

# HIMMELISCH DIESE COUPÉS!



ISO RIVOLTA GT IR 300,  
5,4 LITER/8 ZYL.,  
300 PS

MERCEDES 300 SE COUPÉ,  
3,0 LITER/6 ZYL.,  
170 PS

BMW 3200 CS BERTONE,  
3,2 LITER/8 ZYL.,  
160 PS

BRISTOL 411,  
6,3 LITER/8 ZYL.,  
340 PS

FACEL VEGA FACEL II,  
6,3 LITER/8 ZYL.,  
355 PS

**HIGH SOCIETY**  
Hochpreisige  
Zweitürer gab es  
in den 60ern in  
reicher Auswahl,  
vom Kleinserien-  
Exoten bis zum  
eleganten Derivat  
deutscher Ober-  
klassemodelle

Etablierte deutsche Prestigemarken und schillernde Kleinserienhersteller aus Italien, England und Frankreich buhlten in den 1960ern um die Gunst der Schönen und Reichen. Unser Vergleichstest klärt, wer damals den besten Zweitürer baute

**W**AS DER BMW 3200 CS im September 1961 auf der IAA in Frankfurt hinlegt, darf man wohl als klassischen Fehlstart bezeichnen. Obwohl der italienische Stardesigner Bertone die Karosserie entworfen hat (genau genommen sein jun-

ger Studiolenker Giorgio Giugiaro), stiehlt ihm ein schnöder Mittelklasse-Viertürer die Schau. Publikum und Fachwelt haben nur Augen für die „Neue Klasse“, die für den angezählten Münchner Hersteller zum Rettungswagen werden soll. Die letzten Zuckungen des be-

tagten Barockengels, wenn auch in zeitgemäßem Italo-Chic, finden in der allgemeinen Aufbruchstimmung kaum Beachtung. Eine Hypothek, die „der Bertone“ zeitlebens nicht los wird. Auch bei unserer ersten Begegnung auf dem Testgelände springt der Fun-

ke nicht gleich über. Spontaner Gedanke: In Turin wurden schon schönere Autos gezeichnet. Die Kühlermaske mit der schmalen, vertikalen Doppelniere, die damals zum neuen BMW-Gesicht wird, stört die flache, glattflächige Eleganz. Dazu die bange Frage: Wird

FOTO: MARTIN MEYER



# ISO RIVOLTA GT IR 300 BJ. 1966



» nen stolzen 200 km/h Spitze allenfalls Exoten wie einen Iso Rivolta GT zu fürchten.

Das italienische Coupé entstand ebenfalls am Zeichenbrett Giugiaros bei Bertone und trägt an der C-Säule den später von BMW als Stilmerkmal vereinnahmten Hofmeisterknick. Für sein Debüt

**PERFEKTION**  
Stimmige Proportionen, hochklassiges Fahrwerk, Achslastverteilung fifty-fifty: Der Iso fährt so gut, wie er aussieht

In der Liga der Luxus-GT hatte Kühlschrank- und Kabinenroller-Fabrikant Renzo Rivolta aber weiteres qualifiziertes Fachpersonal angeheuert, allen voran den ehemaligen Ferrari-Fahrwerksspezialisten Giotto Bizzarrini. Er riet seinem neuen Boss auch zum Corvette-V8, um die feinmechani-

schen Wunderwerke aus Maranello oder Sant'Agata mit Haltbarkeit und drastisch niedrigeren Wartungskosten bei vergleichbar hoher Leistung zu düpieren.

Die Kombination aus brusthaarigem Yankee-Donner und vornehmer italienischer Karosseriebaukunst irritiert zunächst. Sie

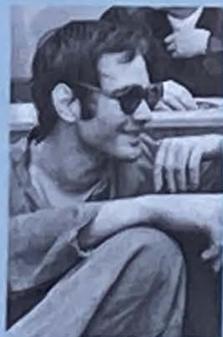
entwickelt aber schnell hohe Begeisterungskraft, zumal sich der Iso – keineswegs selbstverständlich für das Erstlingswerk einer Kleinserienschmiede – bei aller vordergründigen Ambivalenz als harmonisch durchkonstruiertes Spitzenautomobil erweist.

Das Fahrerlebnis wird von der latent vorhandenen Überschussleistung geprägt. Der Achtzylinder kocht vor Kraft, lässt das auch hören und reißt bereits knapp über Leerlauf zornig an. Lenkung, Kupplung und Schalthebel sind schwergängig wie bei einem Sportwagen. Bekömmlicher Federungskomfort, stabiler Geradeauslauf auch bei hohem Tempo und luxuriöses Ambiente qualifizieren den Iso aber auch als Gran Turismo.

In Kurven will er mit sanftem Druck hineingezwungen werden; die Lenkung verlangt hohe Haltekraft und spricht aus der Mittel-lage leicht verzögert an. Aber das Handling bleibt präzise und berechenbar, und mit 44,9 Meter Bremsweg (Bestwert!) verzögert der Iso fast so gut wie ein Neuwagen. Wer im BMW bei 100 km/h voll in die Eisen geht, steht erst zwei Wagenlängen später. >>

## DAS RÄTSEL UM DEN BAADER-ISO

RAF-Terrorist Andreas Baader gehört Anfang der 70er zu den meistgesuchten Verbrechern in Deutschland. Das hält ihn allerdings nicht davon ab, in auffälligen Sportwagen umherzukurven. „Zehn Sekunden, und ich habe jedes Auto auf“, prahlt er – und kauft nach BMW, Alfa und Porsche auch einen silbernen Iso Rivolta GT, damals wie heute ein Exot auf deutschen Straßen. Das Italo-Coupé parkt am 1. Juni 1972 in einer Garage im Frankfurter Hofeckweg, wo die Polizei schon auf der Lauer liegt. Nach einer Schießerei klicken bei Baader und seinen Komplizen Jan-Carl Raspe und Holger Meins die Handschellen. „Ihr Schweine“, schreit Baader noch, von einer MP-Kugel in den Oberschenkel getroffen, als die Beamten ihn vom Iso runterzerren, dann geht es mit der grünen Minna weiter, am Ende nach Stuttgart-Stammheim. Der silberne IR 300, der gestohlene Offenbacher Kennzeichen trägt (die originalen Düsseldorf Nummernschilder werden später im Kofferraum gefunden), verschwindet zunächst in der Asservatenkammer des Bundeskriminalamts. Dort lichtet ihn der Auto-Fotograf Rainer W. Schlegelmilch ab, dem Baader zuvor



**AUTOFAN** RAF-Anführer Andreas Baader liebte teure Sportwagen. Bei seiner Festnahme vor 50 Jahren stellte die Polizei bei ihm einen geklauten Iso sicher, der (ebenfalls gestohlene) Offenbacher Kennzeichen trug

seinen Porsche 911 entwendet hatte. 1974 wird der Iso versteigert. Ein Händler kauft ihn angeblich für 3600 Mark, dann verliert sich die Spur. Gerüchten zufolge gehört er heute einem deutschen Sammler, der mit der Historie des Autos aber hinterm Berg hält – oder gar nichts davon weiß. Baader beging 1977 in der Haft Selbstmord.

**POTENZ**  
Giotto Bizzarrini hielt große Stücke auf den Chevy-V8, den er aus dem Gordon-Keeble kannte. Seine 300 PS machen im Iso mächtig Radau



**KEHRSEITE**  
Nachdem sich Giugiaro an der detailverliebten Front ausgetobt hatte, gingen ihm hinten die Ideen aus. Belangloses Heck mit Maserati-Mistral-Rückleuchten



**BLING-BLING**  
Im hellen Cockpit funkeln Lenkradnabe, chromgefasste Instrumente, Schalter und Ausströmgitter

**OPULENZ** Pralle, fleischige Polster. Sogar Türen und Armaturenräger sind großzügig mit dickem Leder tapeziert

