



TRAUMWAGEN

Majestätisch lang
und königlich blau



MEHR WAGEN

Mit der Mistress nach
Frankreich



VOLKSWAGEN

Ein Bulli kommt selten
allein: Typ 2 als T1, T2 ...

AUSGABE 15 / MÄRZ 2015

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

BESSER ALS DER

ISO GRIFO A3/C

GTO ?



SCHEUNENFUND IM CHÂTEAU

GLÖCKLER PORSCHE – NEU INTERPRETIERT

RÉTROMOBILE: LOPRESTO-COLLECTION

DE EUR 6,00
AT EUR 6,50
CH CHF 9,50
BE/NL/LU EUR 6,90





Giotto Bizzarrini gilt als der Vater des legendären Ferrari 250 GT0. Dann hat er sich dem Iso Grifo zugewandt. OCTANE begibt sich mit der Rennversion davon auf die Rennstrecke



NACH DEM

GTO

TEXT Robert Coucher // FOTOS Gus Gregory



BLOSS KEIN HECKMECK

Bei diesem A3/C ist die Karosserie aus Glasfaser statt Aluminium; Cockpit mit sexy gestepptem Vinyl, ansonsten eher spartanisch; Krätemessen in Le Mans 1965 mit der Shelby Cobra Daytona von Jack Sears/Richard Thompson

Roy Lichtenstein wäre es vielleicht nicht recht, aber *BLAM!* ist das einzige Wort, mit dem sich das enorme Geräusch eines startenden Iso Grifo A3/C wiedergeben lässt. Um den 5,3-Liter-V8 zum Leben zu erwecken, legt man zuerst den Zündschalter unter der roten Abdeckung um, drückt den Startknopf, und schon schüttelt sich der Rotrunner wie ein gewaltiger Presslufthammer.

Trotz der niedrigen, geschwungenen Linienführung der Karosserie ist das in schwarzem Vinyl ausgeschlagene Grifo-Interieur überraschend geräumig. Die Rückenlehnen der Sitze sind aufrecht und der Getriebetunnel nimmt gefühlt die Hälfte des Innenraums ein. Dann ist da noch der Überrollbügel, und weil unsere Fahrt auf dem alten Kurs im britischen Goodwood stattfindet, nehmen uns die notwendigen Helme auch noch das letzte Stück Kopffreiheit. Der feuerfeste Nomex-Rennanzug und die eng anliegenden Willans-Renngurte tun ihr Übriges, um unsere Bewegung einzuschränken.

Aus Rücksicht auf die Nachbarn sind die Auflagen gegen Lärmbelästigung in Goodwood sehr hoch. Eher lang ist daher das Gesicht des Rennmarschalls, als er mir ein Zeichen gibt, mit dem A3/C für ein paar Runden auf die Strecke zu gehen. Die Rennkupplung ist so bissig wie erwartet, aber nicht so schwergängig wie befürchtet. Das Holzlenkrad ist wunderschön; in der Mitte hat es ein Wappen, auf dem Bizzarrini Livorno steht.

Mit dem großen und kräftigen Ganghebel lässt sich der Erste mit lautem Schlag sauber einlegen. Lediglich vier Vorwärtsgänge stehen einem zur Verfügung, aber mit dem Drehmoment des großen Motors aus der Corvette sollten die locker reichen.

Zum Anfahren darf es ein bisschen mehr Drehzahl sein, bevor man die Kupplung schnalzen lässt. Zunächst kommt einem das klassische Gurgeln des US-V8 bekannt vor, das Getriebe ist laut und irgendwie scheint man andauernd von einem lauten Heavy-Metal-99 Soundtrack umgeben zu sein.

Dieses Exemplar ist Fahrgestellnummer 0222, der Werkswagen, der 1965 in Le Mans mit Regis Fraissinet und Baron Jean de Mortemart am Steuer als Neunter im Gesamtklassement und als Klassensieger über die Ziellinie fuhr. Anschließend steuerte ihn Chris Amon im Großen Preis von Österreich auf den vierten Platz – Auftritte bei den 1000 km Nürburgring und in Reims folgten. Am Heck des A3/C lassen vier wunderbare Fanfaren keinen Zweifel darüber aufkommen, was vorne los ist.

In der Aufwärmrunde benimmt sich der Bizza vorbildlich. Wir sind allein auf der Strecke unterwegs, ein Luxus, und wir können uns entspannen. Die Gänge liegen angenehm in der Hand, die Lenkung geht wunderbar leicht, und bald umrunden wir den Kurs schneller und schneller. Die Scheibenbremsen mit ihren Rennscheiben, hinten innenliegend, geben zunächst nicht die gewünschte Rückmeldung ab und brauchen einen herzhaften Tritt, bevor sie zupacken. Die Dunlop-Rennreifen, vorne 6x15 und hinten 7x15, bleiben beim Iso eher zurückhaltend dimensioniert, sind außerdem noch kalt und fühlen sich am Anfang unrund an. Nach der ersten Runde ist die Mechanik aufgewärmt, und es ist Zeit, den Motor auf der Geraden einmal aufzuwecken. Rauf aufs Gas und das klassische V8-Gurgeln wandelt sich in ein tief bellendes Stakkato.

Schnell heruntergeschaltet in die Madgwick-Kurve, das Auto setzt die Lenkbefehle der Burman Kugelumlaufenkung präzise um, ohne zu viel Last auf dem kurvenäußeren Vorderrad. Am Anfang untersteuert der Grifo, was sich jedoch leicht mit Hilfe der 450 zur Verfügung stehenden Pferde korrigieren lässt. Der A3/C ist ein Frontmittelmotorauto: der V8 ist so weit hinten in den Motorraum geschoben, dass man den Verteiler nur durch eine Klappe im Armaturenbrett erreicht.

Es versteht sich von selbst, dass sich der Grifo aus Sicht eines Testers in Fordwater und durch die Senke in St. Mary's stabil und sicher anfühlt.



Hier kommt dem Auto sein niedriges Gewicht von 1300 Kilogramm und der niedrige Schwerpunkt zugute. Langsam steigt das Selbstbewusstsein und wir merken, dass der Bizzarrini sogar dem Fahrer schmeicheln kann. Er ist jederzeit äußerst stabil, und ich bin sicher, das bleibt auch bis 275 km/h so. Die warmen Bremsen packen langsam besser, die Lenkung ist wunderbar, das Getriebe willig, und Drehmoment gibt es sowieso im Überfluss. Das Fahrwerk ist dabei so gutmütig, dass ich mich langsam dabei ertappe, wie ich das Asphaltband immer flüssiger umrunde.

Das anfängliche Untersteuern wiegt einen in Sicherheit, solange man nicht zu früh in der Kurve Gas gibt. Erst durch den Kurvenmittelpunkt, dann langsam aufs Gas, sobald das Auto ausgerichtet ist. Der Bizza hockt sich tief herunter und spult mit einer cremigen Leichtigkeit seine Leistung ab, ganz im Gegensatz zum harten Stakkato des Auspuffs.

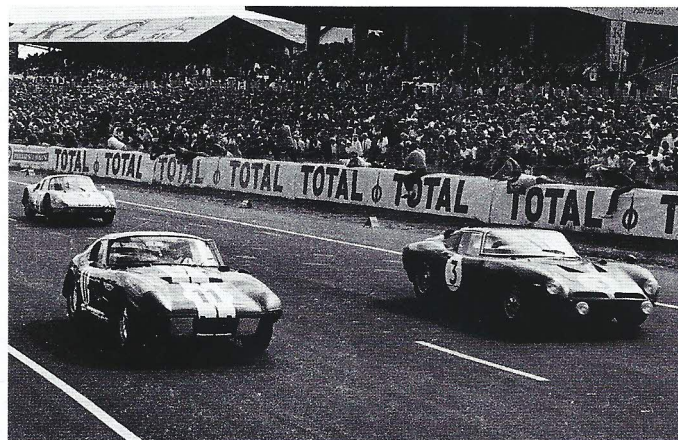
Kein Wunder, dass Rennfahrer immer mehr Leistung und größere Bremsen wollen. So macht es Spaß, eine Rennstrecke unter die Räder zu nehmen: allen Mut auf der Geraden zusammennehmen.

Durch die Schikane hindurch sehe ich einen der Marschalls auf- und abspringen und aufgebracht mit einer Fahne herumwedeln, die ungefähr die gleiche Farbe hat wie sein Gesicht: rot wie der Bizzarrini.

Der Sound des V8 ist infernalisch, und mit zunehmend vollgedröhntem Kopf beginne ich mir einzubilden, ich könnte den Italiener problemlos um die Strecke von Goodwood bewegen, um immerhin einen der schnellsten und anspruchsvollsten Rennkurse der Welt. Vielleicht ist es also wirklich am besten, wenn ich jetzt aufhöre, wo noch alle Teile der Glasfaserkarosserie intakt sind.

Zurück in der Box stelle ich den Motor ab und bin überwältigt von der Stille. Erst beim Rausklettern, über den breiten Schweller, bemerke ich, wie heiß und verschwitzt ich bin. Vom Adrenalin zittrig. Aber gleichzeitig auch erregt. Der Iso Grifo A3/C sieht nicht nur fantastisch aus, sondern er ist auch fabelhaft →

Der Bizzarrini ist jederzeit äußerst stabil, und ich bin sicher, das bleibt auch bis 275 km/h so





zu fahren, besonders auf einem so flüssigen Kurs wie diesem. Selbst im Leben eines Autojournalisten ist das hier eine ganz besondere Erfahrung.

Fahrgestellnummer 0222 hat eine durchgängig bekannte Historie und gehörte bis vor Kurzem dem Händler und Rennfahrer Gregor Fischen, der mit ihm im Rennsport angetreten ist. »Dafür ist er wirklich wunderbar«, sagt Fischen. »1965 war das der Rennwagen. Einzelradaufhängung, Querlenker vorne und hinten... Und diese wunderbare Form! Einmal war ich bei den 500 km am Nürburgring mit Vollgas unterwegs, bei knapp 290 km/h bemerkte ich, wie die Streckenposten bei jeder Runde etwas weiter von der Strecke zurücktraten.«

Die Motoren bekam Bizzarrini damals direkt von der Sportabteilung von Chevrolet. Dazu Webervergaser, wodurch der Motor auf rund 450 PS erstarkte. »Diese unbändige Leistung und das sehr ausgeglichene Chassis, in dem die ganze Technik und das Benzin so weit unten gelagert sind, das alles macht den Iso zu einem waschechten GT. Wenn man will, kann man ihn den Urgroßvater aller modernen GTs nennen, denn die haben heute alle so ziemlich den gleichen Aufbau. Wäre Rivolta nicht das Geld ausgegangen, wäre der Grifo vielleicht noch erfolgreicher gewesen. Als ich das Auto gekauft habe, waren vorne die falschen Blinker angebaut. Wir haben in die Karosserie gebohrt und sind auf die originalen Befestigungslöcher für die Carellos gestoßen. Und nachdem wir die Türpaneele abgenommen haben, fanden wir auch die Anbaupunkte für die Le Mans Boxenleuchten. Ich habe den ACO angerufen und die Motornummer durchgegeben, und sie ist identisch mit der auf dem Teilnehmerformular. Es gibt keinen Zweifel: das ist der ehemalige Werkswagen«, sagt Fischen.

Der amerikanische Sammler Bruce Meyer hat Fahrgestellnummer 0222 kürzlich von Fischen erworben und anschließend zu Simon Blake von Historic Automobiles in Petersfield in der Nähe von Goodwood zur Überholung gegeben. Der Bizzarrini trägt nun stolz die Nummer 3 wie bei seinem Start in Le Mans.

Dem aufmerksamen Leser wird aufgefallen sein, dass wir hier sowohl vom Bizzarrini als auch dem Iso Grifo A3/C sprechen. Die letztere Bezeichnung ist korrekt. Doch das Auto ist durch und durch das Werk von Giotto Bizzarrini, der ohne Zweifel ein Eigenbrötler war. Nach einer Ausbildung zum Maschinenbauer an der Universität Pisa arbeitete er zunächst für Alfa Romeo, wo er die herrliche Giulietta entwarf, bevor er bei Ferrari für den 250 GTO verantwortlich zeichnete. 1961 war er Teil einer »Fünfergruppe«, die in der berühmtesten Palastrevolte Enzo Ferrari die Brocken hingeschmissen hatte.

Giotto fand sich danach für eine kurze Zeit im ATS-Stall des Grafen Volpi wieder, danach entwarf er den Zwölfzylindermotor für Ferruccio Lamborghini, bevor er sich dem Fabrikanten Renzo Rivolta anschloss. Bei Iso entwickelte er den 1963 auf dem Turiner Salon vorgestellten Iso Grifo A3/C. Um genau zu sein, handelte es sich hierbei um Bizzarrinis GTO der zweiten Generation. Es heißt, der *Ingenere* habe den Chevrolet-Motor vom Fließband den hochgezüchteten italienischen Antrieben vorgezogen. Diese V8-Motoren gehören heute zur Grundausstattung für einen siegreichen Auftritt im historischen Rennsport. Alte Ferrari-V12 lassen sich verbessern, doch dank der Festigkeit des Motors und der 50 Jahre andauernden Weiterentwicklung lässt sich der alte Corvette-Motor leicht auf rund 500 PS bringen.

Die wunderhübsche Form des Iso Grifo wurde von Giorgetto Giugiaro während seiner Zeit bei Bertone entworfen, gefertigt wurde die Karosserie von Piero Drogos Sports Car Modena. Erste Exemplare waren aus Aluminium, dieses ist das erste Modell mit einer Glasfaserkarosserie. Alles sehr fortschrittlich für die damalige Zeit. In Wirklichkeit sind die Glasfaserautos etwas schwerer als die Alu-Versionen.

Im grellen Sonnenlicht hier in der Boxengasse von Goodwood ist schwer zu erkennen, dass die glatte Karosserie dieses roten Renners nicht aus Aluminium →

**Das Getriebe ist laut und irgendwie
scheint man andauernd von
einem lauten Heavy-Metal-Soundtrack
umgeben zu sein**



GT ... OH MANN OH MANN
Vier fette Webervergaser geben
dem 450 PS starken 5,4 Liter V8,
wonach er verlangt



ISO GRIFO A3/C

BAUJAHR 1965 **MOTOR** 5359 ccm V8, OHV, vier Weber 50 DCO SP Vergaser **MOTORLEISTUNG** 450 PS bei 6000 U/min
DREHMOMENT 480 Nm bei 4000 U/min **KRAFTÜBERTRAGUNG** BorgWarner-T10-Viergangschaltgetriebe, Hinterradantrieb
LENKUNG Burman Kugelumlauf Lenkung **FAHRWERK** Vorne und hinten Querlenker, Spiralfedern, Teleskop-Stoßdämpfer
BREMSEN Scheiben, hinten innen **LEERGEWICHT** 1300 kg **HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT** 306 km/h, 0–100 km/h in ca. 5 Sekunden



ist. Einziger Anhaltspunkt ist das Fehlen der Niete, die zu Hunderten an Alu-Versionen zu finden sind. Der Bizza rollt auf Campagnolo-Rädern und ist mit seinen ausgewogenen Proportionen in meinen Augen ein besseres Design als der GTO. Er ist aggressiver und hat eine wunderbare, stark geneigte Frontscheibe. Etliche Luftein- und -auslässe vergrößern den dramatischen Eindruck noch, während das italienische Kennzeichen Erinnerungen an schnelle Fahrten auf italienischen Autostradas aufkommen lässt.

Irgendwann in seiner Geschichte wurde Chassis-Nr. 0222 von einem amerikanischen Schauspieler namens Remington Olmsted in eine Straßenversion umgebaut. Olmsted hatte damals ein Restaurant in Rom, wo er den ehemaligen Werksrennwagen auf der Straße fuhr, was sehr aufregend gewesen sein muss.

Der neue Besitzer Bruce Meyer plant, den Wagen in seine Heimat nach Kalifornien zu schicken und ihn ebenfalls für ein paar aufregende Straßentouren einzusetzen. Nach meiner Testfahrt bin ich mir sicher, dass der wunderschöne, ausgewogene und pfeilschnelle Bizzarrini auch dieses Spiel mitspielen wird – solange die Cops nicht den Geräuschpegel messen.



EIN AUTO – ZWEI GESICHTER

Als der Iso Grifo auf die Welt kam, gab es ihn gleich zwei Mal. Der Iso Rivolta Grifo wurde mehrmals umgetauft. So wie jeder Iso. Manchmal auch mit allen Siegeln und Wappen

TEXT Axel E. Catton // FOTOS Archiv

Autosalon Turin 1963. Auf dem Stand von Iso stellt der italienische Hersteller einen Rennwagen vor, den Iso Grifo A3/C – der als Bizzarrini 5300 GT bekannt werden sollte. Auf demselben Salon wird im selben Jahr am Stand der Carrozzeria Bertone der Iso Grifo A3/L vorgestellt. Genau: Der berühmteste Iso, der Iso, der als GT legendär werden wird: stand bei Bertone; und der als Bizzarrini bekannte Wagen bei Iso.

Zwei Entwürfe, wie sie unterschiedlicher nicht sein konnten. Ein reinrassiger Rennwagen und der Gran Turismo Prototyp, der später als Iso Grifo Coupé GL in Serie ging. Gleicher Name und unter dem Blech praktisch identische Technik. Verwirrt? Kein Wunder, denn hinter beiden Autos steckt derselbe Mann. Ein Querkopf, der überall, wo er auftauchte, für geniale Lösungen sorgte – und kurz darauf für maximale Unruhe: Giotto Bizzarrini, Schöpfer des Ferrari 250 GTO und des Lamborghini V12, der Mann hinter Iso Grifo und Bizzarrini 5300 GT.

Am 6. Juni 1926 in Quercianella südlich von Livorno geboren, begeistert sich der junge Giotto schon sehr früh für Automobilrennsport. Nach einem Maschinenbaustudium an der Universität in Pisa

heuert Bizzarrini Mitte der 1950er-Jahre bei Alfa Romeo an, wo er für die Fahrwerksentwicklung der Giulietta verantwortlich war. Kurz darauf, 1957, stößt der gerade 31-Jährige als Chefingenieur zu Ferrari, wo das heute wohl teuerste Auto der Welt – der legendäre 250 GTO – zu seinem Meisterstück gerät.

In Folge der berühmten »Palastrevolte« von 1961 verlässt auch Bizzarrini Ferrari. Nach einem kurzen Zwischenstopp bei ATS gründet er sein eigenes Entwicklungsbüro Autostar. Hier entwirft er unter anderem den ersten Lamborghini V12. Doch seine bekannteste Arbeit liefert er einem Unternehmen, das mit Kühlanlagen groß und reich geworden ist und nach dem Krieg mit dem Kleinwagen Isetta eine eigene Fahrzeugproduktion begonnen hat. Bei Iso wirkt Bizzarrini beratend bei der Entwicklung des Iso Rivolta (erst später umbenannt in Rivolta GT). Das Konzept – italienisches Design mit amerikanischem V8 – sollte Giotto Bizzarrini gemeinsam mit Iso-Entwickler Pierluigi Raggi weiterentwickeln. Mit einem Zweisitzer.

Renzo Rivolta wollte einen komfortablen Gran Turismo mit Platz für Fahrer, Beifahrer und Gepäck, um damit lange Distanzen bei hoher Geschwindig-

keit zurückzulegen. Bizzarrini dagegen drängte auf einen kompromisslosen Sportwagen, quasi im Geiste des Ferrari 250 GTO-Konzepts. Niedriger Schwerpunkt, gute Gewichtsverteilung, geringer Luftwiderstand, geringes Gewicht – Vorgaben, die schlecht zu Renzos Plänen passten.

Zur gleichen Zeit äußerte Giorgetto Giugiaro von Bertone den Wunsch, auf Basis eines verkürzten Rivolta-Chassis einen Zweisitzer zu entwerfen.

Daher überließ Renzo Rivolta ein von 2,70 m auf die klassischen 2,45 m Radstand verkürztes Chassis

24 HEURES INTERNATIONALES DU MANS 1965

ENGAGEMENT n° 3

En réponse à l'invitation qui m'a été adressée le 26 FEBBRAIO 1965 par
l'Association sportive de l'Automobile-Club de l'Ouest.

Je soussigné Giotto BIZZARRINI S.r.l.
Via Lutti, 1 - Tel. 282716
LIVORNO

déclare m'engager à participer au

XXXIII Grand Prix d'Endurance et de Rendement de 24 Heures
qui se courra au Mans, sur le Circuit Permanent de la Sarthe, les 19 et 20 Juin 1965, avec le véhicule
précédemment désigné sur ma demande de participation.

Catégorie: **GRAND-TOURISME - PROTOTYPE (1)**
Marque: BIZZARRINI Type: ISO GRIFO Année de création: 1965
Moteur (marque): CHEVROLET Nombre de cylindres: 8 Cylindrée: 6358,6
et dont vous trouverez ci-jointes les prescriptions complètes et détaillées.

Concurent: M. LIVORNO Licence de concurrent n° 52
M. FAUSCHET Licence de conducteur n°

Gran Turismo mit Grandezza

Mit dem Rollermobil Isetta reich geworden, stellte die Iso Automotoveicoli S.p.A. ab 1962 in kurzer Zeit ganze vier Baureihen vor, die auf Augenhöhe mit Maserati und Lamborghini waren



ISO RIVOLTA (GT)

1962 ein Auftakt nach Maß. Grandioses Coupé, ausgestattet mit großen Erwartungen. Als sich bei folgenden Modellen der Firmenname Iso Rivolta etablierte, setzte sich für das Erstlingsmodell die Bezeichnung Rivolta GT durch. 792 wurden gebaut.



ISO GRIFO

Vielfach bekannter als der erste Iso Rivolta, wurden vom Grifo A3/L in verschiedenen Versionen insgesamt 402 Exemplare bis 1974 hergestellt, 65 vom »Über-Grifo«, der Siebenliter-Version mit Penthouse auf der Haube.

AUS DEM COCKPIT BERICHTET
EIN OCTANE-LESER
DER ERSTEN STUNDE ...

Seit gut einem Jahr bereichert ein Bizzarrini Strada 5300 Prototype Corsa meine kleine Auto-sammlung zu Hause in der Innerschweiz.



Dieses Fahrzeug, hergestellt 1965 von der Firma Prototipi Bizzarrini S.p.A in Livorno, befand sich im Besitz von Giotto Bizzarrini. Es diente der Herstellerfirma bis 1968 als Entwicklungsträger für die Competition-/Rennfahrzeuge.

In dieser Funktion wurde das Auto immer wieder mit verschiedensten Entwicklungsteilen modifiziert, unter anderem auch mit einer Fiberglas-Karosserie, welche in Zusammenarbeit mit der Werft Navale Catarsi gebaut wurde.

Das Auto wird regelmäßig und mit viel Freude ausgefahren. Bei einer dieser Ausfahrten, der Passione Engadina vergangenen Sommer, durfte ich als treuer Leser von *OCTANE* – seit der ersten Ausgabe – Matthias Penzel als begeisterten und sehr unterhaltsamen Beifahrer in meinem Auto (soweit es die Geräuschkulisse des Chevrolet 327 Motors mit den Weber Doppelvergasern zuließ) kennenlernen. Siehe *OCTANE* Ausgabe 13.

»Als Entwicklungs-träger wurde mein Bizzarrini immer wieder modifiziert«

Um die kalte Jahreszeit schadlos zu überstehen, bekommt mein Bizzarrini über diesen Winter ein paar Streicheleinheiten in der eigenen Werkstatt verpasst. So können auch die sehr langen Wartezeiten zwischen den Ausgaben von *OCTANE* überbrückt werden.

Wenn es ganz schlimm kommt, und weil meine Englischkenntnisse maximal mittelmäßig sind, liest mir meine ebenfalls autobeherrschende Frau aus der englischsprachigen Ausgabe von *OCTANE* gelegentlich eine Gutenachtgeschichte vor ... so geschehen bei dem tollen Artikel über den Iso A3/C neulich – der ja nun auch in dieser Ausgabe für uns alle leicht verständlich vorliegt.

Sollte also Matthias in Zukunft einmal Lust und Zeit haben, meinen Bizzarrini zu besuchen, könnte ihm mein Auto bei einer Probefahrt eine vollständige und faszinierende Geschichte über seine bewegte Vergangenheit erzählen. Vielleicht interessiert das ja auch den einen oder anderen Leser – ganz nach dem Motto: »geteilte Freude ist doppelte Freude«.

dem Turiner Karossier, während ein zweites zu Bizzarrinis Firma Autostar geliefert wurde. Parallel erstellten beide Entwürfe für einen Iso Sportwagen, wobei das Design für Bizzarrinis Rennversion ebenfalls mit Hilfe von Bertone entstand.

Der Rennsportaspekt war für Bizzarrini oberstes Gebot. So wurde anfänglich sogar erwogen, den neuen Sportwagen in Mittelmotorbauweise wie den damals brandneuen Lamborghini Miura zu bauen. Auf Wunsch von Renzo Rivolta blieb es beim Frontmotor, der jedoch bei beiden Modellen für eine optimale Gewichtsverteilung zunächst sehr weit hinten eingebaut wurde. Vorgestellt wurden diese Entwürfe dann auf dem Turiner Salon – bei Bertone die Luxusvariante als Iso Grifo A3/L, Bizzarrinis Sportversion als Iso Grifo A3/C (C für Corsa) auf dem Iso-Stand.



Superluxusklasse mit dem Iso Rivolta und nun der Iso Grifo. Optisch glich der A3/L schon sehr dem späteren Serienmodell, hatte aber noch einen viel zu weit hinten liegenden Motor und schlechte Aerodynamik. Serienfahrzeuge sind an einem aufrechteren Grill und dem Wegfall der seitlichen Auspuffauslässe zu erkennen. Die damals ebenfalls von Bertone vorgestellte Roadsterversion schaffte es nie in die Serienfertigung.

Der Iso Grifo A3/C wurde von Anbeginn als großer Wurf Bizzarrinis gefeiert. Der mit einer Höhe von 1,11 m extrem niedrige Sportwagen brachte es mit dem 5,3 Liter V8 der Corvette bis auf 450 PS. Bis zur Fahrgestellnummer 0222 entstanden 22 Iso Grifo A3/C, dann untersagte Renzo Rivolta Herrn Bizzarrini den Gebrauch des Namens Iso. Gut 100 Exemplare folgten in unterschiedlichsten Ausführungen unter eigenem Namen – als Bizzarrini Grifo, Bizzarrini GT 5300 Strada, 5300 GT, GT America und als Einzelstück GT America 2+2. Es entstanden sogar zwei oder drei offene Versionen bei Style Italia.

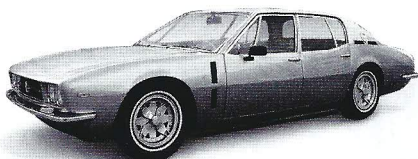
Fahrgestellnummer 0222 war der erste A3/C mit einer nur 35 kg leichten Glasfaserkarosserie von Cantieri Catarsi. Er begann seine Rennkarriere im Mai 1965 bei den 1000 km am Nürburgring, wo er aber nach sechs Runden mit Ölproblemen ausfiel. Im Juni des gleichen Jahres folgte der größte Erfolg für ein Bizzarrini-Fahrzeug, der Einsatz bei den 24 Stunden von Le Mans. Die Franzosen Régis Fraissinet und Jean de Mortemart fuhren den Bizza auf den neunten Platz im Gesamtklassement und gewannen die P5000+ Klasse. Es folgten die 12 Stunden von Reims, die nach acht Runden abgebrochen werden mussten. Im August 1965 dann fuhr Maurice Trintignant den 0222 beim Bergrennen im französischen Mont-Dore auf den 8. Platz im Gesamtklassement und den zweiten in der Klasse. Im gleichen Monat wurde Chris Amon auf 0222 Vierter in Zeltweg.

Nach der Rennsaison 1965 wurde 0222 als Version »Strada« für den Straßenverkehr zugelassen (!) und begann seinen langen Weg durch viele Hände, der nun beim amerikanischen Sammler Bruce Meyer in Kalifornien zunächst ein Ende finden wird.

Renzo Rivolta wollte einen GT mit Platz für Fahrer, Beifahrer und Gepäck

Bizzarrinis Grifo war so spät fertig geworden, dass es nicht einmal mehr für eine ordentliche Lackierung reichte. Also entschied sich der *Ingegnere* für einen mit Korken aufgetragenen Glanzüberzug auf der Aluminiumkarosserie. Zeitgenössische Fotos zeigen das ungewöhnliche Exemplar in seiner nackten Schönheit neben einem eleganten Rivolta GT vor einer handgemalten Plakatwand mit dem Slogan ... *per la città, per la velocità* (»für die Stadt, für die Geschwindigkeit«).

Bei der mit der Iso Isetta bekannt gewordenen Firma wurde Geschwindigkeit nun wirklich großgeschrieben. Erst ein Jahr zuvor das Debüt in der



ISO FIDIA

Nach dem – perfekt proportionierten – Grifo und dem Tod von Renzo Rivolta stellte Piero Rivolta auf der IAA 1967 den Iso Rivolta S4 vor. Der Look vorne mit Anleihen an Giugiaros De Tomaso Mangusta, hinter den ersten Türen ... exzentrisch. Sehr schnell, sehr rar.



ISO LELE

Gezeichnet von Marcello Gandini, Giugiaros Nachfolger bei Bertone, daher je nach Perspektive oder Geschmack formvollendeter als der Fidia. Eigen, einmalig – und in Details wegweisend. Nach weniger als 300 Stück und Exkursen in die Formel 1 war Sense.