

## Iso Lele

Ob es seit dem Hinscheiden des alten Signor Rivolta in der Mailänder Mini-Autofabrik noch zu Entwicklungs- und Versuchsarbeiten gekommen ist, scheint fraglich: An der technischen Substanz der Iso Rivolta-Wagen hat sich seit Jahren nichts geändert. Sie bestehen aus einem Plattform-Kastenrahmen, einer DeDion-Hinterachse, Jaguar-Vorderachsteilen, Chevrolet-Motoren, Getrieben von ZF oder Chevrolet, einer Burman-Lenkung, einem Salisbury-Sperrdifferential und Bertone- oder Ghia-Karosserien.

Daß diese Art von Konfektion sich nach wie vor gut verkaufen läßt, hat mehrere Gründe:

### Vorzüge

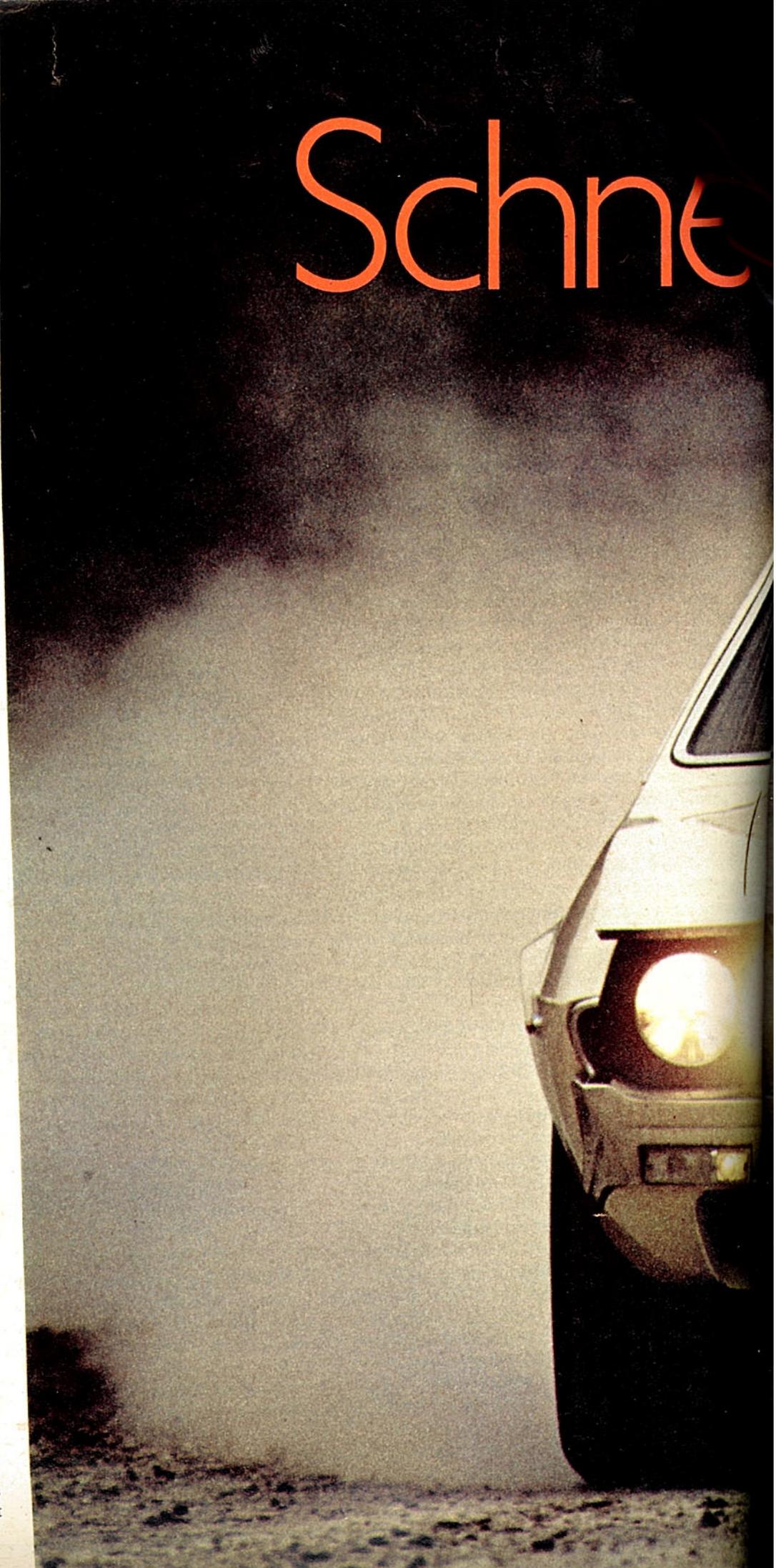
- Exklusive, viersitzige Karosserie
- Starker Motor
- Gute Fahreigenschaften

### Nachteile

- Unkultivierte Kraftübertragung
- Schlechter Langsamfahrkomfort
- Indirekte Lenkung

Die GM-Motoren sorgen sowohl für gute Leistung als auch für einen relativ günstigen Preis, gute Zuverlässigkeit und akzeptable Service-Möglichkeiten — lauter Dinge, die mit Exklusiv-Motoren aus kleiner Serie nicht zu erzielen sind. Die Karosserien machen die Autos so attraktiv, wie es in der Luxus-Preisklasse erwartet wird, und die übrigen Zutaten sind in ihrem Zusammenspiel so erprobt, daß im Fahrbetrieb keine unangenehmen Überraschungen auftreten. Man bekommt so für rund 55 000 Mark ein Auto, das es in Leistung und Aussehen mit

# Schnee



# dampfer



# Iso Lele

den teureren Ferrari und Maserati aufnehmen kann — das Einzige, was fehlt, sind die oberliegenden Nockenwellen made in Italy.

Der Kastenrahmen gibt nicht nur eine verwindungsfeste Fahrwerksbasis ab, sondern macht auch dem Karossier die Arbeit leicht, denn die Karosserie hat kaum mittragende Aufgaben zu erfüllen. In der Formgebung besteht weitgehend Freizügigkeit — kein Iso-Typ gleicht dem andern.

Der Lele (Typbezeichnung IR 6) trat die Nachfolge des viersitzigen Coupé-Typs IR 300 bzw. 350 an, das der bisher beste Iso-Verkaufserfolg wurde. Daneben gibt es noch die zweisitzigen Grifo-Modelle und die viertürige, von Ghia gebaute Limousine Fidia, die zunächst als S 4, dann als IR 10 bezeichnet wurde. Ursprünglich sollte die Lele-Karosserie ein Einzelstück für einen amerikanischen Iso-Kunden sein. Weil sie auf den Autosalons gut ankam, erwirkte man von diesem Auftraggeber nicht ohne Widerstand die Erlaubnis, einen Serientyp daraus zu machen. Soweit bei Iso von Serie gesprochen werden kann.

## Karosserie: improvisierter Charme

Im Gegensatz zum nüchternen IR 300 besitzt der Lele einigen Charme von jener Turiner Art, den die Amerikaner trotz aller Bemühungen nicht nachmachen können. Die im Detail leicht verspielten Linien ergeben dank sparsamer Chromverwendung ein fast schlichtes Gesamtbild. Für die imposante Wirkung sorgen die Proportionen: Mit 4,65 m und 1,75 m Breite ist der Lele ein ziemlich großes Auto, die Höhe von nur 1,35 m bringt das sportliche Element, das dem Lele trotz seiner Größe nicht abzusprechen ist. Diese Form verkauft sich — das ist keine Frage. Und so ist das Florieren des Mailänder Hauses wieder einmal für einige Jahre gesichert.

Wer sich durch die Karosserieform veranlassen ließ, die nötigen Zehntausender zu lokern, der wird an die Ausstattung Zugeständnisse machen müssen, zu denen der Käufer eines normalen Mittelklasseautos heute kaum mehr bereit ist. Nicht nur, daß dem Lele die innere Sicherheit weitgehend fehlt (es wimmelt von Kniebrechern und Hautaufschneidern) — auch die Anordnung der Schalter und Bedienungshebel ist nicht gerade übersichtlich. Warum, ist leicht zu erraten: Bei solchen Kleinserien kann der Hersteller viel Geld dadurch sparen, daß er auf die Entwicklung spezieller Bedienungsteile verzichtet. So kennt man die Pedale von Fiat und die Schalter von Jaguar, und das alles paßt nicht gerade überzeugend zusammen. Offensichtlicher Eigenbau sind die ungeschlachten Heizungs- und Belüftungshebel, die unter dem Armaturenbrett hervorstechen wie Pilze aus einem faulen Baumstamm. Kennt man

Zu den Wesensmerkmalen des Lele gehört seine Viersitzigkeit: Auf der hinteren Sitzbank haben zwei erwachsene Menschen in der Breite viel, in der Länge ausreichend Platz. Das Einsteigen ist zwar nicht überaus bequem, weil die Vorderlehnen sich nicht sehr weit vorklappen lassen, aber das Sitzen ist auch auf längeren Strecken auszuhalten. Der Lele kann also eine Limousine fast ersetzen — ein beachtlicher Faktor bei einem so sportlich aussehenden Auto. Der Kofferraum kann sich immerhin mit demjenigen kleinerer Mittelklasse-Limousinen messen, und die Zuladung von 380 kg unterstreicht, daß die Viersitzigkeit bei diesem Auto nicht nur vorgetäuscht wird.

Die Fahrposition wirkt durch das hoch angeordnete Lenkrad leicht antiquiert, auch der breite Getriebetunnel mit den schmalen und tiefen Fußräumen erinnert an ältere Autojahrgänge. Daß man sich trotzdem nicht eingesperrt fühlt,

## Motor: es tut sich was

Der US-Motor wurde nicht durch Chromdeckel op aufgewertet; er wirkt auf seiner Leistungscharaktere und besonders im Geräuschausdruck erstaunlich europäisch. Er kann ihn bis annähernd 4000 U/min ausdrehen, und der dabei den dicken Auslassrohren entquillt, macht der Welt deutlich, daß sich hier was tut.

Es tut sich wirklich etwas, das ist wohl die Hauptattraktion an diesem gewichtigen Gefährt: Die 1,7 Tonne werden mit einer Vehement beschleunigt, die den meiste leichteren Fahrzeugen abtrüben. Der Testwagen war, den Fahrzeugpapieren nach, mit der SAE-PS-Version des 5,7 l V8 ausgerüstet, der eine Leistung von 218 PS besitzte. Außerdem gibt es noch die höher verdichtete (11:1 statt 10,25) Ausführung mit 350 SAE-entsprechend

ZUM VERGLEICH	Iso Lele 300	Ferrari 365 GT	Jensen Interceptor II	Pontiac GTO	Maserati Indy
Hubraum ccm	5733	4390	6276	6473	4136
Leistung PS/U/min	304/4800 *	320/6600	325/4600	263/4500	231/5000
Beschleunigung in sec					
0 bis 60 km/h	3,9	3,8	4,1	4,0	3,9
0 bis 80 km/h	5,6	5,3	6,0	5,5	5,9
0 bis 100 km/h	7,6	7,3	8,6	7,4	8,2
0 bis 120 km/h	10,1	9,8	11,8	9,9	10,8
0 bis 140 km/h	13,3	13,0	15,6	13,4	14,4
0 bis 160 km/h	17,4	16,6	21,1	17,9	18,4
0 bis 180 km/h	22,4	22,0	29,0	23,2	23,4
1 km mit stehendem Start	27,2	27,1	29,0	27,3	28,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	233,8	241,5	233,7	212,0	246,7
* Leistung in SAE-PS					

sich mit ihrer Bedienung erst einmal aus, stehen allerdings sehr reichliche Luftmengen im Kopf- ebenso wie im Fußraum (auch hinten) zur Verfügung, die über ein elektrisch einschaltbares Wasserventil kräftig erwärmt und auf Wunsch durch eine Klimaanlage gekühlt werden können.

ist einem Kunstgriff Bertones zu danken, der die seitliche Gürtellinie von den hoch ansetzenden Scheibenpfosten nach unten zog und dadurch größere Seitenfenster erreichte. Nebenbei lieferte diese Linie, an Bug und Heck wiederholt, die stilistische Grundidee des Lele.

275-DIN-PS. Der Testwagen blieb bei den Messungen knapp unter den Werten. Paul Frère kürzlich bei den Messungen für die „Motor Revue“ auf einer italienischen Teststrecke erreichte: Von 0 bis 100 km/h waren es mit dem Lele nur 0,2 Sekunden mehr, die Höchstgeschwindigkeit be-



*Die Scheinwerfer-Abdeckungen  
öffnen sich beim Licht-  
einschalten, die Scheinwerfer  
selbst sind starr eingebaut.*



**Iso Lele**

234 gegenüber 237 km/h. Der echte Leistungsunterschied zwischen beiden Motoren kann also keine 65 PS betragen haben. Eine Rolle spielt sicherlich die Tatsache, daß der Testwagen ein mit 25 000 km gut eingefahrenes Exemplar war. Er übertraf in der Spitze nicht nur die Werksangabe für den

Lele 300 (220 km/h), sondern auch die für den Lele 350 (230 km/h). Es muß wohl kaum hinzugefügt werden, daß dieses Auto von der Leistung her ausgesprochen sympathische Gefühle erweckte. Malt man sich aus, daß bereits der II. Gang bis über 120 und der III. bis über

180 km/h ausgefahren werden kann, dann kann man sich Beschleunigungsluxus vorstellen, der dem Fahrer hier zur Verfügung steht. Die Angaben gelten für das Fünfganggetriebe des Testwagens, das für zahlenmäßige Fahrleistungen zweifellos besten Voraussetzungen

# Technische Daten und Meßwerte

## Iso Lele 300

### MOTOR

Achtzylinder Viertakt V-Motor, Bohrung x Hub 101,6 x 88,4 mm, Hubraum 5733 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,25:1, Leistung 304 SAE-PS bei 4800 U/min, spezifische Leistung 53,0 PS/Liter, maximales Drehmoment 52,5 SAE-mkg bei 3200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4800 U/min) 14,1 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 2160 U/min) 6,3 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 2500 U/min) 7,4 m/s, bei 200 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 4325 U/min) 12,7 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über hydraulische Stößelstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 18 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 7,5 Liter, 1 Carter Fallstrom-Vierfachvergaser AFB, 95 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes ZF-Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,73 (9,04), II. 1,76 (5,83), III. 1,23 (4,07), IV. 1,0 (3,31), V. 0,834 (2,76), R. 3,31 (10,96), Achsantrieb 3,31. (Seriennmäßig: Viergang Schaltgetriebe, auf Wunsch Fünfganggetriebe oder automatisches Getriebe).

### FAHRWERK

Plattformrahmen und mittragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten DeDion-Achse mit Schubstreben und Wattgestänge, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulische Fußbremse, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Bremskraftverstärker, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 7 L x 15, Gürtelreifen Pirelli 205 VR 15, Abrollumfang 2125 mm.

### ABMESSUNGEN

Radstand 2700 mm, Spur 1410/1410 mm, Außenmaße 4650 x 1750 x 1350 mm, Bodenhöhe 120 mm, Innenbreite vorn 1440 mm, hinten 1460 mm, Innenhöhe über Sitzhinter-

kante vorn 945 mm, hinten 810 mm, Sitztiefe vorn 530 mm, hinten 490 mm, Knieraum hinten 30—200 mm, Wendekreis links 13,2 m, rechts 13,8 m, 5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

### GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1690 kg (davon Vorderachse 845 kg, Hinterachse 845 kg, Gewichtsverteilung 50:50), zulässiges Gesamtgewicht 2070 kg, Zuladung 380 kg, Personenindexzahl 4,5, Leistungsgewicht vollgetankt 5,6 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 6,7 kg/PS.

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 233,8 km/h (entsprechende Drehzahl 5050 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h . . . . .	2,5 s
0 bis 60 km/h . . . . .	3,9 s
0 bis 80 km/h . . . . .	5,6 s
0 bis 100 km/h . . . . .	7,6 s
0 bis 120 km/h . . . . .	10,1 s
0 bis 140 km/h . . . . .	13,3 s
0 bis 160 km/h . . . . .	17,4 s
0 bis 180 km/h . . . . .	22,4 s
0 bis 200 km/h . . . . .	30,6 s
1 km mit stehendem Start . . . . .	27,2 s

Elastizität (Beschleunigung im V. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h . . . . .	6,9 s
40 bis 80 km/h . . . . .	12,9 s
40 bis 100 km/h . . . . .	18,6 s
40 bis 120 km/h . . . . .	24,5 s
40 bis 140 km/h . . . . .	30,4 s
40 bis 160 km/h . . . . .	36,6 s
40 bis 180 km/h . . . . .	43,9 s
40 bis 200 km/h . . . . .	53,3 s
1 km ab 40 km/h . . . . .	36,4 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h . . . . .	5,2 s
40 bis 80 km/h . . . . .	9,6 s
40 bis 100 km/h . . . . .	13,8 s
40 bis 120 km/h . . . . .	18,0 s
40 bis 140 km/h . . . . .	22,2 s
40 bis 160 km/h . . . . .	26,6 s
40 bis 180 km/h . . . . .	32,3 s
40 bis 200 km/h . . . . .	39,7 s
1 km ab 40 km/h . . . . .	32,0 s

### Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang . . . . .	bis 82 km/h
II. Gang . . . . .	13 bis 127 km/h
III. Gang . . . . .	22 bis 181 km/h
IV. Gang . . . . .	33 bis 234 km/h
V. Gang . . . . .	40 bis 269 km/h

\* theoretischer Wert

### Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
40 . . . . .	40
60 . . . . .	60
80 . . . . .	80
100 . . . . .	99
120 . . . . .	118
140 . . . . .	138
160 . . . . .	157
180 . . . . .	177
200 . . . . .	196
220 . . . . .	214

Kilometerzählerabweichung unter 1%

### INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . . . . .	52 Phon (dB)
Bei 50 km/h . . . . .	68 Phon (dB)
Bei 80 km/h . . . . .	71 Phon (dB)
Bei 100 km/h . . . . .	73 Phon (dB)
Bei 120 km/h . . . . .	74 Phon (dB)
Bei 140 km/h . . . . .	76 Phon (dB)
Bei 160 km/h . . . . .	78 Phon (dB)
Bei 180 km/h . . . . .	82 Phon (dB)
Bei 200 km/h . . . . .	84 Phon (dB)
Bei 220 km/h . . . . .	86 Phon (dB)

### VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	18,7 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 155 km/h	23,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h	20,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 110 km/h	27,9 L/100 km
Kurzstrecke . . . . .	17,5—24,5 L/100 km
Testverbrauch . . . . .	22,4 L/100 km

### WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel . . alle 10 000 km

### PREISE

Limousine zweitürig 300 . . . DM 54 335.-

Schweiz:  
Limousine zweitürig 300 . . . sfr 56 500.-

Hersteller:  
Iso S. p. A. Automoveicoli, via V. Veneto, 6  
20091 Bresso (Milano), Italien.

Importeur:  
Auto-Becker, Düsseldorf, Suitbertusstr. 15

# Resultate

## Iso Lele

### Karosserie

Viersitzige Coupé-Karosserie mit exklusiver Form. Vorn bequemer, hinten enger Einstieg, auf den Rücksitzen genügend Sitzbreite, aber knapper Knieraum. Ausreichende Sicht in allen Richtungen, ausreichender Kofferraum.

### Ausstattung

Unter Verwendung von Fremdteilen zusammengestellte Ausstattung, teilweise schlecht zusammenpassend, wenig innere Sicherheit, Scheibenwischer bei hohen Geschwindigkeiten unbefriedigend. Guter Ausstattungsumfang, heizbare Heckscheibe serienmäßig.

### Bedienung

Bedienung teilweise unübersichtlich und unpraktisch, besonders bei Heizung und Lüftung.

### Kraftübertragung

ZF-Fünfganggetriebe, V. Gang als Schongang, störende Getriebe-geräusche und hohe Schaltkräfte. Salisbury-Sperrdifferential mit starkem Spiel beim Lastwechsel und hörbaren Laufgeräuschen. Auf Wunsch Chevrolet-Vierganggetriebe oder GM-Automatik.

### Motor

Drehmomentstarker 5,7 Liter-Chevrolet V8 mit hoher Durchzugskraft im mittleren und unteren Drehzahlbereich, ausreichendes Drehvermögen, vibrationsarmer Lauf.

### Fahrleistungen

Hervorragende Beschleunigung, hohe Kraftreserve unter allen Fahrbedingungen, Höchstgeschwindigkeit über 230 km/h.

### Verbrauch

Verbrauch den guten Fahrleistungen, dem hohen Gewicht und der großen Stirnfläche entsprechend, je nach Fahrweise zwischen 18 und 28 Liter/100 km.

### Fahreigenschaften

Normal leicht untersteuerndes Verhalten, bei hoher Kurvengeschwindigkeit Übergang zum Übersteuern. Sehr gute Richtungsstabilität bei schnellem Fahren, wenig aquaplaningempfindlich.

### Fahrkomfort

Bei mittleren und hohen Geschwindigkeiten befriedigender Federungskomfort, jedoch relativ starke Motor- und Windgeräusche. Schlecht ansprechende, unkomfortable Federung bei langsamem Fahren.

### Lenkung

Beim Rangieren viel Kraft erfordernde, sonst ausreichend leichtgängige, jedoch indirekte Kugelumlauflenkung, für Korrekturen und beim Gegenlenken starke Lenkradausschläge notwendig. Handlichkeit durch großen Wendekreis zusätzlich beeinträchtigt.

### Bremsen

Dunlop-Scheibenbremsen mit gut dosierbarer, im Normalbetrieb ausreichender, bei starker Beanspruchung nachlassender Wirkung. Ausreichende Handbremse.

Kraftaufwand bleibt zwar in tragbaren Grenzen — ausgenommen beim Rangieren, wo man nicht nur kräftig hinlangen, sondern sich auch noch mit einem übergroßen Wendekreis abfinden muß. Mit der Exaktheit aber hapert es: Man muß viel drehen, um kleine Richtungsänderungen herbeizuführen oder beim schnellen Fahren die Einflüsse von Seitenwind und Fahrbahneigung auszugleichen.

Daß trotz dieser nicht mehr zeitgemäßen Lenkung kritische Situationen nur bei ausgesprochen ungeschicktem Fahren auftreten, hängt mit der gutmütigen Fahrcharakteristik des Lele zusammen. Er beeindruckt durch einen sehr sauberen Geradeauslauf, der auch bei Geschwindigkeiten über 200 km/h nur selten Korrekturen nötig macht, und durch ein unkompliziertes Kurvenverhalten. Bei normalen Geschwindigkeiten verhält er sich leicht untersteuernd, im Kurvengrenzbereich tritt eine Übersteuertendenz auf, die sich aber so rechtzeitig ankündigt, daß man durch leichtes Gaswegnehmen und reduzierten Lenkradeinschlag ein stärkeres Ausbrechen des Hecks verhindern kann. Dieses Übersteuern läßt sich durch Gasgeben in der Kurve „künstlich“ hervorbringen, so daß man den Drift mit dem Gaspedal kontrollieren und auf stärkere Lenkbewegungen verzichten kann. Wird man allerdings einmal durch eine Kurve überrascht und ist wirklich zu schnell, dann können sehr schnelle und starke Lenkbewegungen nötig werden, wenn man die Sache unter Kontrolle behalten möchte. Die leichte Neigung zum Übersteuern und ihre Beeinflussbarkeit durch das Gaspedal sind im Grunde angenehme, fahrerisch reizvolle Eigenschaften — nur würde man mit einer direkteren Servolenkung viel mehr davon haben.

Im Zeitalter der Mittelmotorausos muß erwähnt werden, daß der Lele durch seinen vorn liegenden Schwerpunkt wenig aquaplaningempfindlich ist: Pflützen stören ihn selbst dann kaum, wenn der Fahrbahnkontakt an einem Rad für kurze Zeit verlorengeht. Etwas unruhig wurde der Lele bei Vollbremsungen — offenbar tat eine der Hinterradbremmen zu-

t. Mit seinen mahelnden aufgeräuschen und seinen hohen Schaltkräften ist es jedoch vom Komfort her die schlechteste Möglichkeit: Der Umgang mit dem ebenfalls farbigen Chevrolet-Vierganggetriebe ist weit angenehmer. Noch einfacher hat man natürlich mit der — ebenfalls von Chevrolet stammenden — Vollautomatik, die von vielen Iso-Fahrern sehr geschätzt wird. Eine gute Ergänzung ist in allen Fällen die serienmäßige Differentialbremse, die dafür sorgt, daß die Kraft ohne störendes Durchdrehen auf die Fahrbahn gebracht werden kann. Kultur läßt der Achsantrieb wenig erkennen wie das Getriebe: Geräusche, starkes Spiel und kräftige Schläge beim Lastwechsel gehören — nicht nur bei diesem Iso — zum charakteristischen Alltag. So fühlte sich der äußerlich so elegante Lele an wie ein Dampfer aus der Pionierzeit: rauh, aber auch robust. Der Motor ist kultivierter als die Kraftübertragung: ein Geräusch bleibt stets in trüglichen Rahmen, besonders wenn man den als Schnellgang ausgelegten V. Gang benutzt. Der überaus drehmomentstarke Motor entwickelt in diesem Gang schon bei niedrigem Tempo so viel Kraft, daß es für das normale Fahren im Verkehr völlig reicht. Der Benzinverbrauch läßt sich freilich durch solche Schon-Aktionen nicht wesentlich vermindern: Über 20 Liter/100 km laufen fast immer durch, manchmal sind es auch über 25.

### Fahrwerk: für hohes Dauertempo

Der alte Signor Rivolta besaß einen Hang zur Einfachheit, den sein Sohn und dessen Mitarbeiter beibehalten haben. Er wird unter anderem darin sichtbar, daß es bei Iso keine Servolenkungen gibt: Man bedient sich nach wie vor einer zwar leichtgängigen, aber sehr indirekten Burman-Kugelkreisumlauflenkung. Das war einst bei Autos dieser Größe üblich, entspricht aber nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik: Man erwartet heute, daß auch schwere Fahrzeuge leicht und akkurat zu dirigieren sind. Der