

05	TERZA PAGINA - UN TUFFO AL CUORE: TORNA LA PORSCHE MARTINI PROVE TECNICHE DI EDITORIALE	64	NOVITA' PRODOTTO E RALLY
06	TRIS D'ASSI: ASARO, BIANCO, TAVONI	66	COME BID WITH ME. CON FORMULA CLASSIC
08	ON TRACK - PORSCHE 918. SPYDER IBRIDA IN LIVREA MARTINI	68	UNIQUES SPECIAL ONES PRENDE IL VOLO E VA ALL'ESTERO
12	ON THE ROAD - GIULIETTA. ALFA ROMEO E OLANDA: VERA PASSIONE	70	MUSEI E COLLEZIONI - L'AUTO PIU' POPOLARE AL MONDO: LET'S PLAY BEETLES
20	ON THE ROAD - LIECHTENSTEIN & COUPE' - CABRIO. NEL PRINCIPATO CON LA PEUGEOT 308CC	72	QUI MONACO
26	ALLA RICERCA DELLA OLD POST ROAD	73	TICINO MOTORI
30	PASSIONE ENGADINA: REVIVAL ITALIANO	74	PIT STOP - IL FERRARI CLUB VEDANO FESTEGGIA IL SUO 45° ANNIVERSARIO
34	ISO RIVOLTA LELE BERTONE SCATTI D'AUTORE PER AUTO DA SOGNO	76	GAULDEN MEMORIES- MODENA. GARY LAUGHLIN E IL PROGETTO CORVETTE SCAGLIETTI
40	ON STAGE - TOTAL WHITE: L'ULTIMA MARCH-ALFA ROMEO A INDY	78	60 ANNI TRA PILOTI E TORTELLINI. LA COLLEZIONE DI MANIFESTI DI LAURO MALAVOLTI
49	SPECIALE MONZA VINTAGE AND RACING. I VECCHI BOX E LA SOPRAELEVATA	80	JAN LAMMERS: A VOLTE RITORNANO
52	MONZANAPOLIS	82	JOHN GENTRY: MAESTRO DI PASSIONE
55	BACK TO MONZA	85	MODELLISMO - DALLE AUTO VERE, AI KIT IN SCALA
56	IL PERSONAGGIO - TESTIMONIAL D'ECCEZIONE: MARIA TERESA DE FILIPPIS	86	CAFE' BIKES MADE IN USA - DR. JEKYLL & MR. HYDE. ROLAND SANDS DESIGN DESMO STREET TRACKER
58	ECO CHARITY ROUND PER SOLIDARIETA'	94	CAFE' BIKES CLASSIC - RACING DUCATI DESMO SEDICI RR. MOTO DA GARA STRADALE
60	HISTO-CUP PER UMBERTO CANTU' E LA SUA FIAT COUPE'	96	CAFE' BIKES ON THE ROCKS - SPECIAL DUCATI 1098 S MARTINI RACE REPLICA
61	MATTEO TORTA RIPIERTA MONZA IN PISTA	97	CAFE' BIKES RACING CASUAL - LIMITED EDITION WOOLRICH & DEUS EX MACHINA
62	ANTEPRIMA - PARIGI-BEVERLY HILLS: PANAMERA SPORT TURISMO	98	VENDO&COMPRO

KERB MOTORI - Periodico di cultura motoristica - Bimestrale - Anno 2, n.1 Febbraio 2013

Contiene il supplemento CAFE' BIKES

Direttore responsabile: Andrea Cittadini. Direttore onorario: Sciampi

Hanno collaborato a questo numero: Pino Asaro, Piero Bianco, Alan Cathcart, Sabino De Castro, Shinichi Ekko, Graham Gauld, Filippo Ghialamberti, Luca Giraldi, Sabina Giussani, Romolo Tavoni, Ed Heuvink/HCMedia, Stefano Iori/Motorsport Picture Corner, Roberto Carrer/Carrstudio, Mario Chiarappa e Angelo Corradini/Grim Fotolab, Maurizio Rigato/ElleEmme

Realizzazione grafica: www.ivanlanzoni.it

Redazione e pubblicità: Tel. 3356647467, kerbmotori@kerbgroup.com, www.kerbmotori.com

Stampa: BA.IA, Via Cavour 46, 20865 Usmate (MB), Tel. 039670721

Distribuzione per l'Italia: ME.PE Logistica - Milano

Iscrizione ROC n. 22314 del 20/3/2012 - ISSN N. 2280-4072

© All Rights Reserved

La testata ha cercato tutti i titolari dei crediti fotografici. Qualora non sia stato possibile risalirvi, resta a disposizione per la regolarizzazione

Foto di copertina: elaborazione grafica di Ivan Lanzoni

Stampato su carta ecologica.

COME ABBONARSI:

Versione sfogliabile online o pdf via email, 6 numeri all'anno: 18 Euro

Versione cartacea per posta in Italia, 6 numeri all'anno: 28 Euro

Versione cartacea per posta all'estero, 6 numeri all'anno: 48 Euro

Coordinate bancarie per il pagamento: Banca Intesa SanPaolo, IBAN: IT65A0306920420074000000227, conto corrente intestato ad Andrea Cittadini

Specificare la causale: abbonamento a KERB MOTORI

Inviare via email o comunicare per telefono il proprio nominativo, l'indirizzo, quello email e il proprio codice fiscale

Per informazioni: kerbmotori@kerbgroup.com - Tel. 3356647467

Oppure tramite www.ezpress.it (anche nella versione per iPad) e www.press-shop.ch



ISO RIVOLTA

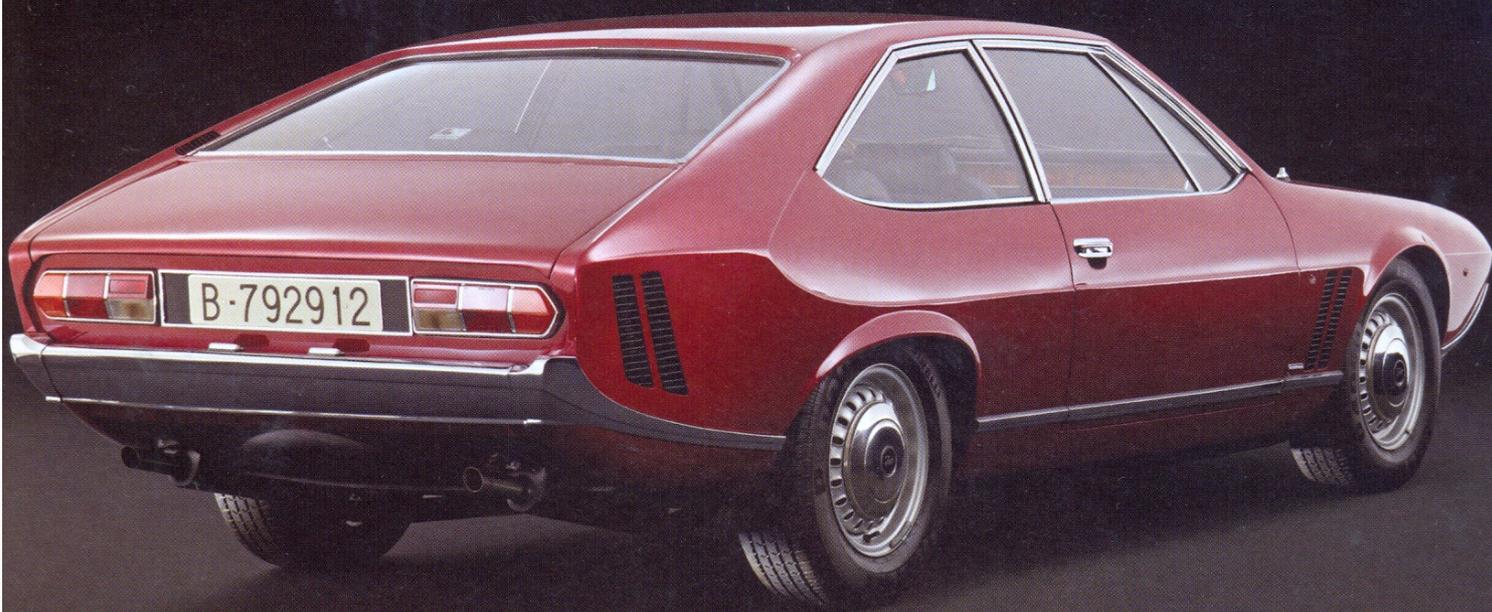
SCATTI D'AUTORE PER AUTO DA SOGNO: I CAPOLAVORI DI
CORRADO LOPRESTO FOTOGRAFATI DA ROBERTO CARRER



LELE BERTONE

E' ricordata per essere una delle più belle Iso Rivolta, e soprattutto per essere stata l'ultima prodotta a Bresso, nei pressi dell'aeroporto turistico, prima del trasferimento a Varedo, sempre vicino a Monza. Prodotta dalla Iso Rivolta tra il 1969 ed il 1974, la coupé Lele prende il suo nome dalla moglie del titolare Piero Rivolta - figlio del fondatore Renzo Rivolta - Rachele detta Lele. La vettura ritratta in questo servizio, disegnata da Bertone, è stata esposta a uniques special ones lo scorso settem-





bre nell'area dedicata al centenario del carrozziere torinese. Si tratta del primo esemplare costruito, nel 1970, con numero di telaio 05210001; il contratto di vendita a un industriale spagnolo fu stipulato durante il Salone di Torino 1969, quando avvenne la presentazione ufficiale. Appartiene ora all'architetto Corrado Lopresto, noto nel settore per avere allestito una delle più belle collezioni al mondo, comprendente pezzi unici davvero speciali. A pagina 39, vedete lo stesso Lopresto intento a pulire la vettura prima dell'esposizione, unitamente a Emmanuel Baquet, direttore della Cité de l'Automobile, Musée national de l'automobile, Collection Schlumpf, che possiede le Bugatti più belle al mondo, e non solo! Nella foto, sopra, si vede la Lele in azione durante le fasi del concorso d'eleganza. La Lele venne originariamente presentata al Salone dell'Automobile di New York nell'aprile del 1969 come esemplare unico destinato a un cliente nordamericano. Si trattava di una GT con quattro posti reali (anche se in realtà l'omologazione era due+due), prerogativa importante all'epoca anche su un modello sportivo, con una linea spigolosa e all'avanguardia per le tendenze di design del periodo. I segnali di apprezzamento ricevuti dal pubblico e dalla stampa, fecero in modo che la casa automobilistica decidesse di metterla in produzione, entrando regolarmente a listino a fine anno, cambiando però gli interni, per non svilire l'unicità del modello commissionato dal cliente statunitense. Infatti nella seconda metà degli anni settanta la Casa del grifone avviò lo sviluppo dell'erede della IR300/340, il prodotto ISO Rivolta GT. Confermata la meccanica del modello precedente, il compito di disegnare la nuova gran turismo venne affidato alla Bertone. Marcello Gandini, capo progettista e penna più fulgida del design auto in quel

periodo, realizzò una coupé dalle linee tese e moderne, assecondando l'evoluzione dei gusti, che andava verso l'abbandono delle forme più smussate tipiche degli anni precedenti. La Lele è caratterizzata da un frontale aggressivo, con fari a scomparsa - un elemento d'obbligo in quel periodo - che rimanevano parzialmente visibili anche in posizione di inutilizzo (come sulla concorrente Lamborghini Jarama, sempre disegnata da Gandini presso Bertone), e da ampie prese d'aria laterali che servivano da sfogo al calore prodotto dai dischi freno. L'abitacolo molto spazioso è una caratteristica fondamentale del modello, che si colloca tra la lussuosa berlina Fidia e la celebre Grifo, sportiva pura a due posti secchi. Il settore delle gran turismo in grado di ospitare quattro passeggeri è particolarmente in voga in questo periodo e tutte le case più blasonate propongono un prodotto che abbia queste caratteristiche. La Lele si distingue immediatamente per la linea ad angolo vivo, una vera inversione di rotta rispetto al modello che andava a sostituire. La mano di Marcello Gandini, tra le più autorevoli e ispirate firme del mondo automotive, crea una vettura che presenta un anteriore grintoso e coda di tipo fastback. Ovviamente alcuni dettagli stilistici richiamano altre sue creazioni di quegli anni, ma rappresentano chiaramente la firma dell'autore. La linea di cintura in corrispondenza del montante posteriore, ricorda la Lamborghini Espada, mentre il frontale con i gruppi ottici parzialmente a scomparsa fa pensare al prototipo della Alfa Romeo Montreal del 1967 e verrà riproposto sulla Lamborghini Jarama. In generale il team dei fari a scomparsa è uno dei biglietti da visita delle vetture di Gandini. La vista posteriore è cuneiforme, con un lunotto quasi orizzontale e il cofano bagagli capiente, piat-

to e regolare. I fari posteriori, usati anche sulla Iso Rivolta Fidia, sono gli stessi della Fiat 124 Coupé prima serie. La qualità degli interni molto curati, è quella che ci si aspetta da una Iso Rivolta. Raffinata e riccamente rifinita all'interno, con rivestimenti in pelle in ogni dettaglio, impreziosita da inserti in legno pregiato. Su richiesta del cliente è possibile avere la selleria in velluto particolare con finitura a coste, chiamato corduroy. La plancia è quasi di tipo aeronautico e molto ergonomica, con tutti gli strumenti di forma rotonda chiaramente visibili: i grandi contachilometri e contagiri sono subito davanti agli occhi del pilota, con gli altri indicatori secondari posizionati sopra. Il tunnel centrale è imponente e ospita diversi dispositivi come l'autoradio, oltre ovviamente alla leva del cambio, che a seconda dei modelli può essere manuale a 4 o 5 rapporti (quest'ultimo ha la disposizione delle marce invertita ed è prodotto dalla ZF) oppure automatico. Un classico per l'epoca, il volante Nardi con coprismozzo personalizzato con il grifone, storico simbolo del marchio milanese. Alle grandi innovazioni estetiche, non corrispondono novità altrettanto significative a livello meccanico. Lo chassis della Lele infatti è basato sul telaio monoscocca in acciaio della IR300, l'avantreno a ruote indipendenti con quadrilateri oscillanti, il retrotreno a ponte De Dion, i freni a disco su tutte le ruote, la trazione posteriore, servosterzo a richiesta, e cambio manuale a 4 rapporti (Borg Warner) o a 5 marce (ZF). Della IR 300 riprende anche il V8 Chevrolet di 5.358 cc a carburatore quadricorpo, di provenienza Corvette, che eroga 300 CV (abbinabile anche a un cambio automatico General Motors). Dopo il primo anno di produzione, debutta il motore con cilindrata maggiorata a 5.7 litri, in grado di sviluppare 350 CV, con cambio solamente ma-

nuale e velocità massima di 250 km/h. La versione da 300 CV costava 7.000.000 di lire, mentre servivano 350.000 in più per quella da 350 CV. Per dare un'idea sulla concorrenza, la Lamborghini Espada costava a listino 8.300.000 lire, mentre per la Maserati Indy 4.7 erano necessarie 8.620.000 lire. Nel 1970 la cilindrata del motore venne incrementata a 5.736 cm³. A parità di potenza massima (300 o 350 CV), miglioravano la distribuzione di coppia e l'elasticità di utilizzo. Dalla gamma venne eliminato il cambio manuale a 4 rapporti. Nel 1972, a causa della richiesta da parte della GM di pagare anticipatamente i motori, da acquistare in blocco (il che significava, per la Iso, un pagamento anticipato di un anno), la Casa di Bresso abbandonò il propulsore Chevrolet per adottare il Ford Cleveland da 5.7 litri e 325 CV. A seguito di questo cambiamento, la vettura assunse la nuova denominazione Iso Rivolta Lele IR6. Non fu un'operazione semplice perché il V8 Ford era più ingombrante e "scaldava" di più del predecessore; i tecnici Iso dovettero modificare il telaio per creare spazio al propulsore e adottare radiatori maggiorati. Il cambio automatico divenne anch'esso Ford, mentre quello manuale a 5 marce rimase lo stesso. Con l'occasione la Lele si concesse un piccolo restyling: paraurti cromati anziché neri opachi, nuovi sedili (quello posteriore ribaltabile e sdoppiato) e consolle centrale ridisegnata. Come ogni casa sportiva che si rispetti, anche la Iso ebbe un programma racing, per giunta nella massima serie. Grazie all'accordo con la Philip Morris, nacque il team di Formula 1 Iso-Marlboro gestito da Frank Williams. Per promuovere la partecipazione al Campionato Mondiale di Formula 1 del marchio, i piloti ufficiali Nanni Galli e Howden Ganley ricevettero in uso alcune vetture molto particolari, al-







leggerite e potenziate con il contributo dell'ingegner Giotto Bizzarrini. Da questi esemplari, nel 1973 nacque la Lele IR6 Sport da 360 CV con cambio manuale ZF a 5 marce. Le Sport, prodotte in venticinque esemplari, sono riconoscibili dai paraurti in materiale sintetico, dalla plancia sportiva con strumenti aggiuntivi e dai sedili avvolgenti. Derivata da questa versione, venne creata l'ulteriore serie a tiratura limitatissima Lele IR6 Marlboro, più leggera di ben 230kg. rispetto al modello standard, grazie all'allestimento spartano e all'assenza di materiale fonoassorbente e strato antirombo. Purtroppo l'avventura in Formula 1 iniziò di pari passo con il declino dell'azienda, che oltre agli ingenti costi per affrontare le competizioni si trovò a dovere fronteggiare la dura crisi energetica del '73. Le ultime unità della Lele vennero prodotti nel 1974, quando la produzione si era già trasferita a Varedo, sotto il controllo del nuovo proprietario, il finanziere italoamericano Ivo Pera. Al termine dello stesso anno l'azienda, denominata ora Iso Motors & Co, chiuse definitivamente i battenti. Le Iso Lele, divennero oggetto da collezione, come dimostrato a pagina 8: a Oostzaan in Olanda, Simon Vels ne ha una gialla, unitamente ad alcune Grifo.

In tutto sono state prodotte 285 Lele in cinque anni
Lele 300 CV (Chevrolet): 112
Lele 350 CV (Chevrolet): 13
Lele IR6 325 CV (Ford): 135
Lele IR6 360 CV (Ford): 20
Lele IR6 Sport 360 CV Marlboro (Ford): 5

