ISO LELE "MA

TRE ESEMPLARI NE

STORIA DELL'AUTO

Isetta, GT 300, IR 300, IR 340, Grifo, Fidia, Lele. Nomi "curiosi" e sigle più "tecniche" per identificare poco più di 25 anni di automobili (e motoveicoli) firmati Iso Rivolta. Con le origini nella Isothermos di Bolzaneto, fabbrica di caloriferi e refrigeratori elettrici acquistata dall'ingegnere Renzo Rivolta nel 1939 e trasferita a Bresso nel 1942, la Iso Rivolta si affaccia nel mondo dei motori nell'immediato dopoguerra, vocando la produzione alle motociclette: ma accanto all'Isoscooter, all'Isomoto, all'Isocarro e all'Isociclo, ben presto si concretizzò l'idea della "quattro ruote", con la microvettura "Isetta", lanciata sul mercato nel 1953. Lo scarso successo di "Isetta" fu la spinta verso la nuova sfida. Il passaggio vero e proprio verso la produzione di autovetture avvenne nel 1962, con la presentazione al pubblico della GT 300, una lussuosa coupé a 3 volumi disegnata da Bertone (attraverso la matita di Giorgetto Giugiaro), progettata da Giotto Bizzarrini e mossa dal V8 della Chevrolet Corvette. Il 300 della sigla indicava la potenza del motore: 300 cv. Da quel momento fu chiaro anche che tipo di automobili avrebbe prodotto la Iso: gran turismo ad alte prestazioni dalle finiture di altissimo livello. Il fermento stilistico di quegli anni non poteva che fare da stimolo per nuovi e prestigiosi modelli, tanto più che Maserati e Ferrari si preparavano al lancio di linee sempre più moderne e al passo con i tempi. La flessione nelle vendite della casa di Bresso indicava la necessità di un rinnovamento dei modelli che tenesse conto anche della nuova moda in termini di linea e distribuzione interna dei volumi. Rivolta affidò nel 1969 ad un giovanissimo Marcello Gandini, che all'epoca lavorava per Bertone, lo studio della nuova GT che avrebbe dovuto condividere con la precedente il telaio, gli organi mecca-

RLBORO”:
ELLA
MOBILISMO

nici e naturalmente il propulsore. Gandini, che aveva già al suo attivo il disegno della leggendaria Miura, concepì un'auto di rottura con il passato, dalle linee squadrate e compatte caratterizzate da un ampia superficie vetrata e da fari a scomparsa, una fastback quattro posti all'italiana. La presentazione ufficiale fu a New York nel 1969. Curiosità: i mesi che portarono alla definizione della nuova GT furono così concitati che Piero Rivolta si dimenticò dell'imminente festività natalizia, così per farsi perdonare dalla moglie, le fece un regalo molto speciale, sicuramente unico: la nuova automobile di Bresso si sarebbe chiamata come lei: Lele. L'automobile raccoglie immediatamente larghi consensi sia dalla stampa specializzata che dal pubblico: in tutto, 285 esemplari. 3 dei quali, Lele IR6 Sport 360cv Marlboro. Il particolarissimo modello faceva seguito all'accordo della casa di Bresso con la Philip Morris che portò alla creazione del team di Formula 1 Iso-Marlboro. Derivata dalla "Sport", la "Marlboro" ("versione stradale" del bolide di Formula 1), grazie all'allestimento semplificato e all'assenza di materiale fonoassorbente e strato antirombo, era più leggera di ben 230kg. Il sogno e la lungimiranza di Renzo Rivolta non è naufragato con la chiusura della fabbrica, nel 1974, ma vivono ancora oggi nella passione non solo dei possessori di Iso ma di tutti gli estimatori d'auto d'epoca. L'inconfondibilità e il glamour dello stile, le soluzioni tecniche d'avanguardia, l'espressione su quattro ruote dello spirito di quegli anni ruggenti, fanno di una Iso Rivolta un'auto irripetibile frutto della passione, dell'estro creativo e dell'impegno sconfinato per l'eccellenza di chi ha fermamente creduto in questo sogno. Un valore inestimabile, quello di una Iso Lele "Marlboro".