



La Bizzarrini Strada (également 5300 GT Strada et 5300 GT), est une voiture de sport produite à 133 exemplaires par Bizzarrini S.p.A de 1964 à 1968. Vendue comme un coupé 2 places exceptionnellement bas, elle s'est avérée être le modèle le plus réussi et le plus emblématique de Bizzarrini.

De Ferrari à Bizzarrini

Giotto Bizzarrini quitte Alfa Romeo en 1957 et se rend chez Ferrari, qui a besoin d'un pilote d'essai. Il travaillera pendant cinq ans chez Ferrari en tant qu'ingénieur en chef et en tant que développeur, concepteur et pilote d'essai. Rapidement promu au poste de contrôleur du développement des voitures expérimentales, sportives et GT, le moteur V12 de 3 litres Testa Rossa, la 250 TR Testa Rossa et la 250GT SWB seront largement influencés par ses idées et ses solutions techniques.

Bizzarrini travaillera dur pour développer le châssis, le moteur et les solutions dynamiques avancées de la plus légendaire des Ferrari de course, son chef-d'œuvre au sein de la firme : la 250 GTO.

En 1961, Bizzarrini fait partie des "cinq célèbres" ingénieurs qui quitteront Ferrari lors de la "nuit des longs couteaux", provoquée par une réorganisation du personnel technique. Avec d'autres anciens ingénieurs de Ferrari (dont Carlo Chiti), Bizzarrini fonde la société Automobili Turismo e Sport (ATS) pour construire une monoplace de Formule 1 et une voiture de sport GT, l'ATS Serenissima.

En 1962, Bizzarrini est engagé par le comte Giovanni Volpi, propriétaire de la Scuderia Serenissima Republica di Venezia, pour transformer une Ferrari 250 GT SWB (numéro de châssis 2819GT) en GTO. Ferrari, en désaccord avec Volpi, avait refusé de lui vendre une GTO

et ce dernier avait donc été contraint d'acquérir et de modifier un véhicule d'occasion. Bizzarrini développe avec Piero Dromo de la Carrozzeria Sports Cars dans les usines de Modène une carrosserie aérodynamique avancée, encore plus basse que la GTO. Cette collaboration donnera naissance à la 250 GT Dromo "Breadvan".

Au cours de la même année, Bizzarrini fonde la "Società Autostar", une société d'ingénierie par laquelle il répond à des appels d'offres pour des projets d'ingénierie indépendants. Ferruccio Lamborghini commandera à la Società Autostar la conception d'un moteur V12 pour les nouvelles GT de sa firme Lamborghini. Le V12 Lamborghini sera monté pour la première fois en 1964 sur la 350GT, des variantes de son architecture de base seront utilisées dans toutes les Lamborghini V12 jusqu'en 2010. La Società Autostar développe ensuite des voitures pour Iso Autoveicoli S.p.A., notamment l'Iso Rivolta IR 300 et l'Iso Grifo. Un différend entre Bizzarrini et Iso met fin à leur collaboration et conduit la Società Autostar à construire des variantes de l'Iso Grifo sous la marque Bizzarrini. Bizzarrini change le nom de la Società Autostar d'abord, en 1964, en "Società Prototipi Bizzarrini" puis en 1966 en "Bizzarrini SpA".



5300 GT STRADA

La Strada est lancée par Bizzarrini en 1964. Sa conception est similaire à celle de l'Iso Grifo, également conçue par Giotto Bizzarrini, et elle utilise même le nom "Grifo" pendant la phase de planification de production ainsi que la plateforme monocoque soudée de l'Iso Rivolta 300. La Strada - qui adopte une configuration à moteur central avant et à propulsion arrière - est équipée d'un moteur Chevrolet 327 small-bloc d'une cylindrée de 5,4L pour 365 ch dans la version de route et de plus 400 ch dans la version Corsa. La voiture passe de 0 à 100 km/h en

moins de 7 secondes et atteint une vitesse maximale de 280 km/h. Les Strada sont équipées de freins à disque Dunlop, d'une boîte de vitesses manuelle BorgWarner T-10 à quatre rapports, d'une suspension arrière de type de Dion et d'un différentiel à glissement limité. Sur les modèles ultérieurs, le moteur de 5,4L sera remplacé par un moteur de 7L, équipé de carburateur Holley.

La carrosserie est signée Bertone, issue du dessin de Giorgetto Giugiaro. Deux types de carrosserie seront proposés, en aluminium ou en vetroresina (fibre). Réputée comme "impressionnante" à l'époque, elle est encore considérée au 21e siècle comme un chef-d'œuvre absolu. Trois versions spyder seront également construites, dont un prototype entièrement découvrable. Au total, 133 exemplaires 5300 Gt Strada seront produits de 1964 à 1968.



Bizzarrini et la course

Giotto Bizzarrini était un concepteur et constructeur de voitures de course. Probablement l'une des principales sources de désaccord entre Renzo Rivolta et Giotto Bizzarrini a été le désir de Bizzarrini de construire des voitures de course alors que Renzo Rivolta voulait créer des voitures GT de haute qualité. Ils décidèrent de se séparer en 1964. Cependant plusieurs voitures s'illustrèrent sous la bannière Iso ou Bizzarrini entre 1964 et 1965. On retrouve les conceptions de Giotto Bizzarrini dans de nombreuses courses : Sebring ou encore Le Mans où une Iso Grifo/Bizzarrini remporta la classe 5000 CC terminant neuvième en 1965.

BIZZARRINI 5300GT 1965 #IA3*0245

Notre voiture est une Bizzarrini 5300 de 1965 à carrosserie en aluminium, initialement construite en tant que Strada (version route) et convertie en Corsa (version course) il y a 20 ans. Contrairement à beaucoup d'autres Bizzarrini, #0245 est une Bizzarrini sans histoires, avec un historique clair et continu depuis le début. Ses spécifications comprennent un tableau de bord Série 1, un essieu arrière De Dion, des freins Campagnolo...



Historique

1965 M. Elio Mazzetti Lit. 3.600.000 Coppa Cimino Reg.no. était BO505711, F69515Roma, BZARINI, IWALI
1972/3 Elio Mazzetti, Bologne
1976 Domenico/Danilo Buttacchio (Bologne)
1977 Carlo Frosini (importé à Long Beach)
1977 Edgar Downs
198 ? John Ling (restauration "Silverstone", Wisconsin) qui a refait l'intérieur et ajouté la radio stéréo Blaupunkt et le système de climatisation.
1981 Concours de Palo Alto
1982 février présentée dans Car Collector
1982 février présentée dans Sports Cars Classics
1985 Présentée dans Automobile Quarterly Vol. 23 no. 3
1985 William (Bill) E. Longley (Beverly Hills CA - 'IWALI')
1987 George Clark (Cambria, CA)

1995 Paul Koppenwallner, Autriche ; Reg.no. S 576 ZZ 1
995 préparée pour la course.
1996 24 mars, Endurance Per Vettura GT Storiche, Monza
2005 10 mai, vendue à Oldtimer Cars, Bern, CH. € 230.000.
2005 Michael Erlich, Suisse
2014 Cedar Racing Team : Tarek & Galal Mahmoud
2018 Propriétaire actuel - Courses Peter Auto avec plusieurs victoires et podiums.



En 2005, Michael Erlich, pilote de course suisse et passionné, achète la voiture et débute une reconstruction complète de #0245 avec l'intention claire de faire courir sa voiture dans les principaux meetings européens. Pendant des années, il participe avec succès à de nombreux événements tels que le Trofeo Nastro Rosso, NKHTGT, Le Mans Legends, etc... avec de multiples podiums et victoires.

En 2014, il décide de passer à un autre projet et vend la voiture au duo Tarek & Galal Mahmoud, bien connus du circuit historique. À cette époque, #0245 est confiée à Historic Automobiles entre les mains de Simon Blake. Une somme supplémentaire de 100K€ a été dépensée sur la voiture pour l'amener au plus haut niveau de compétition. Les travaux effectués comprenaient un nouveau moteur Mathwall FIA, de nouveaux réservoirs, de nouveaux étriers de freins, des durits Aeroquip, un kit V box, etc. Sous les couleurs du Cedar Racing Team, la voiture participe à diverses courses historiques, dont le très exclusif Goodwood Members Meeting en 2016.

Le propriétaire actuel achète la voiture en 2017 et la fait courir chez Peter Auto. D'abord entretenue par Gipimotor, la voiture rejoint le spécialiste français Yvan Mahe chez Equipe Europe. #0245 bénéficiera d'un entretien méticuleux et d'une préparation de course complète sans aucune dépense épargnée. De rares étriers de frein Campagnolo d'époque et un nouveau moteur Warrior délivrant 460ch sont montés. Nouvel essieu arrière, boîte de vitesse affinée... Dès lors, la voiture s'est avérée être l'une des Bizzarrini les plus rapides et les plus fiables tout en respectant les règlements FIA et Peter Auto.

#0245 se trouve dans notre showroom à Paris, et est vendue avec un PTH FIA valide et un dossier historique complet. Elle est immatriculée en France. La voiture est irréprochable, actuellement équipée d'un moteur Warrior de 460 chevaux et fraîchement récompensée de la troisième place et deuxième voiture du classement du Greatest's Trophy 2022. Un grand nombre de pièces de rechange fait partie de la vente, y compris : 2 boîtes de vitesses, 1 essieu arrière, 6 roues, 2 jeux d'étriers de freins etc.....

Il s'agit d'une opportunité rare d'acheter une Bizzarrini 5300 aluminium, sans histoire, très compétitive et dans un état exceptionnel. La voiture est éligible pour toutes les courses et rallyes historiques, y compris Le Mans Classic, Goodwood et The Greatest's Trophy by Peter Auto, 6H de Spa etc....



The Bizzarrini Strada (also 5300 GT Strada and 5300 GT), was a sports car produced in 133 examples by Bizzarrini S.p.A from 1964 to 1968. Sold as an exceptionally low-slung 2-seater coupe, it proved to be Bizzarrini's most successful and iconic model.

From Ferrari to Bizzarrini

Giotto Bizzarrini left Alfa Romeo in 1957 and went to Ferrari, which needed a test driver. He worked for five years at Ferrari as chief engineer and as a developer, designer and test driver. Quickly promoted to the position of development controller for experimental, sports and GT cars, the 3-litre V12 Testa Rossa engine, the 250 TR Testa Rossa and the 250GT SWB were largely influenced by his ideas and technical solutions. Bizzarrini would work hard to develop the chassis, engine and advanced dynamic solutions for the most legendary Ferrari racer, his masterpiece within the firm: the 250 GTO.

In 1961, Bizzarrini was one of the "famous five" engineers who left Ferrari during the "night of the long knives", caused by a reorganisation of the technical staff. Together with other former Ferrari engineers (including Carlo Chiti), Bizzarrini founded the company Automobili Turismo e Sport (ATS) to build a Formula 1 single-seater and a GT sports car, the ATS Serenissima.



In 1962, Bizzarrini was hired by Count Giovanni Volpi, owner of Scuderia Serenissima Repubblica di Venezia, to transform a Ferrari 250 GT SWB (chassis number 2819GT) into a GTO. Ferrari, in disagreement with Volpi, had refused to sell him a GTO and he was therefore forced to buy and modify a second-hand car. Bizzarrini and Piero Drogo of Carrozzeria Sports Cars in Modena developed an advanced aerodynamic bodywork, even lower than the GTO. This collaboration gave birth to the 250 GT Drogo 'Breadvan'.

In the same year, Bizzarrini founded the "Società Autostar", an engineering company through which he responded to tenders for independent engineering projects. Ferruccio Lamborghini will commission Società Autostar to design a V12 engine for the new GT cars of his Lamborghini

company. The Lamborghini V12 was first fitted in 1964 to the 350GT, with variants of its basic architecture being used in all Lamborghini V12s until 2010. Società Autostar then developed cars for Iso Autoveicoli S.p.A., including the Iso Rivolta IR 300 and the Iso Grifo. A dispute between Bizzarrini and Iso ended their collaboration and led Società Autostar to build variants of the Iso Grifo under the Bizzarrini brand. Bizzarrini changed the name of Società Autostar first to "Società Prototipi Bizzarrini" in 1964 and then to "Bizzarrini SpA" in 1966.



5300 GT STRADA

The Strada was launched by Bizzarrini in 1964. Its design was similar to that of the Iso Grifo, also designed by Giotto Bizzarrini, and it even used the name "Grifo" during the production planning phase as well as the welded monocoque platform of the Iso Rivolta 300. The Strada - which adopts a front mid-engine, rear-wheel drive configuration - is powered by a Chevrolet 327 small-block engine with a displacement of 5.4L for 365 hp in the road version and over 400 hp in the Corsa version. The car accelerates from 0 to 100 km/h in less than 7 seconds and reaches a top speed of 280 km/h. The Strada is equipped with Dunlop disc brakes, a BorgWarner T-10 four-speed manual gearbox, de Dion rear suspension and a limited slip differential. On later models, the 5.4L engine will be replaced by a 7L engine, fitted with Holley carburetors.

The bodywork is by Bertone, based on a design by Giorgetto Giugiaro. Two types of bodywork will be offered, in aluminium or vetroresina (fibre). Reputed to be 'impressive' at the time, it is still considered an absolute masterpiece in the 21st century. Three spyder versions were also

built, including a fully convertible prototype. A total of 133 5300 Gt Strada cars were produced between 1964 and 1968.

Bizzarrini and racing

Giotto Bizzarrini was a designer and builder of racing cars! Probably one of the main sources of disagreement between Renzo Rivolta and Giotto Bizzarrini was Bizzarrini's desire to build racing cars while Renzo Rivolta wanted to create high quality GT cars. They decided to separate in 1964. However, several cars were produced under the Iso or Bizzarrini banner between 1964 and 1965. Giotto Bizzarrini's designs can be found in many races: Sebring or notably Le Mans where an Iso Grifo/Bizzarrini won the 5000 CC+ class finishing 9th OA in 1965.



BIZZARRINI 5300GT 1965 #IA3*0245

Our car is a 1965 aluminium bodied Bizzarrini 5300 initially built as a Strada (street version) and converted to Corsa (race specification) 20 years ago. Contrary to many other Bizzarrini's, #0245 has a clear and continuous history from new. Its specifications include a Series 1 dashboard, De Dion rear axle, Campagnolo brakes...

History

1965 Mr. Elio Mazzetti Lit. 3.600.000 Coppa Cimino Reg.no. was BO505711, F69515Roma, BZARINI, IWALI

1972/3 Elio Mazzetti, Bologna

1976 Domenico/Danilo Buttacchio (Bologna)

1977 Carlo Frosini (imported to Long Beach)

1977 Edgar Downs

198? John Ling ("Silverstone" restoration, Wisconsin) who redid the interior and added the Blaupunkt stereo radio and A/C system.

1981 Palo Alto concourse

1982 February featured in Car Collector

1982 February featured in Sports Cars Classics

1985 Featured in Automobile Quarterly Vol. 23 no. 3

1985 William (Bill) E. Longley (Beverly Hills CA -'IWALI')

1987 George Clark (Cambria, CA)

1995 Paul Koppenwallner, Austria; Reg.no. S 576 ZZ 1995 Race prepared.

1996 March 24, Endurance Per Vettore GT Storiche, Monza

2005 May 10, sold to Oldtimer Cars, Bern, CH. € 230.000.

2005 Michael Erlich, Switzerland

2014 Cedar Racing Team : Tarek & Galal Mahmoud

2018 Current owner - Front running car in Peter Auto Series with multiple wins and podiums.



In 2005, Michael Erlich, a Swiss racing driver and enthusiast, purchased the car and commissioned a full rebuild of #0245 with the clear intention to race his car in major European race meetings. For years, he successfully participated in many events such as the Trofeo Nastro Rosso, NKHTGT, Le Mans Legends, etc. with multiple podium finishes and wins.

In 2014 he decided to move to another project and sold the car to another famous pair of racing drivers: Tarek & Galal Mahmoud. At that time #0245 was handed to Historic Automobile

with the gifted Simon Blake. A further 100K€ was spent on the car to bring it to top level racing. The work done included a fresh Mathwall FIA engine, new fuel cells, new brake calipers, Aeroquip hoses, Vbox kit, etc. Under Cedar Racing Team colors, the car participated in various historic races including the exclusive Goodwood Members Meeting in 2016.

The current owner purchased the car in 2017 and raced it in Peter Auto series. Firstly maintained by Gipimotor, the car joined the French specialist Yvan Mahe at Equipe Europe. #0245 benefited a meticulous maintenance and a comprehensive race preparation with no expense spared. Rare period Campagnolo brake calipers and a new Warrior engine delivering 460Hp were fitted. New rear axle, fine-tuned gearbox... From then the car proved to be one of the quickest and the most reliable Bizzarrini on track and legally prepared in compliance with the FIA and Peter Auto regulations.

#0245 is located in our showroom in Paris, and is sold with a valid FIA HTP, a complete history file and is road registered in France. The car is on the button, and freshly awarded of the third place and second car in the Greatest's Trophy 2022 classification. A huge number of spares is part of the sale including: 2 gearboxes, 1 rear axle, 6 wheels, 2 sets of brakes calipers etc.

This is a rare opportunity to buy an alloy bodied, no-stories and very competitive Bizzarrini 5300 in outstanding condition which is eligible for all historic race and rally events including Le Mans Classic, Goodwood and Peter Auto race series: The Greatest's Trophy, Spa 6H to name a few.

