

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



1968 – Bizzarrini GT Strada 5300

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg / Germany | T +49 (0) 40 99 99 86 80 0

Web www.eberhard-thiesen.de E info@eberhard-thiesen.de



1968 – Bizzarrini GT Strada 5300



- Eines von nur etwa 100 Exemplaren aus der eigenen Fertigung des legendären Sportwagen-Konstrukteurs Giotto Bizzarrini
- Attraktives, mondänes Farbschema in türkisgrün-metallic mit Leder-Interieur in cremeweiß
- Umfassend und hochwertig restauriert
- Historie weitgehend bekannt
- Zustands-Expertise vorhanden
- Kraftvoller V8-Motor von Chevrolet mit 5,3 Liter Hubraum und 355 PS
- Exotischer „Hidden Champion“ kombiniert das Beste aus zwei Welten – italienisches Design trifft auf ausgereifte, robuste US-Antriebstechnik

Dieses Automobil

Dieser Bizzarrini GT Strada 5300 wurde 1968 in der Manufaktur in Livorno (Italien) fertig gestellt. Von dort gelangte der ultraflache Sportwagen dann höchstwahrscheinlich zum deutschen Vertragshändler/Konzessionär für die Marken Bizzarrini und ISO mit Namen Sonntag in Koblenz und über diesen an seinen ersten Besitzer. Die Erstzulassung erfolgte am 23. Juli 1969 in Deutschland. Ein späterer deutscher Fahrzeugbrief nennt ab Juni 1975 einen Eigentümer (Name bekannt) in Duisburg und ab März 1977 einen weiteren Besitzer in Hagen.

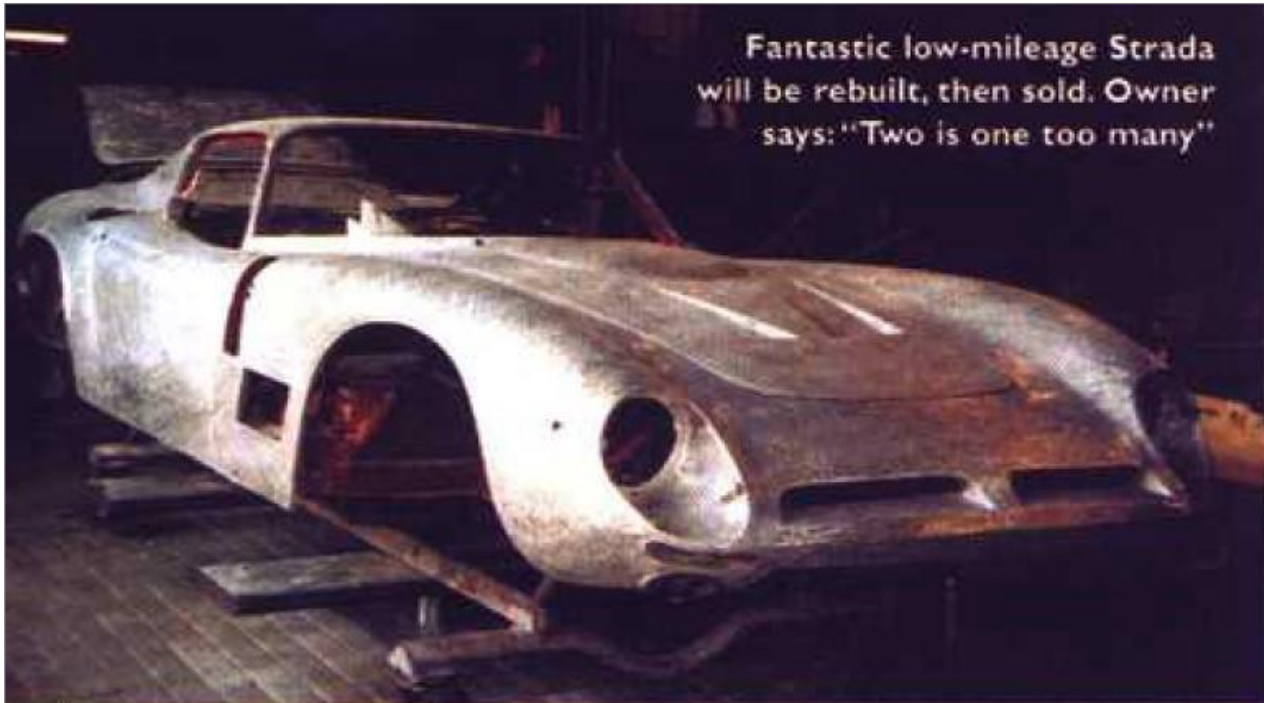
Laut einer vorliegenden Zustands-Expertise wurde der Sportwagen 1991 in einer Auktion angeboten und geriet später im Laufe der Jahre in Vergessenheit. Im Jahr 2001 wurde er von einem Niederländer mit einer Laufleistung von etwa 25.000 km wieder entdeckt und sollte einer umfassenden Restaurierung unterzogen werden. Für eine gründliche Arbeit wurde das Fahrzeug komplett in seine Komponenten zerlegt. Zu dem Besitzer und der geplanten Restaurierung erschien im Februar 2002 ein Artikel im Magazin „Classic & Sports Car“ (siehe Seite 5).



Da der Eigentümer bereits einen weiteren Bizzarrini besaß veräußerte er dieses Exemplar im Jahr 2002 als Restaurierungsprojekt an seinen vorletzten Besitzer, der die Restaurierung im Zeitraum 2005 bis 2007 bei Fachbetrieben in Deutschland und in Italien fortsetzte und fertigstellte. Dieser Besitzer behielt den fertigen Wagen dann für insgesamt gut 20 Jahre in seiner Sammlung, bevor er im Herbst 2023 von seinem aktuellen Besitzer in Deutschland erworben wurde.

Dieser Bizzarrini GT Strada 5300 präsentiert sich in einem exzellenten Zustand und verkörpert perfekt das exklusive und exzentrische Flair einer italienischen Kleinserien-Manufaktur. Zur mondänen Extravaganz trägt auch die Farbgebung in türkisgrün-metallic mit einem hellen Interieur eindrucksvoll bei. Die ausgereifte, robuste US-Antriebstechnik des kraftvollen V8-Motors der Chevrolet Corvette mit 355 PS ist gleichwohl die solide Seite eines Bizzarrini. Das spektakuläre Design der ultraflachen Karosserie wiederum sorgt stets für Aufsehen und Bewunderung. Solch ein Bizzarrini ist ein rassiges, puristisches „Fahrerauto“, das ein unvergleichliches Erlebnis bietet – und zwar sowohl auf der Straße als auch auf jedem hochrangigen Concours-Event.





Fantastic low-mileage Strada will be rebuilt, then sold. Owner says: "Two is one too many"

STRADA RESURRECTED FROM GRAVELAND

This fabulous Bizzarrini Strada has been found in Germany and is currently being restored in Graveland, Holland by owner Pieter Boel. Chassis number 0294 had been sitting in a barn for 12 years after its previous custodian had died.

Boel reports: "It's a one-owner car with just 25,000km on the clock and all the parts are here. It's a lovely, original car and was initially painted pale green. The photos show the car after the chassis had been sandblasted and the body reassembled. Sadly, I'm probably going to have to sell it at some point as two Bizzarrinis is one too many, but I'd love to know more of the car's early history."



If you know anything about this Italo-American hybrid's history, Boel can be contacted on 0035 656 4804.

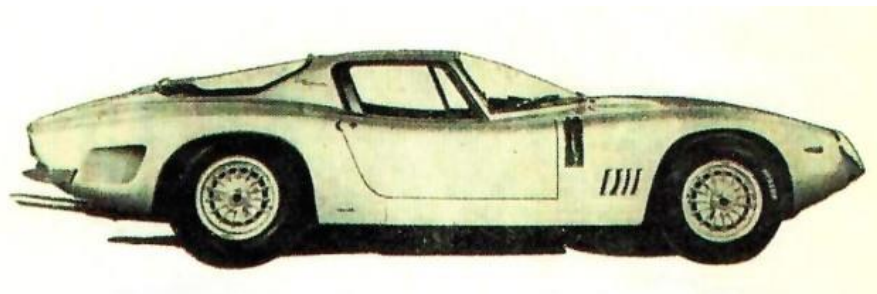
Artikel in der „Classic & Sports Car“, Ausgabe Februar 2002

Modellgeschichte

Der Bizzarrini GT 5300 geht zurück auf den italienischen Automobilkonstrukteur Giotto Bizzarrini, der ab Mitte der 1950er Jahre zuerst bei Alfa Romeo und dann bei Ferrari tätig war. Bei Ferrari wirkte er u.a. bei der Entwicklung des 250 GT und 250 GTO mit. Danach konstruierte er für Lamborghini den V12-Motor im 350/400 GT.

Der Bizzarrini GT 5300 ist historisch und technisch eng mit dem Modell Iso Grifo des Mailänder Sportwagenherstellers Iso von Renzo Rivolta verwandt. Denn Giotto Bizzarrini war ab 1962 mit einem eigenen Konstruktionsbüro tätig und entwarf für Iso das Modell IR 300 sowie später das zweisitzige Coupé A3/L. (L für Lusso). Das Prinzip lautete „Best of both Worlds“ – die Kombination aus italienischem Design und Handwerk mit ausgereifter, leistungsstarker US-Großserientechnik von General Motors. Zudem entwickelte Bizzarrini eine Rennsportversion des Iso A3/L, die als Iso Grifo A3/C (C für Competizione) auf dem Autosalon in Turin 1963 präsentiert wurde und ein komplett eigenständiges Design hatte aber die gleiche Antriebstechnik wie der A3/L.

Im Jahr 1965 ging die Geschäftsbeziehung von Renzo Rivolta und Giotto Bizzarrini auseinander. In der Folge fertigte Bizzarrini das Modell A3/C unter seinem Namen als Bizzarrini GT 5300 in zwei Varianten: Eine Straßenversion als „Strada“ sowie eine Wettbewerbsversion als „Corsa“.



Der GT 5300 basiert stets auf einem Halb-Monocoque aus Aluminiumblechen. Die hintere Radaufhängung mit einer starren De-Dion-Achse an vier Längslenkern und einem Wattgestänge entsprach der des Iso Grifo (zuvor A3/L), die vordere mit Kugelumlauf Lenkung und einzeln an Doppelquerlenkern aufgehängten Rädern war eigenständig. Um das Gewicht des Motors möglichst zentral im Wagen zu lagern, saß er weit hinter die Vorderachse – also ein Front-Mittelmotor. Auch die Anordnung der drei Tanks folgte der Gewichtsoptimierung: Je ein Tank befand sich in den Seitenschwellern unterhalb der Türen, und ein dritter Tank war hinter den Sitzen installiert. So erreichte der Bizzarrini eine Gewichtsverteilung von 52% vorn zu 48% hinten.

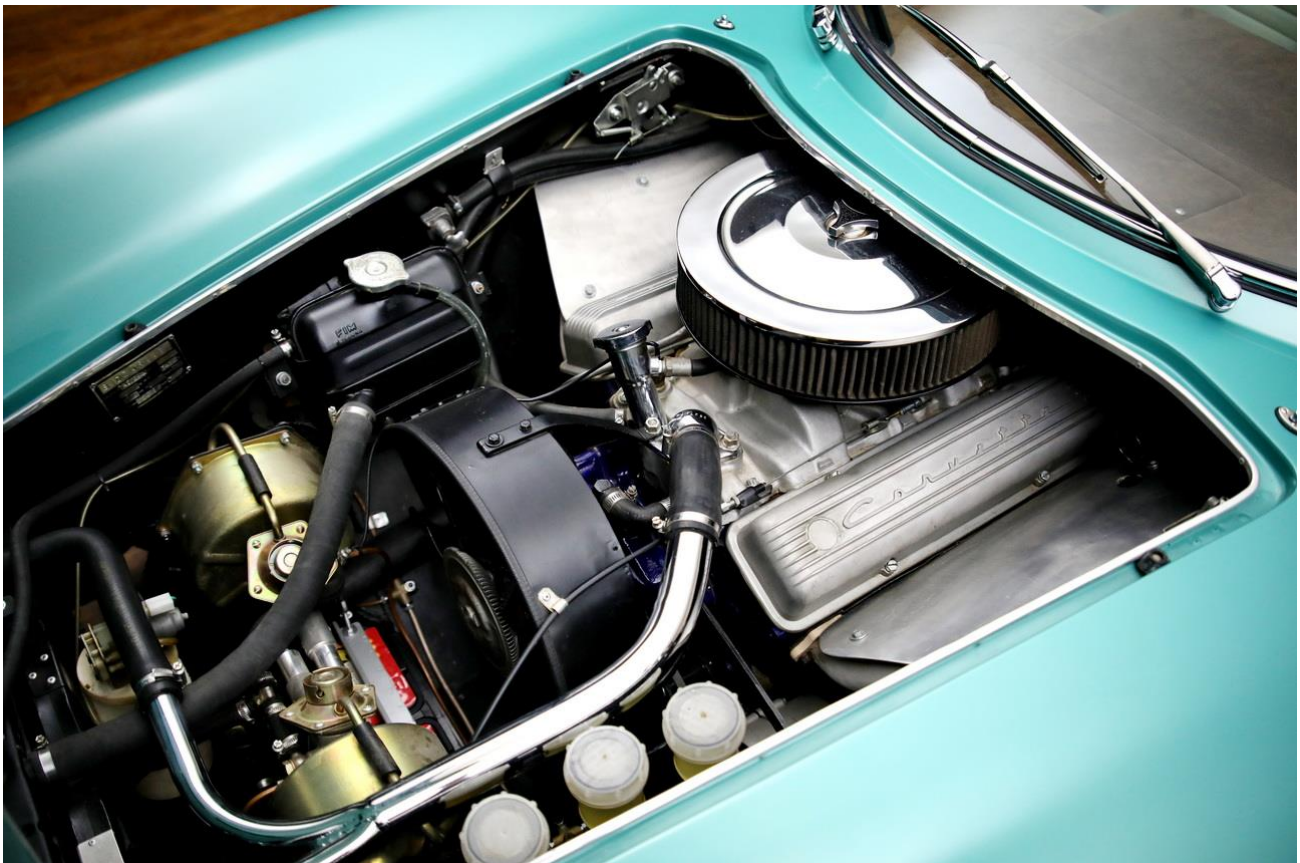
Motorseitig verfügte der Bizzarrini GT 5300 über einen 5,3 Liter großen V8 der Chevrolet 327 Corvette. Geänderte Ein- und Auslasskanäle, eine modifizierte Kurbelwelle sowie unterschiedliche Vergasersysteme sorgten für eine Leistung zwischen 355 PS (Strada) und über 400 PS (Corsa).

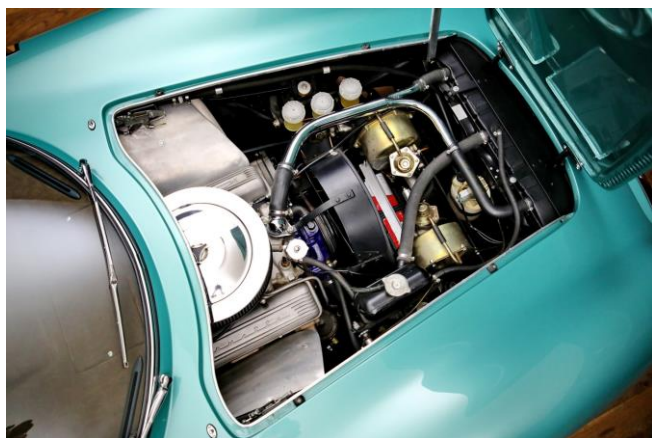
Die Karosserie war stets aus Aluminium. Mit einer Höhe nur 1,11 Metern war sie extrem niedrig und galt mit einem Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,30 als besonders aerodynamisch. Markant waren die zurückversetzten Scheinwerfer mit Abdeckungen aus Plexiglas und die gewölbte Panorama-Windschutzscheibe. Das Design wird Giorgio Giugiaro bei Bertone zugeschrieben. Die meisten Literatur-Quellen nennen heute etwa 100 komplettierte Exemplare des GT 5300.



Daten & Fakten

Baujahr	1968
Stückzahl	insgesamt ca. 100 Exemplare (keine exakten Daten vorhanden)
Farbkombination	Türkisgrün-metallic mit Leder-Interieur cremeweiß
Motor	V8-Zylinder als Front-Mittelmotor (Chevrolet 327 Corvette), 90°, wassergekühlt, eine zentrale Nockenwelle, Steuerung über Kette, Holley Vierfach-Registervergaser
Hubraum / Leistung	5.354 ccm, ca. 355 PS bei 5.400 U/min. (Archiv-Angaben)
Getriebe	manuell, 4-Gang, Mittelschaltung
Bremsen	Scheiben vorn und hinten, hydraulisch mit Bremskraftverstärker
Leergewicht	1.350 kg
Höchstgeschwindigkeit	ca. 280 km/h
Ausstattung	Aluminium-Karosserie, Campagnolo Zentralverschluss-Felgen
Dokumente	deutsche Zulassungsdokumente, alter deutscher Kraftfahrzeug-Brief, TÜV-Bericht / Hauptuntersuchung, Zustands-Expertise (2023), Fotos zum Restaurierungsprozess







Appendix

Standort	Hamburg, Deutschland
Preis	auf Anfrage (MwSt. nicht ausweisbar)
Kontakt	Bastian Hubald +49 (0) 170 – 239 31 89
	Eberhard Thiesen +49 (0) 172 – 459 34 35

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg, Deutschland

T +49 (0) 40 – 99 99 86 80 0

info@eberhard-thiesen.de / www.eberhard-thiesen.de



Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.