

DIE ACHSE DES GUTEN

Bitte alle lächeln!

HENRYK M. BRODER



Allen Beteuerungen zum Trotz kommt es nicht auf die viel beschworenen inneren Werte, sondern auf das Äußere an. In der Natur, in der Technik und auch beim Menschen. Von einem Hai gehen ganz andere emotionale Signale aus als von einem Delfin. George Clooney hat eine Aura, die Anton Hofreiter nie erreichen wird. Das ist nicht weiter schlimm, jeder hat sein Publikum, seine Gemeinde.

So ist es auch bei Autos. Die Zeiten, da mit Leistung, Technik und Wiederverkaufswert geworben wurde, sind lange vorbei. Heute ist es die sensorgesteuerte Kofferraumklappe, die durch eine Bewegung mit der Fußspitze aufgeht, wenn man gerade alle Hände mit Einkäufen voll hat. Und natürlich das Aussehen.

Die einen Autos werden auf kuschelig designt, die anderen auf aggressiv. Ein Fiat 500 schaut mit großen runden Kinderaugen in die Welt, ein Range Rover Evoque mit schmalen Schlitzfenstern wie eine Raubkatze. Wichtig ist auch die Gestaltung des Grills. Es soll tatsächlich Leute geben, die ihre Kaufentscheidung davon abhängig machen, wie der Kühlergrill aussieht.

Und da gibt es jetzt ein Problem. Demnächst kommen autonome Fahrzeuge auf den Markt, die untereinander und auch mit Fußgängern kommunizieren sollen. Da könnte es von Nachteil sein, wenn so ein Auto aggressiv in die Welt schaut. Das könnte Akzeptanzprobleme geben, habe ich soeben in einem Fachblatt gelesen. Wenn ein Fußgänger zu einem autonomen Auto „keinen Blickkontakt aufbauen“ kann, kann er auch nicht



erkennen, was das Auto vorhat, ob es gleich anhält oder ihn überrollen wird. Eine schwedische Firma bietet nun eine Lösung für das Akzeptanzproblem an.

Das geht so: Fußgänger, die eine Straße überqueren wollen, sollen über ein Display an der Fahrzeugfront die Absichten des Fahrzeugs erkennen. Das „Smiling Car“ kommuniziert über einen Bildschirm an der Fahrzeugfront mit Passanten, gibt ihnen beispielsweise durch ein stilisiertes Lächeln zu verstehen, dass sie die Fahrbahn queren können. Die dabei eingesetzten Sensoren sollen in der Lage sein, auch kleinste Kopfbewegungen des Fußgängers zu erkennen, und so die Kommunikation zwischen dem Auto und dem Fußgänger „noch sicherer machen“.

Nicht, dass ich den Schweden nicht vieles zutrauen würde. Ich frage mich trotzdem, was passiert, wenn drei Fußgänger gleichzeitig eine Straße überqueren wollen. Werden die hochsensiblen Sensoren erkennen, wie sich jeder der drei verhalten wird? Und wenn ein Kurzsichtiger dabei ist, der das stilisierte Lächeln auf dem Bildschirm an der Fahrzeugfront nicht sehen oder von einem aggressiven Grinsen nicht unterscheiden kann, wie wird das autonome Auto reagieren?

Das sind keine theoretischen Fragen. Eine rote Ampel ist eine klare Ansage. Ein stilisiertes Lächeln ist es nicht. Kein Mensch, der seine Sinne beisammen hat, wird sich darauf verlassen, dass ein Auto, das ihn anlächelt, auch anhält. Und kein Sensor kann so sensibel sein, dass er erkennt, was ein Mensch, der am Straßenrand steht, im nächsten Moment machen wird.

Es sei denn, man baut auch Fußgängersensoren ein, die ihrerseits mit den Sensoren im Auto kommunizieren. Irgendeine Firma in Schweden arbeitet bestimmt schon an einer Lösung des Akzeptanzproblems.

An einem verhängnisvollen Abend vor dreieinhalb Jahren bekam ich eine E-Mail von einem Freund und Mechaniker. Er hatte das „ideale Auto“ für mich gefunden. Und zu meiner Überraschung eines, das ich nicht wirklich kannte: Ein rostbrauner Iso Lele (die Farbe hätte mir zu denken geben sollen) stand da zum Verkauf, einer von nur 285 jemals gebauten, und noch dazu einer von 48 Rechtslenkern. Mein Freund schwärmte, der Wagen sei die perfekte Kombination aus „amerikanischer V8-Technik und europäischen Abmessungen“.

VON AXEL E. CATTON

Da war etwas dran. Nach meinem Umzug aus den USA ins verwinkelte Schottland vermisste ich dieses tiefe, faule V8-Blubbern. Aber fast alle amerikanischen Autos waren groß, zu groß für einspurige Landstraßen mit Ausweichstellen, und noch schlimmer, sie waren alle Linkslenker. Hier also ergab sich die Möglichkeit, einen italienischen Supersportwagen der längst vergessenen Marke Iso Rivolta zu kaufen, die sich in den 60er- und 70er-Jahren mit Lamborghini, Maserati und sogar Ferrari messen wollte. Wie auch andere Kleinhersteller aus Großbritannien, der Schweiz oder Italien sollte Iso Rivolta Mitte der 70er-Jahre im Sog von Ölkrise, italienischen Streikwellen und amerikanischen Sicherheitsvorschriften untergehen.

Der Lele stellte dabei das letzte Aufbäumen einer damals hoch angesehenen Marke dar, deren berühmtestes Produkt der Zweisitzer Iso Grifo war. Der Viersitzer Lele stammte aus der Feder des großen Marcello Gandini, der zu ungefähr der gleichen Zeit bei Lamborghini neben Miura, Espada und Countach auch für den Jarama verantwortlich zeichnete; und der sieht dem Lele sehr ähnlich. Nur werkelten im Iso statt der aus Italien gewohnten 12-Zylinder wahlweise gusseiserne amerikanische V8-Maschinen von Chevrolet oder Ford. „Mein“ Lele hatte einen 5,8 Liter Ford-Motor, der auf dem Papier 325 SAE-PS leistete. Zu allem Überfluss hatten die meisten für Großbritannien vorgesehenen Fahrzeuge neben dem Ford-V8 auch die Dreigangautomatik (!) von Ford, die klar erkennen lässt, wohin beim Lele die Reise ging. Der Italiener ist ein Cruiser und kein Bruiser. Die Langstrecke war das Ziel. Für mich eigentlich eine perfekte Wahl zu einer passenden Zeit.

Mein (ehemaliger) Freund hatte sich gerade mit einer Restaurierungswerkstatt in unserem kleinen schottischen Dorf selbstständig gemacht und sah in der Komplettrestaurierung des Lele sein Meisterstück. Als Zeithorizont war ein knappes Jahr vorgesehen, der abschließende Festpreis sollte leicht über dem zu der Zeit geltenden Marktpreis für Leles liegen. So weit, so gut. Heute kann ich diese Sätze nicht schreiben, ohne mich zu fragen, wie ich nur so blöde sein konnte.

Es kam, was kommen musste. Wir boten lässig auf den Wagen mit, allerletzte Rille – und verloren ihn. Um wenige Hundert Pfund, die wir uns nicht mehr zu erhöhen getraut hatten, ging er weg. Der Anruf beim Verkäufer in der Bentley-Stadt Crewe ergab am nächsten Tag, dass dieser erst der zweite Besitzer in 40 Jahren war und dass der Wagen nach Schweden gehen würde. Der Käufer habe schon angezahlt. Es dauerte nur wenige Tage, bis ich in einem Inter-

netforum die Bilder „meines“ Lele auf einem Autotransporter sah, der im verschneiten Schweden eintraf. Was folgte, waren Wochen der Verhandlungen mit dem Besitzer, der drei Monate später schließlich nachgab und den Wagen an mich weiterverkaufte, ohne ihn je angemeldet zu haben.

Die Zeit bis zur Rückkehr meines Iso nach Großbritannien verbrachte ich mit intensiver Recherche. Spannender als die Geschichte seines Misserfolgs war für mich die enge Verbindung des Lele zu den beiden großen Protagonisten der Marke, zu Piero Rivolta und seiner Frau Rachele, genannt Lele. Piero hatte das Unternehmen Iso Rivolta von seinem früh verstorbenen Vater Renzo übernommen. Nach Rivolta GT, Grifo und Fidia wollte der Sohn die Marke mit einer radikalen Abkehr vom 60er-Jahre-Design in ein neues Jahrzehnt führen. Weihnachten 1968 wurde ihm zu spät klar, dass er seiner Frau Lele kein Geschenk besorgt hatte, also schrieb er ihr auf ein schönes Stück Wurzelholz: „Ich schenke Dir eine komplett neue Modellreihe“ – und versprach, den neuen Viersitzer nach ihr zu benennen.

Als ich Monate später bei einem Treffen des Iso Millennium Clubs neben Pie-

ro in der Villa Rivolta seines Vaters saß, erzählte er mir die Geschichte und grinst: „Sie war nicht sehr beeindruckt.“ Ich aber wusste die Bedeutung dieses Moments für mich sehr wohl einzuschätzen. Ich besaß – zum ersten Mal in meinem Leben – ein Automobil einer Marke mit hohem Ansehen, mit Geschichte, einer lebendigen Geschichte. Am Clubabend traf ich auch Pieros Frau Lele. Ich erkannte sie sofort als die Dame, nach der vor 47 Jahren mein Auto benannt wurde.

Sie lächelte, als ich mich vorstellte und sagte, sie erinnere sich. Einige Zeit zuvor hatte ich sie und ihren Mann gebeten, mir eine Widmung in mein Iso-Buch zu schreiben. „Das kommt nicht oft vor“, schmunzelte sie. Lele sprach Englisch mit einem unverkennbaren italienischen Akzent. Sie fragte, wie es denn um die Restaurierung meines Autos bestellt sei – ohne allerdings überrascht zu blicken, als ich ihr sagen musste, dass es wohl sehr viel länger dauern würde als geplant. Trotz meiner 52 Jahre fühlte ich mich ein wenig wie ein Teenager, der auf sein Idol trifft.

Statt eines Autogramms bat ich Lele, sie vor einem Lele zu fotografieren. Zunächst war ihr das gar nicht recht, dann

zog sie es vor, sich hinter das Auto zu stellen. Als wir wieder auf den Stühlen saßen, bekam ich noch ein Erinnerungsfoto von uns beiden. Für Leute, die noch nie von Piero oder Lele gehört haben, mag das nichts Besonderes sein. Für mich war es ein Augenblick, der sich kaum überbieten lässt.

Zurück in Schottland konnte ich mich darüber freuen, dass die heiß ersehnte Geburtsurkunde endlich eingetroffen war, also das Werksdatenblatt meines Autos. Daraus ging hervor, dass Lele 500.165/D am 11. Dezember 1972 im neuen, kleineren Iso-Werk in Varedo nahe Mailand zusammenggebaut worden war. Der Originalfarbton „oro antico“ (Antikgold) war dabei nicht von einem Kunden spezifiziert worden, sondern von der Fabrik, die den Wagen für einen britischen Händler gebaut hatte. Acht Monate musste 165/D dann warten, bis sich die Londonerin Ellen Mavis Willers im August 1973 erbarmte und den Wagen kaufte. Es ist nicht überliefert, wie viel Mrs Willers für den Wagen bezahlte, aber dass es weit weniger als die damals aufgerufenen 10.000 Pfund waren, ist anzunehmen. Der Importeur hatte mehrfach gewechselt, und auch der letzte war gerade auf



So gut wie fast fertig: Der Iso Lele mit neuer Lackierung in Cordoba-Rot

Mein tragischer TRAUMWAGEN

Als ein befreundeter Mechaniker ihm zum Kauf eines Iso Lele riet, dachte unser Autor, er hätte den perfekten Klassiker gefunden. Wie konnte er nur so naiv sein?



Allein die Rostentfernung nahm ein ganzes Jahr in Anspruch, dabei ist der Iso Lele so ein schönes Auto. Nur 285 Exemplare wurden davon zwischen 1969 und 1974 produziert. Das Modell unseres Autors trägt die Fahrgestellnummer 500.165/D. Das „D“ steht für „destra“ und zeigt an, dass es sich um einen Rechtslenker handelt

dem Weg, sich zu verabschieden. Die Ölkrise machte schluckfreudige Autos auf einen Schlag unattraktiv, und auch in Italien standen die Zeichen bereits auf Sturm. Mrs Willers hatte sich, wenn man so will, einen Ladenhüter angelacht.

Nur sechs Jahre sollte 165/D mit dem Kennzeichen YXD 479M in London fahren, bis ein Unfall mit einem Doppeldeckerbus den Lele aus dem Verkehr zog; die letzte Steuerplakette lief Ende 1979 ab. Ohne Händler, ohne Werkstatt, ohne Teile, ohne Werk wurde der Lele erst einmal eingelagert, bis man eine bessere Idee für die Reparatur hatte. Dort blieb 165/D dann 22 Jahre, bis Ellen nach dem Tod ihres Mannes den noch immer unreparierten Lele an ein Brüderpaar nach Crewe verkaufte, das den Iso wieder auf die Straße bringen wollte. Das gelang nicht, da einer der Brüder früh verstarb. Der andere bot den Wagen nach 13 Jahren bei eBay an.

Die nächsten Tage verbrachte ich mit intensiven Telefonaten. Ich hatte Ellens Sohn Bret aufzufindig gemacht, der mir erzählte, dass seine mittlerweile verstorbenen Eltern den Wagen als Ersatz für einen Jaguar XK140 Le Mans erstanden hatten, als er und seine Geschwister zu groß waren, um hinten im britischen 2+2 mitzufahren. „Meine Eltern haben den Lele geliebt“, erinnerte er sich, „die Automatik, die Klimaanlage, das alles war 1973 futuristisch. Ich erinnere mich sehr gut, wie wir um den Arc de Triomphe in Paris gekreist sind, und aus dem 8-Track drang Creedence Clearwater Revival und Marvin Gayes ‚What’s going on?‘“

Auch das hätte ein Warnzeichen sein können. *What’s going on?* Es kam, wie es kommen musste. Mein Freund machte sich im Sommer 2013 voller Eifer an die Arbeit, die ja schon zum Jahreswechsel abgeschlossen sein sollte. Sogar in der Lokalzeitung ließ ich ihn auftreten und sein Statement machen, dass der Lele Ende des Jahres fertig sein sollte.

Es half alles nichts. Allein die umfangreiche Rostbehebung nahm mehr als den kompletten geplanten Zeitrahmen in Anspruch, sodass wir im Sommer 2014 der Realität ins Auge sehen mussten. Nicht nur war er mit der Arbeit überfordert, er hatte auch das Interesse verloren. Arbeitsbeginn und -ende näherten sich einander immer weiter an, sodass ich, als die Karosserie beim Lackierer war, die Reißleine ziehen musste. Der Lele sollte nicht mehr zur Werkstatt zurückkehren und stattdessen einen neuen Retter finden. Leichter gesagt als getan, es verging ein ganzes Jahr, in dem Lele bei einer wohlmeinenden, aber ebenfalls überforderten Werkstatt darauf wartete, wachgeküsst zu werden. Zwar bekamen wir den Motor in die mittlerweile in „rosso cordoba“ lackierte Karosserie, doch die verbleibenden Arbeiten mussten einem Profi überlassen werden.

Erst Anfang dieses Jahres war die Verzweiflung groß genug, dass ich mich entschied, mit Lapré Classic Cars in Holland einen Restaurierungsprofi außerhalb Großbritanniens zu beauftragen. Seitdem hat die Instandsetzung Fahrt aufgenommen: Bremsen, Kühlung, Tankanlage, Innenraum, Motor, Getriebe, Lenkung, Elektrik, Klimaanlage, alles ist restauriert. Es bleiben noch kleine Arbeiten, bevor Lele dann nach nunmehr vier Jahren endlich fertig ist. Fertig? Nein, sagen mir meine Iso-Freunde, eine Iso-Restaurierung ist niemals fertig, sie wird nur manchmal für ein paar Fahrerlebnisse unterbrochen.