

RUOTECLASSIC

CHIEDI IN EDICOLA
 C'è anche la copia con le prove
 d'epoca di Quattroruote
 dal 1969 al 1973
3° volume

LANCIA

BETA

*Colpo
 dritto in buca Coupé*

- MILLE ANNUNCI
- QUOTAZIONI
- VENDITE ALL'ASTA



GLAS GOGGOMOBIL

Lunghezza 2 metri e 90, quattro posti, motore a due tempi: era questa la "500" dei tedeschi

ISO RIVOLTA LELE

Design Marcello Gandini, carrozzeria Bertone, un motoraccio americano. E va come una Ferrari

VW 412 LS VARIANT

Se ne erano dimenticati persino a Wolfsburg dell'ultima Volkswagen "ad aria"... Noi no!



A GENTILE

RICHIESTA

UN CLIENTE AMERICANO CON TANTI SOLDI
ORDINÒ UNA GRANTURISMO FATTA
APPOSTA PER SÉ: **LINEA ITALIANA, 4 POSTI,**
MOTORE V8. LO FECERO CONTENTO.
DAL PROTOTIPO SI PASSÒ POI ALLA PICCOLA
SERIE. LA CARROZZERIA È DI BERTONE



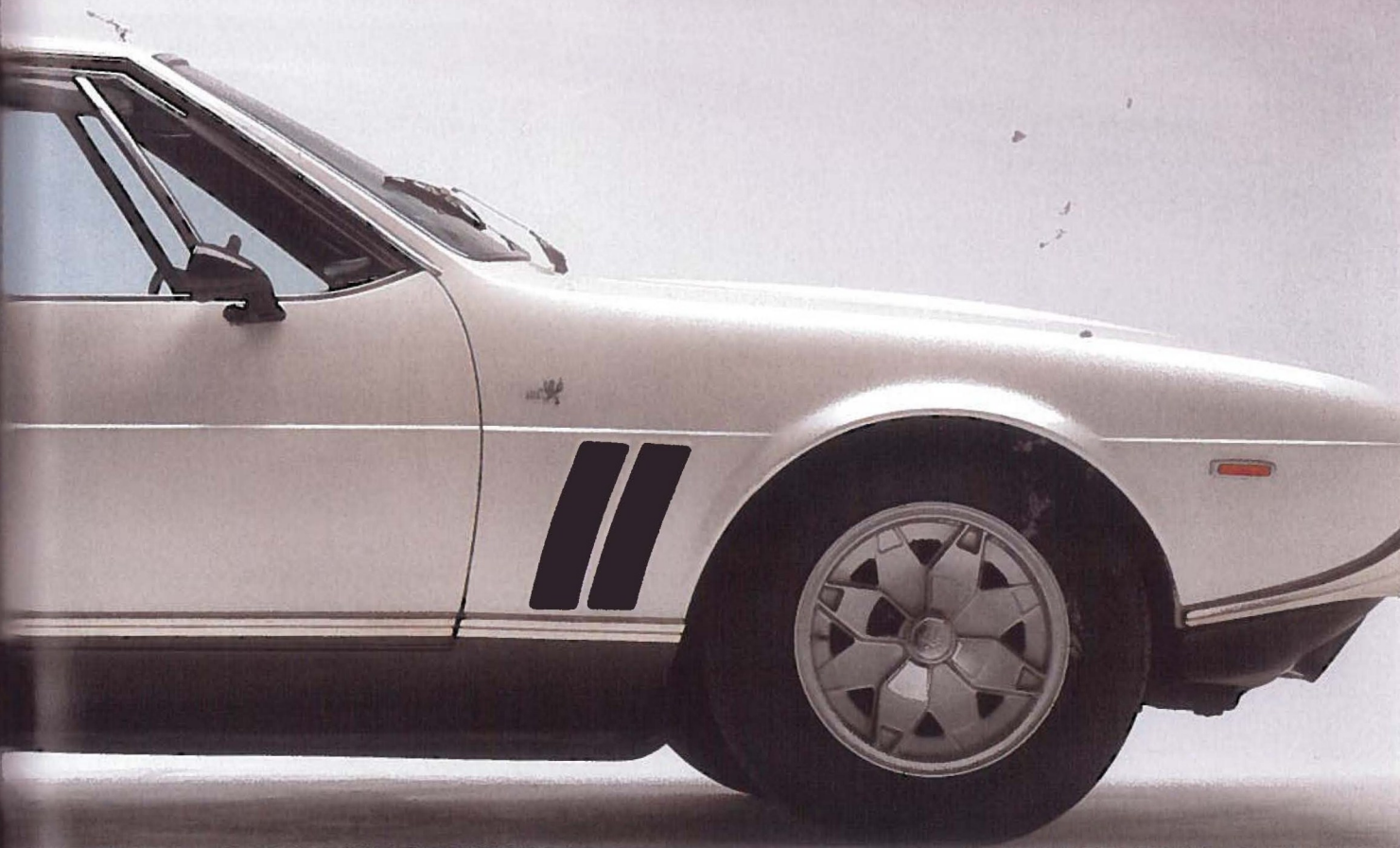


È nata alla fine degli anni Sessanta come esemplare unico, disegnato e costruito apposta per un cliente nordamericano che desiderava una coupé di alte prestazioni con stile italiano, comoda e abitabile come una berlina. E la voleva solo per lui. L'originale cliente yankee si sarebbe sicuramente sentito chiedere un patrimonio per la vettura (e probabilmente sarebbe stato disposto a sborsare qualsiasi cifra per realizzare il suo sogno) se non ci fosse stata la

concomitanza di una fortunata circostanza: Piero Rivolta, subentrato alla guida dell'azienda dopo la morte del padre Renzo, aveva l'esigenza di presentare al Salone di New York del 1969 un'auto inedita, per vivacizzare l'immagine della Iso Rivolta sul mercato nordamericano e mantenere l'impresa sotto i riflettori accanto a marchi italiani prestigiosi come Maserati, Ferrari e Lamborghini. La richiesta del cliente americano arrivava al momento giusto e permetteva di ammortizzare una parte dei costi. >>

CHEVROLET E FORD

Disegnata alla Bertone e presentata per la prima volta al Salone di New York del 1969 con motore V8 "Corvette", la "Lele IR6" è stata prodotta dal '72 al '74 negli stabilimenti Iso di Varedo con motore V8 Ford "351 Cleveland".



UN GRIFONE PER AMICO

Il corpo da leone e la testa d'aquila del grifone mitologico, logo della Iso Rivolta, ben rappresentano la potenza, la velocità e l'eleganza delle vetture prodotte dalla Casa. Sopra a destra, le due accoglienti poltrone posteriori.



“È IDEALE PER GLI SPOSTAMENTI VELOCI E POSSO PORTARMI DIETRO LA FAMIGLIA” DISSE EMERSON FITTIPALDI



Il progetto fu affidato alla carrozzeria Bertone, in particolare alla matita di Marcello Gandini, con un "cahier des charges" che ipotizzava una coupé granturismo a quattro posti da realizzare, per fare in fretta e ridurre i costi, sulla base della "GT 300" e con motore V8 americano. La nuova granturismo fu pronta, come programmato, per essere esposta al Salone di New York dell'aprile 1969. Il nome fu scelto da Piero Rivolta in omaggio alla moglie, che si chiama Lele. Come abbiamo detto, la vettura è nata come modello unico, ma la presenza alla rassegna motoristica newyorkese e la conseguente esposizione mediatica sui periodici di tutto il mondo sollecitò una discreta domanda. Già alla fine del 1969 la "Lele" figurava nel listino della Casa, a un prezzo base di 6.650.000 lire ed era stata allestita una linea di montaggio negli stabilimenti di

Bresso. Nello stesso periodo, la Ferrari "365 GT 2+2" (320 CV) costava otto milioni, la Lamborghini "400 GTS Islero" (350 CV, 2+2) 6.600.000 lire, la Maserati "Mexico 4,7" (290 CV, 4 posti) 7.500.000 lire.

Il prezzo d'attacco della "Lele" era possibile grazie ad alcuni fattori determinanti: la vettura era stata progettata sulla base di quello che già esisteva in fabbrica e il motore era il V8 Chevrolet "Corvette", che costava una somma ragionevole. Non bisogna dimenticare, inoltre, che le finiture della versione base erano al limite della decenza per una vettura di quelle ambiziose. Basti pensare che nel 1969 la "Lele" veniva proposta al prezzo di listino con la selleria in finta pelle e che la plancia era teoricamente rifinita con una striscia di plastica simil noce. Inutile dire che di vetture allestite in versione base se ne sono viste in giro davvero



UNA VERA GRANTURISMO

C'era anche una "superLele", la "Lele Sport", con 360 CV, 250 km/h di velocità massima (contro 230 della "Lele" di serie) e schema delle sospensioni identico alla "base", ma tarato in modo più coraiolo. La "Lele Sport" fu costruita in una decina di esemplari, tre in versione "Marlboro". Proprio una di queste tre vetture venne affidata da Quattroruote a Emerson Fittipaldi per una prova-impressione pubblicata sul numero di ottobre 1973. In basso, la pagella compilata e firmata dal pilota brasiliano (campione del mondo nel '72 e nel '74), che nel 1973 gareggiava con la Lotus Formula 1. Secondo Fittipaldi la "Lele Sport", derivata direttamente dalla vettura normale, "Non deve essere considerata una sportiva 'pura'; è l'ideale per gli spostamenti veloci, durante i quali posso portarmi dietro tutta la mia numerosa famiglia. Insomma - continuava Fittipaldi - per me è la formula più giusta della granturismo moderna: per la sua abitabilità, la silenziosità di marcia e per la linea abbastanza piacevole. È una macchina che punta tutto sul confort".



poche, anche nel primo periodo, quando l'auto risentiva ancora del "cahier des charges" compilato per il mercato americano, che in genere preferisce allestimenti pratici ed è meno esigente in fatto di finiture. Chi acquistava una "Lele", quindi, attingeva solitamente a piene mani al lungo elenco degli optional disponibili per la meccanica, la carrozzeria e gli interni, cosa che si rifletteva in un congruo aumento di prezzo rispetto al listino base. "Iso Rivolta realizza le vetture che tutti noi sogniamo", così recitava all'inizio degli anni Settanta la pubblicità della Casa di Bresso e per concretizzare un sogno valeva evidentemente la pena di aggiungere alla fattura il prezzo per l'interno in pelle o in velluto (260.000 lire), per il cambio a cinque marce (270.000 lire) o automatico (400.000 lire), per l'aria condizionata (430.000 lire) e per il servosterzo (250.000 lire). Tra le opzioni meccaniche >>

FA L'OCCHIOLO

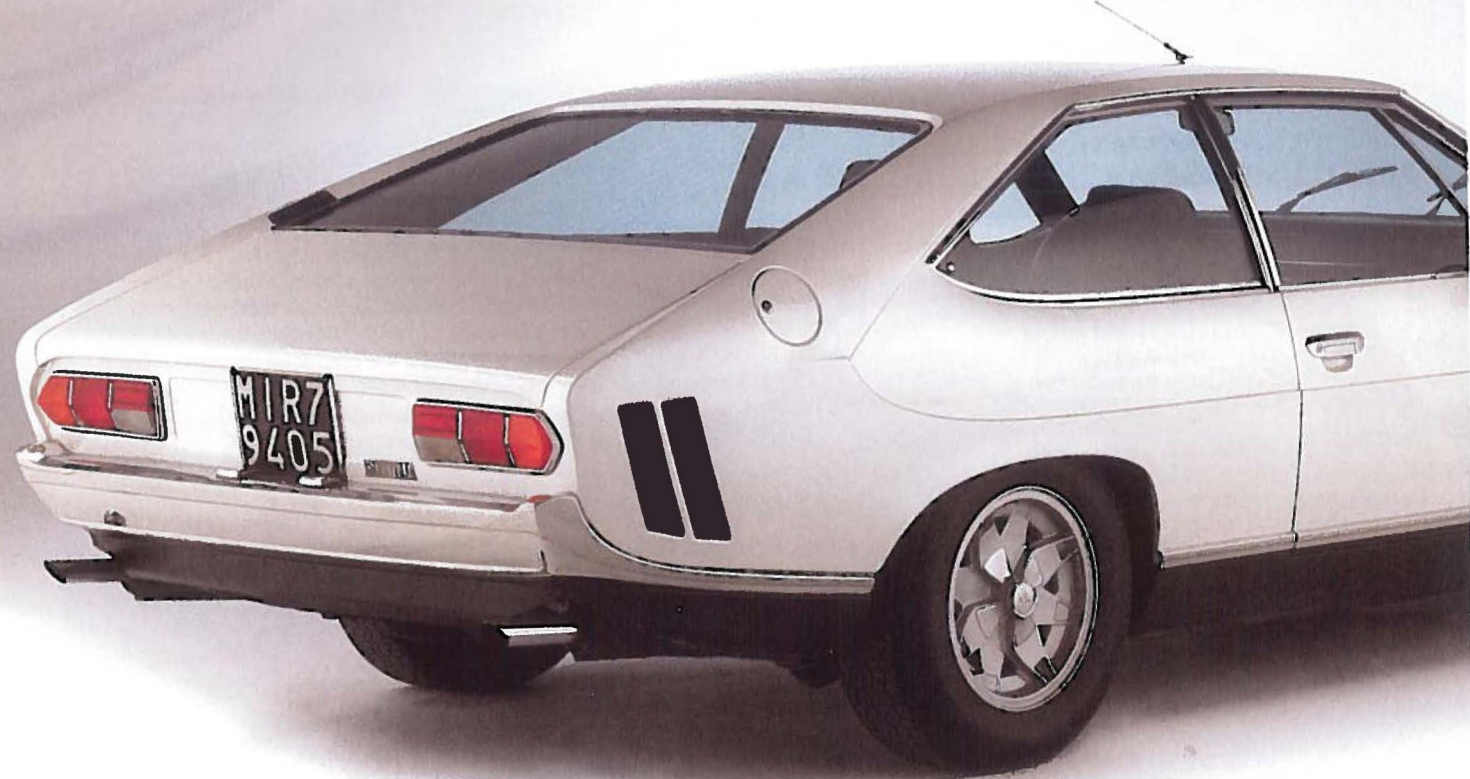
La "Lele" è caratterizzata dalla semicarenatura dei doppi proiettori, con la palpebra che si solleva quando sono in funzione. Il rivestimento di serie della selleria era di finta pelle, ma la vettura veniva ordinata sempre con interni in pelle o in velluto.



LINEA	bella per una vera 4 posti sport
ABITABILITA'	buona come una berlina
ASSETTO DI GUIDA	buono
STRUMENTAZIONE	strumenti secondari troppo lontani
VISIBILITA'	buona sopra tutto lateralmente
MOTORE	con molta coppia
VELOCITA'	adatta al tipo di vettura
ACCELERAZIONE	sufficiente
RIPRESA	molto, molto elastica
CAMBIO	normale
STERZO	molto demoltiplicato
PREMI	abbastanza buoni
CONFORT	ottimo
TENUTA DI STRADA	buona ma poco adatta alla guida sportiva

Emerson Fittipaldi
3/9/73





CARATTERISTICHE

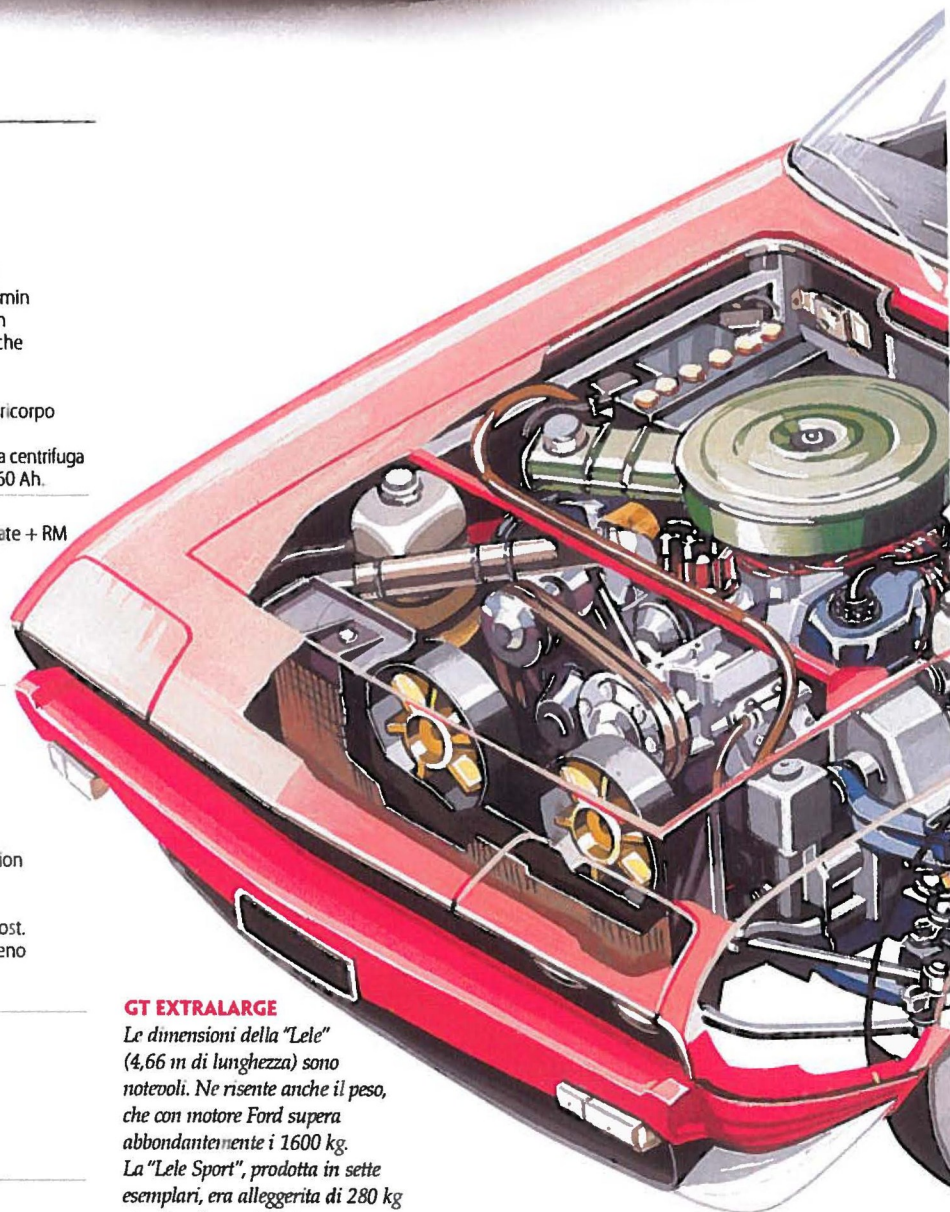
MOTORE Ford "351 Cleveland"
 Anteriore, longitudinale
 8 cilindri a V di 90°
 Alesaggio 101,6 mm
 Corsa 88,9 mm
 Cilindrata 5762 cm³
 Rapporto di compressione 8,6:1
 Potenza 325 CV SAE a 5800 giri/min
 Coppia 48,3 kgm a 3800 giri/min
 Valvole in testa, punterie idrauliche
 Distribuzione ad albero
 a camme centrale
 Un carburatore Motorcraft quadricorpo
 Lubrificazione forzata, filtro
 Raffreddamento ad acqua, pompa centrifuga
 Impianto elettrico 12V, batteria 60 Ah.

TRASMISSIONE Trazione posteriore
 Cambio ZF a 5 marce sincronizzate + RM
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto al ponte 3,31:1
 Differenziale autobloccante
 Pneumatici 215/70 VR 15
 Cerchi in lega leggera.

CORPO VETTURA Coupé 2 porte, 4 posti
 Telaio a piattaforma
 con elementi scatolati
 Sospensione anteriori
 a ruote indipendenti, trapezi
 oscillanti, molle elicoidali,
 barra antirollio
 Sospensione post. a ponte De Dion
 doppi bracci longitudinali
 molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici ant. e post.
 Freni a disco ant. e post., servofreno
 Sterzo a circolazione di sfere
 Serbatoio carburante 95 litri.

DIMENSIONI E PESO Passo 2700 mm
 Carreggiata ant. 1440 mm
 Carreggiata post. 1440 mm
 Lunghezza 4660 mm
 Larghezza 1740 mm
 Altezza 1330 mm
 Peso a vuoto 1638 kg.

PRESTAZIONI Velocità 230 km/h
 Consumo medio 18 l/100 km.



GT EXTRALARGE

Le dimensioni della "Lele" (4,66 m di lunghezza) sono notevoli. Ne risente anche il peso, che con motore Ford supera abbondantemente i 1600 kg. La "Lele Sport", prodotta in sette esemplari, era alleggerita di 280 kg rispetto alla versione base.

LA MECCANICA STANDARD SFRUTTA COMPONENTI DI SERIE DELLA PRODUZIONE AMERICANA

CORSA CORTA

Il motore Ford della "Lele" è un V8 a corsa corta alimentato da un carburatore quadricorpo. La vettura ha montato motori da 300, 325, 350 e 360 CV.

ANCHE AUTOMATICA

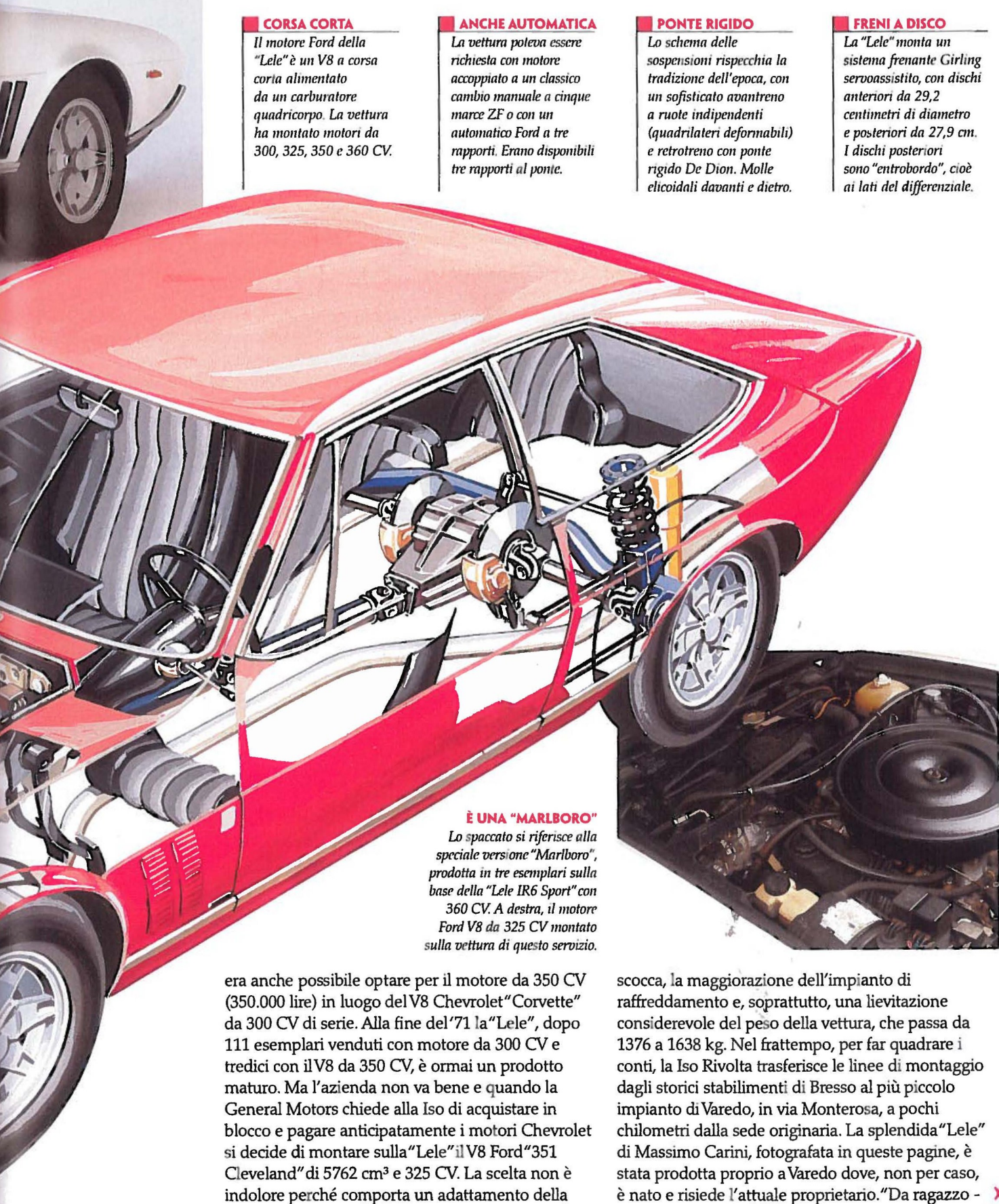
La vettura poteva essere richiesta con motore accoppiato a un classico cambio manuale a cinque marce ZF o con un automatico Ford a tre rapporti. Erano disponibili tre rapporti al ponte.

PONTE RIGIDO

Lo schema delle sospensioni rispecchia la tradizione dell'epoca, con un sofisticato avantreno a ruote indipendenti (quadrilateri deformabili) e retrotreno con ponte rigido De Dion. Molle elicoidali davanti e dietro.

FRENI A DISCO

La "Lele" monta un sistema frenante Girling servoassistito, con dischi anteriori da 29,2 centimetri di diametro e posteriori da 27,9 cm. I dischi posteriori sono "entrobordo", cioè ai lati del differenziale.



È UNA "MARLBORO"

Lo spaccato si riferisce alla speciale versione "Marlboro", prodotta in tre esemplari sulla base della "Lele IR6 Sport" con 360 CV. A destra, il motore Ford V8 da 325 CV montato sulla vettura di questo servizio.

era anche possibile optare per il motore da 350 CV (350.000 lire) in luogo del V8 Chevrolet "Corvette" da 300 CV di serie. Alla fine del '71 la "Lele", dopo 111 esemplari venduti con motore da 300 CV e tredici con il V8 da 350 CV, è ormai un prodotto maturo. Ma l'azienda non va bene e quando la General Motors chiede alla Iso di acquistare in blocco e pagare anticipatamente i motori Chevrolet si decide di montare sulla "Lele" il V8 Ford "351 Cleveland" di 5762 cm³ e 325 CV. La scelta non è indolore perché comporta un adattamento della

scocca, la maggiorazione dell'impianto di raffreddamento e, soprattutto, una lievitazione considerevole del peso della vettura, che passa da 1376 a 1638 kg. Nel frattempo, per far quadrare i conti, la Iso Rivolta trasferisce le linee di montaggio dagli storici stabilimenti di Bresso al più piccolo impianto di Varedo, in via Monterosa, a pochi chilometri dalla sede originaria. La splendida "Lele" di Massimo Carini, fotografata in queste pagine, è stata prodotta proprio a Varedo dove, non per caso, è nato e risiede l'attuale proprietario. "Da ragazzo -



GRANDE CONFORT

Le qualità stradali sono quelle di una berlina di elevate prestazioni... travestita da coupé. La "Lele" non ha la maneggevolezza e la prontezza di una sportiva. È comoda, ma lo sterzo è molto pesante, soprattutto in manovra.

ci ha detto Carini - incrociavo continuamente le Iso Rivolta che uscivano per un giro di prova o per essere consegnate a un cliente dallo stabilimento vicino a casa mia. Per questo ho comprato la "Lele". La macchina, immatricolata per la prima volta nel novembre del 1972, monta il motore V8 Ford, abbinato al cambio manuale ZF a cinque marce ed è arredata elegantemente. La carrozzeria è di colore bianco perlato e l'interno è arredato con i rivestimenti in velluto "corduroy" nero. Tra gli optional scelti dal primo proprietario ci sono l'aria condizionata e la radio mangianastri, ma non il servosterzo, la cui mancanza si fa notare oggi

"pesantemente", non tanto su strada quanto in manovra, anche se nella guida la scatola dello sterzo necessariamente molto demoltiplicata rende meno pronta e piacevole la guida. La storia della vettura è abbastanza tranquilla. La "Lele IR6", denominazione scelta per distinguere le vetture con il nuovo V8 Ford da quelle con il V8 "Corvette" fu consegnata a un imprenditore di Seregno, pochi chilometri in linea d'aria dalla fabbrica di Varedo, estimatore del marchio che aveva già posseduto una delle prime "Grifo" del 1965 e un'altra "Grifo" con motore Ford. "La vettura - ci ha detto Massimiliano Carini - è rimasta a Seregno per molti anni,

LA LINEA BERTONE HA UNA CERTA ELEGANZA. LA PARTE PIÙ RIUSCITA È L'ANTERIORE, MENTRE DIETRO IL DISEGNO È UN PO' PESANTE





trascorsi in parte nel garage del primo proprietario e in parte ricoverata in un'officina annessa alla carrozzeria Rama gestita da due ex dipendenti Iso. Sia l'officina in questione che la carrozzeria, dopo la chiusura degli stabilimenti, erano diventati il punto di riferimento semi ufficiale per i possessori di Iso Rivolta. Ho acquistato la "Lele" agli inizi del 2006 ed è stato necessario qualche lavoro di carrozzeria (sottoporta corrosi) e di meccanica (frizione). Per il resto, grazie anche alla cura dei precedenti proprietari, la vettura ha conservato l'allestimento originario, senza modifiche o personalizzazioni di dubbio gusto. Oggi ha totalizzato 65.000 chilometri". ■■

PEZZI DI GRAN SERIE

Come spesso accadeva su molte sportive dell'epoca alcuni componenti venivano ripresi dalla produzione di grande serie. I gruppi ottici posteriori della "Lele", per esempio, sono quelli della Fiat "124 Sport" prima serie.



VALORE

IL CROLLO NEL 2000 MA ORA È IN RIPRESA

Le quotazioni hanno risentito dello "scoppio" della bolla speculativa alla fine del millennio e il valore della "Lele" con motore 5,8 litri (che vale un po' di più della "5400") è sceso a poco più di 21.000 euro. Da allora le quotazioni hanno ripreso a salire, anche se l'interesse è circoscritto agli appassionati del marchio.



HANNO SCRITTO DI LEI

DOCUMENTAZIONE SCARSA MA BUONA

QUATTORRUOTE Ha pubblicato articoli e servizi sulla "Lele", sia nella versione con motore Chevrolet 5,4 litri, sia in versione con motore 5,8 litri, in particolare nello speciale allestimento "Marlboro" da 360 CV. Segnaliamo, oltre alle varie autonotizie pubblicate nel 1969, in coincidenza con la presentazione, le impressioni di guida della "Lele" 5,4 litri da 300 CV (febbraio 1971) e quelle della 5,8 litri "Marlboro" (ottobre 1973).

ISO RIVOLTA - THE MEN, THE MACHINES Autore Winston Goodfellow, Giorgio Nada Ed., inglese, 526 pagine, 90,00 euro.

DA ISO A ISORIVOLTA: IL FASCINO DI UN MARCHIO Autore Flavio Campetti, Giorgio Nada Ed., 160 pagine, 39,80 euro.

I CLUB

ISOMILLENNIUM più che un club è un comitato, il cui scopo è quello di tenere vivo l'interesse per il marchio, con raduni e manifestazioni, ma anche con la creazione di un museo Iso a Bresso (MI), nella struttura storica della fabbrica, al centro del parco comunale intitolato a Renzo Rivolta.
info@isomillennium.it

ISO RIVOLTA OWNER'S CLUB
Casella Postale 6048 - 00195 Roma Prati (RM).

ISO RIVOLTA CLUB DEUTSCHLAND
isorivoltaclub@online.de

INTERNET

Non ci sono siti dedicati esclusivamente alla "Lele", ma ci sono interessanti siti dedicati alla Iso Rivolta, alla sua storia e alle auto e moto della Casa.

www.isomillennium.it

Sito italiano che abbraccia tutto il pianeta Iso e Iso Rivolta e che fa capo al comitato Isomillennium. Diviso in sezioni, riporta in tantissime pagine dalla storia, ai modelli, ai raduni e tutto quello che può essere interessante per gli appassionati del marchio. Riporta anche molti link utili.

http://home.tiscali.nl/isorivolta/isopage1.htm

In inglese, facile e rapido da consultare, illustra la produzione Iso e Iso Rivolta, la storia e tutto quello che è collegato al marchio, compresa tutta una serie di oggetti (depliant, modellini, automobilia, ecc...) legati alla Casa.