

ERREERRE FUORISERIE FORGIOTTO: LA REALIZZAZIONE DI UN SOGNO PER RENDERE OMAGGIO AD UN MITO DELL'AUTOMOBILE

Publicato il 3 Dicembre 2025 di pro red



Categoria: [NOTIZIE DI PRIMA PAGINA](#)



ErreErre Fuoriserie annuncia la nascita di un nuovo progetto automobilistico esclusivo ed ambizioso, dedicato a Giotto Bizzarrini: ErreErre Fuoriserie ForGiotto. ErreErre Fuoriserie ForGiotto non è un restomod, non è un retromod, è un RetroVision. Unisce perfettamente l'idea di ispirazione dal passato (Retro) con quella di un progetto immaginato e mai realizzato (Vision).

INTRODUZIONE

Certi sogni non finiscono mai. Magari si modificano leggermente e si arricchiscono di ulteriori dettagli. Se sono belli fa piacere non lasciarli svanire, e farli diventare parte di sé. Chi non ha sogni ricorrenti? A volte prendono vita, diventano desideri e cresce la voglia di realizzarli. Desideri che traggono linfa da storie di vita vissuta, conoscenze, amicizie, lavoro in comune. Un sogno che diventa realtà per andare ad omaggiare una persona che ha rappresentato tanto nella storia dell'automobilismo e che avrebbe meritato maggiori riconoscimenti. Un nome, un mito, quello di Giotto Bizzarrini. Ingegnere, duro e puro, che ha sempre perseguito i propri obiettivi senza scendere a compromessi. ErreErre Fuoriserie ForGiotto nasce per riempire un vuoto: quello di un'automobile pensata, desiderata e mai realizzata, quale tributo alla genialità di chi l'ha immaginata.

LA STORIA, L'IDEA, IL PROGETTO

Giotto Bizzarrini dopo aver lasciato la Ferrari, nel 1962 crea per la Scuderia Serenissima del Conte Giovanni Volpi di Misurata la 250 GT Breadvan, realizzata in collaborazione con la Carrozzeria Sports Cars di Piero Drogo. Il concetto Breadvan è quello di sviluppare forme aerodinamiche più funzionali ad ottenere le massime prestazioni velocistiche sul lunghissimo rettilineo di Hunaudières, nella 24 Ore di Le Mans. Lungo originariamente 6,75 km ed oggi interrotto da due chicane, questo celeberrimo rettilineo noto a tutti gli appassionati delle competizioni, ha consentito di oltrepassare la soglia dei 300 km/h negli anni '60, per arrivare al record ufficiale di 407 km/h stabilito in gara nel 1988, prima ovviamente della modifica al tracciato.

Le attività di Giotto Bizzarrini all'epoca sono molteplici e si dedica anche alla progettazione di motori, realizzando un dodici cilindri da 3,5 litri che viene ceduto alla Lamborghini per la 350 GT. Nel frattempo inizia a collaborare con Renzo Rivolta e da questa unione nel 1963 nascono le Iso Grifo A3/L (Lusso) e A3/C (Corsa), presentate al Salone di Torino rispettivamente negli stand Bertone (la A3/L) e Iso Rivolta (la A3/C). Il progetto è di Bizzarrini, mentre lo stile è di Bertone, disegnato da Giorgetto Giugiaro; la A3/C viene costruita presso la Carrozzeria Sports Cars Drogo a Modena ed è la versione da corsa della A3/L, che invece è prodotta a Bresso negli stabilimenti Iso Rivolta. La A3/C è la creatura prediletta di Giotto Bizzarrini che si dedica al suo sviluppo per portarla in gara a Le Mans.

Nel 1964 finisce la collaborazione con Rivolta e Bizzarrini fonda la Prototipi Bizzarrini, divenuta in seguito Bizzarrini S.p.A.. Nel 1965 presenta la 5300 GT Strada, che raccoglie l'eredità della Iso A3/C e ne continua la storia.



COS'E' UNA BREADVAN

Una "vettura breadvan" o "camionnette" in francese, perché pare che il termine nasca proprio a Le Mans, è una vettura sportiva modificata con una carrozzeria particolare, caratterizzata dalla coda allungata e tronca, simile alla forma di un furgone per la consegna del pane (da qui "breadvan" in inglese). Questa soluzione aerodinamica è frutto degli studi effettuati dall'ingegnere tedesco Wunibald Kamm, svolti negli anni Trenta. Si caratterizza per le fiancate che nella parte posteriore vengono nettamente troncate con chiusura perpendicolare al terreno. L'esempio più famoso già citato, è quello della Ferrari 250 GT SWB acquistata usata dal Conte Volpi di Misurata, proprietario della Scuderia Serenissima, che ingaggiò Giotto Bizzarrini per modificarla e trasformarla nella Ferrari 250 GT SWB Breadvan, con l'ausilio della Carrozzeria Sports Cars di Piero Drogo. Bizzarrini aveva capito che la parte posteriore è molto importante per l'aerodinamica di una automobile da corsa e controlla sia la resistenza che il carico verticale, che oggi chiamiamo "downforce". Negli anni '60

più che la "downforce" diretta verso il basso, si cerca di ridurre la spinta esercitata dall'aria verso l'alto, perché in assenza di alettoni e altre appendici alari deportanti e dell'effetto suolo, non ancora scoperti, le vetture sono ancora portanti: ovvero l'aria tende a sollevarle alle alte velocità, soprattutto il muso. Se si modifica l'auto alzandone la coda, la spinta verso l'alto si riduce notevolmente.

GIANLUCA RUBATTO, IL FONDATORE DI ErreErre Fuoriserie

"Con ForGiotto volevamo creare qualcosa che non esistesse, ma che sarebbe potuto esistere, se il sogno di Bizzarrini avesse avuto ancora un capitolo da scrivere. È un gesto d'amore, un dialogo tra generazioni di creatori, un modo per dire grazie al genio di un uomo che ci ha insegnato che l'aerodinamica può essere romantica".

FABRIZIO ROSSINI E L'APPRENDISTATO CON BIZZARRINI

Dalla realizzazione della Breadvan passano gli anni, e la storia di Bizzarrini continua con mille sfaccettature. Un giovane studente torinese di design, appassionato visceralmente di automobili, ammira Bizzarrini e vuole imparare da lui. Lo contatta e insistentemente chiede di poterci lavorare assieme. L'ingegnere è scettico, tantissimi gli hanno già fatto questa richiesta, senza però la necessaria motivazione e dedizione. Rossini però alla fine vince la diffidenza del grande Maestro, che ne constata la serietà e la ferrea volontà di imparare. Riesce nel suo intento quando piazza la sua roulotte davanti alla casa dell'ingegnere: Bizzarrini rimane colpito e dà il suo assenso definitivo. Questo ragazzo si chiama Fabrizio Rossini e dal 1996 al 2001 ha lavorato a Livorno, riuscendo ugualmente a portare avanti gli studi. Con Bizzarrini ha imparato a costruire un'auto da zero, fin dalla scelta dei componenti, realizzandoli anche direttamente. Ha una visione a 360°, che non è solo quella del designer, ma del progettista in grado di recepire le necessità ingegneristiche, conciliando le esigenze stilistiche con quelle meccaniche. Legati a quegli anni ci sono tanti aneddoti e ricordi sul piano personale, ma parlando di lavoro, un progetto che Bizzarrini avrebbe voluto portare avanti, ma a cui non poté dare seguito per motivi di tempo e di investimenti, sarebbe stato quello di applicare il concetto Breadvan alla sua A3/C, esasperandone l'aerodinamica. Questo è quello che Bizzarrini confidò a Rossini ed è questa la sfida che ErreErre Fuoriserie, con la collaborazione di Iso Restorations, ha raccolto: quella di far nascere la ErreErre Fuoriserie ForGiotto, puro omaggio a Giotto Bizzarrini e a quel suo sogno rimasto tale. Lasciamo che siano direttamente le parole di Fabrizio Rossini a raccontare questa storia.

"Ricordo ancora, ormai trent'anni fa, quanto Giotto fosse convinto dell'importanza dell'aerodinamica. Mi raccontava con passione che, negli anni a venire, tutte le case automobilistiche avrebbero dovuto fare i conti non solo con la potenza dei motori, ma anche con il peso delle vetture e, soprattutto, con la forma

e l'efficienza aerodinamica".

"Mi parlava degli anni '60, di come l'Italia fosse all'avanguardia nel mondo dell'automobile, degli incontri con persone straordinarie, dei successi e delle sconfitte, dei sogni realizzati e di quelli rimasti nel cassetto. Era impossibile ascoltarlo e lavorare con lui senza innamorarsi di questo mondo, senza imparare a sognare come aveva fatto lui alla mia età, e senza credere che prima o poi i sogni possano diventare realtà".

"Per lungo tempo ho custodito con orgoglio ciò che Giotto mi ha insegnato, e con ancora maggiore riserbo ho custodito i suoi sogni. Oggi mi sembra giusto aprire quel cassetto e rendere omaggio al suo genio".

"Posso solo provare ad avvicinarmi alla sua qualità, posso solo mettermi all'opera come avrebbe saputo fare lui. Ma di una cosa sono certo, perché me lo ripeteva spesso: "Prova, sbaglia, e riprova. Vale sempre più che non averci provato affatto".

Oggi Fabrizio Rossini è un professionista affermato. Oltre all'impegno con ErreErre Fuoriserie, unisce la propria passione per l'automobile, il design e l'arte, ed elabora progetti per importanti committenti internazionali, abbinando creatività e tecnologie contemporanee.

IL DESIGN DELLA ErreErre Fuoriserie ForGiotto

Gli esterni sono caratterizzati da una linea sinuosa e molto pulita, con un perfetto equilibrio tra sportività, fluidità e aerodinamica, enfatizzato dalla elegante verniciatura metallizzata. L'estrema cura dei dettagli la si nota già nella parte anteriore, molto affusolata, con il logo rotondo ErreErre e la caratteristica presa d'aria sul cofano, collegata al grande radiatore. La vista laterale è molto slanciata ed elegante, contraddistinta dai cerchi con il tipico gallettone griffato ErreErre, un soluzione adottata sulle macchine da corsa di un tempo; la tabella portanumero centrale non fa che rimarcare questa vocazione. Spicca la presa d'aria laterale davanti alla portiera, che contribuisce ad efficientare il flusso di uscita dell'aria calda e conferisce ulteriore grinta. La grande carenatura porta sui fianchi la firma ForGiotto. La coda tronca ha una forma armonica arrotondata in basso, anche in questo caso con finalità aerodinamiche, per far defluire l'aria dal fondo vettura. Si integra perfettamente con i tubi di scarico, i due classici fari rotondi e il lettering ErreErre. *"Se si osserva la carenatura posteriore dal frontale e dall'alto, risalta come sia perfettamente incastonata sui parafanghi posteriori"* - dichiara Rossini. I render di Mattia Orza, svelano perfettamente nei dettagli, le linee della vettura.

Gli interni della ErreErre Fuoriserie ForGiotto, sono spartani, di chiara ispirazione racing, come sempre li ha voluti Bizzarrini per le sue auto, ma allo stesso tempo sobri, eleganti, confortevoli e rifiniti con pelle pregiata. Il volante di legno a tre razze, sovrasta una strumentazione rigorosamente analogica, incastonata nella plancia in alluminio colore carrozzeria. Comprende i due classici strumenti primari rotondi, contachilometri e contagiri e gli altri indicatori sempre rotondi, ma più piccoli, ugualmente di chiara e immediata lettura: pressione dell'olio, livello dell'olio, livello dell'acqua, livello carburante. Completano l'insieme le levette d'azionamento degli altri comandi ed il tunnel centrale, con la leva del cambio ed il classico freno a mano. Il lunotto si apre all'esterno, dal basso verso l'alto; la zona posteriore può rimanere grezza in alluminio oppure essere rivestita in pelle o Alcantara®, con listelli in legno o cromati, ed essere adibita a vano bagagli. Il cliente può personalizzare gli interni come meglio crede, a cominciare dalla scelta delle sedute in pelle o di altri materiali pregiati. In questo caso, per l'abbinamento con la verniciatura della carrozzeria, il colore scelto da ErreErre Fuoriserie ForGiotto è il classico cuoio, tipico dei sedili da corsa dell'epoca.

IL DNA DELLA ErreErre Fuoriserie ForGiotto

ErreErre Fuoriserie ForGiotto vuole dare vita ad un'auto mai realizzata, iniziando così una collaborazione con Iso Restorations (www.iso-restorations.com), azienda che ha rilevato a suo tempo tutto il magazzino ricambi Iso Rivolta dopo la chiusura nel 1974. Per questo motivo si è scelta proprio la base meccanica della vettura che all'epoca Bizzarrini avrebbe desiderato modificare in Breadvan: la Iso A3/C. ErreErre Fuoriserie ForGiotto può essere ordinata utilizzando i telai ed i ricambi originali rimasti disponibili e autorizzati a suo tempo dalla proprietà, fino ad un massimo di 5 unità; in alternativa, il cliente potrà decidere di ordinarla utilizzando parti aggiornate e migliorate, andando a realizzare una vettura ex-novo. Sotto l'elegante carrozzeria della ForGiotto, interamente in alluminio battuto a mano da artigiani battilastra qualificati, trova posto il cuore dell'auto, anch'esso risalente all'epoca in cui nacque la A3/C, ovvero il V8 Chevrolet "small block" 327 da 5.358 cc, con potenza a partire da 300 fino ad oltre 400 CV; il motore principe di quasi tutte le vetture di Giotto Bizzarrini. L'alimentazione è con un carburatore quadricorpo. Il cambio è a 4 marce Borg-Warner, con possibilità di scegliere i rapporti al ponte. Il peso della ForGiotto è di circa 1.200 kg, ed il coefficiente peso/potenza unito alla forma aerodinamica particolare, consente di raggiungere la velocità massima di oltre 250 km/h. Anche gli pneumatici rimangono con misure analoghe a quelli originali, con cerchi da 15 pollici. La lunghezza è di circa 4.369 mm, la larghezza di circa 1.730 mm, l'altezza di circa 1.110 mm e il passo è di 2.450 mm. Chiaramente ForGiotto nasce per viaggiare sulle strade normali, oltre che in pista, e in assoluto per emozionare! Ogni ErreErre Fuoriserie ForGiotto viene prodotta artigianalmente con standard di qualità sartoriali, che garantiscono una maniacale cura di ogni dettaglio. La vettura viene presentata nella raffinata e filante livrea "Azzurro Nuvola" metallizzato, tonalità che caratterizza tutti i nuovi modelli della "maison" di Torino. Ciascuna vettura è concepita con l'ambizione di creare un'opera d'arte da ammirare e da guidare, con ampia possibilità

di personalizzazione, utilizzando l'eccellente configuratore all'avanguardia che offre un'esperienza tailor-made senza limiti.

La consegna del primo esemplare è prevista dopo il mese di agosto 2026. Il prezzo della ForGiotto parte da 690.000 mila Euro + IVA, inclusa la A3/C di Iso Restorations.

ErreErre Fuoriserie - La storia

L'atelier automotive ErreErre Fuoriserie, nasce a Torino nel 2021. Viene fondato da Gianluca Rubatto, assieme al padre Luca Rubatto - con un background imprenditoriale nella metalmeccanica di precisione - e da Fabrizio Rossini. ErreErre deriva dalle iniziali di Rubatto e Rossini. Il principale obiettivo aziendale è quello di unire l'artigianalità italiana con le più moderne tecniche progettuali e costruttive, creando realizzazioni che si distinguono da tutte le altre. L'ambizione, l'audacia e l'ammirazione per le auto che "non ci sono più", veri e propri capolavori di ingegno, dinamicità ed eleganza, hanno dato vita ad un progetto imprenditoriale capace di stupire. Per evolvere un percorso stilistico e costruttivo oramai radicato nel cuore dei cosiddetti "petrolhead", gli appassionati senza limiti. L'Azienda si occupa della realizzazione dalla A alla Z di progetti one-off e few-off per soddisfare i desideri di ogni cliente, anche su commissione.

GIULIA CLASSIC ED ALLEGGERITA

Tutto inizia con un'idea. Quella di unire il fascino retrò con le prestazioni moderne. La Giulia Quadrifoglio è una delle poche vetture attuali capaci di incarnare alla perfezione la filosofia ErreErre Fuoriserie, ovvero quella di avere un perfetto equilibrio tra prestazioni e stile. *"In un'era dove tutto appare monotono. In un mondo bisognoso di personalità. Le forme iconiche dell'automotive risorgono. Distinguersi è l'unica vera ambizione"*, dichiara Gianluca Rubatto. Il primo progetto di ErreErre Fuoriserie è Giulia Classic, presentata nel luglio 2022, in omaggio alla Berlina Tipo 105 del 1962, su base Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio moderna. Primo esempio di "retromod", neologismo coniato proprio da ErreErre Fuoriserie: quando un'auto moderna viene radicalmente trasformata per rendere omaggio ad un celebre modello del passato. Una "fuoriserie" omologata ad uso stradale, perchè Giulia Classic assicura gli stessi standard del modello di serie, dal momento che la cellula di sicurezza è inalterata. Dalla Classic deriva la versione biposto Alleggerita, anche questa con corpo vettura in fibra di carbonio, svelata nel settembre 2024, in occasione del Salone Auto Torino. Se nel 1962 la leggerezza imponeva l'uso dell'alluminio, oggi questo scopo è ottenuto con la fibra di carbonio, che garantisce alte prestazioni e maggiore rigidità. Esteticamente l'auto riporta in auge una livrea che ricorda il glorioso passato Alfa Romeo. Un chiaro ammiccamento al mondo delle corse retrò. Nella parte bassa del paraurti anteriore sono presenti nuovi condotti Venturi per

ottimizzate il raffreddamento del V6 da 562 CV. Viene eliminata la seduta posteriore in favore di un alloggiamento in fibra di carbonio magistralmente sellato in Alcantara® dai mastri artigiani di Sifral S.r.l. Solo due posti, con alloggiamento centrale specifico dell'estintore e due culle che vanno ad accogliere i caschi dei clienti. Uno degli optional previsti per questa specifica configurazione è il rollbar posteriore, verniciabile nella tinta della carrozzeria. Il cerchio forgiato, è stato studiato da ErreErre Fuoriserie e creato su propri disegni, per riprendere fedelmente quello di serie della storica Giulia "Tipo 105" del 1962. Sono occorse più di 5000 ore di progettazione per coniugare al meglio stile allo stato dell'arte e fattibilità tecnica, mantenendo invariata l'intera cellula di sicurezza, così da non compromettere l'integrità strutturale. Classic ed Alleggerita saranno realizzate in massimo 33 esemplari, con donor-car Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio fornita dal cliente.

ISO RESTORATIONS, IL PARTNER

Roberto Negri lavora negli ultimi anni '60 e nei primi '70 alla Iso Rivolta, prima nell'ufficio tecnico e poi come collaudatore e oggi è a capo di Iso Restorations. Quando nel 1974 la Iso Rivolta chiude i battenti, Roberto Negri diviene proprietario del magazzino ricambi e legittimo continuatore della tradizione del marchio. Il vasto inventario comprende tutti i ricambi originali, con telai, lamierati delle carrozzerie, vetri, motori, disegni tecnici e molti altri particolari come fanalini, strumenti, sospensioni anteriori e posteriori, e persino le ruote in elektron Campagnolo con numerazione originale. Fonda Iso Restorations e da allora Roberto Negri, oggi coadiuvato da suo figlio Federico, è l'unico fornitore ufficiale di ricambi Iso e Bizzarrini, marche accomunate perchè condividono più del 90% dei componenti. Durante tutti questi anni Iso Restorations ha continuato a fornire ricambi alle Iso e Bizzarrini sparse per il mondo, curando anche la manutenzione di molte di esse. Diverse vetture sono state restaurate con grande capacità e incredibile esperienza quarantennale del team di specialisti dell'azienda, tutti ex-dipendenti Iso, che lavorano ad ogni macchina con passione ed elevata conoscenza. Le auto vengono restaurate in modo corretto al 100% grazie all'utilizzo dei disegni originali e al rispetto delle caratteristiche d'origine. Tutti i pezzi adoperati sono originali e coerenti con il periodo di nascita dell'auto. Iso Restorations possiede tutti le attrezzature originali Iso, necessarie per un restauro perfetto ed autentico; tutte le schede caratteristiche originali che indicano le peculiarità di ogni singola Iso; i disegni originali che indicano le dimensioni e le proporzioni di ogni modello Iso; tutti i codici delle vernici di ogni singola vettura; la conoscenza della tecnica originale di verniciatura per poterla ripetere oggi, con le vernici odierne; la conoscenza dei materiali (pellami, rivestimenti, isolamenti, ecc.) che possano garantire agli interni delle Iso restaurate un grado di finitura e raffinatezza ai più elevati standard. Iso Restorations è in grado di realizzare anche una ricostruzione originale della leggendaria A3/C del 1963/64. L'Ing. Piero Rivolta ha dato la sua approvazione per poterle chiamare ufficialmente Iso Rivolta A3/C. Sono fornite con numeri di telaio originali Iso che derivano dalle vetture che hanno fornito i pezzi originali necessari. Iso Restorations è il più autentico laboratorio Iso al mondo.

ANIMA #MADEinTURIN

L'insieme di competenze che la "automotive-valley" di Torino può offrire al paese Italia, sono un valore importante per fare in modo che l'industria automobilistica nazionale possa tornare ad essere protagonista in un settore dove l'Italia ha sempre primeggiato. Ovvero quello del design, della ricerca, della progettazione, dalla prototipazione alla produzione di automobili di serie e da competizione, performanti e innovative. Anche con progetti di nicchia ad altissimo contenuto tecnologico, con target il mondo del lusso, perchè il "rinascimento" del polo dell'auto del terzo millennio, passa oggi soprattutto da queste intuizioni esclusive, non più da una produzione di massa su vasta scala, che sembra aver preso ben altre direzioni. Questo polo torinese dell'auto, simbolo della capacità, della laboriosità e dell'inventiva italiana in generale, già esiste, va solo sostenuto e rappresenta centinaia di migliaia di lavoratori.

SCHEDA TECNICA - ErreErre Fuoriserie ForGiotto

- Motore: V8 Chevrolet "small block" 327 da 5.358 cc
- Potenza: a partire da 300 fino a oltre 400 CV
- Alimentazione: carburatore quadricorpo
- Cambio: 4 marce Borg-Warner con possibilità di scegliere i rapporti al ponte.
- Velocità massima: oltre 250 km/h
- Pneumatici: Pirelli con cerchi da 15 pollici
- Dimensioni: lunghezza di circa 4.369 mm; larghezza di circa 1.730 mm; altezza di circa 1.110 mm e passo di 2.450 mm
- Peso: circa 1.200 kg

