

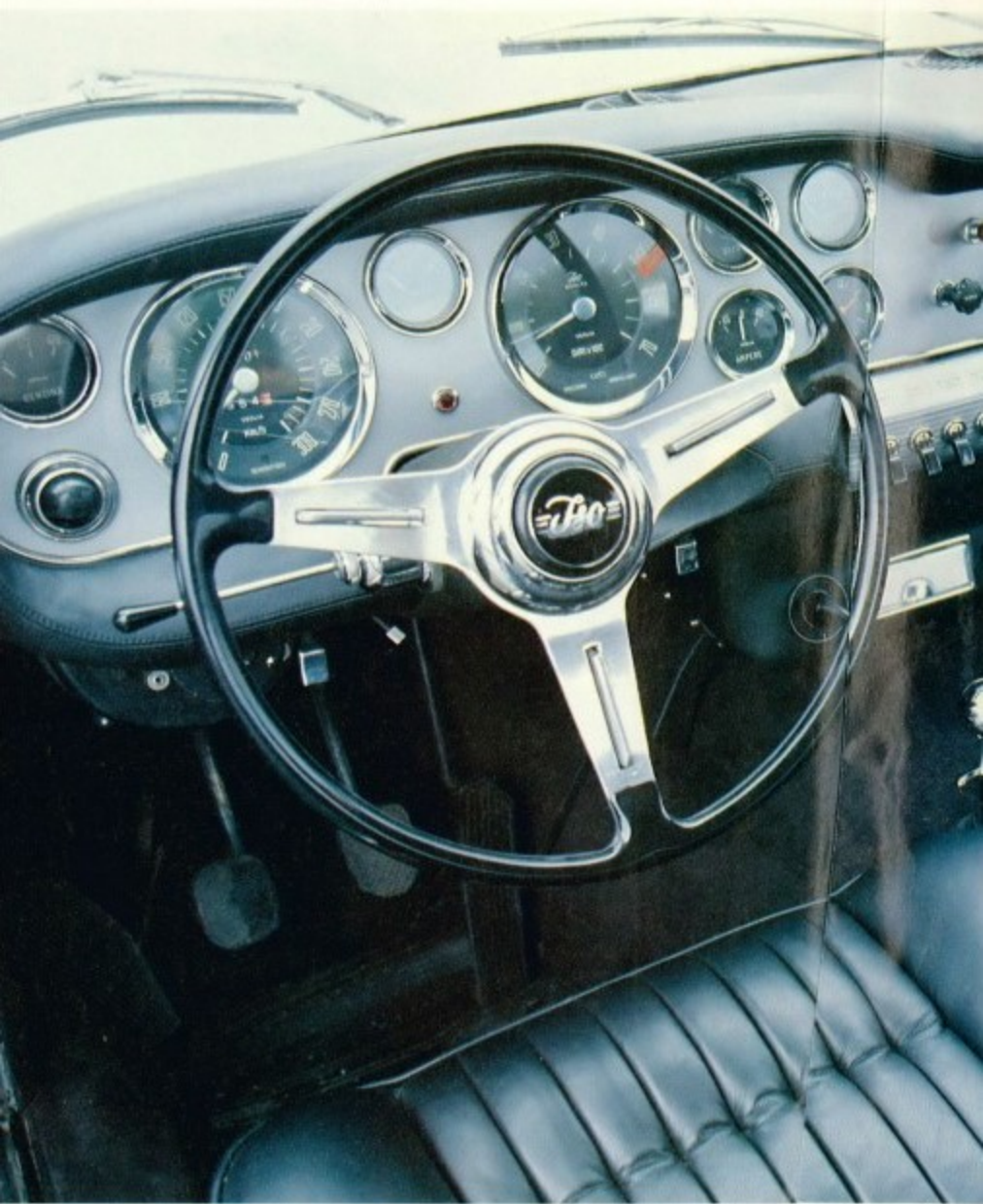




# GESICHTER IN DER MENGE

**Vergleich: Iso Rivolta IR 300 von 1965  
Intra Ferrari 330 GT 2+2 von 1965.**

Von Ulrich Bethscheider-Kleser (Text) und  
Thomas-Dirk Heere (Fotos).







Nüchtern-funktional präsentiert sich die Armaturentafel im Iso Rivolta. Auch hier wird die binationale Herkunft deutlich: Die Instrumente sind in italienischer, die Bedienungsschalter in englischer Sprache beschriftet. Die Iso-Karosserie wird bestimmt durch zahllose Ecken und Kanten.



**E**s ist in der Klassiker-Welt ein ungeschriebenes Gesetz: In der Beliebtheitskala rangieren sportliche und leistungsstarke Coupés und Cabrios dann ganz oben, wenn sie mit zwei Türen und nur zwei vollwertigen Sitzen ausgestattet sind. Alles, was den Passagieren mehr Innenraum als nötig, ein gewisses Maß an Komfort und Üppigkeit bietet, gilt hingegen meist als unsportlich, langweilig oder sogar bieder und hat sich in der Rangliste weit hinten einzuordnen – eine Anschauung, die sich übrigens bis in die automobile Gegenwart dokumentieren lässt.

Dieses Pauschalurteil lässt sich jedoch, wie jedes andere auch, widerlegen. Viersitzige Klassiker, die statt Langeweile ein sportliches Äußeres präsentieren, die statt drangvoller Enge und mäßigem Komfort vier Erwachsenen ausreichend Platz bieten und die in ihren Fahrleistungen ihren sportlichen Kollegen dennoch kaum nachstehen, finden sich unter Klassikern zuhauf – nur fristen sie ein Schattendasein, wenig geliebt, wenig beachtet und im Grunde zu Unrecht unterschätzt.

Beispiele solcher tragischer Fälle finden sich – wie und wo sollte es anders sein – in Italien, der Wiege der Sportwagen schlechthin. Selbst Enzo Ferrari, legendärer Schöpfer der Krönung automobilischer Baukunst, bot seinen Kunden neben den kompromisslosen Sportlern eben auch Komfortables – erstmals 1960 mit dem 250 GTE, dann ab 1963 mit dessen Nachfolger, dem 330 GT 2+2. Dessen Nutzwert schlägt sich in seinem Namen nieder: Dieser Ferrari ist ein 2+2-Sitzer – und zwar ein ganz potent geratener. Sein 300 PS starker Zwölfzylinder-V-Motor, der als Typ 209 in die Motorengeschichte von Ferrari eingeht, besitzt zwar die gleichen Konstruktionsmaße wie der 400 SA-Motor, ist jedoch ein völlig anderes Aggregat. Mit den identischen Hubraummaßen von 77 mm Bohrung, 71 mm Hub und einem Motorvolumen von 3967 cm<sup>3</sup> unterscheidet sich dieser V 12 unter anderem durch die größere Baulänge vom 400 SA-Motor.

Nur kurze Zeit vorher entstand ebenfalls auf italienischem Boden ein weiteres viersitziges Coupé mit ähnlichen Eckdaten: viel Platz im Innenraum, ein ausreichender Kofferraum und Leistung im Überfluß. Nur der Name des Newcomers war unter Sportfreunden weitaus weniger bekannt als jener der Konkurrenz aus Maranello: Iso Rivolta. Zudem konnte die kleine Marke aus dem Mailänder Vorort Bresso keineswegs auf eine lange und erfolgreiche Geschichte als Automobilbauer zurückblicken – der Iso Rivolta stellte vielmehr die erste Autokonstruktion der Firma überhaupt dar.

Firmengründer Renzo Rivolta hatte Ende der 30er Jahre mit der Produktion von elektrischen Armaturen und Haushaltsgeräten seine Laufbahn als Produzent begonnen. Später kamen motorisierte Zweiräder hinzu, und als es zu Beginn der 50er Jahre in Italien mit der Zweiradindustrie bergab ging, entwickelte Rivolta mit dem Luftfahrtechniker Petri ein Fahrzeug, das diesseits der Alpen Karriere machte: die Isotta. ➤



Dank der reichlichen Verwendung von Holz wirkt die Ferrari-Armaturentafel wärmer und wohlfühlicher. Die Seitenlinie des 330 GT 2+2 wird für von der Pininfarina-typischen, zeitlosen Eleganz bestimmt.



Die technischen Daten des 330 GT 2+2 sind in der Tabelle auf der Seite 100 angegeben. Die Preise sind in DM angegeben. Die Preise sind in DM angegeben. Die Preise sind in DM angegeben.







Nach diesem in Italien wenig erfolgreichen Projekt dachte sich Rivolta den Wechsel in ein anderes Lager aus – das der hochwertigen und schnellen Sportwagen. Zu Beginn der 60er Jahre knüpfte er Kontakt zu General Motors, denn die Amerikaner sollten mit dem 5,4 Liter großen V-Achtzylindermotor der Corvette die Antriebseinheit für sein komfortables Coupé liefern. Ein solches Agreement spart nicht nur hohe Entwicklungskosten für ein eigenes Triebwerk, die bereits bewährte Technik garantiert zudem Zuverlässigkeit und erleichtert den technischen Service für Kunden in Europa wie auch in Übersee.

Der kleine und hagere Italiener aus Bresso konnte die GM-Oberen tatsächlich für sein Projekt gewinnen, und die Amerikaner halfen sogar bei der Namensgebung des neuen Autos: Ursprünglich sollte der Wagen, so Rivoltas Plan, Iso Jet heißen – wegen der erwarteten hohen Spitzengeschwindigkeit des viersitzigen Coupés. Zora Arkus Duntov, berühmt gewordener Vater der Corvette, fand jedoch, daß dies bestenfalls der Name für ein Kinderspielzeug sei und schlug den Namen des Firmenchefs vor: Iso Rivolta.

Mit der amerikanischen Antriebsquelle hört jedoch das internationale Engagement Renzo Rivoltas wieder auf. Die Karosseriegestaltung übergab er an Bertone, und die Fahrwerkskonstruktion legte er in die Hände eines Spezialisten, dessen Erfolg eng mit dem Namen Ferrari verbunden ist: Giolito Bizzarini. Dieser schuf im Ferrari-Sold nicht nur den legendären 250 GTO, sondern nach seinem Zerwürfnis mit Enzo auch den Stahlblechrahmen des Iso Rivolta, dessen Fahrwerkskonstruktion weitere interessante Details bietet. Die Vorderräder sind einzeln an Trapez-Dreiecksquerlenkern aufgehängt, und die angetriebenen Hinterräder hängen an einer De Dion-Achse, bei der die hinteren Scheibenbremsen zur Reduzierung der ungefederten Massen direkt neben dem Differential angeordnet sind – viel Aufwand also im Vergleich zum Ferrari-Pendant, das seine starke Hinterachse nur an Blattfedern führt.

Das Zusammentreffen von Iso Rivolta und Ferrari 330 GT 2+2, der Konkurrenten aus Bresso und Maranello, gestaltet sich somit nicht nur zur reinen Frage des Geschmacks. Es bietet vielmehr eine ganze Reihe von Kontra-Punkten: Bertone kontra Pininfarina beim Styling, US-V 8 kontra Italo-V 12 unter den vorderen Hauben, amerikanisch-italienischer Hybride kontra italienische Reibrasse. Für Puristen mögen diese Fragen somit schon entschieden sein – sie stempeln den Iso geringschätzig zum Zwitter ab, der allein schon wegen seines amerikanischen Herzens mit Geringschätzung zu würdigen ist.

Doch weil sich Vorurteile allzu oft widerlegen lassen, dürfen die beiden Viersitzer zum Vergleich gegeneinander antreten. Der zum Motor Klassik-Termin angetretene Iso Rivolta des Baujahrs 1965 stellt einen der „schwächeren“ Vertreter seiner Familie dar. Unter seiner Motorhaube arbeitet die 300 PS starke Version des 5,4 Liter großen



Kein Holzweg: Iso und Ferrari dokumentieren auf eigene Art, daß Raumangebot, Sportlichkeit und Leistung keine Widersprüche sind

Corvette-Motors, die Iso-Kunden konnten seinerzeit noch eine 340 PS starke Version mit höherer Verdichtung und mechanischem statt hydraulischem Ventiltrieb auswählen. Die V-8-Konstruktion ist ansonsten unter Amerika-Kennern hinreichend bekannt: Das Grauguß-Triebwerk mit einer zentralen Nockenwelle nebst langen Stoßstangen gilt als alles andere als modern, dafür jedoch als unverwundlich.

Von gänzlich anderem Format präsentiert sich die Antriebstechnik des Ferrari: Rund 1,4 Liter weniger Hubraum, aber dafür vier Zylinder mehr und eine Nockenwelle für jede Zylinderbank – aufwendige Technik, die hohe Entwicklungskosten mit sich bringt, dafür aber auch nicht von der Aura eines muskelbepackten und kaugummikauenden Amis umgeben ist, sondern den Wert traditioneller und diffiziler italienischer Handwerkskunst widerspiegelt. Bei dem zur Vergleichsfahrt angetretenen 330 GT 2+2 handelt es sich übrigens um ein ganz besonderes Modell: Die charakteristischen Doppelscheinwerfer, die ihm den Beinamen „Chinesenfront“ gaben, behielt der 1963 präsentierte 330 nur bis 1965.

In diesem Jahr gab es eine umfangreiche Modellüberarbeitung, die nicht nur eine einfachere und gefälligere Front mit einfachen Scheinwerfern mit sich brachte. Anstelle der feingliedrigen seitlichen Lüftungsschlitze in den vorderen Kotflügeln erhielt der 330 nun großformatige Belüftungslöcher, die Stoßstangen schmückten fortan zusätzliche Puffer, und anstelle des bislang verwendeten Vierganggetriebes (mit als unzu-

verlässig in Verruf geratenem Overdrive) sorgte ein Fünfganggetriebe für die Kraftübertragung.

Bei dem dunkelblauen 330 GT 2+2 auf diesen Seiten handelt es sich um ein nur 125mal gebautes Übergangsmodell zwischen den beiden Baureihen, welches Eigenheiten von beiden in sich vereint: Die Chinesen-Front stammt von der ersten Serie, die breiten Belüftungsschlitze und das Fünfganggetriebe sind jedoch eindeutig Bestandteile der zweiten Serie. Das Fehlen der vorderen Stoßstange entspricht nicht den originalen Baumustern, vorhanden sind jedoch zwei kleine Puffer.

Die Konkurrenz der beiden Kandidaten beginnt jedoch nicht in Details, sondern bereits bei ihrem Gesamtbild. Nur selten bietet sich dabei ein solchermaßen direkter Vergleich der Werke zweier großer Italo-Carrozziere, und er könnte ausdrucksvoller kaum ausfallen. Während Pininfarina beim Ferrari ausschließlich rundliche Formen verwendete und optische Brüche, wie es scheint, um jeden Preis verhindern wollte, schöpfte Bertone beim Iso in Sachen Ecken und Kanten aus dem Vollen. Wo der Blick auch hinfällt, stolpert er bei dem Italo-Amerikaner über Nasen, Runzeln, eckige Wülste und Erhebungen, anstatt sanft über rundliche Formen zu gleiten.

Damit bietet der Iso gleichsam eine Fülle auffälliger und interessanter Details, die man beim Ferrari schon eher suchen und dann auf sich wirken lassen muß – doch wer bei der Frage der Ästhetik die Nase vorn hat, ist offensichtlich. Obwohl mit aus-

drucksstarken Details, wie beispielsweise die wie Augenbrauen wirkenden Ausformungen über den Frontscheinwerfern, bedacht, wirkt der Iso grobschlächziger, im Bereich des Hecks regelrecht ungeschliffen – insgesamt modischer. Solche Kritik läßt sich der Pininfarina-gestylte Ferrari nicht gefallen. Er strotzt nur so vor Harmonie, egal, auf welcher Seite der Betrachter auch steht. Spätestens jetzt dürfte jedem klar sein, warum Pininfarina als Meister des zeitlosen Designs für die Gestaltung der meisten Ferrari verantwortlich ist, und nicht Bertone.

Noch vor dem Starten des Motors sammelt der Ferrari weitere Pluspunkte beim Hinabgleiten in den Fahrersitz. Auf einen breiten Lederfauteuil gebettet, blickt der Fahrer auf ein breites, hölzernes Instrumententableau. Neben den beiden großen Rundinstrumenten für Drehzahl und Geschwindigkeit sowie dem zentral sitzenden kleinen Öldruckmesser informiert eine Reihe von vier kleinen Rundinstrumenten über das Befinden des Motors. Der lange Schalthebel ragt relativ weit vorne aus dem hohen Getriebetunnel empor, das schräg stehende Dreispeichenlenkrad ist genau so, wie man es von einem italienischen Sportwagen erwartet. Statt kaltes, totes Plastik zu ergreifen, umfassen die Hände des Fahrers warmes, glattes Holz, das stets daran erinnert, ein natürlicher Werkstoff zu sein.

Über Instrumentenmangel kann man sich auch im Iso nicht beklagen. Insgesamt acht Rundinstrumente hat der Fahrer zu überwachen, die sich über das silberne glän-



Nase vorn: Vorwiegend ragt beim Iso Rivolta die spitze Schnauze hervor, die Bertoneheckgestaltung (unten) ist eher einfach und bieder.



Rundlich und harmonisch endet der von Pininfarina gestylte 330 GT 2+2 am Heck, gewöhnungsbedürftig, aber ausdrucksstark sind die vorderen Doppelscheinwerfer.



Formvergleich: Zur Frage des Geschmacks entwickelt sich die Betrachtung der Heckpartien.



zende Armaturenreihe verteilen – was fehlt, ist Holz. Relativ hoch sitzt man hinter dem großen, fast senkrecht stehenden Iso-Lenkrad, und die Position der etwas nach links versetzt platzierten Pedalerie verwirrt zunächst. Gleiches gilt für das in Armaturenreihe angebrachte Tableau der verschiedenen Lichtschalter: Während bei der Beschriftung der Instrumente noch die italienische Sprache dominiert, muß der Fahrer nun seine Englisch-Kenntnisse aktivieren. Ein solches Nebeneinander bricht den Stil und betont an unnötiger Stelle die Zweinationalen-Herkunft des Iso.

An den Äußerlichkeiten treten einerseits die Unterschiede der beiden italienischen Konkurrenten zutage, in ihrem Inneren trennen sich endgültig eventuelle Gemeinsamkeiten. Dampf beginnt der Chevrolet V 8 im Iso zu blubbern, so, wie man es von der Corvette, von vielen anderen Amerikanern, von den französischen, Chrysler-beheizten Facel Vega und den moderneren italienischen De Tomaso, powered by Ford, kennt. Solche Achtzylinder verkünden mit jeder Kurbelwellenumdrehung, vor Leistung nur so zu strotzen – und das in allen Lebenslagen. Da ertönt aus den Auspuff-Endrohren ein Sound, bei dem jeder – gerechtfertigterweise – Mund und Ohren offenbart. Aber wo bleibt die Musik? Die kommt von gegenüber, vom Zwillingszylinder des Ferrari. Der muß der Welt nicht mit aller Deutlichkeit sein Kräftevermögen mitteilen. Er hat es einfach und beschränkt sich freiwillig auf differenzierteres, melodischeres Musizieren – hier der einfache Kraftakt, dort der stilvollere Künstler, hier der Brutalo, da der Techniker.

Über Kraft verfügen beide mehr als reichlich. 300 PS sind es hier wie da, und die machen die alten Herren aus den 60ern auch heute noch zu linken Wiesel – zumindest auf Autobahnen. Für das zügige Landstraßen-Wedeln ist keiner von beiden gebaut, dafür hat jeder zu schwere Last zu tragen, die sorgsam um die Ecken gewuchtet werden muß: Der Iso wiegt mit seinem Lkw-gemäßen Plattformrahmen 1590 Kilogramm, der Rohrrahmen-Ferrari gerade 60 Kilogramm weniger.

Das Fahren der beiden Kontrahenten entwickelt sich zur Frage grundsätzlicher Vorlieben: Der hubraumstarke amerikanische Iso-Motor zeigt bei niedrigen Drehzahlen seine besondere Stärke. Egal, in welcher Schaltstufe, schon ab 1000/min setzt sich der Iso willig und vor allem zügig in Bewegung. Ein Drehmoment von knapp 50 mkg (SAE) bei 3200/min machen das Dahinrollen in hohen Gängen zum Genuß – ein leichter Druck auf das Gaspedal, und der V 8 trumft mit dem Besten auf, was er zu bieten hat – nämlich mit monumentalem Drehmoment. Und wenn einmal zum – im Testwagen vom Sport-Getriebe der Corvette stammenden und sehr kurzen – Schalthebel gegriffen werden muß, dann lassen sich die vier Gänge des US-Getriebes mühelos und präzise sortieren.

Von ganz anderem Holz ist das der Ferrari-V 12 geschnitten. Das mit 33,2 mkg deutlich geringere und erst bei 5000/min anste-

## Daten & Fakten & Quellen

### Iso Rivolta

**Motor:** Achtzylinder-V-Motor, längs über der Vorderachse angeordnet, Bohrung x Hub 101,6 x 82,55 mm, Hubraum 5399 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,5:1 (11,25:1), Leistung 300 SAE-PS bei 5000/min (340 SAE-PS bei 6000/min), max. Drehmoment 49,8 SAE-mkg bei 3200/min (47,05 SAE-mkg bei 4000/min); zwei Ventile pro Zylinder, Ventilbetätigung über eine zentrale Nockenwelle, Kipphebel und hydraulische Ventilstößel (mechanische Ventilstößel); fünffach gelagerte Kurbelwelle; Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat; Gemischauflbereitung durch einen Fallstrom-Verluchergaser Carter AFB, mechanische Benzinpumpe.

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 2,54, II. 1,91, III. 1,51, IV. 1, R. 3,36, Achse 2,88 (3,31, auf Wunsch 3,07).

**Karosserie/Fahrwerk:** halbseitige tragende Stahlblechkarosserie auf geschweißtem Stahlblechrahmen, vorn Einzelsadaufhängung an Trapez-Dreiecksquerlenkern mit Torsionsstabilisator, hinten De Dion-Achse mit Doppellängslenkern und Wählgestänge und Schraubenfedern; hydraulisches Bremssystem mit Vakuum-Bremshilfe, vier Scheibenbremsen; Bereifung 185 HS 15.

**Maße/Gewichte:** Länge/Radstand 4760/2700 mm, Breite/Höhe 1752/1425 mm, Spur vorn/hinten 1410/1410 mm, Leergewicht 1590 kg.

**Fahrlleistungen:** Höchstgeschwindigkeit 235 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 8,4 s.

**Bauzeit:** 1963 bis 1969.

**Stückzahl:** 797.

**Der Club:**

● Iso/Bizzarini Owners Club, Dr. Gerd Eckstein, Flurstraße 1, 8507 Oberasbach, Telefon 0911/699791.

**Der Spezialist:**

● wird vom Club ausgewiesen.

**Die Literatur:**

● verschiedene Testberichte aus „Auto motor und sport“ und „Motor Revue“.

**Der Wagen:**

● Iso Rivolta 300, Baujahr 1965, Fahrgestellnummer 410 459, Besitzer: CCC, Korb-München.

**Die Preissituation\*\*\*:**

● Iso Rivolta 300/340

| Baujahr | Preise von | bis | Preis-Rat | Preis-Prognose |
|---------|------------|-----|-----------|----------------|
| 1963    | 12         | 55  | 0         | 0              |



Unter der Iso-Haube pocht das amerikanische V 8-Herz aus der Corvette, die Explosionszeichnung aus dem Originalprospekt gewährt Einblicke ins Innenleben.



GRANDSPORT, 4 CYLINDRE 1500 CM

## Daten & Fakten & Quellen

### Ferrari 330 GT 2+2

**Motor:** Zwölfzylinder-V-Motor, längs über der Vorderachse eingebaut, Bohrung x Hub 77 x 71 mm, Hubraum 3967 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,8:1, Leistung 300 PS bei 6600/min, max. Drehmoment 33,2 mkg bei 5000/min; siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, V-förmig hängende Ventile; Druckumlaufschmierung; Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat; Gemischaufbereitung durch drei Weber-Fallstrom-Doppelvergaser 40 DFL mechanische und elektrische Benzinpumpe; Batterie 12 V 65 Ah.

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Overdrive, Übersetzungen: I. 2,536, II. 1,7, III. 1,256, IV. 1,0, IV. + Overdrive 0,778, R. 3,218, ab 1965 Fünfganggetriebe, Übersetzungen I. 2,52, II. 1,7, III. 1,25, IV. 1,0, V. 0,79.

**Karosserie/Fahwerk:** Stahlbleckkarosserie auf Rohrrahmen, vom Einzelaufhängung an Querlenkern, Querstabilisator, hinten Stabschneise mit Blattfedern, vorn und hinten Schraubenfedern mit Teleskopstoßdämpfern; hydraulisches Zweikreis-Bremsensystem, Scheibenbremsen rundum; Bereifung 205-15.

**Maße/Gewichte:** Länge/Radstand 4840/2650 mm, Breite/Höhe 1715/1365 mm, Spur vorn/hinten 1400/1390 mm, Leergewicht 1530 kg.

**Fahrleistungen<sup>1</sup>:** Höchstgeschwindigkeit 234 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 6,9 s.

**Bauzeit:** 1963 bis 1967.

**Stückzahl:** 1080 (alle Serien).

**Die Clubs:**

- Ferrari Club Deutschland e.V., Postfach 71 0151, 3000 Hannover 71;
- Ferrari Owners Club Deutschland, Sültebusstraße 178, 4000 Düsseldorf 1.

**Der Spezialist:**

- wird von den Clubs ausgewiesen

**Die Literatur:**

- Antoine Prunet, Ferrari-Legende – Ferrari für Sport und Reise, Motorbuch-Verlag, 1981;
- Testberichte aus „auto motor und sport“ und „Motor Revue“.

**Der Wagen:**

- Ferrari 330 GT 2+2, Baujahr 1965, Fahrgestellnummer 7231, Besitzer möchte nicht genannt werden.

**Die Preissituation<sup>2</sup>:**

- Ferrari 330 GT 2+2

| Baujahr | Preise von bis | Preis-Rate | Preis-Prognose |
|---------|----------------|------------|----------------|
| 1963    | 80 190         | E          | C              |

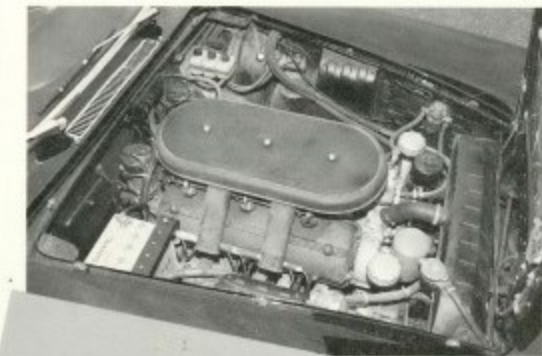
hende maximale Drehmoment macht schon vom Papier her deutlich, daß der Vollblut-Italiener bei niedrigen Drehzahlen dem Zwitter von Iso unterlegen ist. Der Ferrari verlangt vielmehr nach höheren Drehzahlen, wenn es zügig vorangehen soll, nach Drehzahlen, die beim Iso möglichst gemieden werden. Unter 4000/min wirkt der Viertler mit seinen zwölf 330 cm<sup>3</sup>-Töpfen handzahnig, im Hinblick auf angegebene 300 PS – ehrlich gesagt – sogar enttäuschend schlapp. Doch darüber ... darüber fühlt sich der Enthusiast ins Paradies versetzt: 7000 dürfen es schon einmal sein, und wer das dabei produzierte Geräusch mit dünnen Worten beschreiben soll, der scheitert an der Größe seiner Aufgabe.

Geht es zügig voran, beweist der mit üppigem Radstand gesegnete Ferrari eine ausgeprägte Richtungsstabilität. Lediglich der Iso reagiert empfindlich auf Seitenwind, und Lenkkorrekturen werden dann durch die indirekte Lenkung des Mischlings unnötig kompliziert: Rund fünf Lenkradumdrehungen braucht der Iso von Anschlag zu Anschlag, Rangieren und Wenden gehören folglich zu den Disziplinen, die Iso-Fahrer unter der Rubrik „unerwünscht“ abhaken. Das Gegenteil ist beim Ferrari der Fall. Hier freut sich der Fahrer über zwar nicht leichtgängiges, aber zielgenaues Rangieren.

Kein Zweifel: Man muß sich erst einmal an den Iso gewöhnen, ehe man seine Fahrwerksqualitäten zu erforschen wagt, während der Ferrari viel schneller Vertrauen einflößt. Doch wer erst einmal beherrscht am großen Iso-Lenkrad dreht, dessen Indirektheit nicht länger mit fatalem Untersteuern verwechselt und die Kuh fliegen läßt, der lernt einen Iso-Charakterzug kennen, der die Familie auf der Rücksitzbank vergessen macht: Das Ding hat eine Straßenlage, die von heute sein könnte, eine Gutmütigkeit, die übermäßig macht.

Und der Ferrari? Schön, ordentlich, aber keineswegs atemberaubend oder gar unvergänglich. Wenn es um Straßenlage geht, hat dieses Auto schon deshalb schlechte Karten, weil man (unbewußt) von einem Ferrari Wunderdinge erwartet – in jeder Hinsicht. Und dann überstrahlt dieser Motor, sein unnachahmliches Gebahren, alles andere, degradiert Dinge wie Querbeschleunigung oder Eigenlenkverhalten zu Nebensächlichkeiten – auch die Tatsache, daß er beim Rasen manchmal Mühe hat, alle Viere fest auf dem Asphalt zu verankern.

Man reitet den Ferrari deshalb, muß ihm ab und zu mit der Kandare Gewalt antun, während man den Iso mehr dirigiert, ihn mit Schenkeldruck gefügig macht. Kein Zweifel: Dieser Motor Klassik-Vergleich offenbart nicht nur Kontraste bei der Betrachtung der Konzepte, sondern kaum weniger bei der Bekanntheit mit den beiden Auto-Persönlichkeiten. Tatsächlich: Schwarz-weiß-Maler verkennen die farbigen, ja widersprüchlichen Charaktere Iso Rivolta und Ferrari 330 GT 2+2 – hier der grobschlächtige Iso-Bulle, der mit Grazie Walzer tanzt, da die feingliedrige Ferrari-Gazelle, die beim Tango hart angetaßt sein will. Sie haben die Wahl!



Zwölf Zylinder beherbergt der Motorraum des Ferrari – und bietet den Passagieren das reizvollere Antriebsaggregat. Die Durchsichtszeichnung dokumentiert das Platzangebot des 2+2-Sitzers.

<sup>1</sup> Angaben für Iso Rivolta 340 in Klammern. <sup>2</sup> Testwerte Motor Revue 1964. <sup>3</sup> Einschätzungen siehe Seite 88