

CLASSIC DRIVER

Iso Grifo A3/C



Der Bizzarrini besitzt eine unglaubliche Präsenz! Er hat dieses Aussehen, das an die Rennwagen aus Comic-Heften erinnert - speziell dieser Iso Grifo, denn er trägt eine Kopie der originalen Kampfbemalung, die diese Modelle für das 12-Stunden-Sebring-Rennen verpasst bekamen.

Der Prototyp des A3/C wurde erstmals auf dem Turiner Autosalon im Jahre 1963 vorgestellt. Das Besondere an dieser Modellreihe ist, dass beginnend mit dem Prototyp kein AC/3 dem anderen gleicht. Zusammen mit dem Karosseriebauer Giorgetto Giugiaro entwickelte Giotto Bizzarrini die von Nieten zusammengehaltene Aluminiumstruktur des Iso Grifo A3/C - sie war leicht und recht verwindungssteif. Bizzarrini wollte den Wagen mit einer riesigen Heckscheibe versehen. Um dies zu ermöglichen, musste das Glas bis zu den Flanken verlängert werden. Dies wurde technisch aber erst durch eine extreme Krümmung des Glases möglich - ihr verdankt der A3/C die auffällige Wölbung der Heckscheibe. Wem die Straßenversion nicht ausreichte, der konnte den A3/C in der „Corsa“-Ausstattung bestellen. Dieser hatte eine leichtere Karosserie, zusätzliche Luftkanäle, die für eine bessere Luftzirkulation sorgen sollen und Scheiben aus Plexiglas.



Ausgestattet mit einem Chevrolet V8-Motor leistet die „Corsa“-Version 405 PS und die „Strada“-Variante 363 PS. Letztere schafft den Sprint von 0 auf 100 km/h in rund sechs Sekunden. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 257 km/h war der Iso Grifo A3/C der Ferrari-Schreck seiner Zeit. Der hier abgebildete Wagen hat allerdings durch einige kleine Modifikationen etwas mehr Leistung - er verfügt über rund 500 PS.

Die Testfahrt:

„Beim Hineinklettern in den Iso Grifo fallen mir die urzeitlich wirkenden Dunlop Reifen als erstes auf. Der riesige V8-Motor ist so verbaut, dass er weit in die Fahrerkabine hinein ragt. Es ist wirklich unglaublich - ich würde behaupten, der Iso hat den längsten Getriebetunnel, den ich je in einem Rennwagen gesehen habe. Man sitzt erstaunlich bequem in den tief liegenden, flachen Sitzen. Der Überrollkäfig bietet genug Platz, so dass man trotz Helm genügend Kopffreiheit hat. Das Armaturenbrett liefert die wichtigsten Informationen - zentriert liegt der Tachometer, der mir eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h verspricht.“



„Die Rennkupplung verlangt nach gewöhnlichem Umgang, das bedeutet starke Muskeln aber viel, viel Gefühl! Die Kraft falsch dosiert und man muss von Neuem beginnen. Der Lohn für die Strapazen: eine brutale Beschleunigung schon bei 4000/min, welche wirklich schwer begeisternd auf den Fahrer wirkt. Dieser Wagen besitzt genau zum richtigen Zeitpunkt ein Überschuss an Kraft. Man hat das Gefühl, dass der A3/C permanent mit einem kommuniziert. Um es kurz zu fassen, der Iso Grifo A3/C ist genau der richtige Wagen für mich! Allerdings in Anbetracht der Tatsache, dass der Iso Grifo über mehr Kraft als über gutes Handling verfügt, sollte sich nur ein erfahrener Pilot dieser Herausforderung stellen.“

Mit freundlicher Genehmigung des Magazins Auto Italia.

Besuchen Sie die Seite von Auto Italia unter www.auto-italia.co.uk.

Text: [Roberto Giordanelli](#)

Fotos: Auto Italia

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/iso-grifo-a3c>

© Classic Driver. All rights reserved.