



Isoclub e.V. TeLa 26, 81541 München

**Pressemitteilung &
Kurzzusammenfassung für
Interessenten**

München, den 02.05.2004

=====
Betreff: ISO ALLGÄU 2004 (20. bis 23. Mai 2004, Sonthofen)

Liebe Mitglieder der Presse, liebe Interessenten,

nach der Iso Alsace 2003 führt die zweite Internationale Rundfahrt des

**Isoclub Deutschland e.V. (in Gründung)
Verein zur Erforschung und Dokumentation der Marken Iso und Bizzarrini**

dieses Jahr ins schöne Allgäu. Ausgehend von unserem Hotel Sonnenklause oberhalb Hinang (Ankunft am 20. Mai 2004, abends) unternehmen wir Fahrten in den Bregenzerwald und zur Sammlung Busch in Wolfegg (Freitag) und ins Lech- und Inntal (Samstag).

Wir erwarten zu diesem Ereignis 10 Fahrzeuge der Marken Iso und Bizzarrini:
1 Rivolta GT, 3 Grifo L, 1 Grifo CanAm, 2 S4 „Fidia“, 2 Lele, 1 Bizzarrini Strada 5300
außerdem einen de Tomaso Deauville, einen Lancia Flavia, einen Vorkriegs-Mercedes 170
Cabrio und den historischen Straßenrennwagen BMW 3,0 CSL („Rothmann's“).

Freitag, 21.05.04, Abfahrt 8:30 in Hinang: Unsere Dreiländerfahrt führt über den Rietbergpaß und Dornbirn nach Rheineck in der Schweiz, wo wir die Freunde vom Iso and Bizzarrini Interest Circle Switzerland (IBICS) treffen und mit nehmen nach Wolfegg (Sammlung & Empfang mit Fritz B. Busch, 15:00), danach über Isny und Immenstadt zurück ins Quartier.

Samstag, 22.05.04, Abfahrt 8:30 in Hinang: Unsere Pässefahrt führt uns über Hindelang, Oberjoch, Tannheimer Tal, Gaichtpaß auf das Hahntennjoch, dort machen wir Rast (Achtung: falls oben Schnee liegt werden wir kurzfristig umdisponieren). Danach geht's über den Fernpaß nach Füssen/Königsschlösser, zurück über Wertach, Rettenberg, Burgberg nach Berghofen (Gasthaus Sonne ab 18:30).

Sonntag, 23.05.04: vor der Heimreise besuchen wir das noch vormittags das Mini Mobil Museum Sonthofen (um 10:00).

Die Tourguides werden vor Ort an die gemeldeten Fahrzeuge ausgegeben. Natürlich sind Schaulustige zu allen Terminen willkommen – wer mitfahren will, sollte sich aber vorher anmelden (0172-8125125). Für die Presse habe ich einige Anmerkungen zur Markengeschichte angehängt.

Liebe Grüße vom **Isoclub Deutschland e.V.** (in Gründung)

Ferdinand Leopolder, 1. Vorsitzender

Isoclub Deutschland e.V. (in Gründung), Tegernseer Landstrasse 26, 81541 München
<http://www.isoclub.de>; info@isoclub.de; tel: 089-62000232 fax: 089-62009911

Ferdinand Leopolder

Ein kurzer Abriss der Geschichte von Iso Rivolta

Nach dem Krieg beginnt die Firma **Isothermos**, ursprünglich ein Unternehmen, das Kühlräume baute, unter Leitung von Renzo Rivolta Motorräder und Kleinwagen zu bauen. Über 100.000 **Iso motos** liefen in Bresso vom Band und erfüllten der italienischen Bevölkerung den ersten Traum von Mobilität und Freizeit. Vor allem der elegante Roller von Iso war sehr erfolgreich und konnte sich mit den viel bekannteren Modellen von Vespa in punkto Qualität und Verlässlichkeit durchaus messen.

Renzo Rivoltas nächstes Projekt war ein Kleinstwagen, das erste authentische Iso-Design: er sollte sparsam sein und in den Innenstädten nicht zu viel Parkraum benötigen und man sollte gefahrlos ein- und aussteigen können. Es entstand ein kugeliges Gefährt mit drei Rädern (zwei vorn, eines hinten) und einer sich nach vorne öffnenden Türe, an die das Lenkrad und die spärlichen Bedienelemente anmontiert waren: die **Isetta**. Iso selbst baute nur wenige davon – wegen der Kippeligkeit schon bald mit 2 Rädern hinten, aber den eigentlichen Erfolg schafften die Lizenznehmer. In Brasilien, Spanien, Frankreich, England und Deutschland wurden Isettas gebaut. Am erfolgreichsten war die von **BMW** umkonstruierte Isetta mit dem 12 PS/250 ccm Motorradmotor. Bis 1962 wurden von diesem „Motocoupé“ (BMW-Bezeichnung) über 130.000 Stück verkauft.

Anfang der sechziger Jahre begann Renzo Rivolta, zusammen mit dem Konstrukteur und Motor-Experten Giotto Bizzarrini (er schuf vorher den legendären Ferrari 250 GTO) an einem Gran Turismo 2 + 2 Coupé zu arbeiten, das folgende, recht pragmatischen Ansprüche erfüllen sollte: ausreichend Platz für 4 Personen, luxuriöse Ausstattung, herausragende Fahrleistungen und verlässliche Antriebskomponenten. Allzu extravagante Antriebskonfigurationen schieden wegen der hohen Entwicklungskosten aus, man setzte auf den bewährten Frontmotor mit Heckantrieb. Dadurch konnte man aus einer Fülle von hochwertigen Komponenten wählen. Dieses Gesamtkonzept, das für alle weiteren Iso-Modelle annähernd beibehalten wurde, sei hier kurz beschrieben: verwindungssteifes Stahlblechchassis, Einzelradaufhängung vorn, deDion-Hinterachse, 5,5 l V8 Motor von **General Motors** wahlweise mit Schaltgetriebe oder Automatic, bremskraftverstärkte Scheibenbremsen. Optional gab es für die Isos noch Servolenkung und Air Condition.

Auf dem Turiner Autosalon wurde der **Iso Rivolta IR 300 (Rivolta GT)** 1962 präsentiert. **Giorgio Giugiaro** (er schuf Anfang der siebziger Jahre den VW Golf I) hatte dem Rivolta GT ein klassisches, wenig aggressives Äußeres gegeben, die Karosserie hatte **Bertone** gebaut. Die Öffentlichkeit war überrascht: da gab es auf einmal einen Exoten, ein Dream Car für die oberste Käuferschicht, das man auch ohne eigenen Mechaniker über weite Strecken bewegen konnte.

Zwei Jahre später wurde das wohl berühmteste Modell von Iso präsentiert: der **Iso Grifo**. Wieder von Giugiaro entworfen, war der Grifo eine Design-Ikone, deren Linien sich heute noch in den Karosserien moderner GTs wiederfindet. Die Renn-Version A3C gewann gleich die 24 Stunden von Le Mans in der Klasse über 5 l Hubraum (9. im Gesamtclassament).

1965, Nach dem überraschenden Tod von Renzo Rivolta übernahm Piero Rivolta, erst 26 Jahre alt, das Steuer bei Iso in Bresso. Er schuf 1967 den **S 4** (später **Fidia** genannt), eine 4-türige Limousine, „die schnellsten vier Sitze auf Rädern“ (Iso-Werbung). Es folgte 1969, als Nachfolger des Rivolta GT der **Iso Lele**, wieder ein 2+2 Coupé.

Zusammen mit Ford (und Sponsor Marlboro) macht Iso Anfang der 70er Jahre auch einen Ausflug in die Formel I. Aber die Auswirkungen der Ölkrise, anhaltender Mißerfolg in den USA und Kaufzurückhaltung bei der gehobenen Käuferschicht in Europa brachten 1974 das Aus für Iso. Mit nur insgesamt ca. 1.750 gebauten Fahrzeugen in 10 Jahren sind die Isos heute wohl die seltensten Fahrzeuge der großen Gran Turismo-Zeit.

Isoclub Deutschland e.V. (in Gründung), Tegernseer Landstrasse 26, 81541 München
<http://www.isoclub.de>; info@isoclub.de; tel: 089-62000232 fax: 089-62009911