

# MEIN FRAU WAR NICHT SEHR BEEI- DRUC

Erfolg und Scheitern:  
Rivolta nahe beiein-  
des Firmengründers:  
Interview: Axel Engel Catto

**D**ie Kieselsteine, die  
lin-XXVX-Reifen kn  
heiliger Boden: Hin  
Bresso bei Mailar  
Renzo Rivolta den ersten  
stellt. 1962 war das, kurz  
Isetta, die dank Lizenzgebe  
in die Kasse gespült hatte.  
jüngsten Iso-Modell Lele au  
zurückgekehrt. Wir treffen  
1966 nach dem frühen T



Rachele („Lele“) Rivolta mit dem  
Iso-Marlboro Formel-1-Rennwagen (1973).  
Die Ehe mit Piero hält schon beinahe  
50 Jahre. In der F1 war 1974 Schluss



# EROLTA

Auto-  
Biografie



Renzo Rivolta am ehemaligen Firmensitz in Bresso. Seit 1981 lebt er in Florida und kommt nur noch einmal im Jahr hierher

■ Renzo Rivolta stellte unter dem Firmennamen Isothermos zunächst Kühlschränke und Klimaanlage her. 1953 wandte er sich dem Bau von Rollern und Motorrädern zu. Es folgte der weltbekannte Kleinwagen Isetta, der vor allem als Lizenzmodell von BMW einschlug. Die Zahlungen des Münchner Konzerns ermöglichten Rivolta 1962 den Einstieg ins Sportwagengeschäft. Die Produktionsanlagen waren für einen Verkauf in großem Stil eingerichtet worden, doch vom GT entstanden am Ende nur 792 Exemplare. 1963 folgte der Grifo. Ebenfalls mit Chevrolet-V8-Motoren aus der Corvette bestückt, brachte er es bis 1974 auf 402 Exemplare. Nach dem Tod des Firmengründers Renzo Rivolta erweiterte

er in seinem Iso Rivolta GT, einem Isothermos, wurden nie erreicht

Renzo Rivolta stellte unter dem Firmennamen Isothermos zunächst Kühlschränke und Klimaanlage her. 1953 wandte er sich dem Bau von Rollern und Motorrädern zu. Es folgte der weltbekannte Kleinwagen Isetta, der vor allem als Lizenzmodell von BMW einschlug. Die Zahlungen des Münchner Konzerns ermöglichten Rivolta 1962 den Einstieg ins Sportwagengeschäft. Die Produktionsanlagen waren für einen Verkauf in großem Stil eingerichtet worden, doch vom GT entstanden am Ende nur 792 Exemplare. 1963 folgte der Grifo. Ebenfalls mit Chevrolet-V8-Motoren aus der Corvette bestückt, brachte er es bis 1974 auf 402 Exemplare. Nach dem Tod des Firmengründers Renzo Rivolta erweiterte

er an seinem großen Schreibtisch, ich an meinem kleinen daneben. Als ich meinen Abschluss in der Tasche hatte und in die Fabrik kam, hatte mein Vater all meine Sachen auf seinem Schreibtisch aufgetürmt und seine Dinge auf meinen kleinen Tisch geräumt. „Das ist jetzt dein Schreibtisch“, hat er zu mir gesagt, „du bist jetzt der Boss.“ Das habe ich ihm nie vergessen.

## VITA

- ▲ 1941 Als Sohn des Mailänder Fabrikanten Renzo Rivolta geboren
- ▲ 1964 Nach Technikstudium Einstieg bei Iso Rivolta
- ▲ 1966 Nach Renzos Tod jüngster Autoboss der damaligen Zeit
- ▲ 1974 Verkauf der Anteile an den amerikanischen Investor Ivo Pera
- ▲ 1981

er an seinem großen Schreibtisch, ich an meinem kleinen daneben. Als ich meinen Abschluss in der Tasche hatte und in die Fabrik kam, hatte mein Vater all meine Sachen auf seinem Schreibtisch aufgetürmt und seine Dinge auf meinen kleinen Tisch geräumt. „Das ist jetzt dein Schreibtisch“, hat er zu mir gesagt, „du bist jetzt der Boss.“ Das habe ich ihm nie vergessen.

1966 war der Grifo ein Verkaufserfolg. Beim GT dagegen lief es nicht mehr so gut... Das stimmt, vom Grifo konnten wir damals nicht genug bauen, doch der wurde von Hand gefertigt. Beim GT hatte mein Vater mit einer industriellen Produktion geliebäugelt. Er wollte es mit Jaguar aufnehmen, sowohl vom Produkt als auch vom Absatz her. Das war ein Fehler.

Als erstes neues Modell haben Sie 1967 eine Limousine entworfen – wieso?



Renzo Rivolta hatte beim GT mit großen Stückzahlen geplant und die Produktion in Bresso automatisiert. Die Modelle Grifo, Fidia und Lele entstanden hingegen vorwiegend in Handarbeit



Zu den Iso-Kunden zählten viele Prominente, darunter auch John Lennon. Piero: „Die Beatles kannte ich, von Lennon hatte ich nie gehört“



Iso Lele vor der Villa Rivolta, wo alle neuen Iso-Modelle

Warum kam das Design diesmal nicht von Bertone wie bei GT und Grifo, sondern von Ghia?

Es stammte auch wieder von Giorgetto Giugiaro. Der war damals von Bertone zu Ghia gewechselt. Mit ihm habe ich in vielen Abendstunden die Form der neuen Limousine entworfen.

Schon zwei Jahre später geben Sie den S4 den neuen Namen Fidia. Warum?

Die Produktion der Karosserien hatten wir damals nach außen vergeben. Das hatte negativen Einfluss auf die Qualität. Besonders in den USA häuften sich Klagen über Fertigungsmängel, hohes Geräuschniveau und Detailprobleme im Cockpit. Ich habe dann entschieden, dass wir die Karosserieproduktion wieder selbst übernehmen, und einen neuen Innenraum haben wir auch entworfen. Unsere Verkaufsabteilung wollte einen neuen Namen. Dadurch sollte der alte möglichst schnell in Vergessenheit geraten.

## » Bizzar-rinis Rolle bei Iso wird viel zu hoch

dias, dem Bildhauer der große machen alle Unternehmen es noch etwas Besondere schiefgegangen, denn in I konnten einen Tag lang r aber schon alle Journalis ihnen ins Kino gegangen. / sich noch viele Jahrzehnte

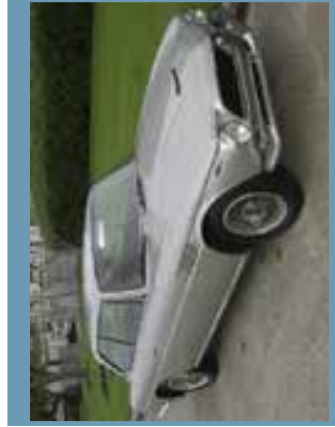
Gleichzeitig planten Sie Sie auf das Modell? Mittlerweile war der Riv wandte mich wieder an F Marcello Gandini als Ch übernommen hatte. Ihn ba Basis des GT einen Vierst die 70er-Jahre weisen soll der Idee des Fließhecks.



In den 70er-Jahren teilte Rivolta den ehemaligen Firmensitz in einzelne Apartments auf und behielt nur die zentrale Wohnung



Bei seinen Erinnerungen bezieht sich auch der 74-Jährige immer wieder auf die „Iso-Bibel“, das Standardwerk des amerikanischen A



Der 1953 vorgestellten „er Iso“). Erst der t den großen Erfolg

Iso Rivolta 300, das erste GT-Modell der Marke (1962-1970): Chevrolet-V8 (5,3 Liter, bis 340 PS), De-Dion-Hinterachse, Bertone-Design

Den Grifo (1964-1974) zeichnet Giorgio Giugiaro für Bertone. Chevy- und Ford-Motoren bis 400 PS, als 7-Liter bis zu 300 km/h schnell, 402-mal gebaut

n erzählt, und er hat dann en Lele entworfen.

er Limousine und der Ent- epés war ich so beschäftigt, e, für meine Frau Rachele, n Weihnachtsgeschenk zu n Weihnachten habe ich dann Werkstatt liebevoll mit der schenke Dir eine komplett var nicht sehr beeindruckt. „Schlafwagen“?

ai-Idee, ausgelöst von der en USA. Scheinwerfer muss- ne haben, was einer flachen and. Gandini entschied sich t der Lele trotzdem einen konnte.

## » Helmut Becker hatte einen Hang zu Promi-

viel zu hoch bewertet. Unser Entwicklungschef war Pierluigi Raggi, er hat alle unsere Autos verantwort- tet. Die Fahrwerksauslegung beim Lele basierte aber auf dem ursprünglichen Layout im GT, das stimmt. *Wie war denn die Arbeit mit Bizzarrini?*

Bizzarrini haben wir damals als Testfahrer geholt, weil er durch seine Arbeit bei Ferrari sehr bekannt war. Es war aber nicht leicht mit ihm. Er hatte einen Dickkopf und wollte immer Rennen fahren. Irge- wann hat sich mein Vater von ihm getrennt, dann hat er seine eigenen Rennwagen gebaut.

*Grifo, Fidia und Lele gab es anfangs mit einem Chevy-V8, später mit Ford-Motoren. Warum?*

Der Umgang mit GM wurde Anfang der 70er-Jah- re immer schwieriger. Zu Beginn hatte GM noch ein Büro in Mailand, das wurde dann zugemacht. Die Kommunikation geriet ins Stocken, gleichzeitig wur- den die Anforderungen von GM immer größer. Ford



Isos erster Viertürer (1967-1974), entworfen von Ghia, heißt S4, später Fidia. Der neue Name soll die anfänglichen Macken vergessen machen



Der nach Pieros Gattin benannte Lele (1969-74) ist ein Entwurf von Marcello Gandini (Bertone). Chevrolet- und Ford-Motoren mit bis zu 360 PS



Die von Zagato ge- Varedo (1972) bleibt ohne faserkarosserie ste

*Wer kaufte denn damals die meisten Iso?*  
Unser größter Markt war immer Deutschland. Auto Becker war unser Importeur. In Düsseldorf gab es viele Kunden, die mit unseren Sportwagen auf der Autobahn schnell unterwegs sein wollten. *Wie war die Arbeit mit den Beckers?*

Mit dem Vater, Wilhelm, habe ich gern zusam- mengearbeitet, er war ein geradliniger Mensch. Hel- mut hatte eher einen Hang zu Prominenten. *Kurz vor dem Ende haben Sie sich mit Iso noch in die Formel 1 gewagt. Wie kam es dazu?*

Anfang der 70er-Jahre war uns klar, dass wir et- was Aufregendes machen mussten, um im Gespräch zu bleiben. Wir wollten vor allem den Glamour der Formel 1 mit Iso in Verbindung bringen. Durch un- sere neue Beziehung zu Ford kamen wir mit Frank Williams in Kontakt und gründeten Iso-Marlboro- Williams für die Saison 1973. Eine spannende Zeit.

Ein Greif, italienisch „grifone“, zierte das Firmenwappen der Rivoltas, das auf jedem ihrer Autos prangte



1972 unsere Produktion n viel kleineres Werk verleg- kosten waren immer noch einen Investor gesucht. Es te ein Konzern mehrerer it- entstehen. Lamborghini, sollten zusammengehen. I und am Ende wurden die

*Was haben Sie nach Ih*  
Ich hatte mich in Italie herr betätigt. Ein Freund Florida damit viel Geld ver- wir nach dem Verkauf nac Sohn Renzo und ich bauen Hochhäuser, Shoppingzei- *Haben Sie den Rückgez*  
bereut?  
Es war eine tolle Zeit,