

CLASSIC DRIVER

Iso Lele Sport: Kann man diesen Augen widerstehen?

Lead

Automobilezentriker wie Iso Rivolta hatten es seinerzeit nicht leicht. Als Sammlerobjekt waren seine Luxuswagen aus Bresso auch Jahrzehnte danach nicht begehrt. Doch hat sich da nicht etwas geändert? Wir haben dem Ausnahme-GT Iso Lele Sport tief in Augen geblickt...

Es war, als hätte man einen feinen italienischen Maßanzug geschneidert, um ihn dann mit schweren Arbeitstiefeln zu kombinieren.

Man kennt die Leidensgeschichten von Bizzarrini, De Tomaso und Iso Rivolta: Erst gab es nur wenige Käufer für die italo-amerikanischen Luxusautomobile und dann kam auch noch die Ölkrise. Keiner von ihnen hat die Siebzigerjahre unbeschadet überstanden. Dabei waren Sportwagen wie Bizzarrini GT 5300, De Tomaso Pantera und Iso Lele doch großartige Schöpfungen und teilweise wegweisend für das gesamte Automobildesign. Doch die notgedrungene Kombination aus italienischer Haute Couture und plumper US-Technik, zumindest verglichen mit den Hochleistungs-Zwölfzylindern aus Maranello, fand nur wenig Anklang. Es war so, als hätte man einen feinen italienischen Maßanzug geschneidert, um ihn dann mit schweren amerikanischen Arbeitstiefeln zu kombinieren. Zudem mussten die kleinen Manufakturen hohe Preise für die wenigen Exemplare aufrufen, damit sich der ganze Aufwand wirtschaftlich lohnte.

Liebe auf den ersten ...



Auch der Iso Lele war, bis auf die solide US-Technik von Chevrolet und später Ford, in jeder Weise exklusiv. Allein schon deshalb, weil der 2+2-Sitzer-GT ursprünglich nur einmal gebaut werden sollte – ein solventer Kunde aus Übersee hatte sich eine individuelle Karosserie auf Basis des Serienwagens Iso IR 300 gewünscht. Auf den Automessen des Jahres 1969 ausgestellt, konnten jedoch derart viele Besucher dem Schlafzimmerblick und der sinnlichen Seitenlinie des One-Offs nicht widerstehen, dass Firmenerbe Piero Rivolta eine Serienproduktion anordnete. Er benannte den Gran Turismo nach seiner Frau Rachele, die Lele genannt wurde. Im gesamten Produktionszeitraum von 1969 bis 1974 wurden dennoch nur knapp 300 GTs gefertigt.

Vom No-Go zum Spekulationsobjekt



Heute, rund 40 Jahre später, wendet sich langsam das Blatt. „Vor zehn Jahren hätte man vor einem Iso Lele noch die Finger gelassen“, erinnert sich Andreas Brasch von [Steenbuck-Automobiles](#). „Jedoch seit für einen Iso Grifo 7 Litri bis zu 300.000 Euro gezahlt werden, steigt auch das Interesse an Modellen wie dem Iso Lele. Trotzdem bleibt der GT natürlich ein Spekulationsobjekt.“

Diese Schlafzimmersaugen!



Eigentlich kaum zu glauben, denken wir uns, als wir dem hier gezeigten Coupé von 1973 in die Schlafzimmersaugen blicken, die beim Einschalten des Abblendlichts aufschlagen (ein später viel kopierter Wurf von Bertone). Dabei ist es in diesem Fall nicht nur das Aussehen, das begeistert: Dieses spätere Modell zählt zur zweiten Generation des Iso Lele, die mit einem 5,8-Liter-V8 von Ford statt von Chevrolet ausgestattet ist. In der „Sport“-Version wütet die 360-PS-Variante, die in Kombination mit dem manuellen 5-Gang-Getriebe von ZF richtig Spaß macht. Wenn man bedenkt, dass der Iso Lele Sport nur etwa 25 Mal gebaut wurde, kann man sich nur fragen: Darf man diesen Augen überhaupt widerstehen?

Fotos: Jan Richter

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/iso-lele-sport-kann-man-diesen-augen-widerstehen>
© Classic Driver. All rights reserved.