a Monza, e corre con la squadra per tutto il 1987. Poi passa alla Dallara della Scuderia Italia, con cui è quarto a Monaco nel 1989, e alla Arrows-Footwork.

From Rovato near Brescia, he made his Formula 1 debut with Osella at the 1986 Italian Grand Prix - at Monza, no less - and raced for the team all through 1987. He then moved to Scuderia Italia's Dallara, finishing fourth at Monaco in 1989, and on to Arrows-Footwork.



Simone Faggioli

Italia · 1978
11 titoli europei · European titles

Fiorentino, figlio d'arte: undici titoli europei della montagna e diciotto italiani. Con le Osella costruisce i suoi primi grandi successi, fino al titolo europeo 2009 con la FA 30; dal 2014 corre con la Norma.

From Florence and son of a racer: eleven European and eighteen Italian hill climb titles. Osella cars gave him his first big wins, up to the 2009 European title with the FA 30; since 2014 he has raced with Norma.



Mauro Nesti

Italia · 1935–2013
9 titoli europei · European titles

Per tutti è il «Re della montagna»: nove titoli europei e diciassette italiani. I sei europei di fila, dal 1983 al 1988, li vince con la Osella PA 9 BMW, che nella versione PA 9/90 guida fino al 2011.

To everyone he's the "King of the Mountains": nine European and seventeen Italian titles. His six European crowns in a row, from 1983 to 1988, came in the Osella PA 9 BMW, which he kept racing in PA 9/90 form until 2011.



Ezio Baribbi

Italia · 1947
#206 · PA 9/90

Al Revival Day porta in pista la sua Osella PA 9/90 del 1990 nel Gruppo 2, con il numero 206: la stessa evoluzione della PA 9 che ha fatto la storia delle salite. Da non perdere!

At the Revival Day he's racing his 1990 Osella PA 9/90 in Group 2 as number 206: the same evolution of the PA 9 that made hill climb history. Don't miss it!



Christian Merli

Italia · 1972
Campione europeo · European champion 2018

Trentino, è uno dei big delle salite di oggi. Nel 2018 vince il Campionato Europeo della Montagna con la Osella FA 30 Zytec, con sei vittorie su undici gare; nel 2019 fa il bis, a pari merito con Simone Faggioli.

From Trentino, he's one of today's big names in hill climbing. In 2018 he won the European Hill Climb Championship in the Zytec-powered Osella FA 30, with six wins from eleven rounds; in 2019 he did it again, sharing the title with Simone Faggioli.

CIRCUITO TAZIO NUVOLARI

TRACK LAYOUT 5,260 M

5.260 m

Lunghezza · Length

2°

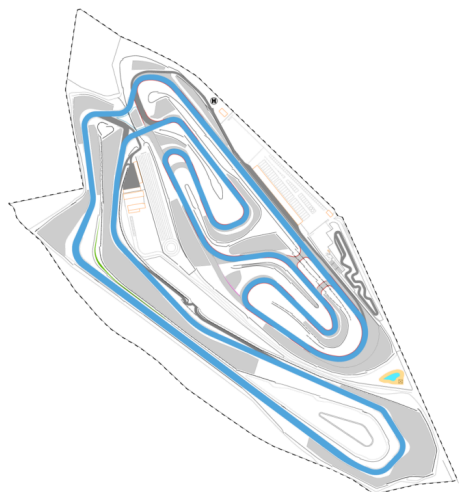
Più lungo d'Italia ·
Longest in Italy

~750 m

Rettilineo · Straight

2014

Apertura · Opened



Tazio Nuvolari (1892–1953), il «Mantovano volante», è uno dei piloti più grandi di sempre: due Mille Miglia, due Targa Florio e il Gran Premio di Germania 1935, vinto con l'Alfa Romeo contro le Mercedes e le Auto Union. Il circuito porta il suo nome.

Tazio Nuvolari (1892–1953), the “Flying Mantuan”, is one of the greatest drivers ever: two Mille Miglia, two Targa Florio wins and the 1935 German Grand Prix, won in an Alfa Romeo against Mercedes and Auto Union. The circuit bears his name.

– Tracciato 5.260 m · 5,260 m layout

Il Circuito Tazio Nuvolari si trova a Cervesina, in provincia di Pavia, nella pianura vicino al Po: a 8 km dai caselli dell'A7 Milano–Genova e dell'A21 Torino–Piacenza e a circa 9 km da Voghera. Ha aperto nel 2014 con un tracciato di 2.805 metri e oggi è cresciuto fino a 5.260 metri, omologati FIA: è il secondo circuito più lungo d'Italia.

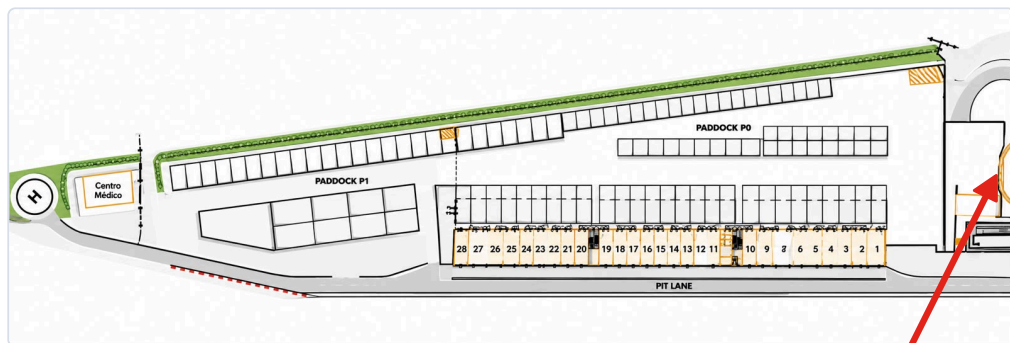
Curve tecniche e rettilinei fino a circa 750 metri: un tracciato completo, dove si divertono sia le auto storiche sia quelle moderne. Qui si fanno track day, corsi di guida sportiva e, oggi, l'Osella Revival Day.

The Circuito Tazio Nuvolari is in Cervesina, in the province of Pavia, on the plain near the river Po: 8 km from the A7 Milan–Genoa and A21 Turin–Piacenza motorway exits and about 9 km from Voghera. It opened in 2014 with a 2,805-metre track and has since grown to 5,260 FIA-approved metres, making it the second-longest circuit in Italy.

Technical corners and straights of up to about 750 metres: a complete track where historic and modern cars both have fun. It hosts track days, driving courses and, today, the Osella Revival Day.

PADOCK E VISITATORI

PADOCK & VISITORS


OSELLA VILLAGE

Box 1-28

Paddock P0

Paddock P1

Pit lane

Osella Village

H · Elisuperficie · Helipad

Il cuore della giornata è il paddock: le auto stanno nei 28 box affacciati sulla pit lane e nelle aree Paddock P0 e P1, ed è lì che vengono preparate tra una sessione e l'altra. Passate anche dall'Osella Village, oltre il box 1 (seguite la freccia sulla mappa). Nelle zone aperte ai visitatori potete vedere le auto da vicino: seguite sempre le indicazioni dello staff e lasciate libere le aree riservate ai team.

The paddock is the heart of the day: the cars live in the 28 garages facing the pit lane and in the Paddock P0 and P1 areas, where they're prepared between sessions. Make sure you stop by the Osella Village too, past garage 1 (follow the arrow on the map). In the areas open to visitors you can see the cars up close: just follow the staff's instructions and keep out of the team-only areas.

ORARI · HOURS

VIP 08:00 · Pubblico 09:00 · Fine 17:00

VIP 08:00 · Visitors 09:00 · End 17:00

ANIMALI · PETS

Solo al guinzaglio, nelle zone consentite

On a lead only, in permitted areas

RISPETTO · RESPECT

Lasciate gli spazi puliti

Please leave the areas clean

PROGRAMMA · PROGRAM

Gli orari possono cambiare

Times may change

CONTATTI E STAMPA · CONTACTS & PRESS

oselladay@osella.it · +39 011 913 0431 · www.osella.it

Telefono · Phone 9:00-12:00 · 14:00-17:00 — Osella Engineering s.r.l., via Enzo Ferrari 13/A, 10038 Verolengo (TO)





OSELLA REVIVAL DAY

17.10.2026 - CIRCUITO TAZIO NUVOLARI

Cervesina (PV) - Italia

IN MEMORIA DI ENZO OSELLA
1939 - 2025

oselladay@osella.it · +39 011 913 0431

www.osella.it

GRAZIE AI NOSTRI SPONSOR · THANKS TO OUR SPONSORS

CLUE

G GrandeTurismo



sparco

SUOTAIN

Osella Engineering s.r.l. · via Enzo Ferrari 13/A · 10038 Verolengo (TO)