

# MOTOR REVUE

EUROPA  
MOTOR

1/71

E 1957 F  
Heft 77 · März  
Frühjahrsausgabe 1971  
Postverlagsort Stuttgart  
Printed in Germany  
Preis DM 5,-

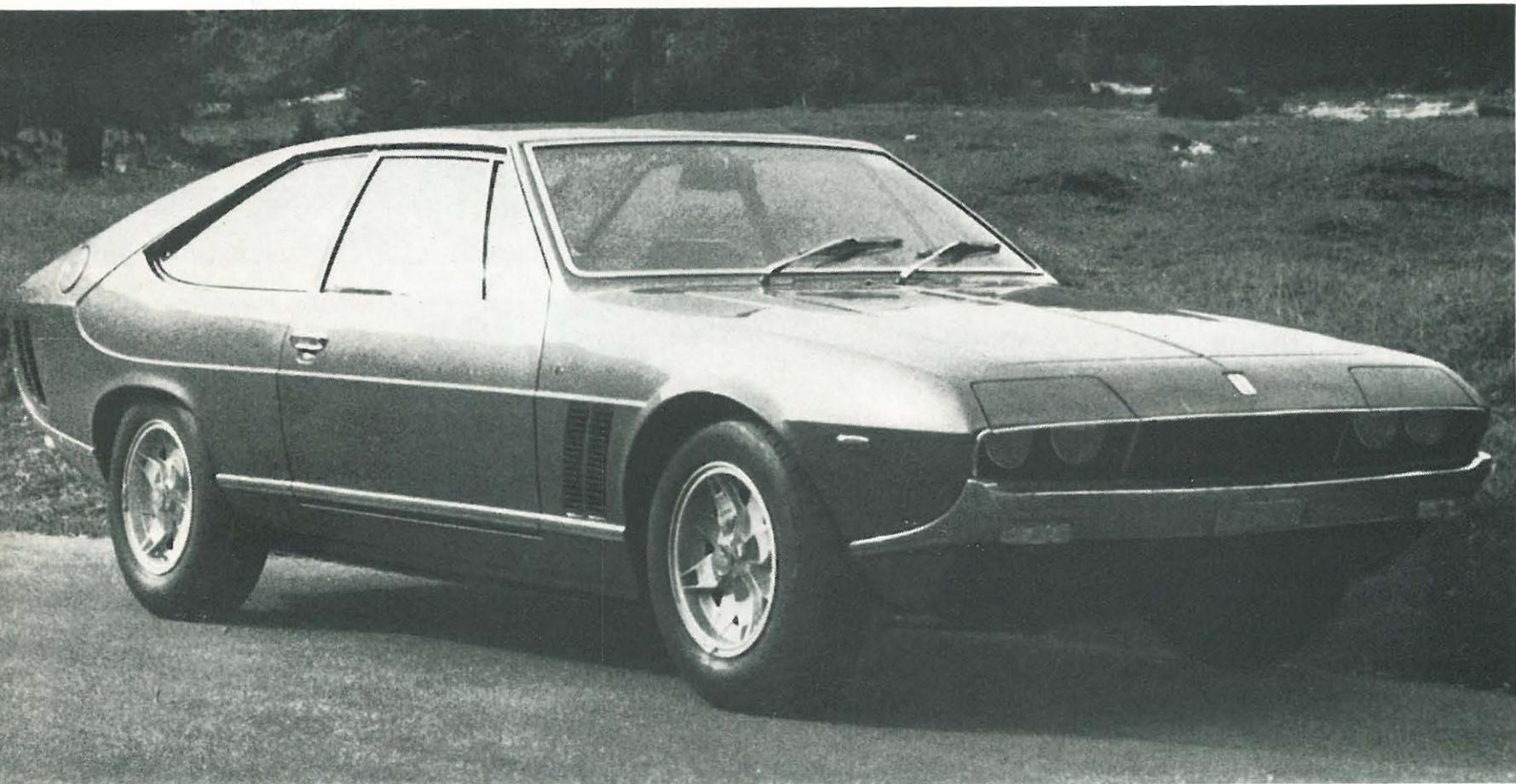


## Rallye Monte-Carlo Genfer Salon Die Monteverdi-Story Clay Regazzoni Portrait einer Marke: Audi

Paul Frère

# ISO RIVOLTA IR6

## Italo-amerikanischer Aristokrat



Die Fahreigenschaften eines europäischen GT-Wagens der höchsten Klasse mit der bulligen Kraft und der Zuverlässigkeit eines amerikanischen V8-Motors zu vereinigen, das ist das Ziel, das sich schon mehrere Konstrukteure aristokratischer Autos gesetzt haben. Erreicht haben es aber nur wenige, und noch kleiner ist die Zahl derjenigen, die daraus ein Geschäft gemacht haben.

Zu den gelungensten dieser Autos zählt der 1962 auf den Markt gekommene Iso-Rivolta, der damals in einer einzigen Ausführung als viersitziges Coupé nach Bertone-Entwurf herauskam. Zusammen mit dem in technischer Hinsicht sehr ähnlichen und ebenfalls von Bertone entworfenen britischen Gordon-Keeble, der inzwischen nicht mehr

gebaut wird, unterschied er sich von anderen ähnlichen Autos — namentlich dem Facel-Vega — in erster Linie dadurch, daß er ein hervorragendes Fahrgestell besaß. Iso's Glück war, daß kurz zuvor eine Gruppe von Ingenieuren mit Ferrari eine Meinungsverschiedenheit gehabt und das Werk verlassen hatte: Unter ihnen befand sich Giotto Bizzarini, der für die damalige Ferrari-GT-Produktion verantwortlich zeichnete und der nun von Iso als Konsulent für den Entwurf des Fahrgestells herangezogen wurde. Bizzarini griff aus produktionstechnischen Gründen weitgehend auf im Handel zu kaufende Teile zurück, insbesondere für die Vorderachse, konstruierte aber eine moderne und recht steife Plattform, in welche er eine

De Dion-Hinterachse einhängte. Motor und Getriebe stammten von General Motors: Es war das 5,3 Liter Corvette-Aggregat, das in zwei verschiedenen Leistungsvarianten angeboten wurde. Die stärkere gab dem Wagen eine für die damaligen Verhältnisse sehr hohe Spitzengeschwindigkeit von etwa 230 km/h, war aber ziemlich laut, die andere reichte bis 215—220 km/h, war aber ruhiger und elastischer. In beiden Fällen wies aber der Wagen für einen echten Viersitzer der damaligen Zeit enorme Fahrleistungen auf. Und während die wenigen anderen Wagen, die imstande waren, mit dem Iso mitzukommen, einer recht sorgfältigen Pflege bedurften, gab es mit dem Iso — bis auf die elektrischen Fenster! — praktisch nie Ärger, und

jederzeit wartete er mit voller Leistung auf. So kam es, daß viele Iso-Besitzer sich nach einigen Jahren einen anderen, identischen Wagen kauften, was bei solch aristokratischen Automobilen nur selten vorkommt. Inzwischen kam auch eine zweiseitige Version mit kurzem Radstand, der „Grifo“, heraus, der jetzt auch mit 7 Liter-Motor geliefert wird, und auch eine viertürige Limousine mit längerem Radstand, aber sonst unveränderten Konstruktionsmerkmalen. Unter dem Namen S.4 brachte die Motor Revue 2/68 einen Test dieser 217 km/h schnellen Limousine, die inzwischen auf „Fidia“ und letztes auf IR 10 umgetauft wurde. Nach wie vor blieb aber das viersitzige Coupé die beliebteste Ausführung, zumal es die Vorzüge eines



*Die Fahreigenschaften eines europäischen Gran Turismo mit der bulligen Kraft und Zuverlässigkeit eines amerikanischen Motors vereint der ISO Rivolta JR 6 in sich: Er repräsentiert in der Tat einen italo-amerikanischen „Aristokraten“. Die Teilabdeckung der Halogenscheinwerfer geht beim Einschalten durch Unterdruck hoch.*

FOTOS: FRERE



bequemen Reisewagens mit echt sportlichen Fahrleistungen vereinigte. Daß manche Besitzer aber zum dritten Male den gleichen Wagen kaufen würden, war ihnen kaum zuzumuten, und deshalb mußte eine neue Version kommen, die vor etwas über einem Jahre auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung unter dem Namen „Lele“ enthüllt und neuerdings auf IR 6 umgetauft wurde. In konstruktiver Hinsicht unterscheidet sich der neue Wagen von seinem Vorgänger nur dadurch, daß die nicht mehr produzierte 5,3 Liter-Version des Chevrolet-Motors durch den neueren 5,7 Liter-Motor ersetzt wurde, für welche, je nach Ausführung, die gleichen Leistungen von 300 bzw. 350 PS (SAE) angegeben werden. Da seit diesem Jahre

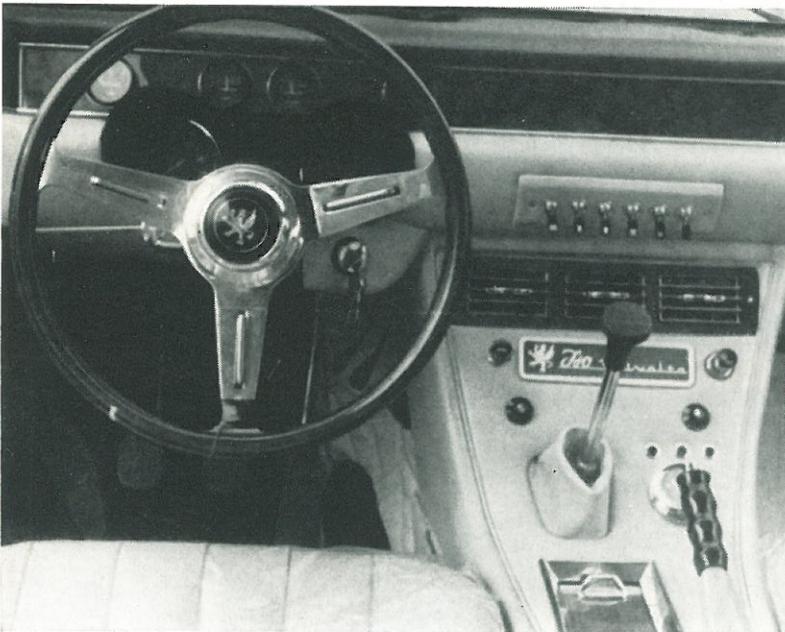
die General Motors auch die Leistungen nach DIN angibt, können wir aus ihren Unterlagen entnehmen, daß die zur Verfügung stehende Leistung in Wirklichkeit 210 bzw. 275 PS entspricht. Auch die neue Karosserie wurde von Bertone entworfen und ist in ihren äußeren Abmessungen etwas kleiner als ihre Vorgängerin; sie wird aber von Iso unter eigener Regie hergestellt. Außer den zwei Motor-Ausführungen stehen noch verschiedene Kraftübertragungen zur Wahl: mit beiden Motoren das hervorragende Corvette 4-Gang-Getriebe oder ein ZF 5-Gang-Getriebe: mit dem 300 HP-Motor dazu noch die GM-Automatik. Eine volle Klima- und Kühlanlage mit Düsen auch im hinteren Fahrgastraum ist serienmäßig.

Ein Werk, das nicht mehr als 250 bis 300 Autos im Jahre produziert, hat natürlich kein großes Testwagenlager, aus dem man sich aussuchen kann, was man haben möchte, und damit zwei Wochen durch die Gegend fahren kann. Aber was abgesprochen war, stand bei meiner Ankunft im Rivolta-Park (das Werk steht nämlich im privaten Park der Familie Rivolta in der Nähe von Mailand, wo der 29jährige Firmeninhaber auch sein wunderschönes altitalienisches Haus hat) bereit: ein IR 6 mit 350 HP-Motor und ZF-Fünfgang-Getriebe. Nur war das Auto absolut fabrikneu: Der Zähler zeigte nur knapp über 100 km, kaum mehr, als für die Testfahrten nach der Fertigstellung des Fahrzeugs notwendig ist. Aber darüber — daß ich

Fahrleistungsmessungen vornehmen wollte, einschließlich der Messung der Höchstgeschwindigkeit — machte man sich keine besonderen Sorgen: „Wenn unser Motorlieferant auch General Motors heißt, trauen wir niemand, und alle Motoren laufen 8 Stunden auf dem Prüfstand!“ sagte man mir. „Das dürfte genügen, und auf jeden Fall geben wir Ihnen jemand mit, der, während Sie messen, auf die Wasser- und Öltemperaturen schauen wird!“ Und tatsächlich gingen auch bei den Höchstgeschwindigkeitsmessungen, die in beiden Richtungen zweimal vorgenommen wurden und jedesmal mit dem Anlauf 5—6 Kilometer lange Vollgasfahrten erforderten, die Temperaturen niemals über 90 Grad. Daß der Motor aber noch nicht voll ein-

# ISO RIVOLTA IR6

## Italo-Amerikanischer-Aristokrat



*Links: Blick auf das Instrumentarium des Iso Rivolta. Rechts: Der Einstieg ist bequem, die Sitze sind gut geformt und mit Leder bezogen. Die Rücklehne der vorderen Sitze kann in kleinen*

*Abständen verstellt werden und läßt sich zum besseren Einstieg zu den Fondsitzen nach vorn klappen.*

FOTOS: FRERE

gelaufen war, geht daraus hervor, daß er am Ende der Meßfahrten schneller war als zu Anfang: 237 km/h war das Mittel der beiden zuletzt durchgeführten Messungen, was vermuten läßt, daß ein gut eingefahrenes Exemplar auf 240 km/h kommt: Die Form der neuen Karosserie ist offenbar besser als die des alten Modells. Die Beschleunigungen sind dementsprechend, wie aus der Tabelle zu ersehen ist: Ein Auto, das den stehenden Kilometer in knapp über 27½ Sekunden zurücklegt, ist in jeder Gesellschaft ein recht schnelles Gefährt. Aber es ist nicht mehr ganz das Wunderding, das seinerzeit im Vergleich zu anderen Modellen der ursprüngliche Iso-Rivolta war. Denn so schnell über die Strecke oder gar noch etwas schneller kommen auch ein guter Porsche 911 S und selbst mein BMW 2002 Alpina, und da letzterer in der Spitze wesentlich langsamer ist, heißt das, daß er im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich noch wesentlich heftiger zieht. Daran merkt man, daß der Iso durch bürgerliche Konzessionen mit der Zeit an Gewicht zugenommen hat: Mit vollem Tank wiegt er jetzt 1660 kg, und das ist auch für einen 5,7 Liter-Motor nicht wenig.

Man wünscht sich eigentlich noch eine weitere Konzession an die Bürgerlichkeit: eine Servo-Lenkung. Die serienmäßige Burman-Schneckenlenkung ist zwar keineswegs schwergängig — nur beim Parken geht sie etwas schwer —, aber sie ist für einen

schnellen Wagen mit 21 : 1 viel zu indirekt, was um so mehr zum Vorschein kommt, als der Iso-Rivolta ein entschiedener Untersteuerer ist. Auf Bergstraßen ergibt dies auch recht viel Kurbelei. Zwar steht auch ein Lenkgetriebe mit einer 17 : 1-Übersetzung zur Wahl, aber dies dürfte recht hohe Parkkräfte ergeben. Trotzdem ist es erstaunlich, daß nach Angabe des Werkes in den letzten drei Jahren kein einziger Kunde die schnellere Lenkung einbauen ließ. Die Lenkung hat zwar kein Spiel, aber um zu verhindern, daß sie zu schwer geht, mußten die Rückstellkräfte relativ gering gehalten werden, was bei schneller Geradeausfahrt zum Ausdruck kommt. Unter diesen Umständen werden kleine Lenkkorrekturen notwendig. Eine gute Servo-Lenkung könnte alle diese Probleme lösen. Beim Wagen, wie er jetzt ist, wurde mit Recht viel Wert darauf gelegt, daß durch ein untersteuerndes Verhalten und eine Differentialsperre das Heck unter keinen normalen Umständen ausbrechen kann, und es ist auch besser so, denn es ist bei der stark übersetzten Lenkung schwierig, schnell genug und im richtigen Ausmaß gegenzulenken. Mit einer schnelleren Servo-Lenkung wäre ein gelegentliches Ausbrechen des Hecks durch zuviel Gasgeben kein Problem mehr, und man könnte den Wagen weniger untersteuernd machen. Man könnte sich dann auch — dank der DeDion-Hinterachse — wahrscheinlich das Sperrdifferen-

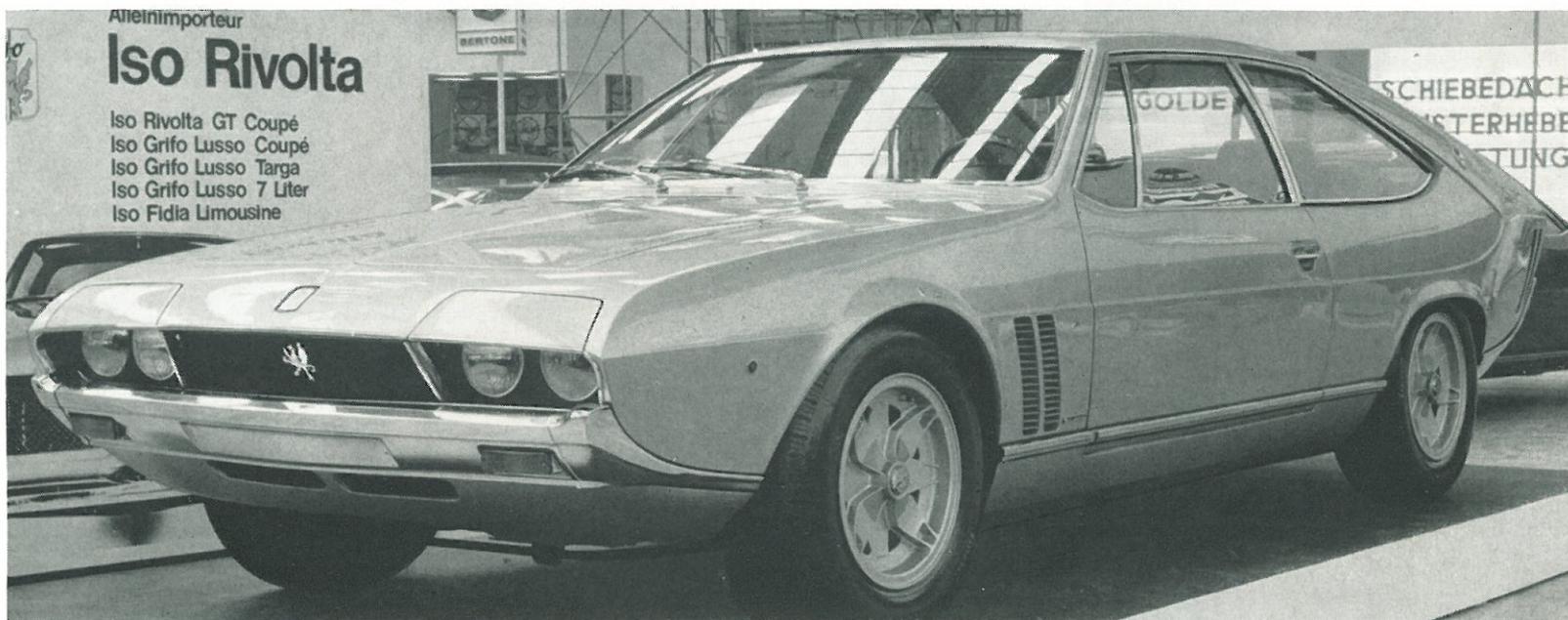
tial und die beim Lastwechsel dazugehörigen „klok-klok-Geräusche“ ersparen.

Das relativ geringe, ungefederte Gewicht der DeDion-Achse bringt Vorteile in der Bodenhaftung und im Fahrkomfort. Die Bodenhaftung ist erstklassig und der Fahrkomfort für GT-Wagen-Verhältnisse als gut anzusprechen. Nur bei relativ geringen Fahrgeschwindigkeiten wirkt der Wagen etwas bockig; dieser Eindruck verschwindet jedoch, sobald die Geschwindigkeit zunimmt, ebenso das typisch harte Abrollgefühl der Hochgeschwindigkeits-Radial-Reifen. Nicht optimal wurde jedoch die Geräusch-Isolierung des Differentials gelöst: Das Pfeifen der Antriebskegelräder ist im niedrigeren Geschwindigkeitsbereich im Wagen deutlich hörbar, besonders hinten.

Die Bremsen erwiesen sich allen Situationen gewachsen, auch längeren, schnellen Bergabfahrten, wirkten aber bei scharfen Bremsungen aus hohem Tempo etwas rau, was darauf zurückzuführen sein könnte, daß die beiden uns zur Verfügung gestellten Testwagen brandneu waren. „Wieso gleich zwei Testwagen?“ werden Sie fragen. Wie schon erwähnt, werden zwei Leistungsvarianten angeboten. Der Hersteller legte natürlich Wert darauf, daß wir die Fahrleistungsmessungen mit der 350 HP (275 DIN-PS)-Variante durchführten. Wir wollten aber auch gern den Wagen mit der elastischeren 300 HP (210 DIN-PS)-Maschine fahren, die immerhin eine

Höchstgeschwindigkeit von rund 220 km/h gestattet und somit für einen solchen Wagen, der hohe Fahrleistungen bei luxuriösem Fahrkomfort und großer Fahrsicherheit bieten soll, jedoch keinesfalls als ein Sportauto anzusehen ist, die vernünftiger Lösung darstellt. So wurde die sportlichere Version nach den Fahrleistungsmessungen, die in der Nähe von Turin erfolgten und infolgedessen insgesamt rund 320 km Autobahnfahrten erforderten, gegen einen Wagen mit dem zahlreicheren Motor umgetauscht, mit dem ich dann am Wochenende durch die Gegend fuhr. Leider bot mein Programm keine Möglichkeit, diesen zweiten Wagen regelrecht zu vermessen, da aber mit der etwas kleineren (aber nominell nicht leistungsschwächeren) 5,3 Liter-Maschine das alte Iso-Rivolta Coupé nach unserer Messung 215, der größere und etwas schwerere, viertürige S.4 (heute IR 10) 217,5 km/h lief, kann man dem IR 6 in der sogenannten 300 HP-Version zutrauen, daß er 220 km/h läuft. Auch konnten wir messen, daß er mit diesem Motor für den stehenden Kilometer nur etwa 1 Sekunde mehr braucht als mit der 350 HP-Maschine: etwa 28,7 Sekunden, schneller als jeder serienmäßige deutsche Wagen mit der Ausnahme des Mercedes 6,3 und der schnelleren Porsche.

Beide Wagen waren mit dem ZF 5-Gang-Getriebe ausgerüstet, so daß die Zeiten genau vergleichbar sind, aber ich bin der Meinung, daß



Anlässlich der Frankfurter Automobilausstellung 1969 wurde die neue Version des Coupés unter dem Namen „Lele“ erstmals vorgestellt (unser Bild), neuerdings wurde der Wagen

in IR 6 umgetauft. Er wird in zwei Leistungsvarianten angeboten: mit 210 und mit 275 DIN-PS.

FOTO: DR. SEIFERT

ein Vorteil<sup>®</sup> des zahmeren Motors darin liegt, daß er das 5-Gang-Getriebe gar nicht braucht; er ist so elastisch, daß es relativ wenig ausmacht, in welchem Gang man gerade beschleunigt. Und das Corvette 4-Gang-Getriebe hat nicht nur den Vorteil, daß man als Fahrer weniger arbeiten muß, sondern auch, daß es sich herrlich weich und exakt schalten läßt. Das ZF-Getriebe ist nicht so „rund“, besonders in den 2. Gang hinein, der sich gar nur mit Gewalt oder Zwischengas — je nachdem, ob man hinauf- oder herunterschaltet —, solange das Getriebeöl noch kalt ist, schalten läßt. In der Motordrehzahl macht es keinen großen Unterschied, welches Getriebe eingebaut ist, denn mit dem 4-Gang-Getriebe ist eine 2,88 : 1-Hinterachse eingebaut, mit dem 5-Gang-Getriebe eine solche mit der Übersetzung 3,31 : 1, was im ersten Falle im 4. Gang 42 km/h bei 1000 U/min, im zweiten Falle im 5. Gang 44,2 km/h bei 1000 U/min ergibt. Aber auch mit dem „heißen“ Motor ist das 5-Gang-Getriebe nicht gerade unerlässlich, denn auch er ist im mittleren Drehzahlbereich „bullig“, und es ist schwer zu sagen, welcher der größere Luxus ist: 5 Gänge oder die größere Kultur des amerikanischen Getriebes. In der Laufruhe ist zwischen den beiden Motorversionen kein großer Unterschied: Beide Maschinen laufen bis zu einer Reisegeschwindigkeit von 180—190 km/h bei Teillast recht ruhig; bei Vollbeschleunigungen

wird der dumpfe Ton des V8 aggressiver. Was aber sehr für die Wahl der zahmeren Maschine spricht, ist, daß der 350 HP-Motor, der auf 11 : 1 verdichtet ist, besonders im höheren Drehzahlbereich bei Vollgas, selbst mit 100oktanigem italienischem Super-Benzin, ganz hörbar klopft. Dies läßt zwar auf eine

#### Fahrleistungen mit 350 HP-Motor und 2 Personen

Höchstgeschwindigkeit (Mittel von 2 Messungen): 237 km/h

0 auf 60 km/h in . . .	3,4 Sek.
0 auf 80 km/h in . . .	5,4 Sek.
0 auf 100 km/h in . . .	7,4 Sek.
0 auf 120 km/h in . . .	9,7 Sek.
0 auf 140 km/h in . . .	13,3 Sek.
0 auf 160 km/h in . . .	17,9 Sek.
0 auf 180 km/h in . . .	24,0 Sek.
0 auf 200 km/h in . . .	31,6 Sek.

1 km mit stehendem Start: 27,65 Sek.

Schaltpunkte: 1—2 bei 78 km/h  
2—3 bei 122 km/h  
3—4 bei 175 km/h  
4—5 bei 215 km/h

Testverbrauch: 23 Liter/100 km (mit 300 HP-Ausführung ermittelt)

gute Füllung schließen, kann aber bezüglich der Lebensdauer der Kolben und Lager Fragen aufkommen lassen.

Daß nichts versäumt wurde, die Karosserie wirklich luxuriös zu gestalten, ist klar ersichtlich. Die Sitze sind gut, und die Rückenlehne der Frontsitze ist in engen Abständen verstellbar. Sie kann zur Erleichterung des Zugangs zu den Fondsitzen umgeklappt werden, ohne die Neigung zu verstellen. Die Sitze

sind mit echtem Leder überzogen, und links vom Kupplungspedal sorgt eine Stütze für den Komfort des linken Fußes. Elektrische Fensterheber sind serienmäßig sowie auch eine hintere Heißeisheibe und Halogen-Doppelscheinwerfer. Ihre teilweise Abdeckung geht beim Einschalten automatisch durch Unterdruck hoch, aber es liegt genug von den Scheinwerfern frei, um ihre Wirkung als Lichthupe sicherzustellen. Weniger erfreulich ist, daß bei 200 km/h die Scheibenwischer abheben und die Sonnenblenden lange nicht alle Lücken ausfüllen. Die unter dem Handschuhkasten sichtbaren Schläuche und Verbindungen der Klimaanlage sind für einen Wagen dieser Preisklasse auch nicht akzeptabel. Recht unübersichtlich und in der Handhabung kompliziert fanden wir auch die Betätigungshebel der Heiz- und Belüftungsanlage, die an sich jedoch auszureichen scheint. Im milden Oktoberwetter Italiens konnten wir aber weder diese noch die Kühlanlage auf ihre Wirkung hin kritisch beurteilen. Daß das Bestreben vorliegt, den Iso-Rivolta auch „unter der Haut“ zu einem vollendeten Luxuswagen zu machen, daran zweifelt man aber nicht mehr, wenn man unter den Kofferdeckel und unter die Motorhaube geschaut hat: Der Chevy-Motor ist unter dem vielen Chrom kaum noch zu erkennen.

Bei Autos der Klasse des Iso-Rivolta taucht immer wieder die Frage auf: Lohnt es sich, das viele Geld für ein solches Auto auszugeben? Ist es

denn so viel besser, daß es seinen Preis wert ist, und ist es überhaupt weise, einen Wagen zu kaufen, der nur in so geringen Stückzahlen in einem Werk gebaut wird, das fast noch ein Handwerksbetrieb ist?

Bei aller Logik ist keines der heutigen Super-Autos im Vergleich zu Großserienwagen so gut, daß es seinen fünf- oder sechsfachen oder noch höheren Preis ganz objektiv rechtfertigt. In mancher Hinsicht können solche Autos sogar viel mehr Ärger verursachen, weil der Kundendienst bei weitem nicht auf der gleichen Höhe liegt und kleine Firmen, auch bei sehr teuren Wagen, manche Arbeitsvorgänge einfach nicht durchführen können: Man denke nur an den Rostschutz durch Tauchverfahren. Das ist aber eben der Preis, den man über das Geld hinaus für die Kombination von hohem Fahrkomfort und -luxus mit überlegenen Fahrleistungen und für ein exklusives Fahrzeug bezahlen muß. Beim Iso ist das Kundendienstproblem weitgehend dadurch gelöst, daß für Motor (General Motors), Getriebe (General Motors oder ZF), Vorderachse (Alford & Alder, weitgehend mit Jaguar identisch), Differential (Salisbury, wie Jaguar) und Bremsen (Girling) Servicemöglichkeiten in der ganzen Welt existieren. Und was die Exklusivität angeht, so steht der Iso allein da: Es werden weit weniger Iso gebaut als Ferrari, Maserati oder Lamborghini und vom IR 6 „Lele“ höchstens 120—150 im Jahr. \*