



PIERO RIVOLTA

Auto-Biografie

Rachele („Lele“) Rivolta mit dem Iso-Marlboro Formel-1-Rennwagen (1973). Die Ehe mit Piero hält schon beinahe 50 Jahre. In der F1 war 1974 Schluss



FOTOS: AXEL E. CATTON, RIVOLTA

MEINE FRAU WAR NICHT SEHR BEEIN- DRUCKT

Erfolg und Scheitern lagen für Iso Rivolta nahe beieinander. Der Sohn des Firmengründers erzählt, warum
Interview: Axel Engel Catton

Die Kieselsteine, die unter den prallen Michelin-XWX-Reifen knirschen, sind für Iso-Fans heiliger Boden: Hier, im Park seiner Villa in Bresso bei Mailand, hat Firmenspatriarch Renzo Rivolta den ersten V8-GT der Marke vorgestellt. 1962 war das, kurz nach dem Erfolg mit der Isetta, die dank Lizenzgebühren von BMW viel Geld in die Kasse gespült hatte. Heute sind wir mit dem jüngsten Iso-Modell Lele an den Ort des Geschehens zurückgekehrt. Wir treffen Renzos Sohn Piero, der 1966 nach dem frühen Tod des Vaters das Ruder übernommen und die Marke bis 1973 geführt hatte. Heute lebt er in den USA, ist aber für unser Interview in sein italienisches Domizil zurückgekehrt. ▶



Piero Rivolta in der Villa Rivolta am ehemaligen Firmensitz in Bresso. Seit 1981 lebt er in Florida und kommt nur noch einmal im Jahr hierher

WARUM RIVOLTA PLEITEGING

■ Renzo Rivolta stellte unter dem Firmennamen Isothermos zunächst Kühlschränke und Klimaanlage her. 1953 wandte er sich dem Bau von Rollern und Motorrädern zu. Es folgte der weltbekannte Kleinwagen Isetta, der vor allem als Lizenzmodell von BMW einschlug. Die Zahlungen des Münchner Konzerns ermöglichten Rivolta 1962 die Produktionsanlagen für einen Verkauf in großem Stil eingerichtet worden, doch vom GT entstanden am Ende nur 792 Exemplare. 1963 folgte der Grifo. Ebenfalls mit Chevrolet-V8-Motoren aus der Corvette bestückt, brachte er es bis 1974 auf 402 Exemplare. Nach dem Tod des Firmengründers Renzo Rivolta erweiterte

Sohn Piero die Palette um den glücklosen Viertürer Fidia (189 Exemplare) und den kontroversen Lele (285). Verschärfte Sicherheitsnormen in den USA zwangen Anfang der 1970er-Jahre auch Kleinhersteller zu hohen Investitionen. Hinzu kam, dass die Ölkrise den Absatz erschwerte: Fahrzeuge mit mehr als 20 Liter Spritverbrauch waren plötzlich nicht mehr zeitgemäß. Iso fehlte auch nach einem Umzug nach Varedo 1972 und dem Verkauf an einen Investor 1973 die finanzielle Basis, um in größerem Stil Verbesserungen einbringen zu können. 1974 war daher – wie wenig später auch für andere europäische Kleinhersteller wie Jensen, Monteverdi oder Intermeccanica – endgültig Schluss.



Iso Lele vor der Villa Rivolta, wo alle neuen Iso-Modelle der Presse vorgestellt wurden



Piero im Park der Villa mit einem Iso Rivolta GT, dem ersten V8-Modell des Unternehmens. Die geplanten Stückzahlen wurden nie erreicht



Pressefotos für die Fidia-Premiere mit Piero und Lele in Cortina d'Ampezzo. Auch die angereisten Journalisten hatten mit dem Schnee zu kämpfen



Auto Becker in Düsseldorf war Deutschland-Importeur und weltweit größter Abnehmer von Iso-Fahrzeugen. Im Bild Piero und Wilhelm Becker



Renzo Rivolta hatte beim GT mit großen Stückzahlen geplant und die Produktion in Bresso automatisiert. Die Modelle Grifo, Fidia und Lele entstanden hingegen vorwiegend in Handarbeit



Zu den Iso-Kunden zählten viele Prominente, darunter auch John Lennon. Piero: „Die Beatles kannte ich, von Lennon hatte ich nie gehört“



Piero Rivolta zwischen Fidia und Lele: Das Rad-Design entstand am Küchentisch

FOTOS: RIVOLTA (6), FEDERICO VANDONE (2), HERSHELIER

AUTO BILD KLASSIK: Signor Rivolta, als Sie die Führung von Iso Rivolta übernommen haben, waren Sie erst 25. Waren Sie damals darauf vorbereitet?

Piero Rivolta: Schon. Ich bin ja sozusagen in die Fabrik hineingeboren worden. Die Produktion befand sich auf dem Gelände unserer Villa, hinter dem Park auf der anderen Seite des Hauses. Ich habe vormittags in Mailand Maschinenbau studiert und bin nachmittags in die Fabrik gegangen. Anfang der 60er-Jahre war ich auch eine Zeitlang bei BMW in München. Dorthin hatten wir durch die Isetta ja gute Verbindungen.

Wie hat Ihnen Deutschland gefallen?

Sehr gut. Ich war in einer Pension am Englischen Garten untergebracht, wo man sehr nett zu mir war. Eine schöne Zeit, an die ich mich oft erinnere.

Wussten Sie, dass Ihr Vater krank war?

Ja, aber sein früherer Tod kam aus heiterem Himmel. Er starb Ende 1966 an einem Herzinfarkt, doch zuvor hatte er mich schon in die Firmenleitung eingeführt. Wir hatten beide im selben Büro gearbeitet,

VITA

► 1941

Als Sohn des Mailänder Fabrikanten Renzo Rivolta geboren

► 1964

Nach Technikstudium Einstieg bei Iso Rivolta

► 1966

Nach Renzos Tod jüngster Autoboss der damaligen Zeit

► 1974

Verkauf der Anteile an den amerikanischen Investor Ivo Pera

► 1981

Umzug in die USA. Bauherr, Jachtbauer, Romanautor

er an seinem großen Schreibtisch, ich an meinem kleinen daneben. Als ich meinen Abschluss in der Tasche hatte und in die Fabrik kam, hatte mein Vater all meine Sachen auf seinem Schreibtisch aufgetürmt und seine Dinge auf meinen kleinen Tisch geräumt. „Das ist jetzt dein Schreibtisch“, hat er zu mir gesagt, „du bist jetzt der Boss.“ Das habe ich ihm nie vergessen.

1966 war der Grifo ein Verkaufserfolg. Beim GT dagegen lief es nicht mehr so gut...

Das stimmt, vom Grifo konnten wir damals nicht genug bauen, doch der wurde von Hand gefertigt. Beim GT hatte mein Vater mit einer industriellen Produktion geliebäugelt. Er wollte es mit Jaguar aufnehmen, sowohl vom Produkt als auch vom Absatz her. Das war ein Fehler.

Als erstes neues Modell haben Sie 1967 eine Limousine entworfen – wieso?

Ja, den S4. Wir hatten mit dem Konzept des viersitzigen Gran Turismo beim GT großen Erfolg gehabt. Ich wollte nun einen Viertürer danebenstellen.

Warum kam das Design diesmal nicht von Bertone wie bei GT und Grifo, sondern von Ghia?

Es stammte auch wieder von Giorgetto Giugiaro. Der war damals von Bertone zu Ghia gewechselt. Mit ihm habe ich in vielen Abendstunden die Form der neuen Limousine entworfen.

Schon zwei Jahre später geben Sie den S4 den neuen Namen Fidia. Warum?

Die Produktion der Karosserien hatten wir damals nach außen vergeben. Das hatte negativen Einfluss auf die Qualität. Besonders in den USA häuften sich Klagen über Fertigungsmängel, hohes Geräuschniveau und Detailprobleme im Cockpit. Ich habe dann entschieden, dass wir die Karosserieproduktion wieder selbst übernehmen, und einen neuen Innenraum haben wir auch entworfen. Unsere Verkaufsabteilung wollte einen neuen Namen. Dadurch sollte der alte möglichst schnell in Vergessenheit geraten.

Wie haben Sie dieses Modell bekannt gemacht?

Wir haben eine Pressereise zu Testfahrten organisiert – nach Athen, wegen der Verbindung zu Phi-

» Bizzar-rinis Rolle bei Iso wird viel zu hoch bewertet «

dias, dem Bildhauer der griechischen Antike. Heute machen alle Unternehmen so etwas, damals war es noch etwas Besonderes. Und es wäre auch fast schiefgegangen, denn in Rom lag Schnee, und wir konnten einen Tag lang nicht abfliegen. Es waren aber schon alle Journalisten da, also sind wir mit ihnen ins Kino gegangen. An dieses Event haben sie sich noch viele Jahrzehnte später erinnert.

Gleichzeitig planten Sie den Iso Lele – wie kamen Sie auf das Modell?

Mittlerweile war der Rivolta GT in die Jahre gekommen. Ich wollte etwas Außergewöhnliches und wandte mich wieder an Bertone, wo mittlerweile Marcello Gandini als Chefdesigner die Führung übernommen hatte. Ihn bat ich, auf der technischen Basis des GT einen Viersitzer zu entwerfen, der in die 70er-Jahre weisen sollte. Gandini kam dann mit der Idee des Fließhecks.

Wie lief die Arbeit mit Gandini?

Ich habe gern mit ihm gearbeitet. Er war ein leiser Mensch, konnte sehr gut zuhören. Ich habe ►



In den 70er-Jahren teilte Rivolta den ehemaligen Firmensitz in einzelne Apartments auf und behielt nur die zentrale Wohnung

Bei seinen Erinnerungen bezieht sich auch der 74-Jährige immer wieder auf die „Iso-Bibel“, das Standardwerk des amerikanischen Autors Winston Goodfellow



Piero mit Tochter Marella in der 1953 vorgestellten Isetta (italienisch für „kleiner Iso“). Erst der Lizenzverkauf an BMW bringt den großen Erfolg



Iso Rivolta 300, das erste GT-Modell der Marke (1962–1970): Chevrolet-V8 (5,3 Liter, bis 340 PS), De-Dion-Hinterachse, Bertone-Design



Den Grifo (1964–1974) zeichnet Giorgio Giugiaro für Bertone. Chevy- und Ford-Motoren bis 400 PS, als 7-Liter bis zu 300 km/h schnell, 402-mal gebaut



Isos erster Viertürer (1967–1974), entworfen von Ghia, heißt S4, später Fidia. Der neue Name soll die anfänglichen Macken vergessen machen



Der nach Pieros Gattin benannte Lele (1969–74) ist ein Entwurf von Marcello Gandini (Bertone). Chevrolet- und Ford-Motoren mit bis zu 360 PS



Die von Zagato gestylte Mittelmotor-Flunder Varedo (1972) bleibt ein Einzelstück. Unter der Glasfaserkarosserie steckt ein Mustang-V8 mit 325 PS

FOTOS: FEDERICO VANDONE (4), HEISLER (2), RIVOLTA (2), R. BÄTZKE, PRIVAT

ihm meine Vorstellungen erzählt, und er hat dann nach diesen Vorgaben den Lele entworfen.

Wie kam es zum Namen Lele?

Mit der Neuauflage der Limousine und der Entwicklung des neuen Coupés war ich so beschäftigt, dass ich vergessen hatte, für meine Frau Rachele, die alle Lele nennen, ein Weihnachtsgeschenk zu besorgen. Am Abend vor Weihnachten habe ich dann ein Stück Holz aus der Werkstatt liebevoll mit der Inschrift versehen: „Ich schenke Dir eine komplett neue Modellreihe“. Sie war nicht sehr beeindruckt.

Wieso bekam der Lele „Schlafaugen“?

Das war eine Gandini-Idee, ausgelöst von der neuen Gesetzgebung in den USA. Scheinwerfer mussten nun eine gewisse Höhe haben, was einer flachen Fahrzeugfront im Weg stand. Gandini entschied sich für diese Lösung, damit der Lele trotzdem einen spitzen Bug bekommen konnte.

Geht das Lele-Fahrwerk noch auf die GT-Entwicklung von Giotto Bizzarrini zurück?

Die Rolle von Bizzarrini in den 60er-Jahren wird

» Helmut Becker hatte einen Hang zu Prominenten. «

viel zu hoch bewertet. Unser Entwicklungschef war Pierluigi Raggi, er hat alle unsere Autos verantwortet. Die Fahrwerksauslegung beim Lele basierte aber auf dem ursprünglichen Layout im GT, das stimmt.

Wie war denn die Arbeit mit Bizzarrini?

Bizzarrini haben wir damals als Testfahrer geholt, weil er durch seine Arbeit bei Ferrari sehr bekannt war. Es war aber nicht leicht mit ihm. Er hatte einen Dickkopf und wollte immer Rennen fahren. Irgendwann hat sich mein Vater von ihm getrennt, dann hat er seine eigenen Rennwagen gebaut.

Grifo, Fidia und Lele gab es anfangs mit einem Chevy-V8, später mit Ford-Motoren. Warum?

Der Umgang mit GM wurde Anfang der 70er-Jahre immer schwieriger. Zu Beginn hatte GM noch ein Büro in Mailand, das wurde dann zugemacht. Die Kommunikation geriet ins Stocken, gleichzeitig wurden die Anforderungen von GM immer größer. Ford unterhielt damals ein Büro bei uns in der Nähe und fragte oft, ob sie uns Motoren liefern könnten. Also haben wir dann den 351er-Cleveland-V8 eingebaut.

Wer kaufte denn damals die meisten Iso?

Unser größter Markt war immer Deutschland. Auto Becker war unser Importeur. In Düsseldorf gab es viele Kunden, die mit unseren Sportwagen auf der Autobahn schnell unterwegs sein wollten.

Wie war die Arbeit mit den Beckers?

Mit dem Vater, Wilhelm, habe ich gern zusammengearbeitet, er war ein geradliniger Mensch. Helmut hatte eher einen Hang zu Prominenten.

Kurz vor dem Ende haben Sie sich mit Iso noch in die Formel 1 gewagt. Wie kam es dazu?

Anfang der 70er-Jahre war uns klar, dass wir etwas Aufregendes machen mussten, um im Gespräch zu bleiben. Wir wollten vor allem den Glamour der Formel 1 mit Iso in Verbindung bringen. Durch unsere neue Beziehung zu Ford kamen wir mit Frank Williams in Kontakt und gründeten Iso-Marlboro-Williams für die Saison 1973. Eine spannende Zeit.

Wenig später haben Sie dann verkauft. Warum?

Wegen der Ölkrise wollten die Leute auf einmal keine großen V8-Sportwagen mehr. Wir hatten schon

Ein Greif, italienisch „grifone“, zierte das Firmenwappen der Rivoltas, das auf jedem ihrer Autos prangte



1972 unsere Produktion nach Varedo in ein neues, viel kleineres Werk verlegt, doch unsere Gemeinkosten waren immer noch zu hoch. So habe ich mir einen Investor gesucht. Es gab große Pläne. Es sollte ein Konzern mehrerer italienischer Kleinstmarken entstehen. Lamborghini, Intermeccanica und Iso sollten zusammengehen. Daraus wurde aber nichts, und am Ende wurden die Tore geschlossen.

Was haben Sie nach Ihrer Iso-Zeit gemacht?

Ich hatte mich in Italien schon damals als Bauherr betätigt. Ein Freund erzählte mir, dass man in Florida damit viel Geld verdienen konnte. Also sind wir nach dem Verkauf nach Sarasota gezogen. Mein Sohn Renzo und ich bauen heute Industriegebäude, Hochhäuser, Shoppingzentren und Yachten.

Haben Sie den Rückzug aus der Autobranche je bereut?

Es war eine tolle Zeit, aber ich lebe heute gern in den USA und erfreue mich am Erfolg unserer Firma. Daneben habe ich mittlerweile eine ganze Reihe von Romanen geschrieben.