

CLASSIC DRIVER

Iso Rivolta Fidia: Die schnellsten vier Sessel der Welt

Lead

Mit dem Quattroporte hatte Maserati Anfang der Sechzigerjahre den Markt für italienische Sport-Limousinen begründet – wenige Jahre später nahm auch Piero Rivolta einen schnellen Viertürer ins Iso-Portfolio. Der Iso Rivolta Fidia sollte den Markt für Flaggsschiffe aufrollen. Doch es kam anders.

Auf Anregung der amerikanischen Kunden hatte Maserati in den frühen Sechzigerjahren mit der Entwicklung einer sportlichen Limousine begonnen. Der erste Quattroporte kam 1964 auf den Markt und ermöglichte, mit vier Personen, Gepäck, italienischer Grandezza und mehr als 220 km/h auf große Reise zu gehen. Der Viertürer aus Modena inspirierte auch andere Charakter-Marken – der De Tomaso Deauville oder der Monteverdi High Speed 375/4 führten das Prinzip der extravaganten Sport-Limousine Anfang der Siebzigerjahre in der Kleinserie fort. Auch bei Iso Rivolta entschied man sich, dem Vorbild von Maserati zu folgen und das Portfolio um eine geräumige Limousine zu ergänzen.





Mit dem Iso Rivolta 300 hatte Firmengründer Renzo Rivolta bereits 1962 einen schnellen und eleganten GT auf die Straße gebracht, der mit italienischem Design und amerikanischer V8-Power die Hautevolée beeindruckte. Der französische Regisseur François Truffaut schwärmte damals: „Was die Riva auf dem See, ist der Rivolta auf der Straße.“ 1964 folgte mit dem Iso Grifo eine modern gestaltete Berlinetta, an deren Entwicklung wie bereits beim IR 300 der Ausnahme-Ingenieur Giotto Bizzarrini beteiligt war. Nach dem plötzlichen Tod von Renzo Rivolta im Jahr 1966 übernahm sein Sohn Piero Rivolta das Geschäft im italienischen Bresso. Sein erstes eigenes Projekt war die Entwicklung einer viertürigen Limousine. Wie auch die anderen Iso-Modelle wurde der Fidia von einem Chevy-V8 mit 5,4 Litern und 355 PS befeuert, der die Limousine in rund sieben Sekunden auf Tempo 100 beschleunigte. Ab 1973 wurde ein 5,7 Liter großes V8-Triebwerk von Ford mit rund 325 PS eingesetzt.





Als technische Basis diente das Fahrwerk des Iso Rivolta 300 mit seinen Doppel-Querlenkern von und einer De-Dion-Achse am Heck. Für die Karosserieform zeichnete die Carrozzeria Ghia unter der Projektleitung von Giorgetto Giugiaro verantwortlich. Im Gegensatz zu den harmonischen Proportionen von GT und Grifo wirkte der Entwurf jedoch wie ein Patchwork aus den verschiedenen Stilen und Strömungen der Zeit – während man in der bulligen und breiten Front die Sportwagen-Gene von Iso Grifo und De Tomaso Mangusta erkennen konnte, wirkte die Silhouette mit einer ansteigenden Fensterlinie, einer massiven C-Säule und einem langen und abfallenden Heck nur wenig dynamisch. Dafür war das Platzangebot mehr als generös und die Ausstattung mit Holz und Leder dem zeitgemäßen Luxusverständnis verpflichtet, auch wenn die Elemente aus heutiger Sicht etwas zusammengewürfelt wirken.





Seine Premiere feierte der Viersitzer im Herbst 1967 auf der IAA in Frankfurt - zunächst unter dem nüchternen Modellnamen Iso Rivolta S4. Den Namen Fidia, eine Referenz an den Bildhauer Phidias aus der griechischen Antike, erhielt die Limousine im Februar 1969 im Rahmen der ersten Pressetestfahrt in Athen. Doch der Ort war trotz der historischen Verbindung nicht optimal gewählt - die Oktanzahl des griechischen Treibstoffs war zu niedrig für den amerikanischen V8 und die Journalisten beschwerten sich über ein unschönes Klopfen. Aber Rivolta ließ sich nicht unterkriegen: Unter dem Slogan „Le quattro poltrone piu veloci del mondo“ (zu Deutsch: Die schnellsten vier Sitze der Welt) wurde der neue Iso fortan produziert und vermarktet. Doch die Fertigung war aufwändig und Rivolta musste den Verkaufspreis auf ein Niveau anheben, auf dem man sonst nur einen Rolls-Royce erwartete. Dennoch fanden sich solvente Käufer wie etwa der Beatle John Lennon, der den zweiten gebauten Fidia erwarb. Auch Pete Townshend, Sonny Bono und James Last reihen sich ein in die Riege der prominenten Fidia-Fahrer.



Doch der große Erfolg blieb aus. Bis zur Insolvenz von Iso Rivolta im Jahr 1974 wurden etwas mehr als 190 Exemplare gebaut – auch ein neues Interieur nach Vorbild des 1969 eingeführten Sportcoupés Iso Lele hatte die Kunden von Maserati, Jaguar und Co. nicht für den italienischen Exoten begeistern können. Ob es an der Verarbeitungsqualität, dem Design oder der mitunter etwas misstrauisch beäugten Italo-US-Mixtur lag, ist im Nachhinein schwer zu beurteilen. Heute ist der Iso Rivolta Fidia dagegen als ungewöhnlicher Klassiker ein begehrtes Sammlerstück – auch wenn seine vier Sessel sicherlich nicht mehr zu den schnellsten der Welt gehören.

Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/iso-rivolta-fidia-die-schnellsten-vier-sessel-der-welt>
© Classic Driver. All rights reserved.