

ITALIENISCHE SPEZIALITÄTEN

Viersitzige Sportwagen mit acht oder zwölf Zylindern stillten in den 70ern den Leistungshunger automobiler Gourmets. Welcher hatte das raffinierteste Rezept?

EDLES PFLASTER
Die Zufahrt zum Golfclub Gut Kaden vor den Toren Hamburgs bietet das passende Ambiente für unsere vier Testkandidaten



LAMBORGHINI
ESPADA 400 GT
Bj. 1973, 350 PS



FERRARI
400 GT
Bj. 1976, 340 PS



MASERATI
INDY 4200
Bj. 1970, 260 PS



ISO
LELE
Bj. 1971, 260 PS



ZUGESPITZT Die nach achtern ansteigende Gürtellinie korrespondiert mit einer Sicke im Blech und der hochgezogenen Stoßstange

» kultivierter Gesellschaft unentwegt dreckige Witze reißt, wofür man ihm allerdings nicht wirklich böse sein mag, denn einen gewissen Reiz hat dieser schillernde Tabubruch ja irgendwie dann doch.

Wenn der Motor schweigt, bleibt Zeit, die stilistische Brillanz des Iso im wahrsten Wortsinne in Ruhe auf sich wirken zu lassen. Da ist die seitliche Gürtellinie, die von den hoch ansetzenden Scheibenpfosten zunächst nach unten schwenkt, um Richtung Heck dann wieder anzusteigen. Gespiegelt wird diese gestalterische Grundidee von Sicken im Blech und einer korrespondierenden Stoßstangenform. Halb verschlossene Augenlider steigern die Aggressivität, besänftigten damals jedoch vor allem die Zulassungsbürokraten in den USA, deren Forderung nach hoch montierten Scheinwerfern flachen Fahrzeugfronten eigentlich im Wege stand.

Großes Kino ist auch der Iso-Innenraum. Die Gestalter litten offensichtlich unter einer Plastik-Allergie, denn bis auf ein paar Schalter gibt es fast keinen Kunststoff. Die Instrumente stecken in tiefen Höhlen, versenkt in einem

schmucken, chromgefassten Edelholzpaneel. Für den Rest häuteten die Innenarchitekten eine Rinderherde oder bedienten sich kühlen, aus dem Vollen gefrästen Metalls.

Kritik beschränkt sich auf kleine funktionelle Sünden wie die nicht beschriftete Kippschalter-Klaviatur auf der Mittelkonsole. Die Klage früherer Tester, im Lele wimmle es von Kniebrechern und Hautaufschneidern, erscheint beim konzilianter Blick durch die Oldtimer-Brille dagegen genauso überzogen wie ihr despektierlicher Befund, die Bedienhebel für Lüftung und Heizung wüchsen unter dem Armaturenbrett hervor wie Pilze aus einem faulen Baumstamm.

Abfahrt. Wie schon im Leerlauf, bleibt der Chevy-V8 auch nach dem Losrollen akustisch dominant. Trotz ultraniedriger Drehzahlen geht es im Lele dank der brausenden Dauerbeschallung stets relativ laut zu. Mit 5,7 Litern der Hubraumriese dieses Vergleichs, legt sich der Iso mit der ansatzlosen Kraft eines kaltblütigen Brauereigauls in die Zügel, lebt dementsprechend mehr von buligem Drehmoment als von überschäumender Leistung. Diese schrumpft unter Anwendung der Deutschen Industrie-Norm ohnehin von prahlerischen 300 SAE-PS auf 260 PS zusammen, von denen obendrein noch einige im Wandleröl versumpfen.

Mit 220 km/h Spitze ist der Iso hier der Langsamste. Ausreichend zügig voran geht es trotzdem. Zudem relativ sparsam, denn einen Schnitt von unter 13 Litern, wie ihn Lele-Eigner Lutz Hegewald für seine Anreise von Dresden zum Fototermin in Hamburg ermittelt hat, dürfte man mit keinem der drei anderen schaffen.

260 PS beansprucht auch der Maserati Indy für sich. Allerdings steht sein V8 so gut im Futter, dass wir nach ein paar Kilometern sicherheitshalber noch einmal in den Papieren nachschauen, ob es sich bei dem von Emilia Auto zur Verfügung gestellten Testexemplar nicht vielleicht doch um die 4,7- oder 4,9-Liter-Version handelt. Aber tatsächlich: Die 4,2 Liter stimmen!



KUNSTSTOFF-ALLERGIE Bis auf ein paar Schalter gibt es kein Plastik. Holz, Metall und feines Leder dominieren

ZUGEKNIFFEN Die klappbaren Lieder über den starr eingebauten Doppelscheinwerfern sorgen für den „bösen Blick“. Heben tun sie sich erst, wenn man das Licht einschaltet



REISETAUGLICH Auskömmliche Platzverhältnisse, wegen der nicht sehr weit vorklappenden Sitze allerdings beschwerlicher Zustieg



ISO LELE,
BJ. 1971

KEHRSEITE Trotz Fastback keine große Klappe, sondern nur normaler Heckdeckel. Die Rückleuchten stammen vom Fiat 124 Coupé

BOLLERWAGEN Der Corvette-V8 macht akustisch auf dicke Hose, leistet nach DIN-Norm aber nur 260 PS

