

# MOTOR REVUE

EUROPA-  
MOTOR

4/65

Heft 56 · E 1957 F  
Winterausgabe 1965  
Postverlagsort Stuttgart  
Printed in Germany  
Preis DM 5.-

Test Iso Grifo · Querschnitt der sportlichen Autos



W196 - Zauberformel für einen Rennwagen



## Neu auf den Straßen: **ISO GRIFO** LUSSO 365 COUPÉ

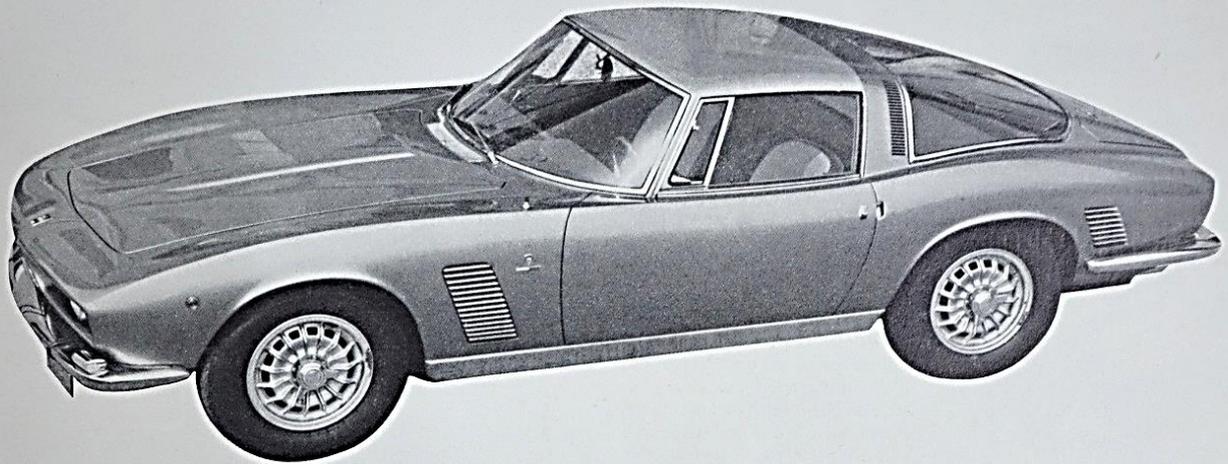
Der Turiner Salon lag zwei Jahre zurück, als Nuccio Bertone auf der Basis des Iso Rivolta ein zweiseitiges Coupé mit verkürztem Radstand baute. Der Iso Grifo A3 Lusso – so nennt sich diese exklusive Schöpfung – war zunächst eine reine stilistische Studie, und weder Bertone noch Renzo Rivolta hätten damals daran gedacht, ein derartiges Auto in Produktion gehen zu lassen. Ein Jahr später trat der Grifo A3L erneut auf, dieses Mal jedoch in Form eines Spydere, der natürlich unverkennbare Züge von Bertone trug. Ohne Zweifel wuchs durch diese zweite Studie die Idee einer begrenzten Produktion. Dies ist inzwischen geschehen, und seit dem Frankfurter Automobilsalon gehört das Iso Grifo Lusso Coupé offiziell in das Programm des Mailänder Konstrukteurs. Seine Form holt er

sich nach wie vor bei Bertone in Turin, der seinerseits auch die Produktion des Spydere Lusso in Angriff genommen hat und ihn dann durch eigene Verkäufer an den Mann bringt. Der neuerschienene Wagen ist natürlich nicht mit der Grifo Berlinetta zu identifizieren, die sportlicher ist, wenn sie auch aus der gleichen Familie stammt, doch deren Konstruktion von dem Ingenieur Bizzarrini geleitet wird. Jener hat sich auf eigene Kosten in Livorno niedergelassen, nachdem er die Produktion der Iso Rivolta in Bresso angekurbelt und das Projekt des Iso Grifo A3 vollendet hatte. Die äußere Form des neuen Iso GL ist fast unverändert geblieben, trotzdem wurde er völlig umgestaltet, denn Bertone und die Techniker von Iso haben sich große Mühe gegeben, den Komfort zu erhöhen.

Ist der Wagen auch ein Zweiseiter geblieben, so hat er dennoch sehr an Geräumigkeit gewonnen; exakte Außenabmessungen ergaben 177 statt 173 cm für die Breite, 120 statt 108 cm für die Höhe und 443 statt 424 cm für die Länge. Diese letztere Verbesserung rührt im besonderen von dem verlängerten Radstand (von 245 auf 250 cm) her. Auch der Gepäckraum ist größer geworden, da das Heck jetzt in einer gebogenen Linie abschließt. Außerdem wurde das Ersatzrad in den leeren Raum hinter den Lehnen der Sitzbänke zurückverlegt. Leider ist das DIN-Leergewicht von etwa 1300 auf 1430 kg gestiegen.

Im technischen Aufbau geht der Grifo Lusso direkt auf den Iso Rivolta zurück. Sein Kastenrahmen aus Profilblechen hat nur einige wenige Anpassungsänderungen erfah-

ren, die Radaufhängung ist die gleiche geblieben (mit einer einheitlichen Spur von 141 cm und einer DeDion-Hinterachse, geführt von zwei Paar Längslenkern und einem Watt-Gestänge). Was den Motor betrifft, so handelt es sich immer noch um den V8-Motor der Chevrolet Corvette mit 5,4 Litern, jedoch hat sich seine Lage verändert. Beim Grifo A3L hatte man den Motor gegen die Wagenmitte versetzt, um das polare Trägheitsmoment des Wagens zu vermindern. Dies geschah allerdings auf Kosten des Innenraumes, besonders in bezug auf die Beinfreiheit. Jetzt wurde der Motor wieder nach vorn verlegt, ebenso wie im Iso Rivolta; um die gewünschte Gewichtsverteilung zu erhalten, hat man die Vorderachse mit ihrem Querträger um etwa 12 cm vorverlegt. Ebenfalls aus Platzgrün-



den hat man die ursprüngliche, mechanische Benzinpumpe durch zwei elektrische Bendix-Pumpen ersetzt. Der Motor ist nach wie vor in den zwei gleichen Ausführungen zu haben (300 und 365 SAE-PS). Bei der stärkeren Ausführung werden mechanische Ventilstößel verwendet, durch die der Drehzahlbereich von 5000 auf 6200 U/min stieg. Beide Versionen behalten die serienmäßigen, gegossenen Auspuff-Krümmen anstelle der speziellen A3L-Stahlrohre, die zwar einen Leistungszuwachs von 20 PS gebracht hatten, aber wegen ihrer Geräuschentwicklung nicht im normalen Straßenverkehr zu verwenden waren. Das Borg Warner-Getriebe hat vier synchronisierte Vorwärtsgänge, und das selbstsperrende Salisbury-Differential ist in drei verschiedenen Übersetzungen erhältlich, von 3,31:1 bis zu 2,88:1; entsprechend ergeben sich beim GL 300 Höchstgeschwindigkeiten von 190 bis zu 218 km/h und beim GL 365 von 235 bis 270 km/h. Der Wagen steht auf 6 Zoll-Magnesiumfelgen von Campagno-

lo, auf die Pirelli-Reifen 205 HR15 F aufgezogen werden.

Sowohl auf den Komfort der Insassen als auch auf die schiere Freude am Fahren ausgerichtet, vereint der Grifo Lusso in selten zu findender Mischung alle guten Eigenschaften, die man von einem schnellen Reisewagen erwartet. Das Armaturenbrett ist mit Holz überzogen, seine Ausstattung umfaßt acht Rundinstrumente mit mattem Hintergrund und schwarzer Einfassung, die für den Fahrer übersichtlich angeordnet sind. In der Mitte wurde eine breite Konsole über dem Kardantunnel aufgesetzt, und seitlich des verchromten, kurzen Schalthebels findet man andere Schalter, die leicht zu erreichen sind, wie z. B. den Druckknopf für die elektrische Fensterbetätigung. Der Innenraum ist völlig mit perforiertem Leder bezogen. Der höhere Dachaufbau, der auch korpulenten Fahrern gerecht wird, hat den Einbau von geneigten Sitzschienen ermöglicht. Die Sitze sind nunmehr verstellbar und haben neue, körpergerecht geformte Rück-

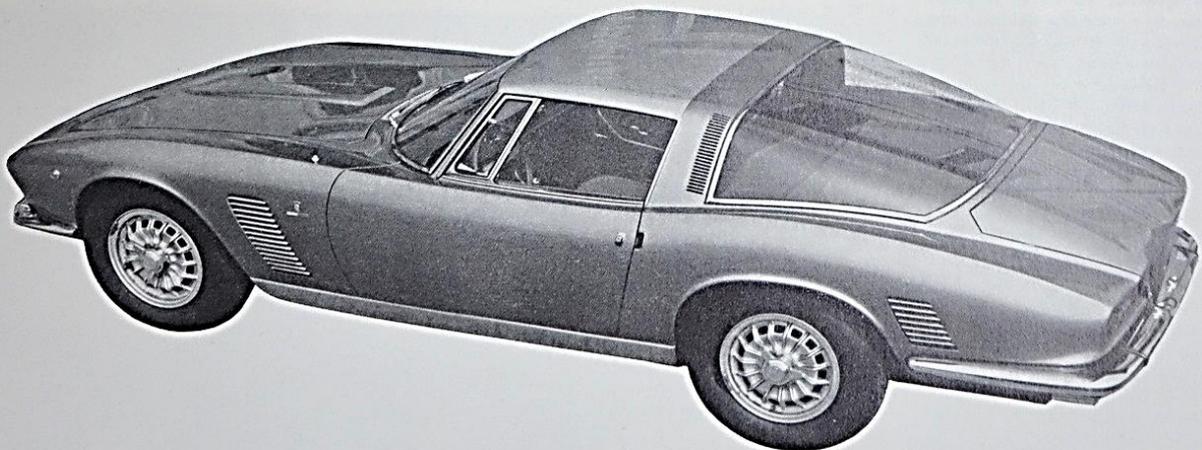
lehnen, was dem schnellen Fahren auf kurvenreichen Straßen zugute kommt. Die Position am Lenkrad hat ebenfalls gewonnen, es wäre höchstens wünschenswert, daß das Lenkrad ein wenig mehr zur Horizontalen geneigt wäre, was ein gleichzeitiges Manövrieren mit Gas- und Bremspedal erleichtern würde. Eine Lösung wäre auch ein Lenkrad mit kleinerem Durchmesser. Die stärkste Weiterentwicklung hat beim Iso GL jedoch der Komfort erfahren. Zunächst einmal hat der Innenraum nichts verloren, der vorverlegte Motor hat so viel freien Raum für die Beine geschaffen, daß man sogar noch eine Fußstütze in Höhe des Kupplungspedales einbaute. Die Dämpfung der mechanischen Geräusche ist verbessert worden, während bei sehr hohen Geschwindigkeiten starke Windgeräusche nicht zu überhören sind. Besonders überrascht ist man über die extrem gute Federung.

Bei dem Wagen, den uns Commendatore Rivolta zur Verfügung stellte, waren die Stoßdämpfer übrigens ge-

nauso abgestimmt wie beim Iso Rivolta.

Der neue Grifo Lusso ist auf der Straße nicht mehr so unkultiviert wie sein Vorgänger, das Mehrgewicht kommt ihm hier zugute. Wie unsere Beschleunigungsmessungen bestätigten, die mit 2 Personen und etwa 100 Liter Benzin gemacht wurden, ist der Grifo trotz allem eine böse Bestie geblieben, der man sich mit Fingerspitzengefühl und Feingühligkeit nähern sollte.

	Grifo A3L 340	Iso GL 365
Beschleunigung	(bei Hinter- achsüber- setzung 2,88:1)	(bei Hinter- achsüber- setzung 3,31:1)
0—80 km/h	5,2"	6,0"
0—100 km/h	7,5"	7,8"
0—120 km/h	10,3"	9,8"
0—140 km/h	13,8"	12,3"
0—160 km/h	17,8"	15,4"
0—180 km/h	22,3"	18,9"
0—200 km/h	27,9"	24,0"
1 km mit stehen- dem Start	27,4"	27,0"





## ISO GRIFO

F O R T S E T Z U N G

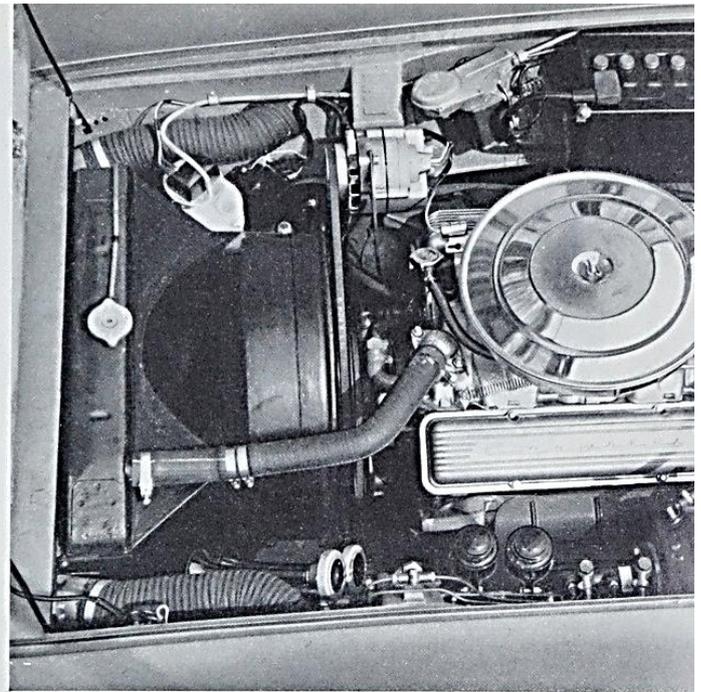
### Grifo A3L 340

Hinterachsübertragung: 2,88:1  
Gesamtübersetzung/  
Geschwindigkeit bei  
6200 U/min:

im I. Gang	6,34:1/120 km/h
im II. Gang	4,78:1/157 km/h
im III. Gang	3,77:1/200 km/h
im IV. Gang	2,88:1/+ 250 km/h

Die Straßenverhältnisse zur Zeit unserer Messungen erlaubten uns nicht, den Wagen völlig auszufahren, doch interessierte uns dies auch nur relativ, denn schon beim A3L-Coupé hatten wir den Versuch aus gleichen Gründen bei einer Geschwindigkeit von 248 km/h abgestoppt, da wir die Drehzahlgrenze von 5700 U/min einhalten wollten. Was unsere Neugier mehr reizte, war, zu beobachten, wie sich der Wagen bei Geschwindigkeiten benimmt, die bereits weit über dem normal Erreichbaren liegen. Und in dieser Beziehung verdient das neue Iso GL Coupé ein besonderes Lob. Der Typ A3L war über 180 km/h sehr schwierig zu fahren, um so mehr, als er dann ein dankbares Objekt von Auftriebserscheinungen wurde. Das ist nun völlig beseitigt worden, sicher durch die Abrundung des ursprünglichen aerodynamischen Entwurfs der Dach- und Front-Partie. Durch die neue Gewichtsverteilung ist das Auto mehr untersteuernd geworden; seine Geradeauslauf-Eigenschaften sind dabei hervorragend.

Der stärker gewordene High performance-Corvette-Motor ist noch weicher als sein Vorgänger und durch seinen verringerten Verdichtungsgrad (von 11,25 auf 10,5:1) mit Superbenzin klingelfrei zu fahren. Auch wer eine ruhige Fahrweise liebt, wird zufriedengestellt, denn sein immenses Drehmoment (nahezu 50 mkg [SAE]) sorgt dafür, daß er bei jeder Geschwindigkeit auch im direkten Gang immer kräftig beschleunigt. Die Wasser- und Öltemperaturen blieben jeweils unter 85 bis 90° C, während unter den gleichen Bedingungen bei großer Wärme die Öltemperatur des A3L-Coupés schon vor Beendigung der Beschleunigungsmessungen auf 120° C gestiegen war: um dies zu vermeiden, verwendet Iso einheitlich für seine gesamte Produktion innen und außen verrippte Aluminiumölmwannen. Als besonderes Vergnügen erweist es sich beim Fahren des Grifo, wieder einmal mit einem Borg Warner-Getriebe in Berührung zu kommen: es läßt sich außerordentlich leicht und präzise schalten und gehört zweifellos zu den besten Getrieben, die man heute antrifft. Auch die Lenkung (Burman-Kugelumlauf-lenkung) ist zufriedenstellend. Wenn man sich auch in engen Kurven



eine direkter übersetzte Lenkung wünscht, so ermöglicht sie doch, das Auto mit einer wünschenswerten Genauigkeit durch die Kurven zu bringen.

Extrem sicher bei Geradeausfahrt, ist der Grifo Lusso zugleich hervorragend beim Fahren auf schlechten Straßen. Der Wagen zeigt wenig Seitenneigung. Er verhält sich in schnellen Kurven nahezu neutral, während er in weniger schnellen Kurven mehr untersteuert. Durch die enorme zur Verfügung stehende Leistung ist es immer möglich, das Heck durch Gasgeben heruzubringen, dabei bleibt er so richtungsstabil, wie man es normalerweise nur bei Wettbewerbswagen findet. Dieses ausgezeichnete Verhalten verdankt der Grifo Lusso nicht zuletzt seiner gut konstruierten Radaufhängung und der DeDion-Hinterachse, wenn auch die neuen Pirelli-Reifen deutlich dazu beitragen: sie haben so-

wohl im Grenzbereich einen weichen Übergang als auch eine ausgezeichnete Bodenhaftung, was sich besonders darin zeigt, daß sie beim Abbremsen aus hohen Geschwindigkeiten nicht zum frühzeitigen Blockieren neigen. Die Bremsen, von einer Dunlop-Servoanlage unterstützt, werden ihren Aufgaben gut gerecht. Im Vergleich mit der Bedienung beim Iso Rivolta hat diese neue Servoanlage gleich zwei Vorteile: sie sorgt einmal für ein sofortiges Ansprechen der Bremsen, andererseits für eine stärkere Verzögerung, was besonders wichtig beim Abbremsen aus hohen Geschwindigkeiten ist.

Das einzige, was beim Grifo Lusso enttäuscht, ist sein Preis. In Italien wurde er auf nahezu siebeneinhalb Millionen Lire festgesetzt, und das ist auch für einen Wagen, der so einmalig ist, eine ganz schöne Summe. \*

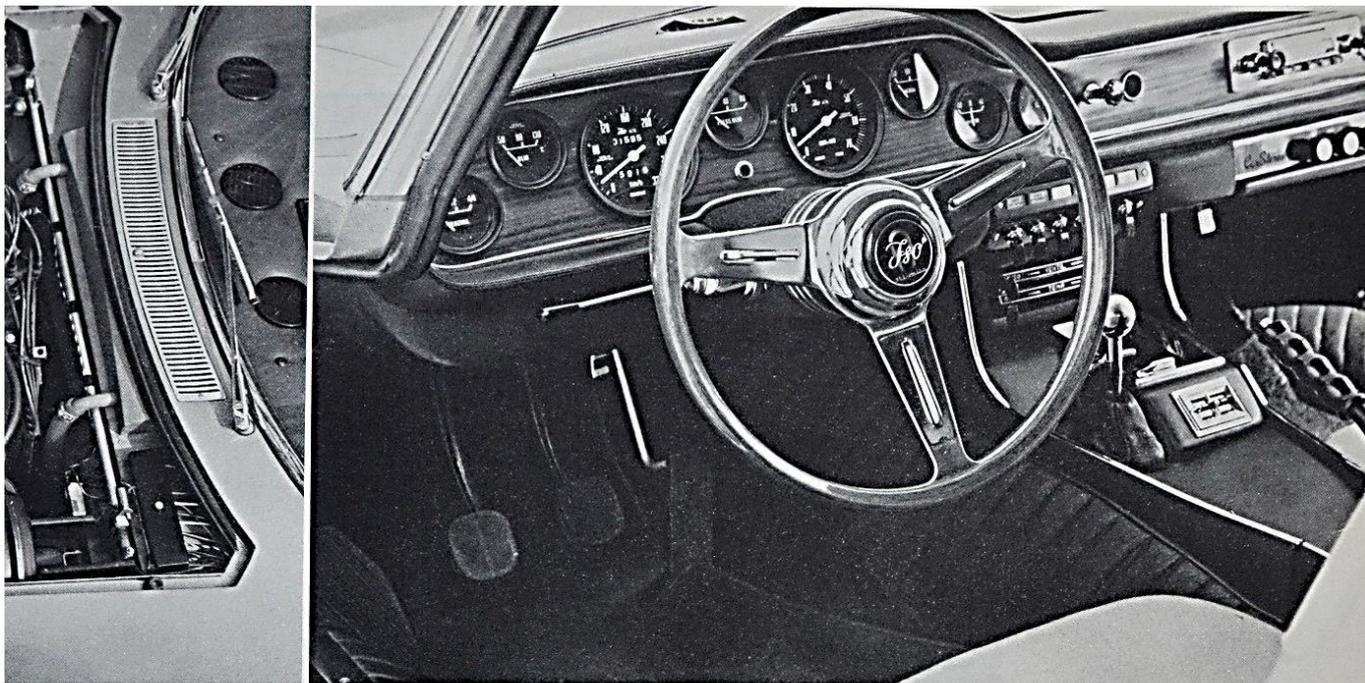
Beim Vergleich der Beschleunigungswerte, die wir im vergangenen Jahr unter den gleichen Bedingungen mit dem A3L-Coupé erzielten, bemerkt man, daß der Wagen nur teilweise durch seine „lange“ Hinterachse von 2,88:1 benachteiligt war. Zu jener Zeit war der Wagen noch mit einem Sportgetriebe mit sehr enger Abstufung ausgestattet, das jetzt nicht mehr erhältlich ist.

### Iso GL 365

Hinterachsübertragung: 3,31:1  
Gesamtübersetzung/  
Geschwindigkeit bei  
6200 U/min:

im I. Gang	8,40:1/ 95 km/h
im II. Gang	6,35:1/122 km/h
im III. Gang	5,00:1/155 km/h
im IV. Gang	3,31:1/235 km/h





## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

ISO GRIFO 365 COUPÉ

### MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung  $\times$  Hub 101,6  $\times$  82,55 mm, Hubraum 5359 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Leistung 365 SAE-PS bei 6200 U/min, max. Drehmoment 49,8 mkg (SAE) bei 3200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6200 U/min) 17,6 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 18 Liter, Druckumlaufschmierung, Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 6,5 Liter, 1 Carter Fallstromvergaser AFB, 2 elektrische Bendix-Kraftstoffpumpen,

Kraftstofftank im Heck, Inhalt 100 Liter, Batterie 12 Volt 60 Ah, Lichtmaschine 500 Watt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, ein sperrsynchrisiertes Viergang-Getriebe mit Mittelschalthebel, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,54 (8,40), II. 1,91 (6,35), III. 1,51 (5,00), IV. 1,0 (3,31), R. 3,36 (11,12), Achsantrieb 3,31.

### FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Trapez-Dreieckquerlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten DeDion-Achse an Längslenkern und Schraubenfedern, Wattgestän-

ge, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauf lenkung, hydraulische Vierradscheibenbremse mit Bremsverstärker, Felgen 6.00  $\times$  15, Reifen Pirelli 205 HR 15 F.

### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2500 mm, Spur 1410/1410 mm, Außenmaße 4430  $\times$  1770  $\times$  1200 mm, Leergewicht vollgetankt ca. 1430 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 3,9 kg/SAE-PS.

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 235 km/h Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten)

0 bis 80 km/h . . . . . 6,0 s  
0 bis 100 km/h . . . . . 7,8 s

0 bis 120 km/h . . . . . 9,8 s  
0 bis 140 km/h . . . . . 12,3 s  
0 bis 160 km/h . . . . . 15,4 s  
0 bis 180 km/h . . . . . 18,9 s  
0 bis 200 km/h . . . . . 24,0 s

1 km mit stehendem Start  
27,0 s  $\triangle$  133,3 km/h

### Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang . . . . . 95 km/h  
II. Gang . . . . . 122 km/h  
III. Gang . . . . . 155 km/h  
IV. Gang . . . . . 235 km/h

### WARTUNG

Ölwechsel alle 3500 km  
Inspektion alle 5000 km

Hersteller: ISO S.p.A. Automoveicoli, Milano, Italien.

