



### DATEN UND FAKTEN ISO RIVOLTA IR 340 (1967)

■ **Motor:** V8 (90 Grad) aus Chevrolet Corvette, Bohrung x Hub 101,6 x 82,6 mm, Hubraum 5359 cm<sup>3</sup>, Leistung 350 SAE-PS bei 5800/min, maximales Drehmoment (SAE) 490 Newtonmeter bei 3600/min, Verdichtung 10,5:1, zentrale Nockenwelle (Kette), hängende Ventile mit hydraulischen Stößeln, fünffach gelagerte Kurbelwelle, ein Vierfachvergaser Rochester

■ **Kraftübertragung:** Hinterrad-antrieb, Viergang-Schaltgetriebe, a. W. Fünfgang-Schaltgetriebe (ZF) und Zweigang-Automatik, Hinterachse mit Sperrdifferential

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Coupé mit zwei Türen, vier Sitzplätze, Plattformrahmen mit vorderen Kastenträgern, Karosserie aus Stahlblech, vorn Trapez-Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern und

Stabilisator, hinten De-Dion-Achse mit Längsschubstreben, Wattgestänge und Schraubenfedern, rundum Teleskopstoßdämpfer und Scheibenbremsen, Felgen 6 x 15, Reifen 185 VR 15

■ **Maße und Gewicht:** Radstand 2700 mm, Länge x Breite x Höhe 4760 x 1750 x 1425 mm, Gewicht 1520 Kilogramm, Tankinhalt 105 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Null auf 100 km/h in 7 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 238 km/h, Verbrauch 19 Liter/100 km (Werksangaben)

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Von 1963 bis 1970, insgesamt 792 Exemplare, darunter zwei Vorserien-Autos. Die stärkere Version IR 340 (Zahlen geben – ungenau! – die PS an) in nur 167 Einheiten

6500 Touren dreht? Was bieten denn die Iso mit ihren Chevy-V8 im Vergleich zu den Zwölfern von Ferrari und Lamborghini?

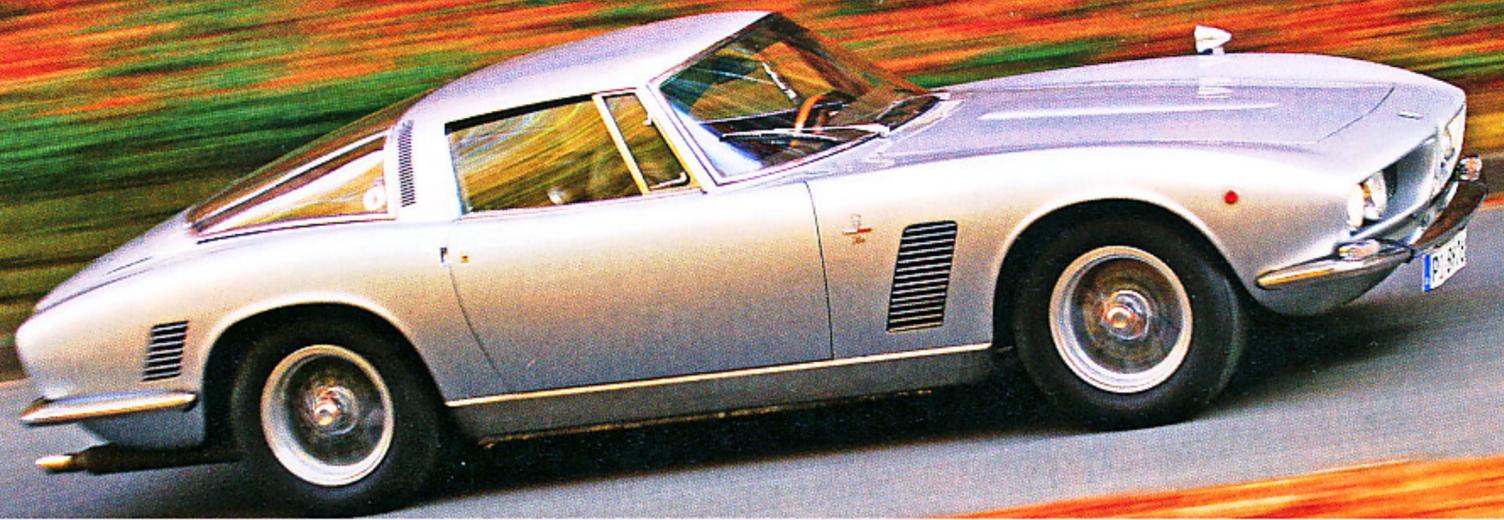
Wir beginnen unsere Probefahrten mit dem Iso Rivolta GT, der vor genau 50 Jahren in Serie ging. Initiator dieses formschönen, viersitzigen Coupés war Renzo Rivolta, der 1939 die Leitung der Firma Isothermos übernommen hatte. Isothermos stellte ursprünglich Kühl-

Der Rivolta gefällt durch Understatement, besitzt aber die gleiche Technik wie der Grifo. Hohe Alltagsqualitäten und ein geringer Wartungsaufwand sind die Stärken des Chevy-V8

häuser und -Anlagen her, bis Rivolta nach dem Krieg die Produktion auf Einstiegs-Motorräder (Isomoto) und den Kabinenroller Isetta umstellte. Dieser wurde in Lizenz und mit großem Erfolg ab 1955 auch von BMW gebaut.

Als Konstrukteur für sein erstes Luxus-Automobil gewann Rivolta das umtriebige Technik-Genie Giotto Bizzarrini, der zuvor den legendären Ferrari 250 GTO konstruiert und den epochalen Lamborghini-V12 entworfen hatte. Die Karosserie stammte von Bertone, gezeichnet





von dessen damaligem Mitarbeiter Giugietto Giugiaro. Die V8-Motoren mit zunächst 304 SAE-PS aus 5,4 Liter Hubraum lieferte Chevrolet.

Das Ergebnis überzeugt noch heute. Unser dunkelgraues Rivolta-Coupé sieht frisch und adrett aus. Es wirkt trotz knapp 4,8 Meter Länge erstaunlich kompakt. Typisch sind die seitlichen Blechkanten an der Wagenfront, unter denen die beiden Rundscheinwerfer konzentriert hervorblicken. Der Dachaufbau mit seiner C-Säule erinnert an BMW-Coupés bis zur Sechser-Baureihe, deren Vorgänger 3200 CS von Bertone entworfen war.

Dank großzügiger Türausschnitte erfolgt der Einstieg in das wundervoll mit Holz und Leder ausgestattete Cockpit für Fahrer und Beifahrer erstaunlich windungsfrei. Üppige Fensterflächen lassen viel Licht in den Innenraum, wodurch die Lenkradnabe, der Schaltknäufel und die Chromumrandungen der acht Rundinstrumente wie eine Schmuckauslage bei Cartier funkeln.

Die Sitzposition ist angenehm limousinenhaft. Der Rivolta-Fahrer behält daher das herrliche Interieur, einen Teil der Motorhaube und die Straße hervorragend im Blick. Schon im Standgas und von außen mehr als von innen lässt der Chevy-V8 durch sein tiefes Brabbeln auf eine kräftige Motorisierung schließen. Man wird nicht enttäuscht: Nach der Gewöhnung an die schwergängige Kupplung und Lenkung (nur im Stand – keine Servo-Unterstützung), fährt sich der Rivolta leichtfüßig und behände. Der V8-Schub ist ab 800/min so kräftig, dass man bereits bei etwa 2500/min intuitiv die Gänge wechselt.

### Der V8 kann auch anders

Iso-Besitzer Helmut Böning ermuntert deshalb den Fahrer dazu, dass er die Gänge länger drin lässt und im Zweiten bei 4000/min „mal richtig reintreten“ soll. Jetzt hebt das V8-Coupé seine Nase und presst die Passagiere mit Nachdruck in die bequemen Lederpolster. Der Rivolta legt dank kurz untersetztem ZF-Fünfganggetriebe auch in den nachfolgenden Stufen los wie ein Kampfstier. Dabei gefallen uns die zielgenaue Lenkung und das komfortabel und fahrsicher abgestimmte Fahrwerk.

Grifo und Rivolta (unten) haben keine Gemeinsamkeiten im Design. Dachaufbau und Heck des Rivolta erinnern stark an den BMW 3200

### FAZIT

■ So machen Hybrid-Autos wirklich Spaß: unkomplizierte V8-Maschine aus den USA und ein solides Chassis sowie geschmackvolles Design aus Italien. Schon damals haben einige Auto-Maniacs



Motor Klassik-Redakteur Franz-Peter Hudek

das Potenzial der Iso-Sportler erkannt. So auch Motor-Presse-Gründer Paul Pietsch, der einst nacheinander zwei Rivolta besaß und damit täglich in sein Verlags-Büro fuhr.

Hier hat Bizzarrini eine wirklich beeindruckende Arbeit geleistet, als er das wannenförmige Chassis mit De-Dion-Hinterachse entwarf, auf das die Stahl-Karosserie des Rivolta aufgebaut ist. Außerdem legte Bizzarrini damit den Grundstein für den sportlichen Grifo Lusso, den Iso 1965 dem Rivolta zur Seite stellte. Der gemeinhin nur als Iso Grifo bezeichnete Zweisitzer basiert auf dem um 20 Zentimeter verkürzten Chassis des Rivolta und erhielt ebenfalls eine von Bertone/Giugiaro gezeichnete Karosserie, die sich jedoch radikal vom größeren Coupé unterscheidet: niedriges Dach, lange Motorhaube, schwungvolle Gürtellinie, große Panorama-Heckscheibe und markantes, zweigeteiltes Vier-Augen-Gesicht.

Kurioserweise wirkt der Grifo etwas länger als der Rivolta, obwohl er 33 Zentimeter kürzer ist. Und es gibt noch mehr Unterschiede. Es beginnt bereits mit dem Einstieg, der durch das niedrigere Dach und eine tiefere Sitzposition weniger glatt verläuft. Der Fahrer ist tief in das Coupé integriert, weil die Mittelkonsole mehr Raum einnimmt, das kleine Lenkrad und Armaturenbrett höher positioniert und die Windschutzscheibe näher herangerückt sind. Die schwarz umrandeten acht Rundinstrumente unterstreichen den Sport-Stil des Grifo.

Grifo und Rivolta schenken sich im Fahrverhalten nur wenig. Die Lenkpräzision und der überraschend hohe Fahrkomfort sind fast identisch. Allerdings verlangt der etwas agilere Grifo aufgrund des verkürzten Radstands mehr Aufmerksamkeit, wenn der Corvette-V8 in engen Kurven seine Muskeln spielen lässt und den Grifo zu einem eleganten Hüftschwung animiert.

Unterm Strich können wir den Testerfahrten von auto motor und sport aus dem Jahr 1967 nur zustimmen. Reinhard Seiffert lobte die exzellenten Fahrleistungen des Grifo, der ein „Musterfall für neutrales und unproblematisches Fahrverhalten“ sei sowie „die rundum ausgeglichene Qualität des Wagens“. Und: „Er zählt zu den besten Autos der Welt.“ Einen V12 hat niemand vermisst.

TUCKST FRANZ-PETER HUDEK  
BILD ROSSEN GARGOLOV

## KAUFBERATUNG ISO RIVOLTA UND ISO GRIFO

Weil unter den völlig verschiedenen Karosserien des Iso Grifo und Rivolta GT die gleiche Technik steckt, gibt es für beide Modelle eine gemeinsame Kaufberatung. Allerdings wird derzeit der Grifo um das Dreifache höher bewertet als der optisch brave Rivolta. Beide profitieren noch heute von der (in der Regel) robusten und preisgünstigen Antriebstechnik aus dem GM-Regal.

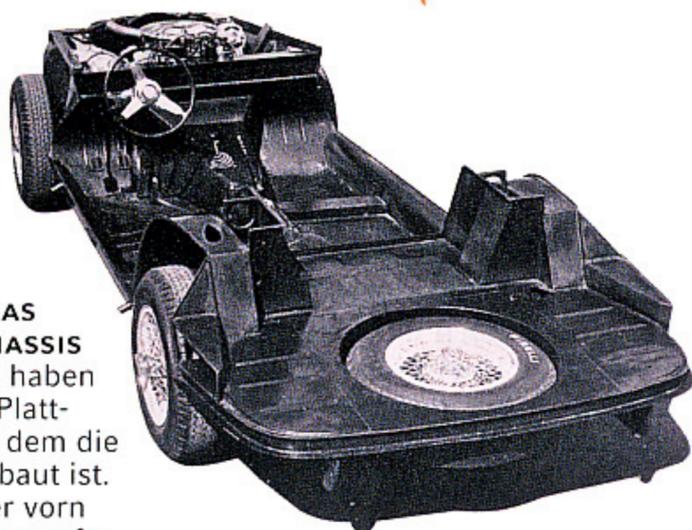
### KAROSSERIE-CHECK

■ Rostvorsorge stand bei den Modellen einer neu gegründeten Luxuswagen-Marke höchst selten im Lastenheft. Es gab wichtigere und vor allem aktuellere Vorgaben zu bewältigen – so auch bei Iso. Rivolta und Grifo rosteten daher gern an den Standardstellen wie **Unterboden, Schweller, Türunterkanten, Radläufen** und **Kofferraumboden**. Undichte Fensterdichtungen und verstopfte Wasserabläufe verursachten Rostschäden im Bereich der **A- und B-Säule**. Auch der **Innenschweller** (Chassis-Bestandteil) konnte von der braunen Pest befallen sein. Weil die meisten Iso-Klassiker inzwischen restauriert sind, sollte an diesen Stellen die Arbeitsqualität überprüft werden. Das gilt auch für das **Interieur**, die **Instrumente** und den Zustand der **Scheiben**, für die es nur schwer Ersatz gibt.

### TECHNIK-CHECK

■ Die Iso-Antriebstechnik, für die fast nur erprobte Großserien-Komponenten gewählt wurden, gilt als zuverlässig und robust. Moderne **Elektrolüfter** und ein **Ölkühler** sind wünschenswert. Sie verhindern den Hitzetod der Chevy-V8, den bevorzugt die seltenen Sieben-Liter-Versionen des Grifo starben. Bei regelmäßiger Wartung, die nur aus dem Tausch von Zündkerzen, Filtern, Motoröl und Kühlflüssigkeit besteht, ist der V8 für mehrere 100.000 Kilometer gut. Unter getunten Motoren – zum Beispiel mit vier **Weber-Doppelvergasern** und **schärferen Nockenwellen** – leidet oft die Alltagstauglichkeit und die für beide Iso-Modelle typische, sehr hohe Motorlaufkultur. Die Schaltgetriebe lassen sich präzise und erstaunlich weich schalten. Für das **ZF-Fünfganggetriebe** sind Ersatzteile rar.

### TECHNIK-HIGHLIGHT



**BIZZARRINIS MEISTERWERK: DAS GEHEIMNIS VON RIVOLTA UND GRIFO**  
Rivolta und Grifo haben den identischen Plattformrahmen, auf dem die Karosserie aufgebaut ist. Doppelquerlenker vorn und eine schraubengefederte De-Dion-Hinterachse bieten Komfort und sportliche Präzision

### PREISE

■ Dank seiner attraktiven Karosserie zählt der Grifo mit Preisen bis zu 200.000 Euro zu den Hochpreis-Klassikern mit steigender Tendenz. Die späteren, ab 1970 gebauten Coupés mit Schlaufen-Front sind etwas günstiger, die Modelle mit Sieben-Liter-V8 (nur 89 Exemplare) liegen deutlich darüber. Ähnliches gilt für die raren Versionen (ab 1972) mit Ford-V8. Insofern ist der Rivolta GT, der mit rund 55.000 Euro bereits den Eintritt in die exklusive Iso-Welt ermöglicht, fast schon ein Schnäppchen.

Bei Einführung 1963 (Iso Rivolta IR 300)

40 430 Mark

Preis 2013 (Zustand 2/4)

55 000/17 000 Euro

Bei Einführung 1965 (Iso Grifo GL 350)

57 730 Mark

Preis 2013 (Zustand 2/4)

172 000/55 000 Euro

### ERSATZTEILE

■ Alle Technik-Komponenten, die von GM stammen, sind beim Corvette-Spezialisten erhältlich. Schwieriger wird es mit Karosserie und Fahrwerk. Elektrik und Lampen können von anderen italienischen Herstellern übernommen werden. Quellen: Traditionsbetrieb Negri und einige Clubs.

### SPEZIALISTEN UND CLUBS

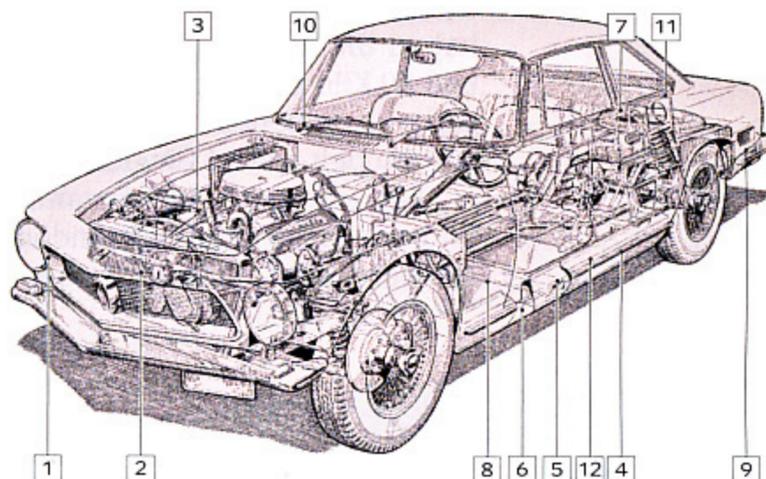
Roberto und Federico Negri, Via Balduzzi 72-74, I-24023 Clusone (BG), Tel. 0039/34625371, [www.isorestorations.com](http://www.isorestorations.com)

Iso Rivolta Club Deutschland, [www.isorivoltaclub.de](http://www.isorivoltaclub.de)

Iso Bizzarrini Club Deutschland e.V., Eichenweg 8a, 95686 Fichtelberg, Tel. 09272/97133, [www.isoclub-deutschland.de](http://www.isoclub-deutschland.de)

### SCHWACHPUNKTE

- |                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| 1 Unfallschäden      | 7 B-Säule (Grifo)      |
| 2 Kühlsystem         | 8 Bodenblech           |
| 3 Motor-Originalität | 9 Kofferraumboden      |
| 4 Schweller          | 10 Fensterahmen vorne  |
| 5 Innenschweller     | 11 Fensterahmen hinten |
| 6 A-Säule            | 12 Türunterkanten      |



ALLTAGSTAUGLICHKEIT ★ ★ ★ ★ ★

ERSATZTEILLAGE ★ ★ ★ ★ ★

REPARATURFREUNDLICHKEIT ★ ★ ★ ★ ★

UNTERHALTSKOSTEN ★ ★ ★ ★ ★

VERFÜGBARKEIT ★ ★ ★ ★ ★

NACHFRAGE ★ ★ ★ ★ ★

## HISTORIE PIERO RIVOLTA UND ISO

■ Renzo Rivolta, Jahrgang 1908, stammte aus Desio bei Mailand, wo die Eltern eine Groß-Sägerei unterhielten. Der Geschäftsmann übernahm 1939 die Kühlschranks-Fabrik Isothermos, produzierte nach dem Krieg aber Zweiräder (Isomoto) und den Kabinenroller Isetta.

Rivolta präsentierte 1962 das Luxuscoupé Iso Rivolta GT mit Corvette-V8, das 1963 in Serie ging. Das Chassis stammte von Giotto Bizzarrini, das Design von Bertone. Zwei Jahre später folgte mit gleicher Technik der Iso Grifo. Nach dem Tod von Renzo im Jahr 1966 übernahm der

26-jährige Sohn Piero die Firmenleitung. Piero erweiterte die Modellpalette 1967 mit der Limousine S4/Fidia und 1970 mit dem viersitzigen Coupé Lele (Bertone).

Kleine Stückzahlen bei großer Modellvielfalt und ein Formel 1-Abenteurer mit Williams (Iso-Marlboro-Ford) führten 1974 zum Produktionsende von insgesamt 1669 Luxuswagen.

- 1 Piero Rivolta und seine Frau Lele präsentieren 1969 den neuen Rivolta S4
- 2 Iso Rivolta S4, der später Fidia hieß
- 3 Iso Lele mit kantiger Bertone-Karosserie
- 4 Giotto Bizzarrini (links) und Renzo Rivolta sind stolz auf ihr Erstlingswerk

