Iso Rivolta – Italský sen s americkým srdcem

Renzo Rivolta vyrost v rodině italského průmyslníka se specializací na zpracování dřeva. Doba byla nejistá, a proto se v roce 1939 rozhodl odkoupit malou, ale moderní továrnu na výrobu tepelných generátorů Isothermos. Díky diplomatickým schopnostem ji byl schopen provozovat i během druhé světové války.

Továrna byla původně blízko města Genua, ale kvůli nebezpečí bombardování byla přesunuta do Bressa, kde si Renzo pořídil příhodný pozemek s krásnou starou vilou. V roce 1948 továrna začala s licenční výrobou skůtrů Furetto, ale po krátké době se ukázalo, že jejich spolehlivost byla naprosto nedostatečná. Proto se Renzo rozhodl jít cestou vlastní konstrukce, která mu i díky rozsáhlé propagační kampani přinesla na italském, španělském a švýcarském trhu velký prodejní úspěch.

Ten podpořil jeho další rozvoj v tomto odvětví a vedl k výrobě cestovních motocyklů, rikš a později i malých nákladních automobilů pro drobné živnostníky. I přes čistě funkční zaměření

těchto dopravních prostředků se Renzo díky dobrým kontaktům s návrhářem Michelottim soustředil i na líbivý a progresivní vzhled svých produktů. Trh tutro snahu téměř ihned náležitě ocenil. Možná i to podpořilo

Renza směrem k myšlence malého městského auta, kterou měl možnost realizovat díky účasti ing. Prettiho a jeho týmu mladých nadšených konstruktérů. V roce 1950 byl vůz vejcovitého tvaru patentován a během 3

let začaly z výrobní linky sjíždět první zákaznické Isetty. Isetty v bílé barvě, která byla v paletě dost dlouhou dobu osamocena stejně jako černá u legendárního Fordu T. Projekt zaznamenal velký úspěch a licence na výrobu tohoto malinkého autíčka se prodávaly jako „housky na krámě“. Nejznámější modifikací bylo provedení od BMW, které si pořídilo licenci na výrobu již v roce 1954 a mohlo prostřednictvím prodejů Isett kompenzovat nevalné komerční výsledky svých tehdejších luxusnějších modelů.

Jako úspěšný podnikatel si mohl Renzo opravdu vybrat v jakém autě bude jezdit. Nejvíc ho zaujaly pohodlné a rychlé vozy kategorie GT. Konkrétně modely značek Maserati a Jaguar,

které měly sice skvělou duši, ale spolehlivostí zrovna nevynikaly. Proto se rozhodl stvořit vůz třídy podle svého. Původní idea použití kombinace spolehlivé a jednoduché americké techniky s italským designem se ukázala jako nejlepší možné řešení i z obchodního hlediska. Blízký přítel Nuccio Bertone Renza upozornil na finanční problémy Gordonu s modelem GT a možné výrobě tohoto modelu v jeho továrně. Ale po konzultaci s Giottem Bizzarinim, který prohlásil, že kromě impozantního motoru V8 4.6L a zadní nápravy DeDion z vozu nelze použít vůbec nic se stejně jako u skůtrů vydal vlastní cestou. Bizzarini stvořil enormně tuhé šasi s motorem Corvette Turbofire V8, jež Nuccio Bertone obdařil skvělou karoserií a tak bylo možné v roce 1962 veřejnosti představit první Iso Rivolta GT.

Konstrukci podvozku věnoval Bizzarini velkou pozornost a díky jeho naladění získal vůz velmi dobrou stabilitu. Pohonná jednotka byla

schopná katapultovat tento vůz z 0 na 100km/h během 7 sekund. Cestující se mohli těšit příjemné atmosféře interiéru čalouněného kůží Connolly i na zadních sedadlech, protože ohled byl brán na dostatek prostoru i pro jejich pohodlné sezení. Všechny tyto atributy předurčovaly Iso Rivolta GT k velkému úspěchu, ale nedůvěra evropských zákazníků v americkou techniku a relativně vysoká cena odsoudila tento vůz mezi malosériové unikáty, kterých se v nejlepším roce vyrobilo 171 a v nejhorším jen 7, takže celková produkce dosáhla jen počtu 792 kusů.

Na začátku 60tých let Giotto Bizzarini přesvědčil Renza Rivoltu a jeho syna Pietra, který firmu později v roce 1966 převzal, k realizaci projektu dvoumístného sportovního vozu. Začalo se

pracovat na modelu Grifo, asi nejúžasnějším automobilem této značky. Pod design se podepsalo studio Bertone v čele s Marcellem Gandinim a konstrukci přivedl k dokonalosti sám Bizzarini. Takže se jednalo o vůz nejen krásný, ale také neobyčejně rychlý a spolehlivý. Koncept byl představen v roce 1963 a plná výroba se rozběhla již v roce 1965. V roce 1966 byla představena i verze targa s odnímatelným střešním dílem, projížďku po Azurovém pobřeží si bylo možné užít i s modrým nebem nad hlavou. Toto provedení patří i dnes k nejvyhledávanějším a při letošní prestižní veteránské akci na zámku Bensberg v Německu byl tento model oceněn jako nejelegantnější poválečný vůz porotou složenou ze špiček minulého i současného automobilového designu.

První generace dostala motor V8 350 CID od smluvního partnera GM. Pocházel z Chevroletu Corvette a měl zdvihový objem 5.7 litu a výkon 300 koní dle SAE. Výkon a točivý moment byl na zadní nápravu přenášen 4-stupňovou manuální nebo 3-stupňovou automatickou převodovkou z portfolia stejného výrobce.

Když však Pietro Rivolta naboural svůj závodní motorový člun a zbyla mu pohonná jednotka typu „Big Block“, pojal ideu zastavět ji do tohoto vozu. Vytvořit impozantní kreaci, která by bořila všechny konvenční hranice tehdejší produkce sportovních vozů. Pierluigi Raggi, který byl tehdejším ředitelem továrny Iso se k tomuto radikálnímu kroku odhodlal a se svým týmem nadšených inženýrů vytvořil Grifo "7 litry" s motorem V8 427 CID o výkonu 430 koňských sil a točivém momentu ohromujících 590 N.m. Tento byl přenášen na zadní nápravu prostřednictvím 4-stupňové manuální převodovky. První vozy byly prodávány bez záruky výrobce, ale movití zákazníci na to nehleděli a víc než rádi se nechali unášet skvělou dynamikou tohoto unikátního vozu. Z hlediska exteriéru došlo jen k nutnému minimu designových změn, z nichž nejzásadnější byly větší hlavní světlomety a výrazný otvor sání na přední kapotě. Tyto prvky ostatním řidičům jasně naznačovaly, že se nejedná o pomalé auto.

Během produkce si Marcello Gandini vyžádal zásadní změnu designu přední partie vozu, protože doba i móda pokročila, takže se na druhé generaci Grifa objevily kryty předních

světlometů. Byly citlivě zakomponovány do celkového konceptu vozu a přispěly ke zvýšení prodejů na konci 70tých let. Druhým zásadním činem byla změna dodavatele pohonných jednotek v roce 1972, protože produkce GM stagnovala a konkurenční Ford zajistil pro další běh výroby svým motorem V8 351 CID „Cleveland“ o zdvihovém objemu později zvýšeném aži na 5.8 litru. Standardnímu provedení Grifa vydržela až do ukončení výroby v roce 1974. Sedmilitrová verze byla sice též modifikována na pohonnou jednotku Ford V8 454 CID, ale díky nedostatečnému projevu byla výroba po několika měsících v roce 1972 zastavena.

Sedmdesátá léta přinesla bohužel ropnou krizi, která deklasovala prodeje luxusních vozů a zlomila drobné výrobce těchto skvostů.

Modely Fidia a Lele nebyly schopné zastavit pád této úžasné značky, jejíž modely budou i přes osud výrobce vždy tím nejlepším vyjádřením charakteru konce neopakovatelných šedesátých let. V roce 1974 se sice dveře automobilky Iso nadobro zavřely, ale její duch žije dál v unikátních vozech, kterým Renzo a Pietro Rivola vdechli život.