

Die zwei Muskeltiere

Wildpferd oder Fabelwesen? Amerikanische V8-Faszination bieten beide, doch abseits davon prallen bei Ford Mustang und Iso Grifo Welten aufeinander.

TEXT Martin Puthz // FOTOS Sven Wedemeyer



FORD MUSTANG V8 CONVERTIBLE

Eckdaten: V8-Motor, OHV, 4727 cm³,
203 PS, 1242 kg, 185 km/h, 1964 bis 1973
Preis: 41 000 Euro (guter Zustand)

Charakter: US-Ikone mit hausbackener Technik
und exzellenter Ersatzteilversorgung, teilweise
überstrahlt vom eigenen Mythos

Gut zu
wissen

ISO GRIFO GL 365

Eckdaten: V8-Motor, OHV, 5359 cm³,
340 PS, 1377 kg, 252 km/h, 1963 bis 1974
Preis: 380 000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Seltener Sportwagen-Exot mit dem
ambivalenten Reiz unkomplizierter US-Technik
im italienischen Designerkleid



DATEN
UND
FAKTEN

Iso Grifo GL 365, Baujahr 1966

MOTOR Wassergekühlter V8-Motor (90 Grad), Typ Chevrolet Corvette 327, vorn längs, Bohrung x Hub 101,6 x 82,5 mm, Hubraum 5359 cm³, Leistung 340 PS bei 6000 U/min, max. Drehmoment 466 Nm bei 4000 U/min, Verdichtung 11,25:1, zwei Ventile pro Brennraum, betätigt über zentrale, kettengetr. Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Block und

Zylinderkopf aus Grauguss, 5 Kurbelwellenlager, Vierfach-Vergaser (Carter AFB), Ölinhalt 4,7 Liter
KRAFTÜBERTRAGUNG Viergang-Schaltgetr. (Borg Warner T10-7D), Fünfgang a.W., Hinterradanttrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Teilselbsttragende, zweitürige Coupé-Karosserie aus Stahlblech, auf Plattformrahmen mit Kasten-

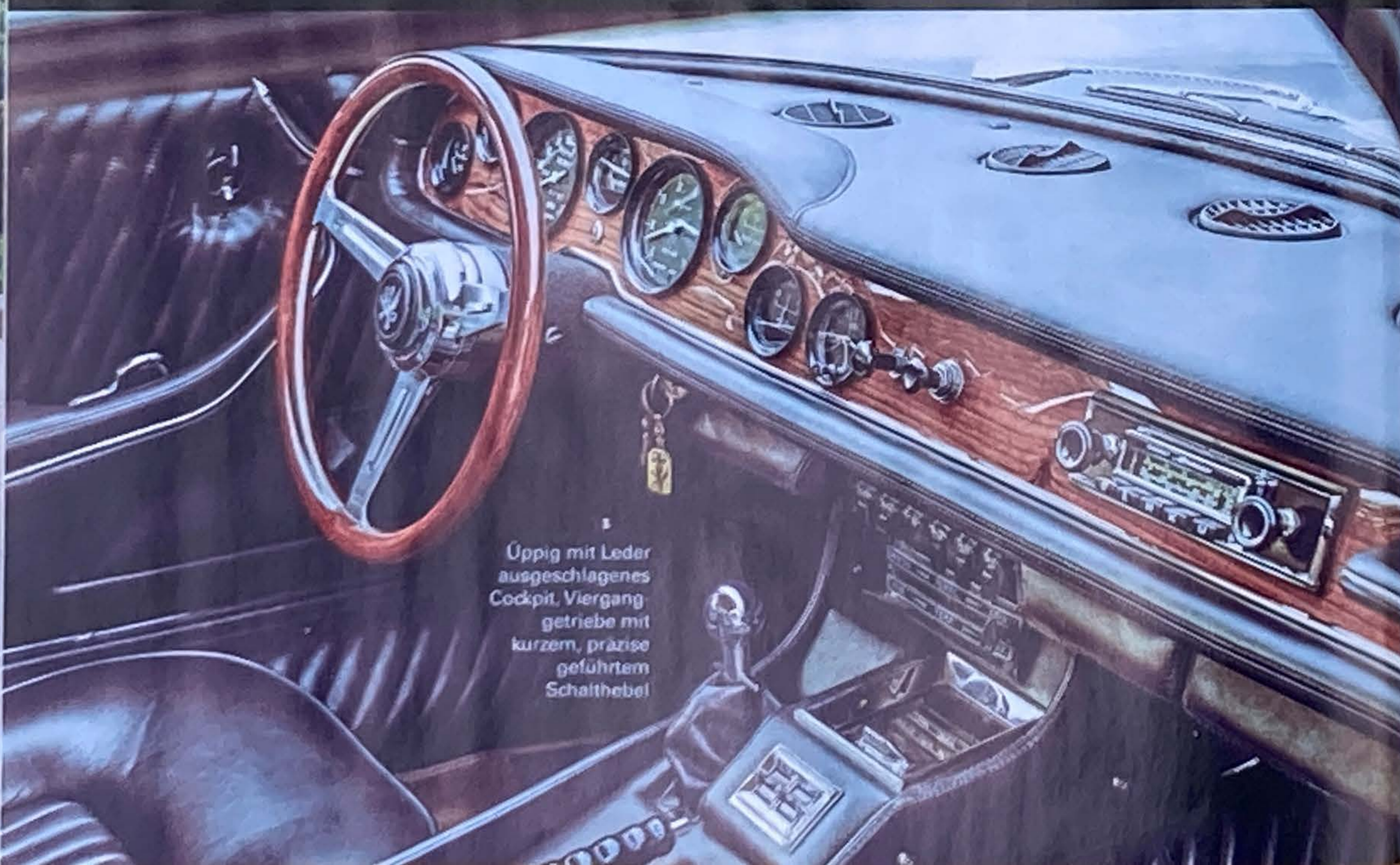
elementen verschweißt, Einzelrad aufhängung vorn an Trapez-Dreiecksquerlenkern und Stabilisator, hinten De-Dion-Achse mit Längsschubstreben und Wattgestänge, rundum Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraul. Scheibenbremsen, Reifen 205 VR 15

MASSE UND GEWICHT Radstand 2500 mm. Länge x Breite

x Höhe 4438 x 1765 x 1193 mm, Spurweite v./h. 1409/1409 mm, Gewicht 1377 kg, Tank 100 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH V_{max} 252 km/h (mit Achse 3,07:1), Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 7,0 s, Verbrauch 19 Liter/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1964 bis 1974, insgesamt 413 Exemplare



Üppig mit Leder ausgeschlagenes Cockpit, Vierganggetriebe mit kurzem, präzise geführtem Schalthebel

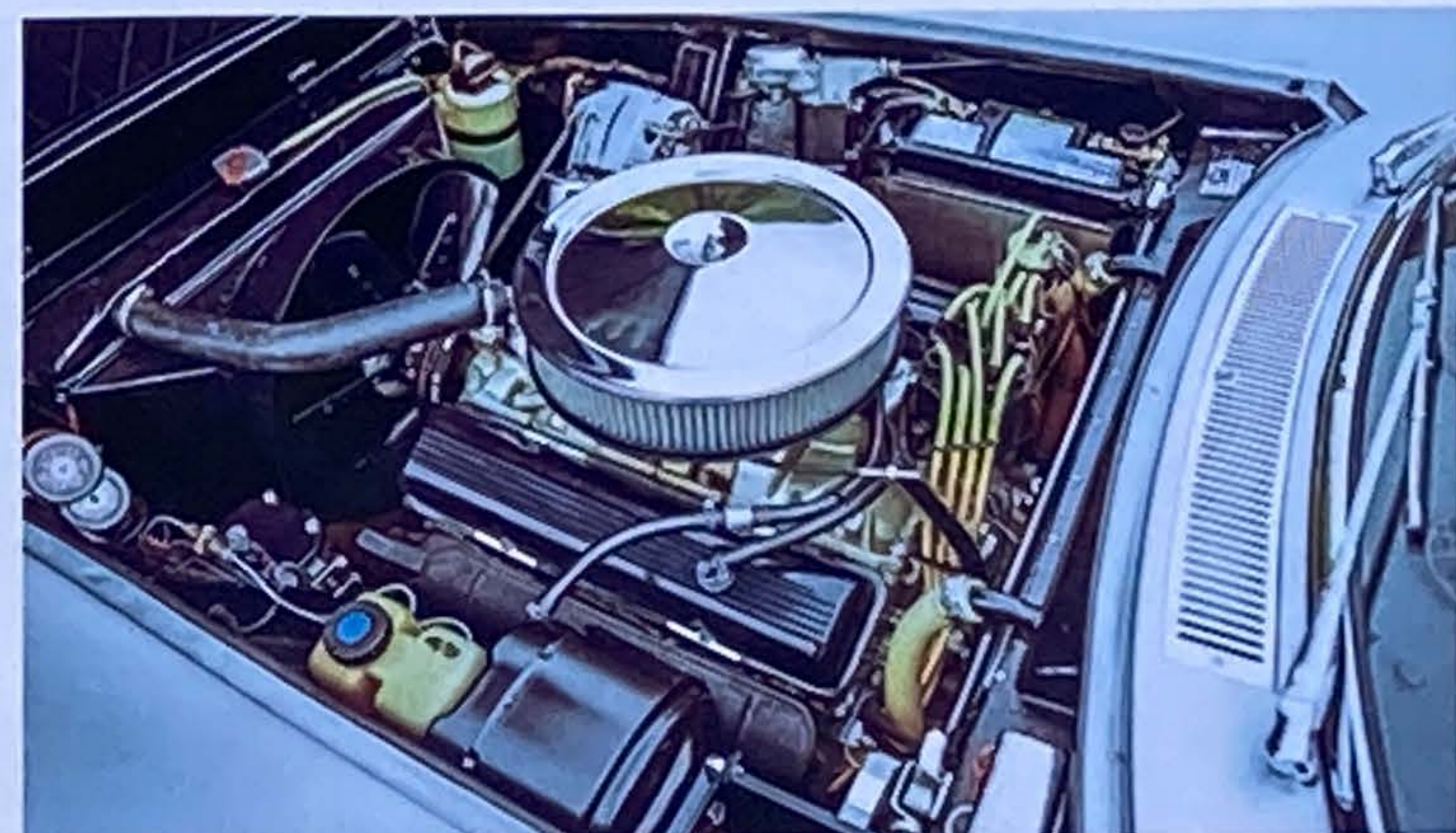
Der Iso Grifo, benannt nach einem Fabelwesen, halb Raubvogel, halb Löwe, blieb für Normalverdiener stets ein unerreichbarer Traum. Mitte der Sechziger dreimal so teuer wie der Ford, kostet er als Oldtimer inzwischen fast das Zehnfache. Beide Autos eint die einfach gestrickte, robuste Großserientechnik aus Detroit. Im Ford steckt der legendäre „Small Block“ mit 289 cubic inches, umgerechnet 4,7 Liter. Und unterm Iso-Blech hämmert der 327er-V8 (5,4 Liter) aus der Corvette, was Eignern eine Menge Nerven und auch Geld erspart: „Ist das Blech vernünftig restauriert und konserviert, beschränkt sich der Zuwendungsbedarf auf den Wechsel von Filtern, Kerzen, Öl und Kühlmittel“, verrät Grifo-Besitzer Lutz Hegewald.

Drehmoment als Naturereignis

War der profane Antriebsstrang in den 60ern ein Makel, als (insbesondere italienische) Exoten mit ingenieurer Feinmechanik lockten? Nein, befand „auto motor und sport“: Iso-Käufern sei das „beruhigende Gefühl, den technisch unkomplexen V8 überall schnell repariert zu bekommen, wichtiger als die Zahl der Nockenwellen“. Tatsächlich wurde Deutschland für Iso bald zum stärksten Markt außerhalb Italiens, nicht zuletzt weil Importeur Auto Becker die Mailänder Muskel-Wagen von Düsseldorf aus rührig vermarktete.

Dem Chevy-V8 mag die Rasse der italienischen Vollblüter fehlen. Auch ihre komplexe Musikalität ist ihm fremd. Doch sein bollernder Leerlauf lässt die Nackenhaare strammstehen, und die Klangsalven, die er beim Losrollen aus den zwei großkalibrigen Endrohren abfeuert, scheuchen nicht nur die Elstern auf, die in den Rebhängen hinter Schloss Wackerbarth die von der kürzlich beendeten Weinlese übrig gebliebenen Trauben stibitzen. Wo die Komplikationen der Konkurrenz nach hohen Drehzahlen gieren, bricht das Drehmoment bei ihm, passend zur akustischen Dramatik, gleichsam direkt nach dem Einkuppeln wie ein Naturereignis über den Fahrer herein.

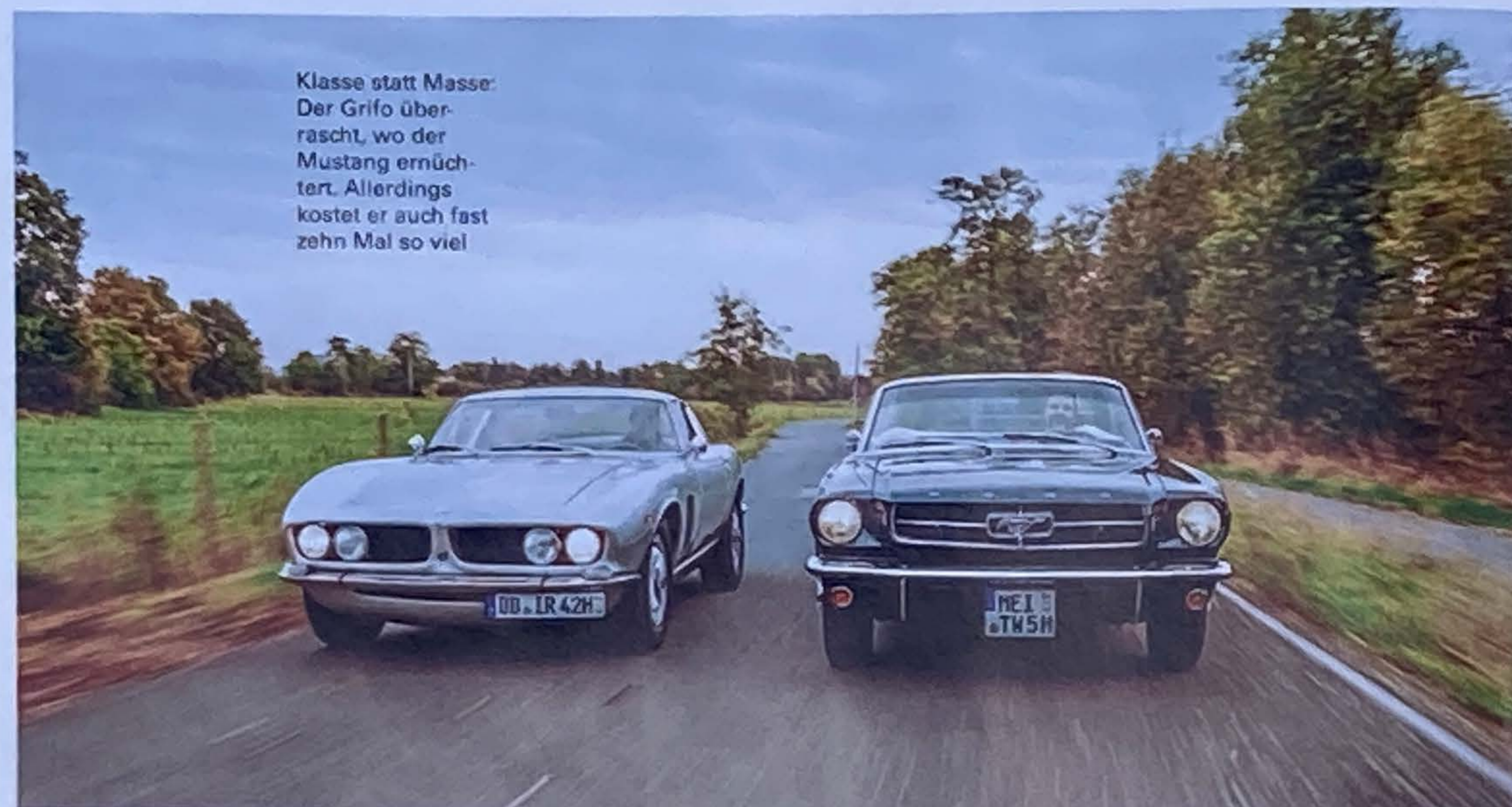
Tatsächlich entfaltet die Derbheit des Antriebs einen reizvollen Kontrast zur filigranen Ästhetik der Karosserie. Der vordergründige Betrachter würde Grifo-Fahren wie den Ritt auf einer Harley im Briani-Anzug empfinden. In Wahrheit teilt sich sein hybrides Wesen jedoch viel subtiler mit. Eher gleicht er einem feinen italienischen Signor, der zwar ausgesuchte Manie-



Mit dem verrippten Tankdeckel griff Glugiaro ein wiederkehrendes Stilmerkmal auf. Grifo-Eigner Lutz Hegewald erhielt beim Sitz-Nau-bezug die authentische Lehn-Perforation

Der GM-V8 ist weit hinten eingebaut, was zur günstigen Achslastverteilung von 49 zu 51 beiträgt. 340 PS reichen bei langer Hinterachsübersetzung für über 250 km/h Spitze





Klasse statt Masse:
Der Grifo über-
rascht, wo der
Mustang ernüch-
tert. Allerdings
kostet er auch fast
zehn Mal so viel

ren pflegt, an der festlichen Tafel aber etwas zu viel Brusthaar blitzen lässt.

Während die Kunden in Amerika den Ford-Dealern den Mustang förmlich aus den Händen rissen, konnten deutsche Tester sich den Spott nicht ganz verkneifen. Sie warfen ihm einen „Mangel an konstruktiver Qualität“ vor, schalten ihn „unter Anlegung der für schnelle Wagen notwendigen Maßstäbe“ gar einen „Versager“, nicht zuletzt wegen der schwachen Bremsen. Dem Iso Grifo flochten sie dagegen Lorbeerkränze. Kein Wunder, sein Fahrwerk konzipierte kein Geringerer als Ferrari-Fahnenflüchtling Giotto Bizzarrini.

Reisen oder Rodeo

Das Set-up aus vorderer Einzelaufhängung und De-Dion-Achse hinten wirkt hier einen Tick härter als im Rivolta GT; dem technischen Urahn aller späteren Iso. Der knochige Abrollkomfort wird jedoch mit zunehmendem Tempo geschmeidiger, sodass der Grifo als schneller Reise-GT zielsicher in seine Paraderolle findet – kein Vergleich zum rüden Blattfeder-Rodeo im Ford. Dass er obendrein mit exzellenter Straßenlage und präzisiertem Handling aufwartet, rundet die überzeugende Gesamtvorstellung ab. „auto motor und sport“-Tester Reinhard Seiffert versöhnte das seinerzeit sogar mit dem prohibitiven Preis: Der Grifo, schrieb er, „zählt

zu den besten Autos der Welt, also darf er auch zu den teuersten zählen“.

Der Mustang dagegen ist nur in zwei Disziplinen wirklich gut: dem showstarken Ablegen mit rotzigem V8-Donner vorm Eiscafé und beim lässigen Cruisen über möglichst ebenen Asphalt. Fahrdynamisch zeigt sich das legendäre Pony weitgehend talentfrei, was im Klassikerbetrieb zwar kaum ins Gewicht fällt, deutschen Motorjournalisten in den Sechzigern jedoch missfiel. Zwar lobten sie den „wunderschön elastischen“ V8, hatten aber ihre liebe Not, dessen Kraft auf die Straße zu bringen, weil „sich die Hinterräder allzu oft in der Luft statt am Boden befanden“. Schnelle Kurven vergällte ihnen die trampelnde, zum Versetzen neigende hintere Starrachse. „Eine bedenkenlos zusammengebaute Großserien-Schachtel“, lautete das vernichtende Verdikt.

Schwamm drüber. Heute freut man sich im „Stang“ am sortenreinen Sixties-Fahrgefühl, lässt lässig den linken Ellenbogen aufs (blanke) Türblech fallen und reitet in den Sonnenuntergang, während das Push-Button-Radio „Help Me Rhonda“ von den Beach Boys spielt wie einst im Sommer 1965. Im Iso Grifo macht der Motor die Musik, sein schmetternder Bariton bringt die Luft zum Vibrieren. Man hört ihn noch lange in der Ferne, als der Wind die Weinblätter über den Schlosshof treibt. ■

Fazit



Der Mustang beansprucht zu Recht einen Platz in den Annalen. Er war einer von Fords größten Würfen, sein starker Charakter wiegt die objektiv vorhandenen Schwächen heute auf. So beeindruckend wie Lee Iacoccas Marketing-Coup im Großen ist im Kleinen die Konsequenz, mit der Renzo Rivolta seinen Traum vom luxuriösen GT realisierte. Halbe Sachen waren nicht das Ding des Isetta-Erfinders. Trotz kleiner Serie konnte und kann der Grifo als schillernder Exot mit den Besten der Welt konkurrieren.
Martin Puthz

Ford Mustang V8 Convertible

Schrauberfreundliche Technik und paradiesische Ersatzteilversorgung stehen auf der Habenseite. US-Importe sind jedoch oft schlampig restauriert.

KAROSSERIE-CHECK

■ Sanierungs-Pfusch ist bei US-Importen weit verbreitet, Schichtdickenmesser und Magnet entlarven Blender. Zu den cabriospezifischen Problemzonen gehören Unterboden und Schweller. Letztere enthalten im Gegensatz zu denen der Coupés eine unverzinkte Verstärkung und rosten von innen her durch. Feuchtigkeit nistet sich auch im Bereich punktverschweißter Doppelbleche ein, etwa zwischen vorderen Federdomen und Spritzwand sowie im Übergangsbereich vom hinteren Radlauf zur Heckschürze. Ebenfalls korrosionsgefährdet sind die Rahmen-Längsträger, Windläufe und Türböden gammeln bei verstopften Ablauflöchern. Die Cabrio-Verdecke werden im Alter rissig.

TECHNIK-CHECK

■ Die robusten Stoßstangenmotoren neigen zu gelängten Steuerketten und thermischen Problemen, vor allem bei schnellen Autobahnfahrten oder im sommerlichen Stop-and-go-Betrieb. Zur Vorbeugung empfiehlt sich der Einbau eines Ölkühlers und Zusatzlüfters. Ventildeckel und Spritzpumpe zeigen sich manchmal inkontinent. Weitere Schwachpunkte sind ausgeschlagene hintere Kreuzgelenke an der Kardanwelle und nach längerer Standzeit festgegangene Bremsen.

PREISE

Bei Einführung 1964 (Ford T5 Convertible V8) 18 135 Mark
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) 41 000 / 12 500 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 52,67 / 277,92 Euro

ERSATZTEILE

■ Schrauber und Restaurierer profitieren von lückenloser Versorgung, nicht nur mit Verschleiß- und Technikteilen, sondern auch bei Blech und Zierrat. Heimische Spezialisten wie rsb-parts.de, stang-parts.de oder velocity-group.de haben ihr Angebot in nutzerfreundlichen Onlineshops gelistet. Sie sind etwas teurer als US-Anbieter, dafür spart man Zoll und hohe Versandkosten. Budgetbewusste klicken bei rockauto.com rein.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

First Mustang Club of Germany 1964-73 e.V., Unterm Schaffeld 11, 57072 Siegen, Tel. 0151/52256695, www.mustangclub.de
RSB Mustang Parts (Ersatzteile), Hans-Jörg Doll, Hurststraße 16, 77815 Bühl, Tel. 07223/22005, www.rsb-parts.de
André Jankowski (Import, Reparatur u. Vermietung), Webereistr. 6, 01640 Coswig, Tel. 0351/28759936, <https://usa-autoimporte.de>, www.traum-mieten.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Motor (Überhitzung, Ölverlust) | 6 Unterboden |
| 2 Steuerketten | 7 Radlauf hinten/Heckschürze |
| 3 Schweller | 8 Verdeck (Risse, Wassereintritt) |
| 4 Türböden | 9 hintere Kreuzgelenke (Kardan) |
| 5 Federdome vorn/Spritzwand | 10 Bremsanlage (Standsschäden) |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

Iso Grifo GL 365

Mechanisch bereitet der exotische Italo-GT dank Großserientechnik keine Probleme. Blech-Restaurierungen sind jedoch kompliziert und teuer.

KAROSSERIE-CHECK

■ Durch seinen Plattformrahmen und die mittragende Karosserie besitzt der Grifo bauartbedingt eine Vielzahl von Hohlräumen und Blech-Doppellagen, die einen Nährboden für Feuchtbiofilme bilden. Rostgefährdet sind zudem alle Bereiche, die mit Spritzwasser in Berührung kommen, also die (dreiteiligen) Schweller sowie Radhäuser und Unterboden. Ab Werk beschränkte sich der Rostschutz auf eine dünne Bitumenschicht. Restaurierungen sind aufwendig und teuer. Wie sorgfältig bei früheren Sanierungen gearbeitet wurde, beurteilt am besten ein Fachmann.

TECHNIK-CHECK

■ Wer den Corvette-V8 vor Überhitzung schützen will, rüstet prophylaktisch Ölkühler und Zusatzlüfter nach. Teile für Bremsanlage (Girling, Dunlop) und Fahrwerk sind verfügbar, aber teuer (Scheiben 1285 Euro, Stoßdämpfer vorn 820 Euro/Satz). Fahrcharakteristik und Drehzahl-niveau hängen von Getriebetyp und Achsübersetzung ab, von Letzterer standen drei zur Wahl. Die ZF-Fünfganggetriebe sind begehrt, bei Überholungen aber wesentlich kostspieliger als die Borg-Warner-Viergangboxen, für die auch leichter Teile zu bekommen sind.

PREISE

Bei Einführung 1965 (als GL 365) 56 800 Mark
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) 380 000 / 170 000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 65,97 / 1546,43 Euro

ERSATZTEILE

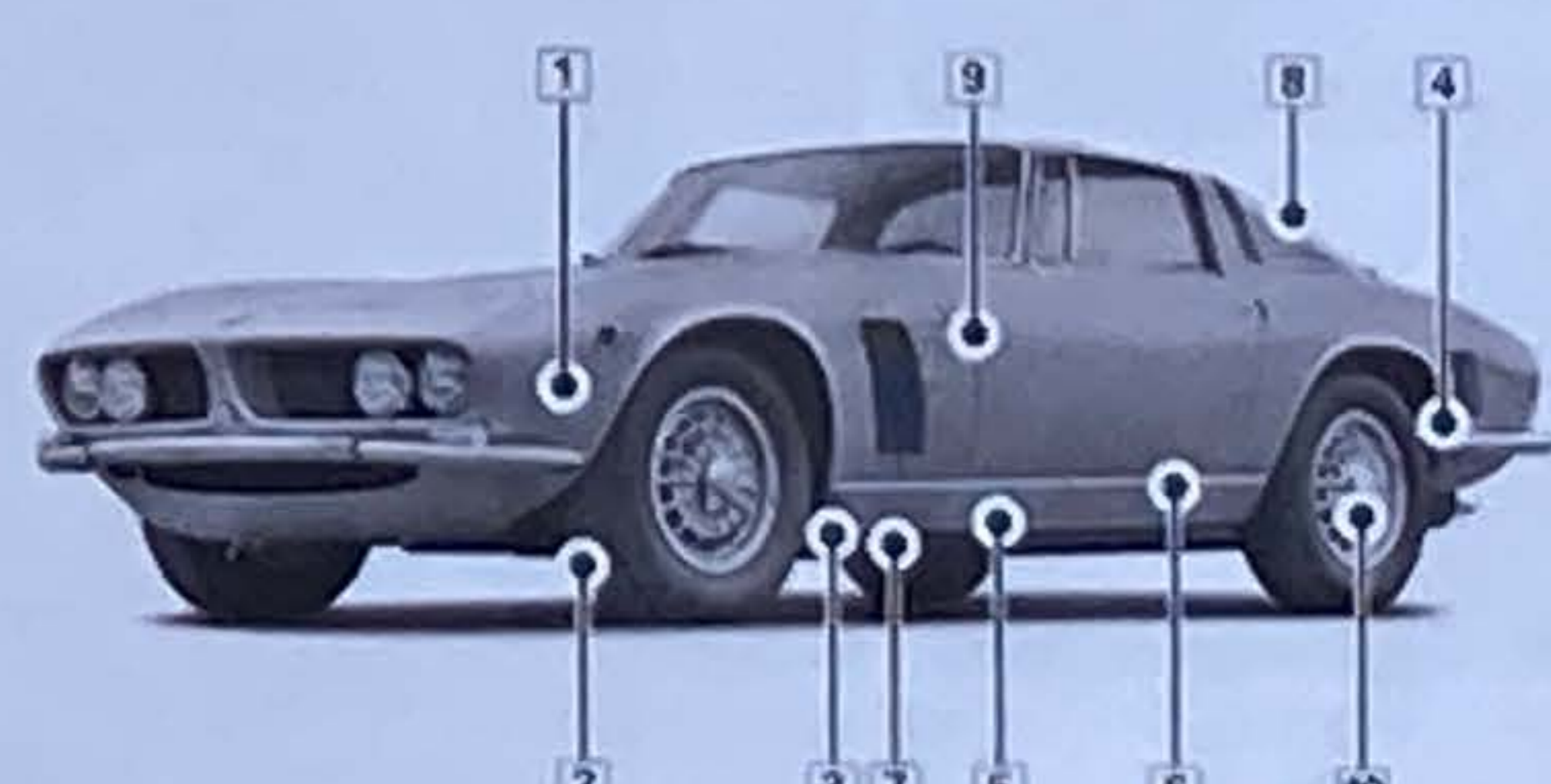
■ Was für Motor und Getriebe gebraucht wird, liefern US-Car-Spezialisten zu zivilen Preisen. Iso-Spezifisches, sofern überhaupt verfügbar, kostet dagegen ein Vermögen. Haupt-Bezugsquelle ist der Händler isorivoltaclub.de. Blech-Ersatz hat (oder fertigt) Roberto Negri im italienischen Clusone, ein ehemaliger Iso-Mitarbeiter, der nach der Firmenpleite Formen und Lagerbestände des Werks übernommen hat und auch Komplett-Restaurierungen anbietet.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Iso Bizzarrini Club Deutschland, Perry Eckert, Bayreuther Straße 33, 95688 Fichtelberg, Tel. 09272/97110, <https://www.isoclub-deutschland.de>
Iso Restorations (Restaurierungen und Teile), R. u. F. Negri, Via Balduzzi 72-74, I-24023 Clusone, Tel. 0039/034625371, www.isorestorations.com
Iso Rivolta Club (Ersatzteile), Hubertusweg 21, 83104 Tuntenhausen, Tel. 08065/9099816, www.isorivoltaclub.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| 1 Motor (Überhitzung) | 6 Türkanten |
| 2 Fahrwerksbuchsen (Verschleiß) | 7 Unterboden |
| 3 ZF-Getriebe (Teilverfügbarkeit) | 8 Scheiben (Teilverfügbarkeit) |
| 4 Radhäuser | 9 unsachgemäße Reparaturen |
| 5 Schweller | 10 Originalität/Matching Numbers |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★