

Mit dem Iso Grifo bei der Ennstal-Classic

Greif-Flug über die Berge

Wie schon beim Rivolta ist auch bei Bruder Grifo die Lenkung extrem indirekt – das größte Hindernis auf dem Weg zu knackigem Fahrspaß. Doch das ist ein GT, kein Rennwagen. Unser Fotowagen ist ein Modell vor 1970, trägt also noch keine Klappscheinwerfer



Für die heurige **Ennstal-Classic** fassten wir einen **raren GT-Wagen der Sechziger** aus. Nach kleinen Startschwierigkeiten flog uns der **Iso Grifo** über die schönsten Straßen des Landes.

Von Enrico Falchetto mit Fotos von Robert May

Es gibt schlimmere Überraschungen zum Start einer Oldtimer-Rallye. „Ich muss Euch statt des versprochenen Iso Rivolta meinen Grifo geben“. Oldtimer-Händler Franz Wittner aus Steyr hat ein bunt gefülltes Sortiment. Also fassen wir statt des Erstschlags der verblichenen Mailänder Sondermarke den sportlichen Bruder des großen GT aus. Heißt: zwei statt vier Sitzplätze, 350 statt 300 PS, 20 Zentimeter weniger Radstand, Marktwert 350.000 statt 100.000 Euro. Dabei hatten wir uns schon auf eine entspannte Ennstal-Classic eingestellt. Und uns im Italien-Urlaub davor mit Daniel Specks Roman „Bella Germania“ bereits mental auf den Rivolta eingegroovt. Der spielt die automobile Hauptrolle in einer gar nicht kitschigen Liebesgeschichte mit den Hotspots Mailand, München und Sizilien. Höchst empfehlenswert, nicht nur für Autofans. Weil es der Autor, womög-

lich als erster Deutscher nach Goethe, geschafft hat die Seele Italiens und seiner Menschen unpeinlich rüberzubringen – vor allem frei von Kitsch und ohne abgelutschte Metaphern von „al dente“ bis „dolce far niente“.

Die Sternfahrt von Franz Wittners Car Collection in Dietach bei Steyr über den Phyrn ins Ennstal-Epizentrum nach Gröbming ist eine gute Gelegenheit den Italo-GT vor dem Start der Rallye ausgiebig kennen zu lernen. Schon am Stand brabbelt der aus der Corvette bekannte 5,4 Liter-V8 verheißungsvoll, nach langem Pedalweg greift die Kupplung, und der Grifo nimmt Fahrt auf. Den Stoßstangen-Motor mit zentraler Nockenwelle und Solo-Vergaser braucht man eigentlich nie über 3000 Touren drehen, nach der lang übersetzten Ersten könnte man schon entspannt Fahrstufe vier einspannen. Das steil stehende Volant (etwas mühsam ►

Mit dem **Iso Grifo** bei der **Ennstal-Classic**

Bereits zum 15. Mal nahm ALLES AUTO bei der Ennstal-Classic teil, diesmal spendete Franz Wittners Car Collection das Einsatzfahrzeug: einen raren Iso Grifo GL 350 aus 1967. Kenner erkennen die Rücklichter: Alfa Giulia GT – ebenfalls eine *Creazioni di Bertone*





Die kopfstützenlosen Sitze geben mehr Seitenhalt als befürchtet, die Viergang-Schaltung von Bord Warner ist exakt zu bedienen und gut übersetzt

Jetset-Leben der 60er: Conolly-Leder, acht italienisch beschriftete Runduhren (per eigenem Schalter beleuchtet), serienmäßig elektrischer Fensterheber und Zweitton-Fanfare – an den Speichen des Holzenkrads lauter, am Hupknopf auf der Nabe leiser

beim Ein- und Aussteigen) passt so gar nicht zum Klischee der afenartigen-Sitzposition in Italo-Klassikern, die servolose Lenkung geriet freilich extrem indirekt. Die Viergang-Box von Borg Warner ist gut übersetzt und problemlos zu schalten, das optionale Fünfgang-Menü aus dem Hause ZF nicht zwingend notwendig (als weitere Option gab es ab 1966 auch eine ganz gern geordnete Dreigang-Automatik). Die Bremsen greifen vertrauensvoll, rundum sind es Scheiben, hinten innen am Differenzial montiert. Apropos hinten: Im Gegensatz zur Konkurrenz aus Maranello, Sant'Agata und Modena kommt hier eine ausgeklügelte DeDion-Achse zum Einsatz – man dankt es in flott genommenen Kurven.

Es mag geeigneterer Einsatzfahrzeuge für Österreichs bekanntestes Oldtimer-Event geben, in Sachen Auftritt – und damit ist nicht nur die Optik gemeint, sondern auch der unpackbare Sound – rangiert der Iso Grifo freilich ganz oben in der Beliebtheitskala. Dass unser Italiener keinen Tripmaster verbaut hat, stört nicht weiter, damit muss sich die Besatzung Falchetto/Falk nicht mit den unerreichbaren Gleichmäßigkeits-Champs um die vorde-

ren Plätze matchen. Dass sich aber der Tageskilometerzähler nicht nullen lässt, ist schon ärgerlich. Ein Problem, dass die Spezialisten von Huber Kfz aus Moosbrunn (NÖ), die die Ennstal-Classic seit Jahren als Serviceteam begleiten, innerhalb von zehn Minuten lösen. Es sollte nicht ihr letzter Grifo-Einsatz werden. Kurz nach Absolvierung der Kalibrierungsstrecke stottert der Motor – eine defekte Benzinpumpe ist schnell als Ursache identifiziert und fast ebenso schnell getauscht, Huber sei Dank.

Motiviert wird der erste Tag in Angriff genommen – nach der Zeitkontrolle in Bad Mitterndorf am frühen Nachmittag parkt der Grifo aber schon wieder am Straßenrand. Bereits auf der eindrucksvollen Etappe über die Postalm hatte der rare Italo-GT kurz gezipfelt bergauf. Die Huber-Techniker sind rasch zu Stelle, der Tausch der beiden Benzinfilter dauert allerdings – weil der hintere am Wagenboden gleich beim Tank sitzt. Das Versäumen der folgenden Zeitkontrollen und Sonderprüfungen inklusive Red Bull-Ring bringt dem Team #152 eine Latte an Strafpunkten – auch gut, somit kann man den Rest der Rallye entspannt angehen, weil das Ergebnis

Zeitgenössische Tests monierten hohe Windgeräusche auf der Autobahn, lobten aber auch die gute Federung. Die B-Säule wirkt ob Panorama-Heckscheibe wie ein Überrollbügel – tatsächlich wurden auch 17 Grifos als Targa gebaut





Chevy Metal. Fast 500 Nm aus acht Zylindern mit 5,4 Litern, die sich nicht unter 20 Liter abspelsen lassen – doch keine Angst, im Heck sitzt ein 100-Liter-Tank. Auch in der 350 PS-Version mit scharfer Nockenwelle und höherer Verdichtung kann man eine ganze Ennstal-Classic unter 3000 Touren absolvieren

nicht mehr im Vordergrund steht. Spätnachmittags in Aich steigen wir wieder in die Ennstal-Classic ein und schummeln uns mit den vorderen Startnummern zum Tagesziel nach Schladming, wo die 234 Teams von einer begeisterten Menschenmenge empfangen wird. Fein, damit bekommen wir die tollen Vorkriegsautos zu Gesicht, die an sich eine gute Stunde vor uns starten – so auch den eindrucksvollen Ballot 3/8 LC Grand Prix von 1920, den Alexander Schaufler mit Startnummer 1 pilotiert.

Der 452 Kilometer-Marathon am Freitag startet in Gröbming, mit Rang 207 wartet für die Iso-Besatzung jedenfalls reichlich Verbesserungspotenzial. Als Strecken-Highlights glänzt wie schon im Vorjahr die Panoramastraße bei Waidhofen an der Ybbs – und ganz speziell die Etappe von Palfau über Wildalpen nach Mariazell. Auf dieser breiten, verkehrsarmen Traumstraße ist der Grifo in seinem Element, hinter Rauno Aaltonen im offenen Healey 3000 fliegen wir durch die lang gezogenen Kurven. Der Rallye-Professor ist nicht nur ein wunderbarer Gesprächspartner mit interessanten Storys im Talon, sondern auch ein exzellentes Vorausauto: schnell, aber nie riskant. Im Jahr, als der Finne seinen persönlich wichtigsten Sieg holt – Spa-Sofia-Lüttich auf einem Healey („Ich fuhr 85 Stunden mit nur einer Stunde Schlaf“) – feierte der Iso Grifo sein Markt-Debüt. Zwei Jahre zuvor hatte „Kühlschrank-König“ Renzo Rivolta sein viel bewundertes Erstlingswerk in Bresso nahe Mailand auf die Welt der Reichen gebracht: den nach ihm benannten Iso Rivolta. Der Commendatore war vor allem durch den Verkauf der

Der Grifo, italienisch für Greif, ist ein Fabelwesen mit Adlerkopf, Flügeln und Löwenkörper. Im Iso findet er sich zweimal an der Front (Bild) und innen am Hupenknopf, in der griechischen Mythologie steht er für Stärke und Wachsamkeit



Stars & Cars



Rauno Aaltonen kann nicht nur Mini – heuer fuhr der Rallye-Professor einen Austin-Healey 3000, das Modell hatte ihm vor 55 Jahren seinen schönsten Sieg beschert

Eindrucksvolles Startauto: Ballot 3/8 LC – dieser ziemlich originale Bolide siegte beim ersten Italien-Grand Prix 1921, ein Jahr später wurde er Dritter in Indianapolis



Derek Bell im Bentley Blower 4½ Litre von 1929: „Durch die Hitze war diese Ennstal-Classic mein härtestes Rennen. Und ich bin mehrere Male Le Mans gefahren.“

Laudas einstiger Lebensretter fuhr bei der Speed Show einen Abarth 2000 Sport Spider von 1968: Arturo Merzario ist auch mit 76 noch ein bunter Hund



Brückenschlag in die Gegenwart: Roland Stagl beim Demo-GP mit dem von ihm entwickelten Austro Daimler Bergmeister, einem eindrucksvollen Hybrid-Supercar

Team Car Collection II: Oldtimer-Händler Franz Wittner entspannte am Pool und schickte seine Töchter Susanna & Isabella im Mustang Mach I ins Rennen



Endlich am Stockerl! AVL-Renn-guru Peter Schöggel schaffte mit seinem Alfa Spider Duetto Rang drei, als Co-Pilot fungierte diesmal Wolfgang Artacker

Strahlende Sieger: Tommy Wagner (li.) und Fritz Rädinger (Mitte) freuen sich mit ihrem Mechaniker Robert Huber über den dritten Ennstal-Triumph...



...Hubers unermüdliche Mechaniker-Truppe bekam bei der Siegerehrung von Hiscox-Mann Rainer Peukert (re.) noch den „Best of Show“-Pokal – völlig zu Recht!

Fotos: Ennstal-Classic

Foto: Dani Reinhard

Top: der Geradeauslauf des Greif. 1430 Kilo wiegt der Italo-GT vollgetankt, „auto motor und sport“ maß 1967 bei einem GL 350 6,4 Sekunden von 0 auf 100 und 247 km/h Spitze



Isetta-Lizenz an BMW reich geworden und wollte, angeblich weil mit seinem Ferrari unzufrieden, eigene Gran Turismo-Wagen bauen. Wie beim Rivolta konnte auch beim sportlicheren Grifo der große Giotto Bizzarrini als Konstrukteur gewonnen werden, jener geniale Techniker, der bei Ferrari den legendären 250 GTO zu verantworten hatte und Ferruccio Lamborghini einen V12 für dessen Einstieg in die Sportwagen-Welt gebaut hatte. Der Kastenrahmen, den Bizzarrini für Rivolta und Grifo konstruierte, war extrem steif, bei vielen Technik-Komponenten griff man auf bewährte Ware aus aller Welt zurück: Bremsen von Dunlop, (Sperr-)Differenzial von Salisbury, Lenkung von Burman, Getriebe von Borg-Warner oder ZF, Bremsservo von ATE – und natürlich Motor by GM. Letzteres sorgte für etwas Naserümpfen in den besseren Kreisen, hat aber heute wie damals handfeste Vorteile: In Sachen Wartungskosten und Kraftentfaltung ist der Ami-Achtzylinder den Viernockenwellen-Aggregaten der Italo-Konkurrenz deutlich überlegen.

Wie schon beim Rivolta hatte auch beim Grifo Bertones Star-Designer Giorgetto Giugiaro seine genialen Zeichenhände im Spiel, mit langer Motorhaube, angedeutetem Überrollbügel und Panorama-Heckscheibe wirkt der „Greif“ jedenfalls weitaus sportlicher und weniger zurückhaltend als sein zwei Jahre älterer Bruder. So bekommt der Zweisitzer im Laufe seines Lebens auch immer stärkere Motoren eingepflanzt, ab 1968 lässt er sich sogar mit einem Siebenliter-V8 bestücken (erkennbar an einem uneleganten Motorhauben-Aufbau), der Basis-Hubraum wird ab 1970 auf 5,7 Liter erhöht, für die letzten 25 Fahrzeuge spendet Ford statt GM die Triebwerke. 1974 endet das Abenteuer Iso, 412 verkaufte Grifo sind in Summe zu wenig – vielleicht hätte man nicht ähnlich hohe Preise ausrufen sollen wie Ferrari für seine prestigeträchtigeren GTs. Nachdem Renzo Rivolta 1966 überraschend verstorben war, muss Sohn Piero mit 25 die Leitung der Firma übernehmen. Die

viertürige Limousine Fidia und der eher unglücklich gestylte Rivolta-Nachfolger Lele gehen auf seine Kappe. Die Benzinkrise bringt den bis zuletzt familiär geführten Kleinbetrieb 1973 ins Straucheln, eine Übernahme durch den Industriellen Ivo Pera kann auch nicht mehr helfen.

Zurück in die Gegenwart, zurück ins Ennstal. Am Ende des zweiten Tages hat sich die Grifo-Besatzung auf Rang 180 vorgearbeitet, der Iso läuft wie ein Glöcklerl. Das Finale am Freitag bringt einen Ritt auf den Gröbminger Hausberg, den Stoderzinken, und den traditionellen Stadt-Grand Prix im Ortszentrum mit sieben Lichtschranken, die zu einer exakten Zeit zu durchfahren sind. Am Ende gibt's für Falchetto/Falk Gesamtrang 162 von 234, also ein halbwegs versöhnliches Ergebnis. Wie's wirklich geht, zeigt die Paarung Fritz Radinger/Thomas Wagner, sie haben am Ende die wenigsten Strafpunkte gesammelt und sichern sich zum bereits dritten Mal den Sieg bei der Ennstal-Classic. Und das denkbar knapp, zumindest aus technischer Sicht: Bei der allerletzten Lichtschranke hatte ihr Mini 1275 GT nur noch 1 bar Öldruck, wäre also nicht mehr allzu weit gekommen. Gut so, die Firma Huber Kfz braucht schließlich auch nach der Ennstal-Classic noch was zu zangeln. ■

Die seitlichen Lufteinlässe sind keine Fakes, Speichenräder von Borranis waren ein Extra, serienmäßig rollte der Grifo auf Magnesiumfelgen von Campagnolo, besohlt wurde mit Gummis der Dimension 205-15

