

Auferstehung

Die italienische Nobelmarke Iso Rivolta kommt wieder.

Während in den Hallen des Turiner Autosalons 1976 die Besucher schönheitssuchend wandelten, präsentierte sich fast unbeachtet in einem unterirdischen Gang, der von Zubehör zu Werkstattaufrüstungen führt, eine längst totgegläubte Edelmarke in neuem Glanz: Iso Rivolta.

Ennezeta (Ennezeta laboratorio auto, 20037 Paderno Dugnano [Milano], Via Einaudi L. 1.) heißt die junge Firma, die alles erworben hat, was nach dem Niedergang der Marke Iso Rivolta im Jahre 1973 scheinbar für immer verloren war: Designs und Rechte, Fertigungseinrichtungen, Ersatzteillager, Spezialwerkzeuge.

Ennezeta bedeutet NZ, auf italienisch gesprochen. N ist Roberto Negri, Z sein Partner Maurizio Zanisi, beide 28 und vormals bei Iso tätig. Seit April 1976 bieten sie Rat und Tat für die Besitzer von Iso-Modellen, produzieren aber auch den Typ Lele und – auf Wunsch – den Grifo wieder.

Technischer Leiter ist Maurizio Zanisi mit Erfahrung als Versuchsingenieur. Er hat das Chassis überarbeitet, den Wärmeaushalt des amerikanischen 5,8 Liter-Ford-V8 (300 PS, 240 km/h) mit einem ebenso wirkungsvollen wie leichten Rennwagenkühler kuriert, zahlreiche Einzelheiten modifiziert und modernisiert.

Völlig neugestalteten die beiden Italiener Armaturen und Sitze. Kein Stück Plastik gibt es bei der Innenausstattung, bestes Leder sogar für Dachhimmel und Sonnenblenden, elektrische Betätigung nicht nur der Fenster, sondern



300 PS treiben den Iso Rivolta Lele an, den die italienische Firma Ennezeta in kleinen Stückzahlen wieder produziert. Das 240 km/h schnelle Nobelgefährt, dessen Schicksal 1973 mit dem Niedergang der Firma Iso Rivolta besiegt schien, wurde für die Neuaufgabe gründlich überarbeitet. Völlig neu gerietten Armaturenbrett und Sitze, die mit feinstem Leder überzogen sind.

auch der Motorhaube und des Gepäckraumdeckels. Getriebeautomatik, Klimaanlage und Stereo-Radio mit vier Lautsprechern nebst Automatik-Antenne werden ebenso als selbstverständlich betrachtet wie das liebevolle Finish: „Unser Maßstab ist der Rolls-Royce Camargue“, sagt Maurizio Zanisi und verspricht Erfüllung jedes Sonderwunsches.

Renzo Rivolta, Kühlschranks- und Motorrollerfabrikant, hatte seine Firma Iso SpA in Bresso, einem Vorort von Mailand, zunächst 1953 mit dem Kleinfahrzeug Isetta auf vier Räder mit hinterer Schmalspur gebracht. Aus seinem Baumuster wurde in Deutschland ohne Lizenz die kurzlebige Hoffmann Ka-

bine und mit Lizenz die BMW-Isetta, gebaut von 1955 bis 1962. Renzo Rivolta verwirklichte seine wahre Passion 1962 in Gestalt eines Geran Turismo-Viersitzer-Coupés, das bis 1970 in Serie gebaut wurde.

Erfolgsrezept der Marke, die es auf insgesamt 1500 Wagen brachte, war die Verwendung von amerikanischen V8-Motoren. Sie machten die Wagen relativ billig und im wichtigsten Punkt unproblematisch. Auch Auto-Becker erkannte die Chance und verkaufte etwa 700 Iso-Rivolta in Deutschland.

1963 gab es das zweiseitige Coupé Grifo auf verkürztem Chassis, und 1967 erschien die imposante Limousine

Fidia mit Ghia-Karosserie als Gegenstück zum Maserati Quattroporte. 1968 modernisierte Bertone den Grifo, 1969 folgte der Lele als Ablösung des klassischen Iso Rivolta 300/340. Der Stil ist noch heute überzeugend mit zeitlos harmonischen Linien, doch der verkaufspolitische Anschluß mißlang, und 1973 war das Schicksal der Nobelmarke besiegelt.

Die neuen Besitzer sind überzeugt, daß Iso Rivolta mit restaurierten Wagen und Neubauten eine Zukunft unter den erlesenen Klassikern hat. Ein Lele als Musterstück stand zum Ausstellungspreis von knapp 50 000 Mark in Turin und fand Anklang: Ein deutscher Kunde orderte spontan das Nobelstück. PS