



1966

## **BIZZARRINI 1900 GT / SS Europa**

**Chassis-Nr.** B 507 **Motor-Nr.** T19S0000207R

**Motor:** 4-Zylinder-Reihenmotor, 1.897 cm<sup>3</sup>, ca. 125–130 PS

- **Ex Giotto Bizzarrini**
- **Nur 12 Fahrzeuge gebaut**
- **Villa D`Este 2025**
- **Weitgehend unrestaurierter Originalzustand**
- **„Matching-Numbers“**
- **Nur 77.000 km**

## 1966 BIZZARRINI 1900 GT / SS Europa # B 507

Der Bizzarrini Europa 1900 GT entstand in den späten 1960er-Jahren als kompakter, leichter Grand Tourer mit sportlichem Anspruch. Während der größere 5300 GT auf amerikanische V8-Power setzte, wurde der Europa als europäisch orientiertes Konzept entwickelt: Ein agiler Opel-Vierzylindermotor, kombiniert mit einem Rohrrahmen und einer GFK-Karosserie, sorgte für ein niedriges Fahrzeuggewicht und eine ausgezeichnete Fahrdynamik. Optisch und technisch zielte der Europa auf Kunden, die ein puristisches, aber exklusives Fahrzeug suchten. Die Fertigung erfolgte in Handarbeit bei Bizzarrini in Livorno – insgesamt entstanden lediglich rund zwölf Exemplare, was den Europa zu einer extrem seltenen Erscheinung macht. Die SS-Version bot eine sportlichere Fahrwerksabstimmung und eine leicht gesteigerte Motorleistung – ideal für ambitionierte Fahrer.

Das hier präsentierte Fahrzeug ist in mehrfacher Hinsicht eine absolute Rarität. Es handelt sich um das **persönliche Auto von Giotto Bizzarrini**, das er über mehr als zehn Jahre gemeinsam mit seiner Frau Rosanna nutzte. Zwischen 1966 und 1978 legte er damit rund **55.000 Kilometer** zurück. Zeitgenössische Fotos aus Bizzarrinis Besitzzeit – unter anderem mit dem Schriftzug *Scuderia Bizzarrini* auf der Heckscheibe – dokumentieren die frühe Geschichte des Fahrzeugs. Der Wagen befindet sich noch heute im **unrestaurierten Originalzustand**, weitgehend im orangen **Erstlack** – vermutlich das einzige bekannte Exemplar, das noch im Erstlack existiert. Auch das Interieur ist **vollständig original** erhalten. Der aktuelle Kilometerstand liegt bei **77.000 km**. Dieses Exemplar wurde in der seltenen „SS“-Spezifikation gebaut und ist **eines von nur zwölf produzierten Fahrzeugen**. 1978 ging der Wagen in den Besitz eines schwedischen Sammlers über, der ihn direkt von Bizzarrini übernahm. Seit 2015 ist das Fahrzeug im Besitz des aktuellen Eigentümers. Mit seiner außergewöhnlichen **Provenienz**, gilt dieser Wagen als eines der bedeutendsten erhaltenen Modelle der Marke Bizzarrini.



**Bizzarrini Ltd.**  
Automotive Groupe



# Bizzarrini

## Certificate of authenticity Certificato di autenticità

The Bizzarrini vehicle with the identification number listed below was manufactured with the following assembly specifications:

Model / Modello	Bizzarrini 1900 GT Europa
Chassis No / No Telaio	B 507
Year of production / Anno di produzione	1966
Engine / Motor	4 cilindri 1900 cc.
Motor number	T19S-0000207R
Original Colour / Colori originali	
External / Esterno	Giallo medio
Internal / Interno	Nera

15 Mai 2019

Erwin Vallini  
Executive Officer  
Bizzarrini Ltd. Automotive Groupe

**Bizzarrini Ltd.**

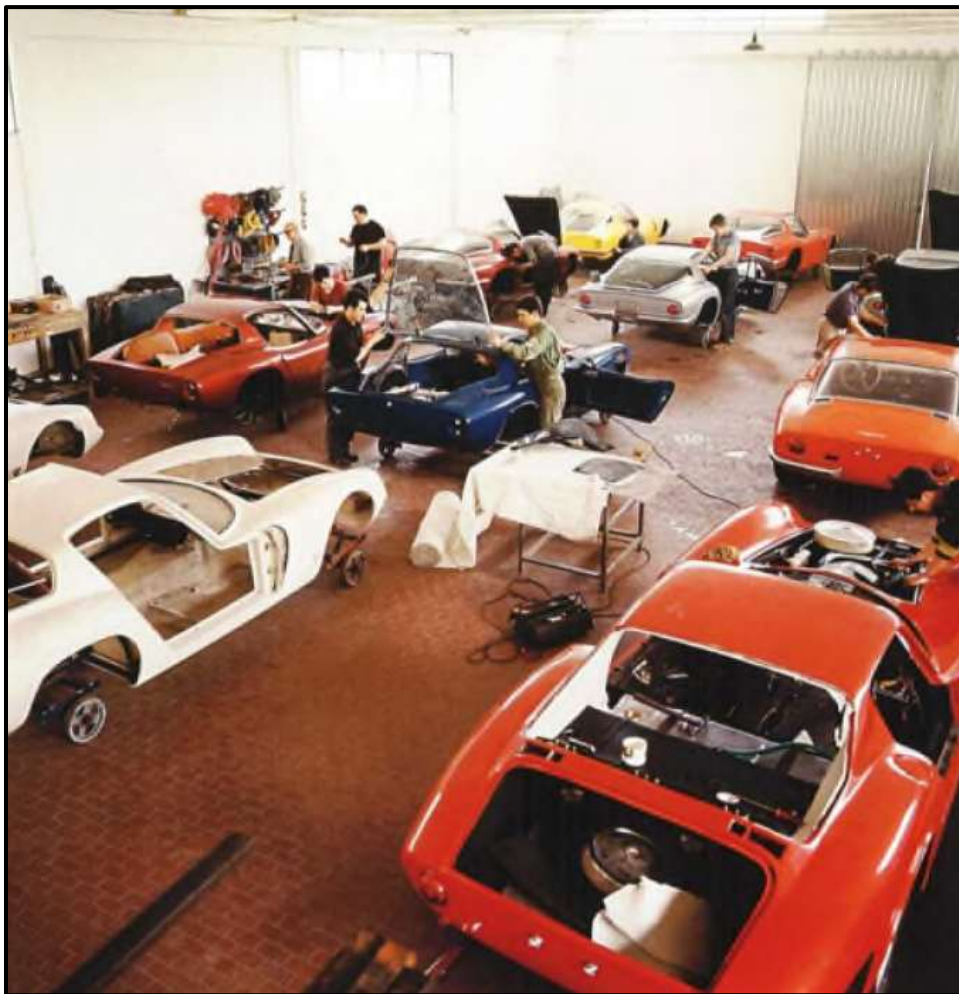
[info@bizzarrini.com](mailto:info@bizzarrini.com) [www.bizzarrini.com](http://www.bizzarrini.com)

50 YEARS BIZZARRINI 1964 - 2014 **Le Mans** Class Winner 1964 & 1965

## Besitzerhistorie

1966 – 1978	Giotto Bizzarrini`s private car
1978 – 2015	Ian Nilson (Schweden)
2015 – 2025	Malte Fromm (Deutschland)
2025 – heute	Schweizer Classic Car Collector

### 1966 – 1978 Giotto Bizzarrini`s privates Fahrzeug



In der Werkstatt von Giotto Bizzarrini / Produktion der 12 gebauten Werks Bizzarrini Europa



Vor der Werkstatt von Giotto Bizzarrini



Rosanna Bizzarrini (Giotto's wife) with # B 507



In Bizzarrinis Workshop





Übergabe des Bizzarrini 1900 GT SS in 1978 an Ian Nilson und seine Frau



Die Frau von Ian Nilson neben dem neuen Fahrzeug ihres Mannes.



## Schwedische Zulassung

800234

**LÄNSSTYRELSEN**  
**Bilregistret**  
 ANVISNINGAR, SE FORDONSDELEN

Kryssmarkera  
 se här

**REGISTRERINGSBEVIS Rapportdel**  
 Datum för anmälan eller ansökan

KCJ 456 2

Registreringsnummer	Check-siffror	Ägarbyte	Avställning	Upphörande av avställning	Åreregistrering (skrotning, export mm)	Notera inte i detta fält - avsett för mikrofilmnummer
T KCJ 456	2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

T H

Ansökan om duplett <input type="checkbox"/> inredig skylt (x) <input type="checkbox"/> kontrollmärke <input type="checkbox"/> tvärrad skylt (x) x) Ange antal i rutan	Övrig anmälan/upplysning	Anm
Fordonsbeteckning: <b>PB</b>	Fabrikat, typ: <b>BIZZARRINI 1900 GT EU</b>	Årsmodell: <b>1966</b>
	Registrerad: <b>790606</b>	Uthärskningsdatum - bevis: <b>850711 09</b>
Underskrift av registrerad ägare vid anmälan eller ansökan	Registrerad ägare: <b>440424-6656</b> <b>NILSSON, JAN-ERIK</b> <b>HILDINGAV 33</b> <b>182 62 DJURSHOLM</b>	Förelägsdatum: <b>780328</b> <b>AB</b>
<b>Uppgifter om NY ÄGARE (Obligatoriska vid ägarbyte)</b>		
Personnr eller organisationsnr (se skattsedel)	Datum för ägarbyte	
<b>PLATS FÖR BEVISMÄRKE</b> (trafiktörsäkringsbevis, se under rubriken "Trafiktörsäkring" på baksidan av fordonssedeln)		
Namn		
Utdelningsadress		Tjnt, även riktnr
Postnr	Ort/namn	
Underskrift av ny ägare/köpare		
(Länsstyrelsens notering - stämpel och sign)		

Tsv-089 201.006 (p 17) 84 11

Aviskij denna del när rapportering sker till LÄNSSTYRELSENS bilregister.

In der schwedischen Presse

AV ALF JOHANSSON • FOTO: LANCE

# BIZZARRINI

## EUROPA



För några år sedan hade vi ett reportage som räckte stort utrymme. Det var om den, för de Botta, helt okända sportvagnen Bizzarrini GT America. Efter detta har bl.a. Jan Svanbäck vänt upp sin Bizzarrini på Ärtungshuset, och trötat till de Botta-konkurrensen av andra kända märken.

Vad är det då som gör Bizzarrini så unika? Jo, såsom är det väl nästan i hela den här världen. Gioito Bizzarrini i Livorno, Chefkonstruktör Son Ferrati. Plackade där från bl.a. Ferrari Tour de France, GTO och en del andra fantastiska varianter. Lästade sedan Ferrari och gick över till ISO-fabrikerna där ISO Rivolta 300 och ISO Gioito kom från Bizzarrinis riktiga. En av livingskonstruktörerna från ISO underverk i alla sedan väntar på Bizzarrini under eget namn och tillade mycket fransöskligt på bland annat Le Mans. Det som är typiskt för Bizzarrini bilar är att de är vad man kallar väg till. Cykeln för att krascha med perfekt vagnhållning och körkänsla. Däremot är det roligt för publikantener, som vill ha något vackert att sitta upp med i bilen.

Tja Jan Nilsson Bizzarrini som svenskar. Det är en av de två svenska modellerna med sina 11 tillverkade exemplar. Så vitt vi vet är det enda konstruktören i landet och något mer till en väl som lever i bl.a. Modellen kallas Bizzarrini GT Europa. Bilen har ett chassi i stål i bakken i glasfiber ingefära som på vissa ställen är i rostfritt stål. Motorn är bakdragen så långt att den väntar hela bakken framåt. Allt för att få bästa vagnhållning. Somna sak gäller i konstruktionen, de är glömda så att de kommer så nära bilen som möjligt. Så som sig de är fulla efter väntan somna skid det som vara någon skid på siggenskaperna.

När det gäller själva konstruktionen finns det säkert flera åsikter, som den är väcker alla. Men grundtanken var ju heller inte att det skulle vara något annat, utan helt enkelt. Kärnan är vagnkonstruktören i Livorno i Pisa, direktor designerna

38 MOTORSPORTEN 141

741 MOTORSPORTEN 27

2015 - 2025

Malte Fromm (Deutschland)



## # B507 in der Presse

„Bizzarrini GT Europa mit Opel-Motor - Wie viel Opel steckt in diesem Bizzarrini?“

**W**ir sind auf dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2025, Europas höchst glamourösem Schönheitswettbewerb für klassische Autos. Auf dem weißen Kies zwischen Dino 206 GT und Ferrari 330 GTC steht ein weiterer italienischer Sportwagen – Oldtimer-Kenner glauben im Vorbeigehen, einen Bizzarrini GT 5300 zu erkennen, das berühmteste Auto der Marke. Aber Moment mal! Der hier ist ja viel kleiner.



Dieser Bizzarrini GT Europa von 1966 stand auf dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2025. Er war das persönliche Alltagsauto von Giotto Bizzarrini – mehr dazu weiter unten.

Bild: Frank B. Meyer/AUTO BILD

### Was war der Bizzarrini Europa?

Ja, denn das hier ist ein Bizzarrini Europa – die Baureihe, die die finanziell strauchelnde Marke vor dem Konkurs retten sollte. Das hat nicht geklappt, Ende der 60er-Jahre musste Firmengründer Giotto

Auszug aus dem Artikel Auto Bild vom 26.05.2025

<https://www.autobild.de/artikel/bizzarrini-gt-europa-mit-opel-motor-28124215.html>

THEMA

WELT AM SONNTAG | NR. 26 | 29. JUNI 2025 | SEITE 11

# Maschinen, Mythen und Millionen



Automobile-Klassiker sind Kapitalanlage, Kulturgut und Glücksversprechen zugleich.  
Und die Oldtimer wollen nicht nur bewundert, sondern auch bewegt werden.  
Ulf Paschardt ist mit seinem Testarossa nach Italien gefahren, in die Heimat seines Ferraris – mitten hinein in eine Welt voller Leidenschaft.

**W**erkstatt, Andrea Modena. Und in jeder Familie, nach dem wohlhabendsten und glamourösesten, gibt es eben schwarze oder beisebene Schafe. In dem Fall mein Testarossa und ich.

Die Werkstatt von Claudio bei Herz und Seele der Marke Ferrari, im Zentrum der alten Fabrik, die Enzo Ferrari 1929 in Maranello in ein ständlich hässliches Nichts investiert hat, stehen an diesem Vormittag fünf Mai-Ferraris, die adäquat mehr als eine halbe Milliarde Euro wert sind. Der Testarossa aus dem Jahr 1978 mit dem Motor des Mille, Miguel Ferraris 1973 von Alfonso de Portugal, der mir dem Auto feldlich verunglückt und dabei sechs weitere Menschen mit in den Tod riss, darunter Ferraris' Enkel, der Michael Mauro Ferraris' Enkel aus dem Jahr 2004 kennt, weiß etwas über die Realitäten: Unglücke, der Rennsportgeschichte, die zum Aus der traditionellen Automobilindustrie in Norditalien führte.

Diese sieben de Portugal Motor steht der italienisch gewonnene aus der wohlhabendsten Automobilindustrie, Bolognesi und Ferraris' Roberto Rossetti. Im Juni 1953 hatte sich Rossetti mit seiner nach Berlin/Prag übertraf, Ingrid Bergman in diesem Ferrari auf den Weg von Rom nach Stockholm gemacht – eine Strecke von rund 2000 Kilometern, die sie in weniger als 30 Stunden zurücklegten. Der Wagen, ein Pininfarina-Coupe mit V16-Motor, war nicht nur ein Hochzeitsgeschenk, sondern ein romantisches Eheversprechen auf einen Alltag ohne Langeweile, aber mit jeder Menge Nasserei. Anstatt zu fliegen, wählte Rossetti den Ferrari ohne Chauffeur. Da der Ferrari über kaum Stauraum verfügte, wurde ein Gepäckträger auf dem Dach montiert – eine Premiere für die Marke und ein pragmatisch amtierender Hinweis darauf, dass deren Fahrweg nicht für Annehmlichkeiten, sondern für das Reisen und Essen gebaut wurde. Rossetti steuerte den Wagen mit hoher Durchschrittschwindigkeit, kaum Pausen und einer Fahrweise, die dem professionellen Rennsport nahekam.

Die Reise wurde unter Aufsicht und Medien schnell zur Legende. In Stockholm angekommen, mitten in der Nacht, musste die Polizei die Menge zurückhalten, die sich vor dem Hotel

Wenn Autos die Droiden ihrer Besitzer sind, dann was das für meine kurzgelebte italienische Schönheit der wohl zufriedenste Moment ihres 98. Lebensjahres. Der schwarze Testarossa mit dem Berliner Kennzeichen war zu Besuch bei den königlichen Hoherren seiner Familie. Und dies es Familie ist, war daran zu erkennen, dass der Testarossa nur seinen 98.000 Kilometern auf dem Tacho und den Spuren seines Lebens voller Leidenschaft und auch liebevoller Pflege ganz selbstverständlich zwischen all den Autos stand, die weit über 100 Millionen Euro teuer oder einfach nur Glanzhaft, prästanzierende Illusion der Automobilgeschichte sind.

„Wir sind hier eine Familie“, erklärt der charismatische Chef der Claudio

**Eligant und Schlicht:**  
Bei der Versuchung der  
Prestige-Gewinn (Prestige) und  
Automobil (Automobil) Geschichte mit  
„Gloria“

**12 THEMA**



Die gelbe Formel 1 ist ein Werk des Motorsport-Genies Enzo Ferrari.



Die Targa ist ein Werk des Motorsport-Genies Enzo Ferrari.

versammelt hat. Dieses Dingensymbol europäischer Hochkultur fällt in diesem Maivergnügen 2011 in dem Alter der heimlicher Revolutionen kaum auf. Und dazwischen auch Sportmodell.

Wenige Tage vorher durfte der Testmann, der wie alle Ferrari hier geboren wurde, in der Nähe seines Kreiselbaus bestanden werden. Als der Testmann gebaut wurde, lebte Enzo Ferrari noch, und es ist nicht unwahrscheinlich, dass der auch diesen Measur mit den höchsten Zentralverdrichtungsleistungen in seinen Fahrleistungen begutachtet hat. Das ist ein Werk in der seltenen Konfiguration von Metall mit schwarzem Leder für einen Hamberger Apolocher angefertigt wurde, zum anderen, weil der Fliesenplaner bis an das Ende seiner Tage das eigene Fahrgelände wie ein autarkes zur Mönach durchstreife und dabei besuche. In der Welt von Ferrari gehen jene Fahrzeuge, die potenziell noch von den Augen des Gründers inspiziert wurden, als besondere Reliquien im Museum.

Wie kam eine andere Marke in Hypokapitalismus hat Ferrari die DNA des Gründers instrumentalisiert. Ein Sinnswort der Produktion und des Mehrwertes definiert. Die Marke erregte mehr oder weniger unmerklich sich Gründung nach einer Art Highlow Verengung, die nicht wuchs und global verbreitet wurde. Maranello ist in Italien der zweite Vulkan. Für die weltweite Gemeinde der Porsche ist sie wie Witzsch (Porsche) oder San'Agata (Lamborghini) ein Schwächlingsort. Und in einer zunehmend abstrakt und digital werdenden Ökonomie sind Marken, die Mythen sind, besonders erfolgreich.

In den letzten fünf Jahren ist die Wertsteigerung von Ferrari je nach Quelle zwischen einer 1,4-Milliarden- und 1,6-Milliarden-Dollar. Damit zählt Ferrari zu den wertvollsten Automobilherstellern weltweit. Das Geschäftsmotiv basiert auf Exklusivität und begrenzter Stückzahl, was zu einer hohen Nachfrage und starken Margen führt. Trotz steigender Produktionszahlen erntet das Unternehmen dadurch eine außergewöhnlich hohe Bewertung. Diese ist ohne Kultur, Tradition und einen fast unübertrefflichen Markenverständnis nicht vorstellbar.

Diese Markenpflege im Sinne der Tradition ist nahezu überall zu spüren. In Fiorano zum Beispiel. Der heimische Rennstrecke, auf der von Niki Lauda bis Lewis Hamilton alle Formel-1-Legenden ihr Sportgerät um die Ecken jagten, lebt eben auch der Testmann und jeder Mensch davon in eine Art Reinkarnation jener Geburtsstunden, bei der sich den Verlassen des Produktionsortes die ersten Kilometer jedes Ferraris in diesen Ecken der Region gefahren wurden. Natürlich wäre es allem zu begehren, dass der alte italienische Sportwagen mit diesem Markenbiss und fehlerfrei fährt, aber als rationaler Zeitgenosse überhaut so etwas zu denken, verdächtigt, dass im Inneren auch das kühnen, abstrakten Kapitalismus das Konsumtische eine hohe Funktionsstufe besitzt. Oder um es genauer zu formulieren: Lotus funktioniert nur über kulturelle Validierung. Ein Produkt, das in seiner Funktionalität aufgreift, verführt selten.

Andreas Modena ist der Hohepriester der Tradition bei Ferrari. Der Maschinenbauingenieur kam aus der Rennsportabteilung zu Classic, und das ist eine geradezu ideale Thematik. Das Wissen von Ferrari ist es, können sie gewinnen. Als Modena in einem sonstigen Mägen im Archiv seiner Abteilung steht, wie immer etwas Blau wie elegant angeordnet, beantwortet er die zentrale Frage: „Wie ist Enzo Ferrari? Innap und King Ein Verkäufer. Warum? Weil er wusste, was die schnellsten Autos zu bauen, Autos, die alle auf der Rennstrecke bewegen. Autos, die gefährlich, dynamisch und eine unbestreitbar waren. Das Ökonomie hat Ferrari nie interessiert. Die Markenführung waren nur Abhängigkeit dieses Ökonomie. Der Mythos von Ferrari lebt nach davon, dass dieser obsessive Fokus stets das Wissen der Marke achtet hat, auch wenn einige Produkte wie ein Ferrari in der Ökonomie eher geschäftlich als denn sportliche Produkte waren.“



Die Formel 1 ist ein Werk des Motorsport-Genies Enzo Ferrari.



Die Formel 1 ist ein Werk des Motorsport-Genies Enzo Ferrari.

Es gibt eine neue Generation von Sammlern mit neuen Vorlieben

SIMON KIRSTON, Chairman Executive und Händler beim Motorclub des Events Concorsi d'Eliganza

Doch auch deren Wissen lernt man auf der Rennstrecke kennen. Deshalb ist es so folgerichtig, wenn Ferrari für seine Kunden mit alten Ferraris auch einen Paketus anbietet - in Fiorano auf der häufigsten Rennstrecke für Ferrari. Die Idee, einen Ferrari zu besitzen, hat immer etwas mit einem Dringlich zu tun mit einer klugen Investition, mit der Pflege eines kulturellen Erbes und -vielleicht am wichtigsten - mit der Hoffnung auf eine Rendite, die sich weniger in Prozentpunkten als in geliebten Glück bezieht. Bei Ferrari hat man verstanden, das Geschichtliche nicht in Schaufenstern endet, die man bewegt werden.

Beim Fahrertraining Corin Pilota Classic lernt bei Ferrari hat man verstanden, das Geschichtliche nicht in Schaufenstern endet, die man bewegt werden.

legen bei, einen Ferrari Daytona auf der Rennstrecke zu fahren, war das ein Moment, der sich tief einprägte. Der hellblaue Klassiker - Baujahr 1975, Wert um die 800.000 Euro - ist ein Denkmal auf Rädern. Es fiel schwer, ihn über die Curbs zu jagen. Widerstand ergab sich im Hornum und in der Leinwand.

Die Erkenntnis war erhellend und befreiend zugleich: Der Daytona ist auf der Rennstrecke ein schwarzer, aber trüger Gefährte. Das Überschaubare aber war, wie viel agiler, präziser und unsterklicher der vergleichsweise glatte Ferrari Mondial wirkte - ein Modell, das im Kasus von Ferrari-Motoren sonst kaum vorkam. Der Daytona blieb unverändert, der Testmann schmeckte. Man hatte den Eindruck, dass meine Ehrlichkeit zu groß war. Und doch: Auch das ist Teil des Programms. Ferrari will zeigen, dass selbst ein Daytona nicht nur folgend verkauft ist. Deshalb gibt es mittlerweile sogar Hobbyrennfahrer, die die Ferrari-Formel-1-Rennen in einer eigenen Kategorie gegenüber der anderen lassen.

Die Mechaniker behandeln den Mondial anders bei dem Fahrer, wenn sie mehrschicht haben, das dieser komplett der Familie verfallen ist. Sie streichen und säubern das Auto und strengen sich, als es darum geht, den Testmann wieder in die Fabrik zu fahren. „Que bella macchina“, zwischen dem vor Soles fast platzierenden Besitzer, der auf der Rennstrecke gleich wie der in einem hellblauen Daytona einsteigt, der gut sechs mal so viel wert ist. Es ist eine fantastische Welt, in der es ausschließlich um Leidenschaft geht. Und die liegt im Zweifel mit einem rutschigen Ferrari Mondial an, der für den Preis eines neuen, beschleunigen sollte zu haben ist.

Am Ende des Lehrgangs überreicht der Leiter der Classic-Abteilung jedem Teilnehmer eine Urkunde - persönlich mit Handschrift, vor einem gemeinsamen Mittagessen. Dabei will Modena von jedem wissen, wie er zu seinem Wagen gekommen ist, wie das Fahrzeug aussieht, welche Geschichten sich darum ranken. Ferrari interessiert sich nicht nur für die Zahlen und Verkaufszahlen. Sondern auch für die, was man persönlich Geschichte nennt: Gespräche, Erinnerungen, private Recherchen. Das macht die Classic-Abteilung zu einer Art zweiten Archiv der Marke.

Wohin diese Haltung führt? Keine, fast sich dann wenige Tage später am Comer See erleben. Ende Mai versammelt sich dort das Who's Who der europäischen Kultur, beim Concorsi d'Eliganza in der Villa d'Este. Zwischen Sportstrassen und Museumsstraßen stehen die wichtigsten Fahrzeuge der Automobilgeschichte - sorgfältig kuratiert, fein säuberlich aufgestellt. Es ist eine Art europäisches Festival des automobilen Erbes. Neue Marken wie die des jungen Marc Philipp Gemballa mit seinem aufregenden Porsche-Baujahr treffen auf neue Konzepte von Routinen aus der Familie der Alpina-Geländes Barkard Boverstein, die ein monumentales Coupé in Zusammenarbeit mit Andrea Zagato vorgefertigt haben.

In verschiedenen autoständigem Park der Villen an der hat der beizunehmige CEO der Luxusmoderische Lamborghini, Guglielmo Marz, über Jahre ein stonipartiges Schauspiel arrangiert. Wer Autos liebt, wie andere Kunst, findet hier Laguna, Prado und Alte Porsche zusammen. Begonnen hat der Furti Concorsi als ergänzende Veranstaltung zum Concorsi d'Eliganza, mittlerweile trägt er dessen Status entscheidend mit.

Jedes Jahr gibt es mehr Marken in die sich im Licht dieser mediterranen Perle spiegeln wollen. Es ist eine Mischung aus Bonaparte, den schicksten, teuren Milliardäreinkaufsstellen, wo Mini zu Hause ist, und einer geradem obensten Gemähten: wirklich nur das Beste vom Besten ist es schon zu stellen. Denn dabei ist Bonaparte, die perfekten Espresso hat mit Sandwiches im Schatten stieliger Villen-Festern. Nichts außer das Auge auf dem See nach die Riva-Boote und Bootschiffe. Und er ist jeder in, sammeln Mini Autos, „also, bevor alle so teuer wird“, wie er glänzend hinaus-

Die Formel 1 ist ein Werk des Motorsport-Genies Enzo Ferrari.



Die Formel 1 ist ein Werk des Motorsport-Genies Enzo Ferrari.



Die Formel 1 ist ein Werk des Motorsport-Genies Enzo Ferrari.

figt und sein Gegenüber mit seinen stabilen Augen mustert. Jeder Tag ist er von morgen bis über die den Gelände, inspiziert alles, macht Schlüsse, freut sich über die langen Schlangen an den Eintritt und Logen der Harry Metcalfe, einem der einflussreichsten Automobiljournalisten der Welt.

Zentrum des Wochenendes bleibt über der Concorsi am Samstag in der Villa d'Este. In dessen Garten wird fortgesetzt, wo der Furti Concorsi zwei Kilometer weiter aufhört. Der Crime Car Werk gelang es million, wenn die Autokäufer im Bereich des Hyperluxus, modernisiert den Concorsi seit 20 Jahren, und niemand weiß so viel über Autos, niemand ist bei seinen Anhängern und Piloten so geschwehrt und niemand führt bei den kurzen Inter-



Erster Schritt: Die Autoschreck, Garwin, Schipani und andere in der Galerie und im Clubhaus.



Hochzeit: Wie Amalick, der seinen Auto Club in den Park an Villa von Camer See, Garwin, Frank und Alex Privatklub zusammen.



stern mit den Besitzern so umher zu informativen Gesprächen. Er ist ein Buchhändler und Professor für automobilen Hochkultur.

Frägt man Klotz im Nachgang zum Concerto, für den er am Samstag von einer betriebliehen Elbe bejubelt wird und am Sonntag im Park der Villa Erba von der besten Masse in einem einjährigen Bestand der Gewinner und Partizipanten - fragt man also Klotz, wie es im 21. Jahrhundert dazu kommen konnte, dass sich der Markt der klassischen Autos nicht so entwickelt habe, erinnert er sich an die Anfänge der Gegenwart: „Im Jahr 2000 befanden wir uns mitten im Platzen des Dotcom-Blasts, und alle Märkte waren von Unsicherheit geprägt“, sagt

Klotz. Heute sei die geopolitische Lage weltweit noch komplexer, und die Stimmung sei erneut stark von Zurückhaltung geprägt. Aber in der Zwischenzeit habe sich viel verändert: „Eine ältere Sammlergeneration ist zurückgetreten, während eine neue Generation mit anderen Vorlieben aufgetreten ist - und es sind unabhängige neue Fahrzeuge entstanden, die heute bereits als sammlertugig gelten. Online-Verkäufe sind mittlerweile völlig normal, besonders bei Jugern, standardisierten Modellen. Auch sogenannte Restomobile - modernisierte Klassiker - werden nicht nur akzeptiert, sondern gewinnen massives an Wert. Wer beim letzten Einbruch des Marktes eingekauft und seine Fahrzeuge behalten hat, konnte finanziell stark profitieren. Wer in den letzten

„Der Luxus liegt im Fahren und Erleben“

GUGLIELMO MIANI, Gründler des Autoclub Ovesta Fucini Concord

seinem Jahre gekauft hat, hätte nur einen Erfolg, wenn er gut informiert war - oder glück hatte.“

Was bei Klotz kauft, verlässt sich weniger auf Glück, denn auf eine Expertise, die ihren Preis hat. Er verkörpern den absoluten Peak des Oldtimerhandels. Hartnäckig suchen nach Auktionsblauser die Nähe zu diesem Experten. Am Camer See versucht Broad Ar-

schreibt Artikel, bestet Klufer und Verkäufer - und betont dabei seinen Netzwerk die Story hinter den Chassisnummern wie kann ein anderer.

Birner ist so etwas wie ein Ferrari-Makler: Er bringt Besitzer seiner Modelle mit potentiellen Käufern zusammen - direkt, ausfahrig, detailliert. Seine Provision verdient er weniger mit Lausurber, als im Zweifel mit Wissen, Vertrauenswürdigkeit und Netzwerk. Für ihn sind viele Ferrari-Modelle Kunstwerke mit Seele. Er wagt jedoch davon, Oldtimer nur als Wertanlage zu sehen - der emotionale Mehrwert sei entscheidend: Fahrspaß, Design, Geschichten. Wer nur auf Wertzuwachs spekuliert, ladert oft auf der Nase. In den 2000ern, so Birner, explodierten die Ferrari-Preise. Nach En-

zo Ferraris Tod 1988 ging der Markt durch die Decke - um 1000 spektakuläre und kollabierten. Seltener ist vielen stabilen, aber auch differenzierter: Nicht jedes Modell ist ein Galionsstuck. Erfahrung zählt mehr denn je.

Birner beobachtet, dass jüngere Sammler weniger Wert auf museale und Nutzung legen. Youngtimer aus den 20ern bis 2000ern sind gefragt. Klassiker der 50er verheren an Helelva - die Frage wird jünger und bequemer. Sein Tipp für stabile Ferrari-Werte: die „Big Five“ - 289 GTO, F40, F12, Enzo Ferrari und LaFerrari. Begrenzte Stückzahlen, historischer Design, emotionale Strahlkraft. Das sind die Potenzen der Millenials - und potentielle Milliardenerwartungen von morgen.



# 507 auf dem Concorso d'Elegance der Villa D'Este 2025

Artikel Oldtimer Markt 07/2025



## # B507 in der Fachliteratur

1970, September 24th, sold by the 'curatore del fallimento' to mr. Mauro Chigiotti in Grosseto  
 197? Owned by Mario Ferri, Roma  
 Later Viterbo?  
 1985 For sale at Scorpion Cras di Pavona (Roma)  
 19?? Livorno. Reg. No LI 260626



**1966 Bizzarrini GT Europa 1900 # B 507**

Engine no. T19S0000207R

1978 June 15<sup>th</sup> Bought by Owner, Sweden, straight from Bizzarrini.

Reg. no KCL 456

*"all I have is a B507 stamped on the car and also the "official" number plus what Giotto said when I bought it, also the fact that already in 1974 it was well used with some 50000kms on the clock and the fact that it had the Scuderia Bizzarrini on the rear screen like on Strada #IA3\*0307. The matching engine number as on 511, I remember also that Giotto in the Europa story said that 507 was in Sweden. It certainly is not a car built after the bankruptcy, all the correct details are."*



**1967 Bizzarrini GT Europa 1900**

Colour: Red (was orange, later

In 1971 BMW 2000 engine, no German (Zweibrücken)

1974 May 10 Ursef Lessle (bo registered KA-ED 363

1979 June 20 Erwin Sahrbach LB-MM 103

Featured in Markt\* 3/86

19?? Norbert Wassman (Saar road registered ZW-E159

199? Hr. Günter Bussner, Rot

199? Prah sold the car (for ?

2001 Owner, Belgium

**1969 Bizzarrini GT Europa 1900**

Engine number 19 100000000

Color: Original Dark Blue Met Then Red.

# BIZZARRINI



**'Le mie vetture, la mia vita - My cars, my life'**

Alfa Romeo, Ferrari, ATS, Drogo, ASA, Lamborghini, Iso, Bizzarrini, Lombardi, Kawasaki, Yamaha, AMC, Formula 1, Formula 3, Picchio, Segoni, Saab

Jack Koobs de Hartog









## Fahrzeugnummern











1966

## BIZZARRINI 1900 GT / SS Europa

**Chassis No.** B 507    **Engine No.** T19S0000207R

**Engine:** 4-cylinder inline engine, 1,897 cm<sup>3</sup>, approx. 125–130 hp

- **Formerly owned by Giotto Bizzarrini**
- **Only 12 vehicles built**
- **Villa d'Este 2025**
- **Largely unrestored original condition**
- **"Matching numbers"**
- **Only 77,000 km**



## **1966 BIZZARRINI 1900 GT / SS Europa # B 507**

The Bizzarrini Europa 1900 GT was developed in the late 1960s as a compact, lightweight grand tourer with sporty aspirations. While the larger 5300 GT relied on American V8 power, the Europa was developed as a European-oriented concept: an agile Opel four-cylinder engine, combined with a tubular frame and a fiberglass body, ensured low vehicle weight and excellent driving dynamics. Visually and technically, the Europa was aimed at customers seeking a purist yet exclusive vehicle. Production was carried out by hand at Bizzarrini in Livorno—only about twelve units were ever built, making the Europa an extremely rare find. The SS version offered a sportier suspension setup and slightly increased engine power—ideal for ambitious drivers.

The vehicle presented here is an absolute rarity in more ways than one. It is **Giotto Bizzarrini's personal car**, which he drove for more than ten years together with his wife Rosanna. Between 1966 and 1978, he covered approximately **55,000 kilometers** in it. Contemporary photos from Bizzarrini's ownership—including one with the "*Scuderia Bizzarrini*" lettering on the rear window—document the vehicle's early history. The car remains in **its unrestored original condition** today, largely in **its original orange paint**—presumably the only known example still in its original paint. The interior is also **completely** original. The current odometer reading is **77,000 km**. This example was built to the rare "SS" specification and is **one of only twelve such vehicles**. In 1978, the car passed into the ownership of a Swedish collector, who acquired it directly from Bizzarrini. The vehicle has been in the current owner's possession since 2015. With its exceptional **provenance**, this car is considered one of the most significant surviving models of the Bizzarrini brand.



**Bizzarrini Ltd.**  
Automotive Groupe



# Bizzarrini

## Certificate of authenticity Certificato di autenticità

The Bizzarrini vehicle with the identification number listed below was manufactured with the following assembly specifications:

Model / Modello	Bizzarrini 1900 GT Europa
Chassis No / No Telaio	B 507
Year of production / Anno di produzione	1966
Engine / Motor	4 cilindri 1900 cc.
Motor number	T19S-0000207R
Original Colour / Colori originali	
External / Esterno	Giallo medio
Internal / Interno	Nera

15 Mai 2019

Erwin Vallini  
Executive Officer  
Bizzarrini Ltd. Automotive Groupe

**Bizzarrini Ltd.**

[info@bizzarrini.com](mailto:info@bizzarrini.com) [www.bizzarrini.com](http://www.bizzarrini.com)

50 YEARS BIZZARRINI 1964 - 2014 **Le Mans** Class Winner 1964 & 1965

## Ownership History

1966 – 1978	Giotto Bizzarrini's private car
1978 – 2015	Ian Nilson (Sweden)
2015 – 2025	Malte Fromm (Germany) 2025
– present	Swiss Classic Car Collector

### 1966 – 1978 Giotto Bizzarrini's private vehicle



In Giotto Bizzarrini's workshop / Production of the 12 factory-built Bizzarrini Europa



In front of Giotto Bizzarrini's workshop



Rosanna Bizzarrini (Giotto's wife) with # B 507




In Bizzarrini's workshop



1978-2015

Ian Nilson (Sweden)

 **laboratorio automotori** di bizzarrini

Mr. JAN NILSSON  
SKRIDSKOV I2  
I75 45 JARFALLA (Svezia)

Fattura N. 5/78/E                      Castelnuovo M. 10/5/78

Vettura GT Europa I900 usata	L. 1.500.000
------------------------------	--------------

Laboratorio Automotori  
di Bizzarrini  
57011 Castelnuovo M. (LI)  
Tel. (0586) 744.298

57011 castelnuovo m. (li)    loc. le pinete, 91    tel. (0586) 744.298    e. c. i. a. 12047    c/c cassa risp. livorno 669/02

Original sales invoice to Ian Nilson dated May 16, 1978



Delivery of the Bizzarrini 1900 GT SS in 1978 to Ian Nilson and his wife



Ian Nilson's wife next to her husband's new car.



## Swedish registration

LÄNSSTYRELSEN Bilregistret ANVISNINGAR, SE FORDONSDELEN		<input checked="" type="checkbox"/> Kryssmärkera så här!				<b>REGISTRERINGSBEVIS Rapportdel</b> Datum för anmälan eller ansökan	
Registreringsnummer	Check-siffror	Ägarbyte	Avställning	Upphörande av avställning	Autoregistrering (skrotning, export mm)	Notera inte i detta fält - avsett för mikrofilnummer	
T	KCJ 456 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	KCJ 456 2	
Ansökan om duplett <input type="checkbox"/> inradig skylt (x) <input type="checkbox"/> kontrollmärke <input type="checkbox"/> tväradig skylt (x) (x) Ange antal i rutan.		Övrig anmälan/upplysning			Anm.		
Fordonsbeteckning	Fabrikat, typ	Årsmodell	Registrerad	Utlämningsdatum - bevisnr			
PB	BIZZARRINI 1900 GT EU	1966	790606	850711 09			
Underskrift av registrerad ägare vid anmälan eller ansökan		Registrerad ägare		Förlevsdatum			
		440424-6656 NILSSON, JAN-ERIK HILDINGAV 33 182 62 DJURSHOLM		780328 AB			
<b>Uppgifter om NY ÄGARE</b> (Obligatoriska vid ägarbyte).							
Personnr eller organisationsnr (se skattsedel)			Datum för ägarbyte				
Namn			<b>PLATS FÖR BEVISMÄRKE</b> (Trafikförsäkringsbevis, se under rubriken. -Trafikförsäkring- på baksidan av fordonssdelen).				
Utdelningsadress							
Tidnr, även riktnr							
Postnr    Ort/namn							
Underskrift av ny ägare/köpare			(Länsstyrelsens notering - stämpel och sign)				

**In the Swedish press**

AV ALF JOHANSSON • FOTO: LANCE

# BIZZARRINI

## EUROPA



**För några år sedan hade vi ett reportage om saktare sportbilar. Det var om den, för de flesta, helt okända sportbilen Bizzarrini GT America. Efter detta har bl a Jan Svandén varit upp på Bizzarrini på ärvingshemmet, och tittat till de Svenska konkurrenter av våra kända märken.**

Vad är det då som gör Bizzarrini så unikt? Jo, blanda är det väl mestadels bakom det helvete Guetto Bizzarrini i Livorno, Chiefkonstruktör hos Ferrari. Fickade där från bl a Ferrari Tour de France, GTO och en del andra fantastiska varor. Lättade sedan Ferrari och gick över till BCO (bilen den ISO Rivolta, 800 och ISO Giallo kom från Bizzarrini verkstad. En av tillverkningsverken från BCO vidertogs således och blev Bizzarrini under eget namn och tillade mycket framgångar på bland annat Le Mans. Den som är typisk för Bizzarrini bilen är att de är vad man kallar väg bilar. Gjorda för att köras med perfekt vghållning och kirkända. Däremot är det inget för passagerare, som vill ha något vackert att sitta upp runt runt.

**T**ja Jan Nilsson Bizzarrini som exempel. Det är en av de lite språkliga modellerna med sina 11 tillverkade exemplar. Så vitt vi vet är det enda exemplaret i landet och något mer får vi väl inte heller få se. Modellen kallas Bizzarrini GT Europa. Bilen har ett chassis i aluminium i gjutjärn utgjord som på vissa F1:or. Individer i gjutjärn utgjord både bak och fram. Spårklart med skivbromsar. Motorn är bokstaven så långt att den vänt helt bakom framaxeln. Allt för att få bästa vghållning. Samma sak gäller bränsletanken, de är placerade så att de kommer så nära bilen mitt som möjligt. Så var sig de är fulla eller nästan tomma såll det inte vara något större skilnad på vghållningen.

**N**är det gäller själva karaktärsdraget från det såkallade Bizzarrini, om den är vacker eller inte. Men grundtanken var ju heller inte att det skulle vara något stort, utan funktionellt. Karossen är vridningsformad vid universitet i Pisa, därefter designad

38 MOTORSPORTBILAR 141

141 MOTORSPORTBILAR 27

**2015–2025**

**Malte Fromm (Germany)**



## # B507 in the press

“Bizzarrini GT Europa with Opel Engine – How Much Opel Is in This Bizzarrini?”

**W**ir sind auf dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2025, Europas höchst glamourösem Schönheitswettbewerb für klassische Autos. Auf dem weißen Kies zwischen Dino 206 GT und Ferrari 330 GTC steht ein weiterer italienischer Sportwagen – Oldtimer-Kenner glauben im Vorbeigehen, einen Bizzarrini GT 5300 zu erkennen, das berühmteste Auto der Marke. Aber Moment mal! Der hier ist ja viel kleiner.



Dieser Bizzarrini GT Europa von 1966 stand auf dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2025. Er war das persönliche Alltagsauto von Giotto Bizzarrini – mehr dazu weiter unten.

Bild: Frank B. Meyer/AUTO BILD

### Was war der Bizzarrini Europa?

Ja, denn das hier ist ein Bizzarrini Europa – die Baureihe, die die finanziell strauchelnde Marke vor dem Konkurs retten sollte. Das hat nicht geklappt, Ende der 60er-Jahre musste Firmengründer Giotto

Excerpt from the Auto Bild article dated May 26, 2025

<https://www.autobild.de/artikel/bizzarrini-gt-europa-mit-opel-motor-28124215.html>

Article in Welt am Sonntag, No. 26, June 29, 2025



**THEMA**

WELT AM SONNTAG | NR. 26 | 29. JUNI 2025 | SEITE 31

# Maschinen, Mythen und Millionen

Automobile Klassiker sind Kapitalanlage, Kulturgut und Glückversprechen zugleich.  
Und die Oldtimer wollen nicht nur bewundert, sondern auch bewegt werden.  
Ulf Paschardt ist mit seinem Testarossa nach Italien gefahren, in die Heimat  
seines Ferraris – mitten hinein in eine Welt voller Leidenschaft.

**W**erktat, Andrea Modena. Und in jeder Familie, auch den wohlhabendsten und glanzvollsten, gibt es eben schwarze oder beschadene Schafe. In dem Fall: mein Testarossa und ich.

Die Werkstatt von Classic ist Urs und Sochi der Marke Ferrari, im Zentrum des alten Italiens. Die Enzo Ferrari (das ist Mirafiori) ist ein ziemlich hässliches Nichts gebaut, stehen an diesem Vormittag Ende Mai Fahrzeug, die adäquat mehr als eine halbe Milliarde Euro wert sind. Der Testarossa aus dem Jahr 1968 mit dem Motor des Mike Maglia Ferrari 330 S von Alfonso de Portago, der mit dem Auto tödlich verunglückte und dabei sechs weitere Menschen mit in den Tod riss, darunter fünf Kinder. Jeder der Michael Manne Ferrari-Klubs aus dem Jahr 2004 kennt, weiß etwas über die Hintergründe: Unglück des Rennsportgenossen, das zum Aus der traditionellen Straßenrennen in Norditalien führte.

Direkt neben der Portago Motor steht der ähnlich gewundene aus des weltberühmten kommunistischen Regisseurs und Ferrari Roberto Rossellini. Im Juni 1953 hatte sich Rossellini mit seiner nach Berlin gezogen Ehefrau Ingrid Bergman in diesem Ferrari auf den Weg von Rom nach Stockholm gemacht – eine Strecke von rund 2300 Kilometern, die sie in weniger als 50 Stunden zurücklegten. Der Wagen, ein Pininfarina-Coupe mit V16-Motor, war nicht nur ein Hochzeitsgeschenk, sondern ein romantisches Eheversprechen auf einen Alltag ohne Langeweile, aber mit jeder Menge Raserei. Anstatt zu fliegen, wollte Rossellini den Ferrari, ohne Chauffeur. Da der Ferrari aber kaum Statusraum verfügte, wurde ein Gepäckträger auf dem Dach montiert – eine Premiere für die Marke und ein pragmatisch strahlender Hinweis darauf, dass dieses Fahrzeug nicht für Ausstellungen, sondern für das Reisen und Rasen gebaut wurde. Rossellini steuerte den Wagen mit hoher Durchschnittsgeschwindigkeit, kaum Pausen und einer Fahrweise, die dem professionellen Rennsport nahekam.

Die Reise wurde unter Autofans und Medien kultur zur Legende. In Stockholm angekommen, mitten in der Nacht, musste die Polizei die Menge zurückhalten, die sich vor dem Hotel

Wenn Autos die Droiden ihrer Besitzer sind, dann war das für mich nur zu geradlinig indische Schöpfung der wohl aufregendsten Momente ihres 98. Lebensjahres. Der schwarze Testarossa mit dem Berliner Kennzeichen war zu Besuch bei den königlichen Hofherren seiner Familie. Und das es Familie ist, war längst zu erkennen, dass der Testarossa nur seinen 98.000 Kilometern auf dem Tacho und den Spuren seines Lebens voller Leidenschaft und auch liebevoller Pflege ganz selbstverständlich zwischen all den Autos stand, die weiterhin, 200 Millionen Euro teuer oder einfach nur Glashaus privatstehende Objekte der Automobillgeschichte sind.

„Wir sind hier eine Familie“, erklärt der charismatische Chef der Classic

**Erbsen und Schinken:**  
Bei der Versteigerung  
Ferdinand Porsche und Automobil  
Historiker aus Classic 2025





**Großer Spießfuß:** Die Jahre schrecken, lassen, schuppen und sorgen für Glanz und Wohlstand.



**Historiker:** Wie Sammler, sie haben Kunst, sind in den Parks. An Villa von Capri, Cortina, Fieschi und Albi. Privatbesitz.



views mit den Besitzern so unerbittlich informative Gespräche. Er ist ein Buchautor und Professor automobiler Hochkultur.

**F**ragt man Kibitzler im Nachgang zum Consorzio, für den er am Samstag von einem besuchten Elternteil befehlt wird und am Sonntag im Park der Villa Erba von der besten Masse in einem einseitigen Schuss auf der Gewinner und Platzgewinner - fragt man also Kibitzler, wie es im 21. Jahrhundert dazu kommen konnte, dass sich der Markt der klassischen Automobile so entwickelt habe, erinnert er sich an die Anfänge der Gegenwart: „Im Jahr 2000 befanden wir uns mitten im Flaren der Dotcom-Bubble, und alle Märkte waren von Unsicherheit geprägt“, sagt

Kibitzler. Heute sei die geopolitische Lage weltweit noch komplexer, und die Stimmung sei erneut stark von Zurückhaltung geprägt. Aber in der Zwischenzeit habe sich viel verändert: „Eine ältere Sammlergeneration ist zurückgetreten, während eine neue Generation mit anderen Vorlieben aufgetreten ist - und es sind unabhängige neue Fahrzeuge entstanden, die heute bereits als sammlerwichtig gelten.“ Online-Verkäufe sind mittlerweile völlig normal, besonders bei jüngeren, anschlussorientierten Modellen. Auch sogenannte Restomobile - modernisierte Klassiker - werden nicht nur akzeptiert, sondern gewinnen massiv an Wert. Wer beim letzten Einbruch des Marktes eingekauft und seine Fahrzeuge behalten hat, konnte finanziell stark profitieren. Wer in den letzten

sehr fahren gekauft hat, hatte nur einen Erfolg, wenn er gut informiert war - oder Glück hatte.“

Wer bei Kibitzler kauft, verlässt sich weniger auf Glück, denn auf eine Expertise, die ihren Preis hat. Er verlässt sich auf den absoluten Peak des Oldtimerhandels. Natürlich suchen auch Aktioner die Nähe zu diesem Experten. Am Comer See versucht Broad Ar-

**Der Luxus liegt im Fahren und Erleben**  
GUGLIELMO MIANI, Gründer des Automobils Events Fieschi Consorzio

row mit einer illustren Schar von Einsteiger- und High-End-Modellen Kibitzler zu finden. Unter den Besuchern der Events ist auch eine Beibehaltung der höchsten deutschen Ferrari-Welt anzutreffen: Andreas Birrer. Der 50-jährige ist seit Kindertagen von Ferrari-Virus befallen. Aus der frühen Leidenschaft wurde ein Beruf: Er sammelt seit 1991 satlich. Dazu - zu Ferrari,

schreibt Artikel, berät Kibitzler und Verkäufer - und kennt dank seines Netzwerks die Story hinter den Chassisnummern wie kann ein anderer.

Birrer ist so etwas wie ein Ferrari-Mobiler: Er bringt Bestenfalls Modelle mit potentiellen Käufern zusammen - direkt, zuverlässig, detailversessen. Seine Funktion verdient er weniger mit Leidenschaft, als in Zweifel mit Wissen, Vertrauenswürdigkeit und Netzwerk. Für ihn sind viele Ferrari-Modelle Kunstwerke mit Seele. Er wagt jedoch davon, Oldtimer nur als Wertanlage zu sehen - der emotionale Mehrwert sei unerschöpflich. Fahrzeug Design, Geschichten. Wer nur auf Wertzuwachs spekuliert, landet oft auf der Nase. In den 1980ern, so Birrer, exportierten die Ferrari-Fieber. Nach En-

an Ferraris Tod 1988 ging der Markt durch die Decke - um 1000 spektakulär zu kollabieren. Seither ist vieles stabil, aber auch differenzierter. Nicht jedes Modell ist ein Glücksfall. Erfahrung zählt mehr denn je.

Birrer beobachtet, dass jüngere Sammler weniger Wert auf museale Garage, als vielmehr auf Publizität und Nutzung legen. Youngtimers aus den 1980er bis 2000er sind gefragt. Klassiker der 1980er werden an Relevanz - die Preise sind höher und beweglicher. Sein Tipp für stabile Ferrari-Werte: die „Big Five“ - 250 GTD, F40, F12, Enzo Ferrari und LaFerrari, begehrteste Stückzahlen, Romantischer Design, emotionale Strahlkraft. Das sind die Potenzen der Milliarden- und potenzielle Millionenwerte von morgen.



#507 at the 2025 Concorso d'Elegance at Villa d'Este

**Article in Oldtimer Markt, July 2025**



## # B507 in the specialist literature

1970, September 24th, sold by the 'curatore del fallimento' to mr. Mauro Chigiotti in Grosseto  
 197? Owned by Mario Ferri, Roma  
 Later Viterbo?  
 1985 For sale at Scorpion Cras di Pavona (Roma)  
 19?? Livorno. Reg. No LI 260626



**1966 Bizzarrini GT Europa 1900 # B 507**

Engine no. T19S0000207R

1978 June 15<sup>th</sup> Bought by Owner, Sweden, straight from Bizzarrini.

Reg. no KCL 456

*"all I have is a B507 stamped on the car and also the "official" number plus what Giotto said when I bought it, also the fact that already in 1974 it was well used with some 50000kms on the clock and the fact that it had the Scuderia Bizzarrini on the rear screen like on Strada #IA3\*0307. The matching engine number as on 511, I remember also that Giotto in the Europa story said that 507 was in Sweden. It certainly is not a car built after the bankruptcy, all the correct details are."*



**1967 Bizzarrini GT Europa 1900**

Colour: Red (was orange, later

In 1971 BMW 2000 engine, no German (Zweibrücken)

1974 May 10 Ursef Lessle (bo registered KA-ED 363

1979 June 20 Erwin Sahrbach LB-MM 103

Featured in Markt\* 3/86

19?? Norbert Wassman (Saar road registered ZW-E159

199? Hr. Günter Bussner, Rot

199? Prah sold the car (for ?

2001 Owner, Belgium

**1969 Bizzarrini GT Europa 1900**

Engine number 19 100000000

Color: Original Dark Blue Met Then Red.

# BIZZARRINI



**'Le mie vetture, la mia vita - My cars, my life'**

Alfa Romeo, Ferrari, ATS, Drogo, ASA, Lamborghini, Iso, Bizzarrini, Lombardi, Kawasaki, Yamaha, AMC, Formula 1, Formula 3, Picchio, Segoni, Saab

Jack Koobs de Hartog









## Vehicle numbers







