

# BIZZARRINI

## G. T. STRADA 5300

**Motore:**  
**Engine :** 350 HP

**280 Km/h**  
**0-100 in 5,5**



Linea aerodinamica molto spinta studiata nel tunnel del vento dell'Università di Pisa.

Massima stabilità direzionale alle altissime velocità.

Carrozzeria mono scocca e struttura differenziata - roll bar incorporato - distribuzione dei pesi al 50% - sedili anatomici - cinture di sicurezza - piantone sterzo deformabile con doppi giunti - freni a doppio circuito - differenziale autobloccante - ammortizzatori registrabili - pneumatici di differente sezione per il massimo sfruttamento della potenza, garantiscono la massima sicurezza ai passeggeri.

Motore, cambio e principali parti meccaniche della più alta qualità, ma di normale produzione, offrono la più ampia garanzia di durata e assistenza in ogni parte del mondo.

Velocità, ripresa, stabilità, silenziosità, le massime sino ad ora realizzate su una vettura gran turismo.

Very advanced stream line, tested in the wind tunnel at Pisa University.

Maximum directional stability even at highest speed.

Unitized construction and differentiated structure. Anti-roll bar incorporated. Weight distribution 50 per cent. Body-fitting seats. Safety belts. Unequal length steering column with double joints. Double - circuit brakes. Limited-slip differential unit. Adjustable shock-absorbers. Tires of varying cross-sections ensure the best use of power and the utmost safety to passengers.

Engine, gear-box and the main mechanical parts of first class quality but also of standard production ensure guaranteed long-life, service is available for them all over the world.

Speed, acceleration, stability and silence are the maximum ever obtained in a genuine Gran Turismo car.

## CARATTERISTICHE TECNICHE "G. T. STRADA 5300.."

**MOTORE:** Chevrolet, 327 Corvette, 8 cilindri a V (90°), alesaggio 101,6 mm, corsa 82,55 mm, cilindrata totale 5354 cm<sup>3</sup>, compr. 10,25:1, 300 CV (SAE) a 5400 giri/min., coppia max. 52 mkg. (SAE) a 3500 giri/min. Regime massimo autorizzato 6200 giri/min.

Valvole in testa (a V di 45°) con aste a bilancieri e ripresa di gioco idraulico, albero a camme centrale, albero motore su 5 supporti, collettori di scarico in tubi di acciaio. Filtro olio sul circuito principale, coppa olio allettata in elettro Campagnolo, contenuto coppa olio 10 litri. 1 carburatore invertito a 4 corpi Holley con starter automatico e pompata di accelerazione. 1 pompa benzina meccanica e 2 pompe elettriche. Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah, alternatore 500 W. Raffreddamento ad acqua, contenuto del radiatore 23 litri, 2 ventilatori elettrici.

**TRASMISSIONE:** frizione monodisco a secco o con comando idraulico. Cambio Chevrolet a 4 velocità + RM tutte sincronizzate. Differenziale Salisbury autobloccante a coppia conica ipoidale, rapporto della coppia 2,882:1 (17/19); su richiesta 3,071:1 (14/43) oppure 3,307:1 (13/43).

**RAPORTI DI DEMOLTIPLICAZIONE:** La 2,54:1; IIIa 1,92:1; IIIa 1,51:1; IVa 1:1; RM 3,25:1.

**TELAIO, SOSPENSIONI:** carrozzeria monoscocca in alluminio solidale con piattaforma mista in lamiera stampata di acciaio e alluminio. Sospensioni ant. a ruote indipendenti con bracci trasversali a quadrilateri deformabili, molle elicoidali. Assale post. De Dion con biellette long. di spinta e reattive e parallelogramma trasv. di Watt. Stabilizzatore laterale ant. Ammortizzatori idraulici telescopici ant. e post. Freni a disco Dunlop sulle 4 ruote (posteriormente all'uscita del differenziale) con servocomando a depressione. Sterzo Burman a circolazione di sfere. Serbatoio: capacità benzina 130 litri. Gomme Dunlop R6 6.00-15 ant. e 7.00-15 post. Ruote in elettro Campagnolo.

**CARROZZERIA, DIMENSIONI, PESO:** passo 245 cm., carreggiata ant. 141 cm., carreggiata post. 143 cm., altezza minima da terra 12 cm., raggio di sterzata 12,5 m., Berlina 2 posti, lunghezza 437 cm., larghezza 173 cm., altezza 111 cm., peso a vuoto (DIN) 1250 Kg.

**PRESTAZIONI:** velocità a 6000 giri/min. da 249 a 275 Km/h secondo il rapporto della coppia conica.

A richiesta: 4 carburatori orizzontali a doppio corpo Weber 45 DCOE 12; 420 CV (SAE) a 5400 giri/min. con copie maxime di 60 mkg. (SAE) a 4000 giri/min.

**ENGINE:** Chevrolet 327 Corvette, 90° V 8 cylinders, bore 4.00 in., stroke 3.25 in., displacement 327 cu in., compression ratio 10.25:1., Power (SAE) 250 bhp at 5400 rpm., torque (SAE) 375 ft-lbs at 3500 rpm. Max engine speed 6200 rpm.

45° V inclined overhead valves with rockers and push-rod, central camshaft, crank shaft on 5 bearings, steel tube separate exhausts. Campagnolo winged Elektron sump, sump capacity 2.64 US gal. Single four-barrel Holley carburetor with autom. starter and acceleration pump. 1 mechanical and 2 electric fuel pumps. Electrical system 12 V, 60 amp. hour battery, 500 W diode rectified alternator. Cooling by water radiator with 2 electric fans, water capacity 6.07 US gal.

**TRANSMISSION:** single dry plate clutch with hydraulic drive, 4 speed allsynchro Chevrolet gearbox. Salisbury limited-slip differential, hypoid final drive, final drive ratio 2.882:1 (17/49); optional 3.071:1 (14/43) or 3.307:1 (13/43).

**GEAR RATIOS:** 1st 2.54:1; 2nd 1.92:1; 3rd 1.51:1; 4th 1:1, Rev. 3.25:1.

**BODY, SUSPENSION:** all aluminium 2 seater berlinetta of unitized construction, independent, front suspension with unequal length wishbones and coil springs, anti-roll bar and telescopic shock absorbers. Rear rigid De Dion axle located by two pairs of longitudinal parallel radius rods and transverse Watt linkage, coil springs and telescopic shock absorbers.

Dunlop hydraulic four-wheel disc brakes with vacuum operated servo (rear brakes fitted inboard of halfshafts adjacent to differential unit). Burman recirculating ball steering.

Fuel-capacity 35 US gal. Tires Dunlop R6 front 6.00-15 rear 7.00-15. Campagnolo Elektron wheels.

**DIMENSIONS, WEIGHT:** front wheelbase 80.45 in. front 55.51 in. rear 56.59 in. ground clearance 4.72 in. turning circle 41 ft. 2 seater Berlinetta, length 173 in. width 66.11 in. height 43.70 in. dry weight (DIN) 2755 lbs.

**PERFORMANCE DATA:** speed at 6000 rpm from 155 to 171 mph according to the final drive ratio.

Optional: 4 Horizontal twin-choke carburetors Weber 45 DCOE 12; power (SAE) 420 bhp at 5400 rpm., torque (SAE) 435 ft-lbs at 4000 rpm.

### Chi è Bizzarrini?

Giotto Bizzarrini è un giovane ingegnere sui 40. Dopo la laurea ha insegnato per un breve periodo all'Università di Pisa, quindi entrò all'Alfa Romeo dove ha lavorato per 3 anni nel reparto esperienze. Successivamente passò alla Ferrari ove è stato tra i maggiori responsabili dello sviluppo della Ferrari GT 2+2, della Berlinetta GTO e del 3 litri Testa Rossa. Dopo cinque anni di Maranello si è dedicato ad un lavoro indipendente di consulenza nel campo delle automobili di elevate prestazioni. Collaborò con l'ATS, con Lambergini nella progettazione del motore 3500 cc. 12 cilindri, con la ISO Rivolta nella progettazione della berlina 2+2 e nella costruzione della versione da corsa allora denominata ISO GRIFO.

Dal 1964 ha iniziato nello stabilimento di Livorno la costruzione in piccola serie della GT Strada 5300, della GT America 5300 ed ora della GT Europa 1900. Nella costruzione di queste vetture egli ha tenuto conto dell'immenso bagaglio di esperienze acquisite sui campi di gara, dove nelle stagioni 1964 e 1965 la Bizzarrini ha ottenuto brillanti piazzamenti in corse molto impegnative.

### Who is Bizzarrini?

Giotto Bizzarrini is an engineer in his forties. After his degree he lectured for a brief period at the Pisa University and then joined Alfa Romeo where he worked for three years in the Development Department. He then joined Ferrari where he was amongst those mainly responsible for the Ferrari GT 2+2, the coupé GTO and the 3-Liter «Red-Head» (Testa Rossa). After 5 years at Maranello he became an independent technical consultant for highspeed cars. He collaborated with ATS, with Lambergini on the project of the 3500 cc - 12 cylinder engine, with ISO Rivolta on the project of the 2+2 coupé and the construction of the - at that time still unknown - ISO GRIFO racing car.

In 1964, at the Livorno Plant, he started with the construction of the models «GT STRADA 5300», «GT AMERICA 5300» and lately also the «GT EUROPA 1900». In the construction of these cars he took advantage of the great amount of experience gained during the 1964-1965 races in which the Bizzarrini obtained brilliant successes.

**BIZZARRINI S. P. A.**

**VIA DELLA PADULA, 251 - TELEF. 43.144 - LIVORNO - (ITALIA)**

TIP. O. DEBATE - LIVORNO - CORSO MAZZINI - LIVORNO