

TRAUMWAGEN
Iso-Enthusiast Lutz Hegewald fühlte ein Cabrio im Fuhrpark - bis ihn eine schrottreife Lele-Karosserie in seinem Teilefundus auf eine Idee brachte



NICHT DIE ISO-NORM

Ein Cabrio hatte die italienische Firma Iso nie im Programm. Ein erst später gebauter, offener Lele wirft die Frage auf: Wieso eigentlich nicht?

A LLES BEGANN MIT einem Luxusproblem: Immer wenn seine Freunde bei sommerlichen Oldie-Ausfahrten die Verdecke ihrer Cabrios zurückklappten, musste sich Lutz Hegewald in seinen Autos grillen lassen: von der Sonne, die erbarmungslos aufs Blech brutzelte. Und von der Gluthitze seiner V8-Motoren. Der Dresdner Bautenschutz-Experte sammelt, fährt und res-

tauriert Exoten der italienischen Marke Iso Rivolta – und die waren ab Werk alle geschlossen, sieht man von einem einzelnen Grifo ab, dem Bertone 1964 zu Showzwecken das Dach abschnitt.

Einen Iso zu skalpieren käme für Originalitätsfanatiker Lutz niemals infrage. Die Autos des 59-Jährigen sind mit solcher Akribie restauriert, dass die Gesichtshaut ihrer einstigen Erbauer wohl vor Neid den Iso-Grünton „Verde Ain-

tree“ annähme – so wie er in Lackresten an einer Lele-Leiche klebte, die der Dresdner 2013 vor der Schrottpresse gerettet hat.

Auch wenn deren Blech mehr Löcher aufwies als ein Schweizer Käse und die obere Hälfte fehlte: Irgendwas kann man immer noch brauchen, dachte Lutz sich damals – und stellte weg, was von dem Auto übrig war, das eine deutsche Teddybären-Designerin 1970 bei Auto Becker neu ge- >>

KUNSTWERK
Der Lele ist ein Entwurf von Marcello Gandini, der auch Lamborghini-Ikonen wie Miura und Espada zeichnete. Nur 260 Stück wurden gebaut



< PLASTIK-ALLERGIE
Holz und Leder in verschwenderischer Fülle. Bis auf die Schalter ist das Iso-Cockpit kunststofffrei

▼ STOFFMÜTZE
Der Verdeckstoff sitzt wie eine zweite Haut. Wärme- und Geräuschdämmung sind fast so gut wie beim Coupé

» kauft hatte. Bis ihm, als die Freunde wieder mal zur Ausfahrt baten, ein irrer Gedanke durch den Kopf schoss: Da das Dach ja eh schon ab war – warum nicht ein Cabrio draus bauen?

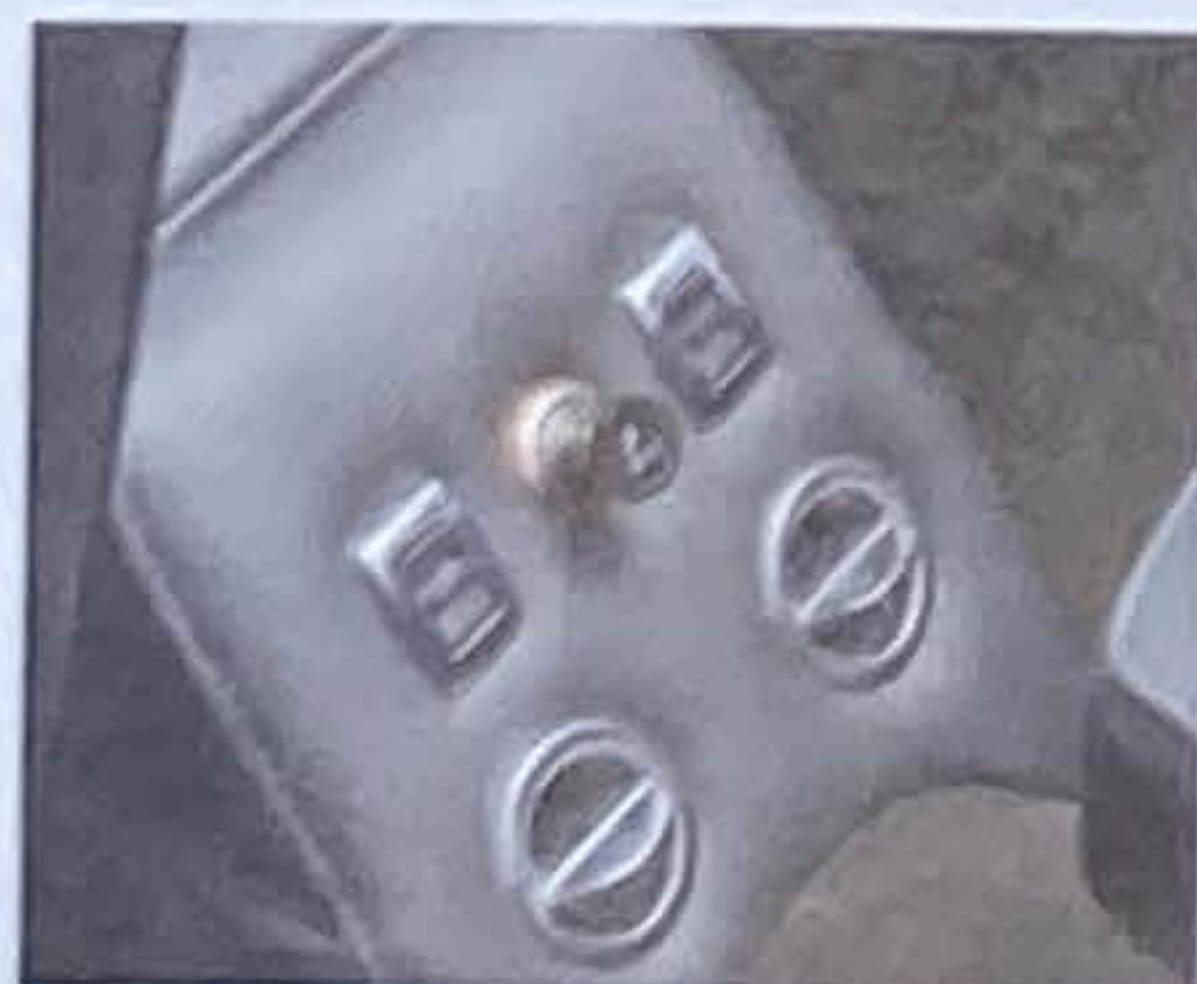
Schnell war die Werkbank leer geräumt, das Zeichenpapier ausgerollt und der Bleistift gespitzt: Wie könnte das Ganze aussehen? Als Studienobjekt in Lebensgröße parkte in Sichtweite Lutz' goldenes 71er-Lele-Coupé. Gerade deshalb muss man sich allerdings fragen,

warum er die Idee des Cabrios nicht gleich wieder beerdigt hat.

Die stilistische Komplexität des Gandini-Entwurfs fällt selbst dem oberflächlichen Betrachter sofort auf. Der Schöpfer von Ikonen wie Lamborghini Miura, Espada oder Countach hat auch beim Iso nichts dem Zufall überlassen; jedes Detail wirkt wohlüberlegt. Dies gilt vor allem für die Gürtellinie, die vom vorderen Dachpfosten zunächst nach unten schwenkt, um Richtung Heck dann wieder anzu-



LEIHGABE Der Kasten für die hinteren Scheiben stammt vom BMW 3er-Cabrio der Baureihe E30



LUXUS Fensterheber auch hinten – und ein eigener Zigarettenanzünder, schließlich sind wir in den 70ern!



LEISTUNG Ist beim Chevy-V8 zweit-rangig. Der Corvette-Motor lebt vor allem vom Drehmoment

> RAUM-ÖKONOMIE Der Lele ist ein vollwertiger Viersitzer. Kniefreiheit und Sitze sind für Erwachsene auch hinten groß genug



ISO RIVOLTA LELE CABRIO

Motor V8 (GM Turbo Fire 350), vorn längs, zentrale Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, Vierfach-Fallstromvergaser (Rochester) **Hubraum** 5736 cm³, Bohrung x Hub 101,6 x 88,8 mm **Leistung** 225 kW (306 PS) bei 4300 U/min **max. Drehmoment** 517 Nm bei 3200 U/min **Beschleunigung** 0-100 km/h: n. b. **Höchstgeschwindigkeit** 230 km/h **Antrieb** Dreistufenautomatik (GM Turbo Hydramatic), Hinterrad **Fahrwerk** vorn Einzelradaufhängung an Trapez-Dreiecksquerlenkern und Stabilisator, hinten De-Dion-Achse mit gekoppelten Längsschubstreben und Wattgestänge, rundum Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer **Bremsen v./h.** Scheiben (hinten innen liegend) **Abmessungen** L/B/H 4700/1810/1340 mm, Radstand 2700 mm **Reifen** 205 VR 15 **Verbrauch** 17,5 l/100 km **Tank** 95 Liter **Leergewicht** 1650 kg



» steigen. Gespiegelt wird sie von Sicken im Blech und einer korrespondierenden Stoßstangenkrümmung, letztlich auch von der Dachkuppel, die alles überspannt. Die obere Hälfte einfach wegzulassen könnte ziemlich blöd aussehen.

Lutz Hegewald brennt für seine Cabrio-Idee jedoch bereits zu sehr, um sich durch solche Bedenken entmutigen zu lassen. Und dass das Ganze zum Großprojekt ausarten würde, war ja ohnehin klar.

DER UMBAU

LINIENTREU

Die stilprägende Silhouette des Gandini-Entwurfs mit hinten ansteigender Gürtellinie und korrespondierendem Sicken- und Stoßstangenverlauf blieb auch beim Cabrio erhalten

DAS EINZELSTÜCK

Ein Serien-Cabrio gab es von Iso nie. Auch der 1964 beim Genfer Salon gezeigte Grifo Spyder A3/L war kein offizielles Werksauto. Er entstand auf Initiative von Hausdesigner und Karosseriefabrikant Nuccio Bertone, dessen Messestand er auch schmückte; lediglich das Fahrgestell wurde aus Bresso zugeliefert. Das Showcar blieb ein Einzelstück. Drei bis vier weitere Grifo ließen sich private Besitzer später in Spyder verwandeln. Daneben baute der Mailänder Karosseriehersteller Pavesi zwischen 1966 und 1970 insgesamt 17 Grifo mit Targadach.



FOTOS: PRIVATE FOT. THOMAS STRECKEN, HERSTELLER



ZITTERFREI

Rahmenbasierte Konstruktion und Schwellerverstärkungen sorgen dafür, dass sich der Lele auch mit abgeschnittenem Dach kaum verwindet

Im unteren Bereich der Karosserie, die dem Cabrio als Basis dienen sollte, hatte sich das Blech fast vollständig in Wohlgefallen aufgelöst, was Lutz' Vorhaben, die Stabilität des Gesamtfahrzeugs durch Einschweißen eines zweiten Rohrrahmens zu steigern, letztlich sogar erleichterte. Der Bereich um die Hinterachsaufnahmen musste komplett neu aufgebaut werden. Eine Lösung für Verdeck und hintere Seitenscheiben fand der Iso-Fan im BMW-Regal: Fensterschächte, Dachmechanik und die hinteren Türtafeln nahm er vom 3er-Cabrio (E30), was man am fertigen Auto allerdings auch dann nicht merkt, wenn er es verrät.

Perfektionist, der er ist, hat Lutz alles auf maximale Originaltreue getrimmt: Von der Ledersteppung der Seitenverkleidungen bis zur Höhe der hinteren Armauflagen würde wohl selbst Lele-Ziehvater Piero Rivolta (heute 82) nicht an der Werksherkunft zweifeln. Allenfalls die Verarbeitungsgüte könnte ihn misstrauisch machen; deutsche Gründlichkeit kannten die Arbeiter in Bresso Anfang der Siebziger höchstens vom Hörensagen.

Am kompliziertesten erwies sich während des vierjährigen Umbauprozesses die leichte Verbreiterung der Karosserie ab den B-Säulen. Sie war zwingend, um »



« 2013 kauft Lutz Hegewald eine Lele-Leiche als Teilträger. Da das Dach schon fehlt, entfällt später das Problem, eine Originalkarosserie zerstören zu müssen: die einstige Auslieferungsfarbe Verde Aintree Metallzato



« Die Basis ist schrottreif. Rund um den hinteren Hilfsrahmen hat sich das Blech fast vollständig verkrümelt. Bei der Restaurierung muss nahezu alles neu aufgebaut werden



« Neue Kotflügel für den Lele entstehen nach originalen Maßzeichnungen des Werks bei einem auf Iso-Restaurierungen spezialisierten Fachbetrieb in Norditalien



« Die hinteren Seitenteile werden dezent verbreitert. Besondere Sorgfalt ist bei der Anpassung des Sickenverlaufs nötig. Zur Wahrung des originalen Erscheinungsbilds muss er ebenfalls leicht abgeändert werden



« Zur Versteifung integriert Lutz Hegewald einen zweiten Rohrrahmen in die Schweller. Der macht das Auto aber nicht schwerer: Durch das leichtere Dach herrscht auf der Waage etwa Gleichstand mit dem Coupé



« Blick vom Verdeckkasten nach vorn über die sanierte Rahmenboden-Anlage. Rechts (im Kreis) der eingesetzte Kasten aus dem BMW-E30-Cabrio für die Mechanik der hinteren Seitenscheibe



« Mit einem Behelfsverdeck werden der Verlauf der Dachlinie sowie die Grafik der hinteren Seitenscheibe simuliert. Die Türhaut ist noch beim Blech-Doktor



« Die Karosserie ist grundiert. Aus optischen Gründen entscheidet sich Lutz Hegewald gegen die Motorhaube des frühen Lele mit Chevy-Motor und tauscht sie gegen eine mit Mittelhutze, wie sie die späten Lele mit Ford-V8 trugen



« Das Cabrio, inzwischen lackiert, beim Sattler: Verdeckgerippe und Scheiben sind montiert, bald wird der Stoff darübergespannt. Anschließend folgt der Einbau des Interieurs



« Die Armlehnen im Fond werden mit Holzauflagen erhöht, das Ganze sähe sonst zu sehr nach Teilsender BMW aus. Die Sitzbank fällt geringfügig breiter aus als im Coupé. Mit bloßem Auge ist das aber nicht erkennbar



» Platz für die hinteren Fenster-schächte, den Scheibenheber-Mechanismus und für das Verdeck zu schaffen. Auch galt es, den Sickenverlauf auf den Seitenteilen leicht abzuändern, um die stilistische Harmonie zu erhalten.

Handwerkliche Perfektion strotzt bei Lutz' Cabrio aus jeder Fuge. Neben ihm selbst haben dazu auch ein italienischer

Blechspezialist und ein sächsischer Sattler beigetragen. Das Verdeck passt wie angegossen, wird von Hand (am besten zu zweit) nach hinten geklappt und verschwindet in einem eigenen Fach, das die Reisetauglichkeit des Kofferraums kaum einschränkt.

Ist die Persenning festgeknöpft, umarmt die Brüstung des Viersitzers die Besatzung wie die schützende Bordwand eines edlen Motorboots. Nach hinten behindert das hohe Heck die Sicht, aber wer den Zündschlüssel dreht, ist angesichts des unternehmungslustig grollenden Corvette-V8 ohnehin eher auf Vor-

< HECK-ANSICHTEN
Schwungvoller Abschluss beim Cabrio, konsequent kantige Keilform beim Lele Coupé

wärtsdrang erpicht. Ehrensache, dass beim Motor auf ein Triebwerk in Iso-Spezifikation zurückgegriffen wurde; die von GM nach Italien exportierten V8 waren höher verdichtet und milde getunt.

Ob die 306 PS, die im Fahrzeugschein stehen, stimmen oder ob die Zulassungsbürokraten SAE- und DIN-PS verwechselt haben? Nebensache. Der amerikanische Hubraumriese lebt nicht von Leistung, sondern von seinem bulligen Drehmoment. 517 Newtonmeter schubsen den Lele lässig durch die Gegend. Meist dümpelt die Drehzahladel gelangweilt im unteren Drittel, nur beim Beschleunigen packt den V8 der Zorn; hämmern katapultiert er den Iso Richtung Horizont.

Alles nicht überraschend. Viel verblüffender ist die völlige Zitterfreiheit der Karosserie. Nicht mal die mit Teerflicken gespickten und teilweise bucklig gepflasterten Straßen rund um die sächsische Hauptstadt bringen die 4,70 Meter lange, luxuriöse Straßenjacht aus der Ruhe. Kühlender Fahrtwind zupft an der Frisur, der V8 liefert dazu einen präsenten, aber nie vorlauten Generalbass. Keine Frage: Lutz Hegewald hat nicht nur einen besonderen Iso gebaut, sondern vermutlich auch einen der besten. ☺

» ISO-DOPPEL
Fahrerwechsel am Jagdschloss Augustus des Starken: Iso-Besitzer Lutz Hegewald (l.) und Autor Puthz in Moritzburg

FOTOS: HERSTELLER (2), RIVOLTA (2), K. ENTWURFEN, MARTIN PUTHZ, THOMAS STÄBCK, MARTIN BEHRENS

DIE ISO-STORY: VOM KÜHLSCHRANK ZUM LUXUS-GT

Unter dem Firmennamen Isothermos stellte Renzo Rivolta (1908-1966) zunächst Kühlschränke und -aggregate her. 1953 kamen Roller und Motorräder hinzu. Großen Erfolg brachte dem im Mailänder Vorort Bresso ansässigen Unter-

nehmen der Kleinwagen Isetta, der nach Produktionsende in Italien ab 1955 in Deutschland von BMW weitergebaut wurde. Die Lizenzgebühren des Münchner Autokonzerns ermöglichten Rivolta 1962 den Einstieg ins Sportwagengeschäft.

Von seinem „Erstlingswerk“, dem Rivolta GT mit Bertone-Karosserie, Corvette-Motor und einem von Ex-Ferrari-Ingenieur Giotto Bizzarrini konzipierten Fahrwerk, entstanden 792 Exemplare bis 1970. Weitere Modelle waren der Sportwagen Grifo (1963-74, 412 Ex.) und der viertürige S4, später Fidia (1967-74, 192 Stück). Die-



FABELTIER
Der „Grifone“, eine Kreuzung aus Adler und Löwe, ziert das Familienwappen der Rivoltas, das auf jedem ihrer Autos prangte

ser war nach dem frühen Tod Renzos von seinem Sohn Piero Rivolta initiiert worden, ebenso wie der 1970 präsentierte, 260-mal gebaute GT-Nachfolger Lele, den er nach dem Kosenamen seiner Frau Rachele benannt hatte. Durch die Ölkrise brach Anfang der 70er die Nachfrage nach hoch motorisierten Sportwagen ein. Auch der Umzug in ein kleineres Werk nach Varedo konnte Iso nicht retten. 1973 verkaufte Rivolta das Unternehmen an den Investor Ivo Pera, der hochtrabende Pläne hatte, aber schon im Jahr darauf Konkurs anmelden musste.



▲ CASH COW
Der Kleinwagen Isetta spülte so viel Geld in die Kasse, dass Renzo Rivolta einen Luxus-GT bauen konnte

► NAMENS-PATRONIN
„Lele“ Rivolta am Iso-Marlboro-Rennwagen, mit dem Williams in der Saison 1973/74 an der Formel 1 teilnahm



► PROMIFAKTOR
Beatle John Lennon (2. v. l.) gehörte zur illustren Iso-Kundschaft. Rechts Piero Rivolta, der das Unternehmen 1966 erbt, mit Gattin „Lele“



▲ VOLUMENMODELL Der Lele-Vorgänger Rivolta GT (300 bis 340 PS) ist mit 792 Stück der meistgebaute Iso



FAZIT

Martin Puthz

Autos das Dach abzuschneiden ist keine Kunst. Ein stilistisch komplexes Coupé wie den Iso Lele in ein stimmig aussehendes Cabrio zu verwandeln allerdings schon. Lutz Hegewald hat das unmöglich Erscheinende geschafft. Umso mehr beeindruckt, mit welcher handwerklichen Perfektion ihm das gelungen ist.

