

1/2024

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

68. ROČNÍK

automobil



EXKLUZIVNĚ

- | Porsche 911 S/T
- | Peugeot 3008
- | Giotto Bizzarrini

69,90 Kč / 3,99 €
www.automobilrevue.cz



MERCEDES-AMG GT

OSLAVA KLASICKÉHO KUPÉ

auto
motor
sport

SROVNÁVACÍ TEST

ZVÝŠENÉ,
ALE STÁLE
KOMPAKTNÍ



MITSUBISHI ASX vs.
TOYOTA YARIS CROSS vs. SEAT ARONA



Mille Miglia 2006 – Bizzarrini 750 „Macchinetta“ (1952) #137

TAJEMNÝ

Publicista Daniele Buzzonetti charakterizoval Giotta Bizzarriniho jako posledního romantického konstruktéra automobilů. Giotto se sám glosoval: „Nejsem automobilovým konstruktérem, jsem dělníkem.“ Kdo se může pochlubit více jak čtyřiceti pěti vlastními motoristickými projekty a kdo jiný je obklopen takovým tajemstvím?

JIŘÍ FIALA | Foto: autor, archiv autora a Bizzarrini

Giotto Bizzarrini se narodil 6. června 1926 v Quercianelle, nejjižnějším městě etruského pobřeží Toskánska, provincie Livorno. Otec byl bohatým vlastníkem stavební společnosti, snad i statkářem. Chlapci učarovaly automobily a pomáhal třeba jako mechanik závodníků Mille Miglia. Promoval 6. června 1953, po osmi letech studií („nechodil jsem na přednášky, místo toho jsem se zabýval praktickými věcmi“) na strojním inženýrství University v Pise. Jeho diplomová práce ověřovala vylepšení a na měřicí stolici získané skutečné hodnoty vzduchem chlazeného motoru čtyřválcového Nimbus. Dobrovolný neplacený asistent se staral o vylepšení chodu univerzitní zkušební dílny motorů. Počátkem studií si koupil Fiat 500 A „Macchinetta“ (malý vůz). Požádal mechanika Oresteia Pasqualettiho, aby Fiata přestavěl. Giotto nechal kvůli lepšímu těžišti přemístit motor dozadu a osadit vůz aerodynamickou

karosérií kupé. Tohoto „receptu“ se pak držel celou kariéru. Motor 570 cm³ (22 kW/30 k) s hlavou Siata, párem motor-karburátorů Dell’Orto a pneumatickým vstřikováním dokázal rozjet vozík až na 155 km/h. S Fiatem běžně jezdil a zároveň v něm testoval nápady. V srpnu 1954 nastoupil u Alfy Romeo ke konstruktérům šasi Giulietty, pak na pozici zkušebního jezdce s talentem odhalovat slabiny konstrukce a díky vzdělání a matematice nacházet řešení. Nikomu se nedařilo eliminovat trhliny karosérií, až Giottovi, jehož inspirovalo zařízení na vypouštění bomb bombardéru, které našel v továrně. Ve vývojové dílně pracoval celé noci (rodina zůstala v Toskánsku). Jednou jej překvapil Rudolf Hruska, technický ředitel Alfy Romeo. Na otázku, co tam o půlnoci dělá,



Giotto Bizzarrini u svého Fiatu 500 Machinetta (1953)

Giotto ukázal: „Co tam ti idioti udělali, vůbec nerozumějí své práci.“ Byl z toho skandál. „Anarchista“ se stal u Alfy Romeo nezáadou osobou.



Počátkem září 1961 zkoušeli Giotto (v helmě) a tovární zkušební jezdec Willy Mairesse v Monze prototyp Ferrari 250 GTO

Enzo Ferrari jej roku 1957 osobně angažoval. Giotto na něj udělal dojem, když přijel do Maranella ve svém speciálu. Tehdy mu řekl: „U Ferrari nejsou žádní šéfové. Uděláš nejlíp to, za co jsi odpovědný, protože v neděli musí Ferrari vyhrát.“ Giotto dostal k dispozici 250 GT Berlinettu Boano (1956). Z ní vytvořil „Duck“ (kachnu), předobraz budoucího GTO. Zkrátil šasi a Stirling Moss s ním zajel na okruhu o 6 s rychlejší kolo. Ferrari byl jako jeho druhý otec. Zkušebního jezdce Giotto brzy povýšili na šéfa Sektoru zkoušek, testování a vývoje sportovních vozů. Zodpovídal za konstrukci a vývoj podvozků, motorů a pokročilých aerodynamických řešení legend GTO „Testa Rosa“ (1958) včetně vylepšeného motoru V12 a modelů TRI 3-litri, 250 GT 2+2, 854 (Ferrarina) a z něj vyšlechtěného ASA 1000 coupé/spider/GTC competizione. Ferrari 250 GTO je považováno za Giottoův nejlepší výtvar. Koncem října 1960 po „palácovém převratu“ opustilo Ferrari několik manažerů (viz AR 2/20). Vzbouřenci založili Automobili Turismo e Sport (ATS). Giotto stál za projektem silničního ATS 2500 GT, prvního italského kupé s motorem uprostřed. Bizzarrini založil v dubnu 1962 v Livornu kancelář Società Autostar, pak tučet dalších firem v Itálii i USA. Roku 1962 si ji najal hrabě Giovanni Volpi. Požadoval přestavět Ferrari 250 GT SWB podle specifikací GTO, neboť našťvaný commendatore odmítl GTO „vzbouřenci“ prodat. Bizzarrini spolu s ex-šéfinženýrem Ferrari Carlem Chitim za čtrnáct dnů nakreslil a postavil speciál lehčí než GTO. Se zkráceným podvozkem a karosérií s Kammovou záďí „Breadvan“ pak proháněl tovární Ferrari. Natolik se podařil, že jej Ferrari oficiálně zařadil do seznamu vlastních vozů. V letech 1962–63 pracovala kancelář pro Ferruccio Lamborghiniho. Giotto dohlížel na konstrukci prvního šasi GT. Za čtyři měsíce zkonstruoval motor dle zadání:



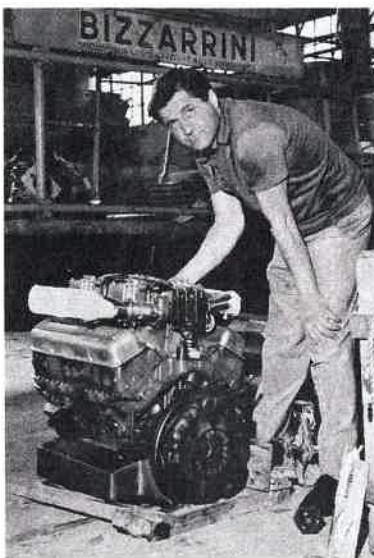
Hliníkové Ferrari 250 GTO (1962) Berlinetta Scaglietti je považováno za jednu z nejúchvatnějších konstrukcí mladého inženýra

„Musí to být V12 a výkonnější než Ferrari.“ Giottova konstrukce FOHC 3,5 litru (268 kW/365 k) se suchou klikovou skříní a – na rozdíl od Lamborghiniho požadavku – s omezením otáček na 9800 min⁻¹. Za každého koně výkonu převyšujícího Ferrari měl slíbený bonus. Úkol splnil, ale zle se mu odvděčili. O honorář se s Ferrucciem musel soudit a Dallara si chtěl přisvojit slávu mistrovského motoru 350 GTV. Ještě o 50 let později nacházíme jeho modifikované verze v útrokách mnoha Lamborghini. V letech 1962–72 využívalo služeb kanceláře Iso Autoveicoli S.p.A. Giotto roku 1962 navrhl šasi Iso Rivolta GT (IR 300), roku 1963 nakreslil Iso Grifo A3/L („L“ = lusso). Zároveň přišel s modelem Grifo A3/C („C“ = corsa), „lepším než GTO“, s motorem V8 a karosérií Giorgetta Giuglia-



Unikátní Ferrari 250 GT SWB Breadvan (1961), s nímž startoval hrabě Giovanni Volpi v Le Mans 1962

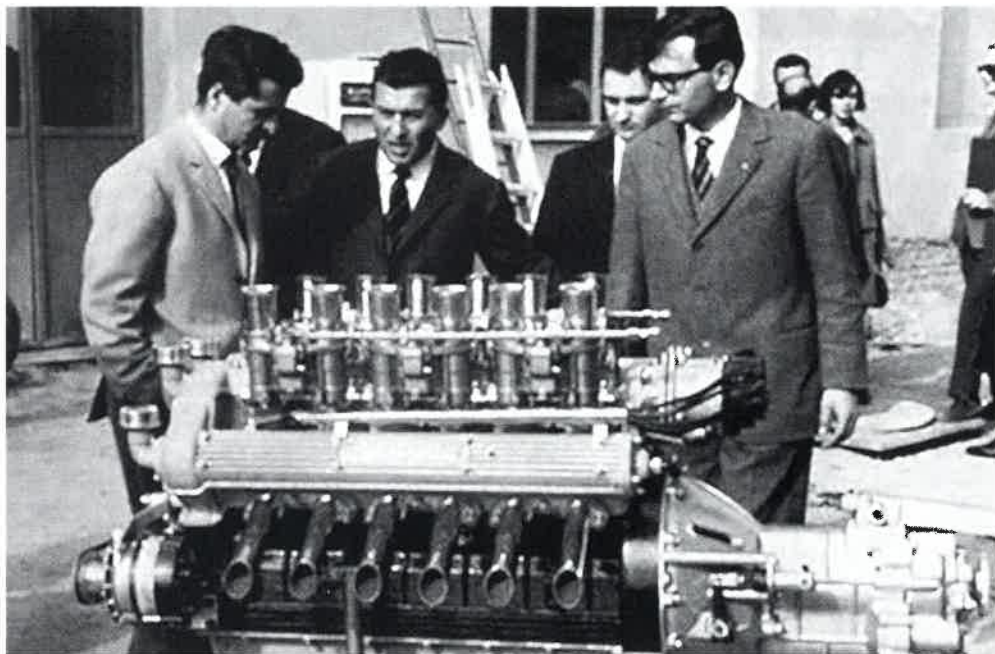
ra (tehdy zaměstnaného u Bertoneho). Oba modely se rodily mimo továrnu Iso. A3/C stavěla Carrozzeria Sports Cars v Modeně (majitel Piero Drogo). Giotto osobně kontroloval stavbu každého kusu. Giotto, ač měl s Rivoltou mnoho neshod, byl otcem typů Iso S4 Fidias (1965), Iso Lele (1971)



Giotto Bizzarrini a Chevy small-block V8, který používal ve vzech s označením 5300 (1962)



Z doby působení u Ferrari – Giotto Bizzarrini (vpravo) a Pietro Drogo a jejich společná konstrukce i výrobek ASA 1000 GTC (1962)



Představení prvního prototypu motoru Lamborghini 350 GTV v říjnu 1963. Zleva: pánové Giotto Bizzarrini, Ferruccio Lamborghini a Giampaolo Dallara se netváří buhvíjak nadšeně u příležitosti slavnostního otevření býčí továrny. Sériový motor V12 debutoval o pár týdnů později v Turínu



Lamborghini 350 GT/GTV (1962) s Giottovým podvozkem a motorem V12



ATS 2500 Berlinetta (1963) s karosérií Allemano vznikla za konstrukčního příspěví Giotta v trucfirmě odpadlíků od Ferrari



Iso Bizzarrini A3/C (1963) #52 – první prototyp s nýtovanou slitinovou karosérií Drogo, vystavenou v Turínu 1963. Zkušební vůz pro 24h LM 1964, člen továrního týmu v 1000 km Nürburgringu, pak 7. absolutně a 2. ve třídě závodu 1000 km Monza. Vzniklo jich méně než 20



Bizzarrini GT 1900 Europa (1968)

a Iso Rivolta Varedo (1972) s motory vpředu. Renzo Rivolta roku 1964, po rozluce obou kohoutů, ihned výrobu Grifa A3/C zastavil.

Giotto založil na jaře 1964 společnost Bizzarrini & Co., kde smontovali roku 1965 první automobil značky Bizzarrini. 5300 GT Strada bylo Iso Grifo A3C s vylepšeným interiérem, hliníkovou karosérií Giugiaro postavil Drogo. V letech 1966–67 dodával kabáty Grosso & Veci. Brzy se objevilo GT America – A3C s nezávislým zavěšením vzadu a laminátovou karosérií od stavitele lodí Catarsi z Vada. Small block z Corvette (V8, 5359 cm³, 268 kW/365 k, 280 km/h) učinil z lehkého a mrštného vozu obávaného soka na závodní dráze. Úsilí vyvrcholilo vítězstvím Bizzarrini 5300 GT Corsa ve třídě ve 24h Le Mans (1964), kde porazilo Giottovy předchozí, nyní konkurenční vozy.

Během jara 1966 představili Nembo (Ford V8 7,0 litru), Bizzarrini GT Spider (karoserie Stile Otalia; debut Ženeva 1966) a monopost s motorem Chevy. Bizzarrini v letech 1965–66 vypustil pět závodních P538/P538S s laminátovými otevřenými účelovými karosériemi Giugiaro, dva s V8 small-block, tři s jeho Lamborghini V12. Roku 1966 ještě stihl tři kusy 5300 GT Spyder (prototyp postavený u Stile Italia a dvě verze targa od Sibona e Basano). V říjnu 1966 představil prototyp 1500 Berlinetta/1900 GT Europa s motorem Fiat 1,5 litru. O pár dnů později v Turínu přišlo sériové Bizzarrini 1900 GT Europa pro začínající vyznavače sportovních vozů. Laminátové kupé (karoserie Labronplastic) dostalo moderní dvoulitr Opel GT. Bizzarrini 538 Duca D'Aosta (1968), první Giottův silniční vůz s motorem Chevy V8 a ručním řazením uprostřed, vzniklo na objednávku člena italské královské rodiny, prince Amedea, vévody z Aosty. Oblou Mantu, debutanta Turína 1968 se základem P538, oblékl Giugiaro jako první vůz ve svém novém podniku Ital Design. Revoluční jednoprostorové kupé mělo small-block V8 před zadní nápravou a pohon zadních kol. Řidič seděl mezi dvěma spolujezdcy. Roku 1967 zaznamenáváme Nembo Lancia GT a o rok později prototyp Bizzarrini GT America 2+2. Výrobní firmu Bizzarrini S.p.A. založili v březnu 1968, aby ji v září téhož roku uzavřela Guardia di Finanza. Poslední šasi opustilo halu 5. listopadu 1968. Giotto raději v říjnu 1968 poslal firmu do insolvence. V únoru 1969 noví akcionáři vytěsnili Giotta ze správní rady, tunelovali zbývající aktiva společnosti a situaci nepřidaly stávky. Počátkem prosince 1969 vyhlásila Bizzarrini S.p.A. úpadek. Společník, majitel zámků Pasquini, jej chtěl připravit o projek-

ty. Finanční policie vyšetřovala Giotto z vyvádění prostředků a úmyslné insolvence, ale brzy jej zcela očistila.

American Motors Corporation jej v roce 1968 požádala o spolupráci na přípravě kupé AMC AMX/3 s motorem uprostřed a pohonem zadních kol. Giotto z projektu odešel po dokončení 6. kusu AMX/3 Sciabola (šavle) koncem roku 1970. Výz se stal základem kupé Bizzarrini Sciabola (1975). Sériová Sciabola debutovala v Turínu 1976. Asi 30 kusů Bizzarrini AMX/3 (ale již bez AMC) vzniklo v Itálii v podniku Auto-officina Salvatore Diomante, který byl až do roku 1967 manažerem továrny Bizzarrini. Giotto prezentoval roku 1971 prototyp závodního 128P 1300 Barchetta na podvozku 1900 Europa. V listopadu 1971 v Turínu předvedl vylepšený Europa GT, následoval dvoumístný prototyp. Byl autorem prototypu Bizzarrini PT 97 A „Promise“ s motorem Ferrari V8, kupé Iso Rivolta Varedo (Turín 1972, Ford V8 5,8 litru) a dvoumístného Lombardi FL1 (Turín 1972) s karosérií Francise Lombardiho a boxerem Lancia. Objevitel receptu a výrobce aperitivu Cynar u něj zadal projekt městských elektromobilů (1973, 8 kusů). Už jako profesor strojních fakult v Pise a Florencii (1972–1985) zkonstruoval Bizzarrini P128 Competizione (1973) ke startu na Targa Florio 1973. V období 1977–78 nakreslil a odlil 16ventilové desmodromické hliníkové hlavy pro Kawasaki France k účasti ve 24h moto na Le Mans, stal se otcem jednoválců Gilera a Yamahy 250/350.

Newyorská pobočka připravila různorodé počiny: Formula 1 project (1968), Picchio (1989) sportovní/závodní prototyp (motor Lancia 2.0 16V), one-off BZ-2001 Disegno Bizzarrini s motorem Testarossa, karosérii z uhlíkových vláken a nově zkonstruovaným podvozkem. Zvažovali malou sérii, zůstalo u prototypu. EtaBeta Pininfarina byl hybridní městský vůz s 1,1litrem Fiat a elektromotorem (25 kW/34 k). Scuderia Bizzarrini s.a.s.



Hybridní městská EtaBeta Pininfarina (1996)



Giotto fotografovaný s Iso Grifo A3/C během víkendu (25. dubna 1965) závodu 1000 km Monza, kde vůz #64 skončil celkově pátý

se roku 1996 zhostila studie platformy sportovního vozu Barchetta PT97A (zvažovali motor Ferrari 348), pak barchetty Magica, nebo též Kjara (1998), nejprve s hybridním ústrojím (pětiválec Lancia TD a třífázový asynchronní elektromotor) a pohonem 4x4, později Magica II s jinými kombinacemi spalovacích a elektrických motorů. Bizzarrini Bebi Prototype (2000) byla barchetta s šasi z Europa 1900 GT a čtyřválcem Yamaha Z1 1000. Bizzarrini-Uni-Roma byl společný projekt s římskou univerzitou (1997–2011). Postavili Bizzarrini Bebi Grifo (2004), prototyp Saab Aero X (2005) a dodali tři kusy Bizzarrini P538 Anniversario (2005) oslavující 40leté výročí typu P538. Giotto v roce 2009 spolupracoval na projektu P538 Hybrid Eco Targa Florio. Realitní makléř Giorgio Vitti s Giovannim Marianim založili 30. dubna 2002 firmu VGM Motors S.r.l. Koupili Bizzarrini Automobili di Livorno včetně značky, výkresů a práv k silničním a závodním vozům. V Ženevě 2006 debutovalo Bizzarrini Ghepardo GTS (nebo též GTS 4.4 V), uprostřed kterého pulzoval německý přeplňovaný motor BMW Alpina V8 4,4 I, a později jednotka Renault-Mecachrome GP2 V8 4,1 litru (404 kW/550 k) z monopostu F1. Pro výrobu počítali s LS7 z Corvety. Později se chtěli pustit i do motocyklu Bizzarrini.

Univerzita ve Florencii 23. října 2012 odměnila celoživotní dílo Giotto udělením čestného doktorátu za design. Giotto zemřel 13. května 2023 v pečovatelském domě v toskánském Rosignano Marittimo ve věku 96 let. Má se za to, že v letech 1963–69 vzniklo 133 kusů Bizzarrini 5300 GT (nebo 147 kusů Iso Grifo A3C, Bizzarrini Grifo, GT Strada 5300, 5300 Spyder a GT America), k tomu asi 82 dalších, ne dobře doložených, celkem 249 automobilů. Mezi replikami se vyskytuje řada falešných staveb. Mimo jiné, nejméně 25 „pokračovacích“ replik P538. Giotto při stavbě některých dokonce sám pomáhal, a nakonec je i autorizoval...



Giotto Bizzarrini kolem roku 1990

Bizzarrini Manta (1968). Giugiaro potřeboval na stavbu karosérie pouze 45 dnů, ale do pojezdného stavu (s vylepšeními) dotáhl tento koncept až za několik let

Roku 2020 Bizzarrini znovu oživil. Projekt organizoval Rezam Alroumi, který se proslavil záchranou značky Aston Martin Lagonda. Obklopil se nejlepšími manažery, včetně Dr. Ulricha Beze (ex-Aston Martin). Roku 2022 prezentovali od vzoru těžko rozeznatelné kupé Bizzarrini 5300 GT Revival Corsa. Vývoj trval 18 měsíců. Vycházeli ze studia tisíce původních výkresů a náčrtů. Limitovaná série čítá 24 kusů. 3. září 2023 debutovalo kupé ze skicáře Giorgetta a Fabrizia Giugiarů s uprostřed uloženým motorem Bizzarrini Cosworth V12 a jménem Giotto jako pocta legendárnímu inženýrovi. Letos by se mělo objevit Bizzarrini Project H2, údajně vycházející z nerealizovaných Giottových návrhů. Roku 2026 je doplní supersport Project C1 a roku 2028 Project C2, oba ultramoderní a se spalovacími motory. Houževnaté a nezdolné jméno žije dál. ■



Bizzarrini 5300 GT (1964) #29 na LMC 2023