

A vintage-style photograph of a park. In the foreground and middle ground, numerous people are performing synchronized exercises, possibly a form of aerobics or dance, around a large, circular, shallow fountain. The people are dressed in casual, mid-20th-century style clothing. In the background, there is a large, ornate building with classical architectural features, including arched windows and a balcony. The scene is set in a lush, green park with various trees and shrubs. The overall tone is nostalgic and suggests a community fitness or social activity from a past era.

JHON

M A G A Z I N E

NUMÉRO 2 DÉBUT 2004

UNE FORME
OLYMPIQUE !



JHON

M A G A Z I N E

— — — — —
UNE FORME OLYMPIQUE !



CONCEPTION / RÉALISATION : BORI SON ET SIMON DE LA PORTE

OLYMPICA OLYMPIO

















Iso Rivolta

TEXTES

BENJAMIN TAILLANDIER

IMAGES

SIMON DE LA PORTE

LA FERRARI VERTE



Iso Rivolta : Derrière ces 5 syllabes aux consonnances rageuses, évoquant la puissance à l'italienne, se cache une marque au destin aussi fascinant que tragique. Durant 13 années, le constructeur automobile aura autant surpris que passionné les amateurs de belles mécaniques. Aux origines du projet, 2 hommes, 2 visionnaires : Renzo et Piero Rivolta. Né en 1908, Renzo Rivolta s'attache rapidement à développer la modeste entreprise de son père. C'est pourquoi en 1939 il rachète une petite mais solide société spécialisée dans la fabrication de radiateurs et de réfrigérateurs. Son nom : Isothermos.

Inquiet des bombardements visant la zone industrielle de Gènes, Renzo décide de déplacer son activité vers une grande propriété située à Bresso, aux alentours de Milan. Il peut ainsi faire prospérer Isothermos en dépit de la guerre qui fait rage.

Le père créateur de nos belles italiennes meurt en 1966. Son fils Piero prend alors les rennes de l'activité créée en 1961, et dirige Iso Rivolta jusqu'en 1974.

Piero Rivolta vit aujourd'hui en Californie. Il est à la tête du Rivolta Group, intégrant bureaux de design et de développement aussi bien dans le domaine nautique que dans l'architecture.

Au quotidien, il conduit une Iso Rivolta Fidia.





Deux ISO IR 300 (1965) plus une ISO GRIFO (1966)

Génèse d'une Marque

Renzo Rivolta est passionné d'automobiles sportives. Il en possède un certain nombre et Maserati et Jaguar sont ses marques favorites. Cependant le Maserati sont peu fiables et la tenue de route des Jaguar laisse trop à désirer. Quant aux Ferrari, Renzo les juge inconfortables.

Il se dit alors que d'autres doivent penser comme lui, et qu'un marché doit exister pour des autos sportives, fiables et luxueuses. Le concept idéal ? Une belle GT européenne équipée d'un moteur américain.

Sensible au projet, le designer Lucio Bertone évoque l'idée de racheter la marque anglaise Gordon Keeble, afin de produire ces autos dans l'usine de Bresso. Une Gordon GT est aussitôt acquise et confiée à l'ingénieur Giotto Bizzarrini pour une série de tests. Ce dernier conseille alors à M. Rivolta de conserver l'excellent moteur Chevrolet ainsi que l'ensemble train arrière / suspension De Dion, mais de se débarrasser du reste de la Gordon.

Toute marque italienne digne de ce nom se doit d'avoir un jour ou l'autre arpenté les circuits. ISO ne fait pas défaut à la règle.

En 1963, Giotto Bizzarrini conçoit la terrible Grifo A3/C (C pour « Competizione »). Il utilise le châssis court en tôle emboutie qu'il surmonte d'une structure tubulaire. Encore une fois, une rigidité exemplaire est assurée.

L'extrême légèreté de l'engin est obtenue grâce à l'utilisation, pour la carrosserie, de feuilles de tôle d'aluminium. Ces dernières sont fixées au châssis et à la structure par plus de 10000 rivets. Le moteur - le Chevrolet V8 327 - voit sa position reculée de 40 cm vers l'habitacle afin d'améliorer le centre de gravité de l'ensemble, faisant de l'A3/C l'une des premières voitures à moteur central-avant.

Toujours par soucis d'équilibrage des masses, les deux réservoirs d'essence sont placés de chaque côté du châssis, dans les bas de caisse.



Très basse et aérodynamiquement redoutable, la Grifo A3/C peut atteindre une vitesse de près de 300 km/h. Il est fascinant de constater que, même lancé à plus de 200km/h, le bolide ne dégage quasiment aucune turbulence aérodynamique.

Avec l'A3/C, Iso a le potentiel pour inquiéter les Ferrari250 et même les Ford GT 40.

Pour preuve, parmi les treize épreuves disputées, Iso remporte deux victoires en catégorie GT du 24 heures du Mans en 1964 (Iso A3 Corsa) et en 1965 (Iso A3/C), dont une 7ème place au classement général.

Hélas, en 1965, Renzo Rivolta décide de stopper le programme compétition. Cette décision a pour effet le départ de Giotto Bizzarrini, qui poursuivra la production de l'A3/C sous son propre nom, la Bizzarrini 5300 GT, jusqu'en 1967.







En 1967, l'automobiliste a le choix entre une voiture de sport, un coupé de luxe, une paisible berline 4 portes pour voyager en famille. Et les différents protagonistes comme Maserati, Aston Martin, Bentley, Iso Rivolta et bien d'autres savent répondre à sa demande. Mais comment concentrer toutes ces caractéristiques dans une même voiture ? A l'instar de son père en 1961, Piero Rivolta se veut visionnaire. Il veut une auto ressemblant à une voiture de sport, se comportant comme telle, mais capable d'emmener 4 ou 5 personnes sur un long trajet à travers l'Europe.

M. Rivolta dispose déjà du châssis idéal. Il ne reste plus qu'à l'habiller d'une belle robe. Pour ce faire, il fait appel au maestro du design automobile : Giorgetto Giugiaro.

Afin de conserver un aspect sportif, la voiture doit paraître petite et légère. De son coup de crayon génial, Giugiaro parvient à donner à l'imposante berline la finesse et l'élégance qui la rendent unique. Afin d'alléger son poids, les capots avant et arrière sont construits en fibre de verre. L'œil averti remarquera l'ingéniosité du créateur dans le détail du petit décrochement des vitres arrière vers le haut.

Longue de 4.79 mètres et large de 1.78 mètres, l'auto étonne par son allure glamour et raffinée. Elle s'appelle alors Iso Rivolta S4, et les carrosseries sont assemblées dans les ateliers de Ghia. Mais la qualité d'assemblage ne convient pas à Piero Rivolta qui décide de réintégrer la production de l'IsoS4 dans l'usine de Bresso en 1968. La Fidra est présentée au public à Athènes le 13 février 1969, devant l'Acropole. Sa qualité de fabrication est amplement supérieure à celle de la S4. Son prix aussi. En 1969, le journaliste du magazine hollandais « De Auto » conclut ainsi son article sur la Fidra : « Pourquoi une Iso si on peut acheter une Mercedes 300SEL 6.3 litres pour le même prix ? Parce-que l'Iso est exclusive et construite comme une œuvre d'art.

Et que c'est aussi une excellente voiture ! » C'est tellement vrai. La Fidra est une voiture de sport pour toute la famille. 5 personnes peuvent, après une accélération à couper le souffle, apprécier une vitesse de pointe de 240 km/h dans un confort digne d'une Rolls Royce. Du fait de son prix élevé et de la crise économique, l'Iso Fidra ne bat pas les records de vente. Seulement, 192 exemplaires seront produits entre 1968 et 1974. Aujourd'hui, environ 75 Fidras subsistent à travers le monde, grâce à la volonté farouche de certains grands connaisseurs.



Piero Rivolta est un businessman très occupé, si bien qu'un jour de 1969, il en oublie l'anniversaire de son épouse, Lélé. De retour à la maison, il lui dit : « Chérie, afin de me faire pardonner, tu dessineras la prochaine Iso et elle portera ton nom ».

La première Lele est construite, d'après les dessins de Lélé Rivolta et de Lucio Bertone, pour un client américain qui souhaite une voiture unique.

Devant le succès du nouveau modèle auprès de la presse et du public, Piero Rivolta décide de faire entrer la Lele en production. Contrairement à ses grandes sœurs de la gamme Iso, la Lele ne fait pas œuvre d'innovations techniques particulières. Son design est sobre et élégant mais elle n'attire pas les foules comme les autres « supercars » italiennes. C'est exactement l'effet escompté par les acheteurs fortunés de ce nouveau modèle Iso, qui privilégient la discrétion et le confort plutôt qu'un look ravageur. Les performances de l'auto n'en sont pas moins excellentes, grâce entre autres à l'utilisation du V8 Chevrolet puis du Ford 351 Cleveland. Néanmoins le coupé a pris de l'embonpoint, annonçant fièrement 1640 kg.

Iso Lele, la dernière ligne droite



Malgré la présence dans la gamme de la très sportive Griso, Iso se doit de proposer une version « gonflée » de la Lele. En 1973, année des débuts en Formule 1 de la marque Iso Rivolta, apparaît la Lele Marlboro (principal sponsor de l'écurie). C'est une version allégée (1420 kg) de l'auto. Son habitacle est traité « sport » et la puissance du V8 Ford est portée à 360 chevaux. La boîte de vitesses est une ZF à 5 rapports. Seulement 5 modèles « lightweight » seront produits.

Contrairement à son père, Piero Rivolta a la volonté de sceller le destin de sa marque avec celui de la compétition automobile. Pour preuve : 3 saisons en Formule 1 plus ou moins couronnées de succès.

L'Histoire retiendra la seconde place de Jacques Laffite au Grand Prix d'Allemagne en 1974, mais de nombreux pilotes de renommée auront participé à l'épopée. Parmi ces derniers on retrouve Jean-Pierre Jabouille, Gijs Van Lennep, Jackie Ickx, Henri Pescarolo... et Arturo Merzario, qui rachète l'écurie Iso en 1975.













À bientôt peut-être...

Après avoir parcouru ces quelques pages, le lecteur, en connaisseur averti ou en simple amateur d'œuvres d'art, se demandera sans doute pourquoi une marque aussi fabuleuse qu'Iso Rivolta a dû mettre un terme à ses activités en 1974.

La crise pétrolière de 1973 est bien évidemment déterminante. L'augmentation dramatique du prix du carburant pousse les amateurs d'autos sportives à se détourner des grosses cylindrées ; et les Iso sont chères et « gloutonnes ». En outre, l'arrivée des limitations de vitesses sur les routes européennes et les lois sur la restriction des émissions polluantes aux Etats Unis, n'incitent plus à la fantaisie. Néanmoins une marque comme De Tomaso parvient à subsister. A l'instar des Iso, ces italiennes sont construites à la main et équipées de V8 Ford. La différence majeure réside cependant dans le fait que De Tomaso est soutenue financièrement par Ford Motor Company, afin d'essayer de contrer le succès de la Chevrolet Corvette. L'absence d'un réseau de distribution digne de ce nom explique également la fin prématurée d'une marque qui a pourtant fait trembler Ferrari ou Ford en compétition.

Mais tout espoir n'a pas disparu ! En 1992, par exemple, Piero Rivolta, avec l'assistance de Giorgetto Giugiaro, présenta le très beau prototype de ce qui aurait pu être la digne héritière de la Grifo.

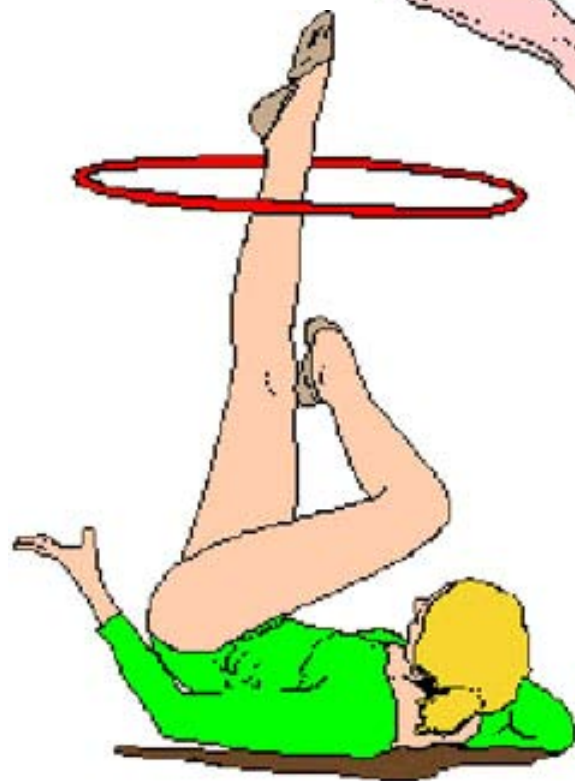
A quand un essai transformé ?



MOVE YOUR BODY

COACHED BY BORI SON

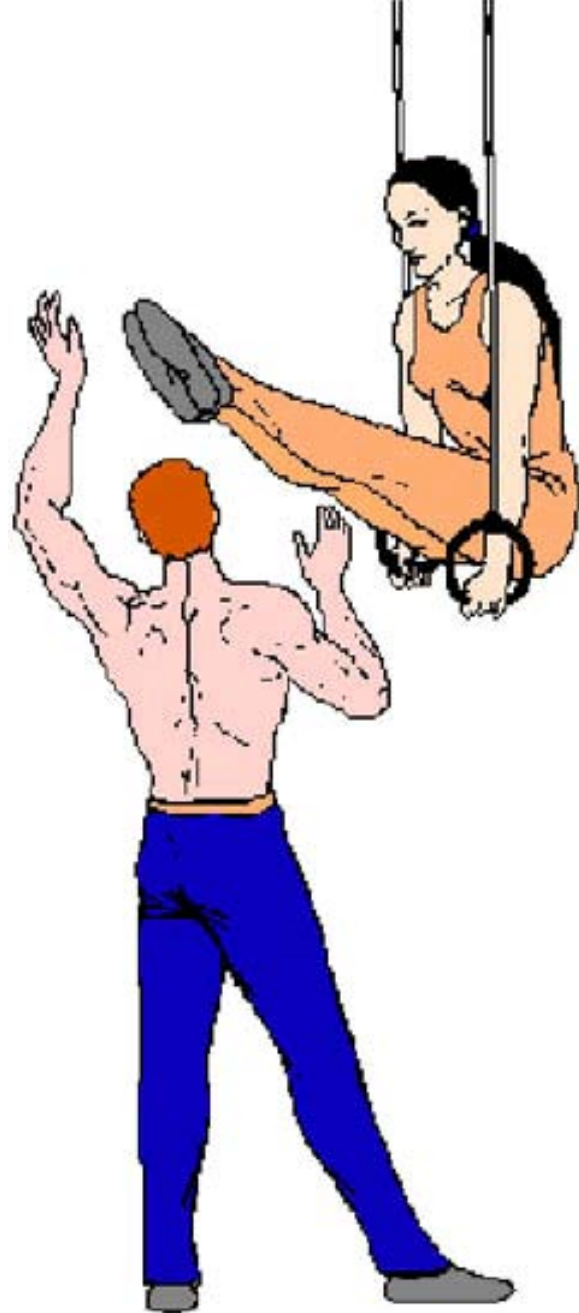










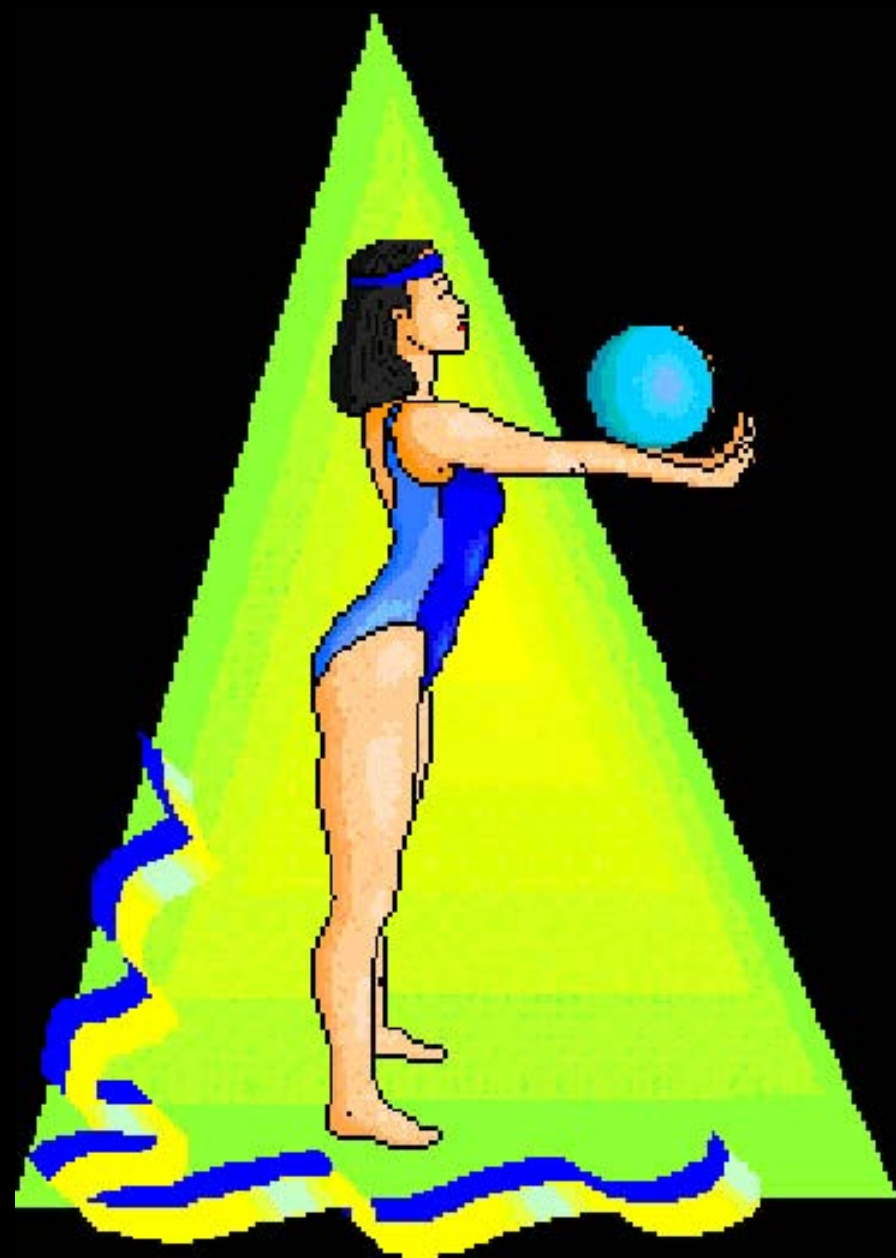




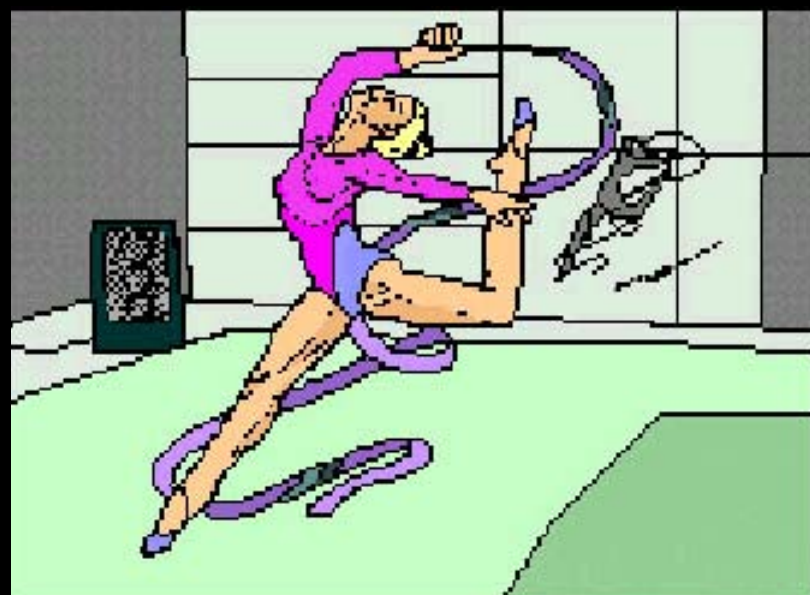










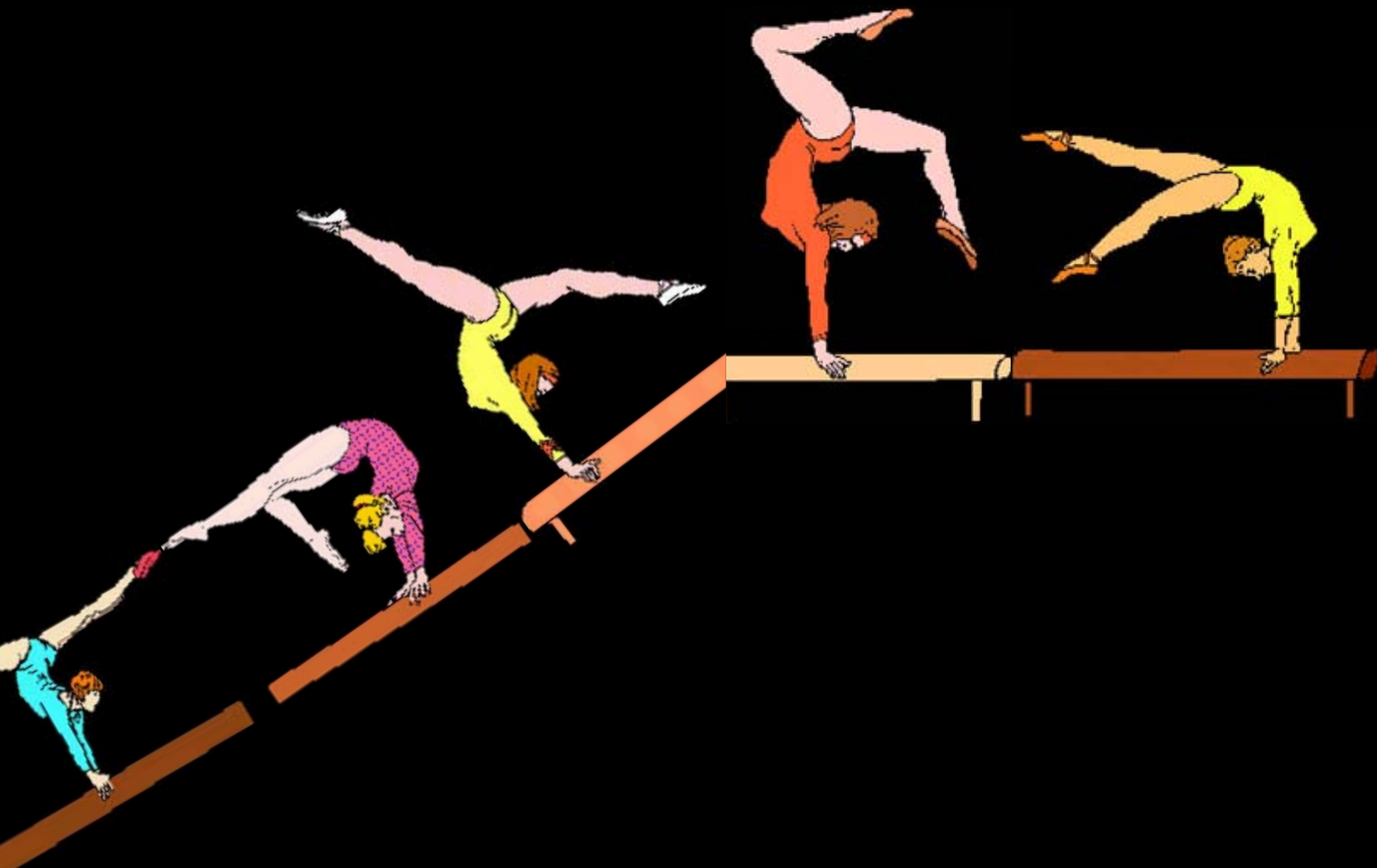


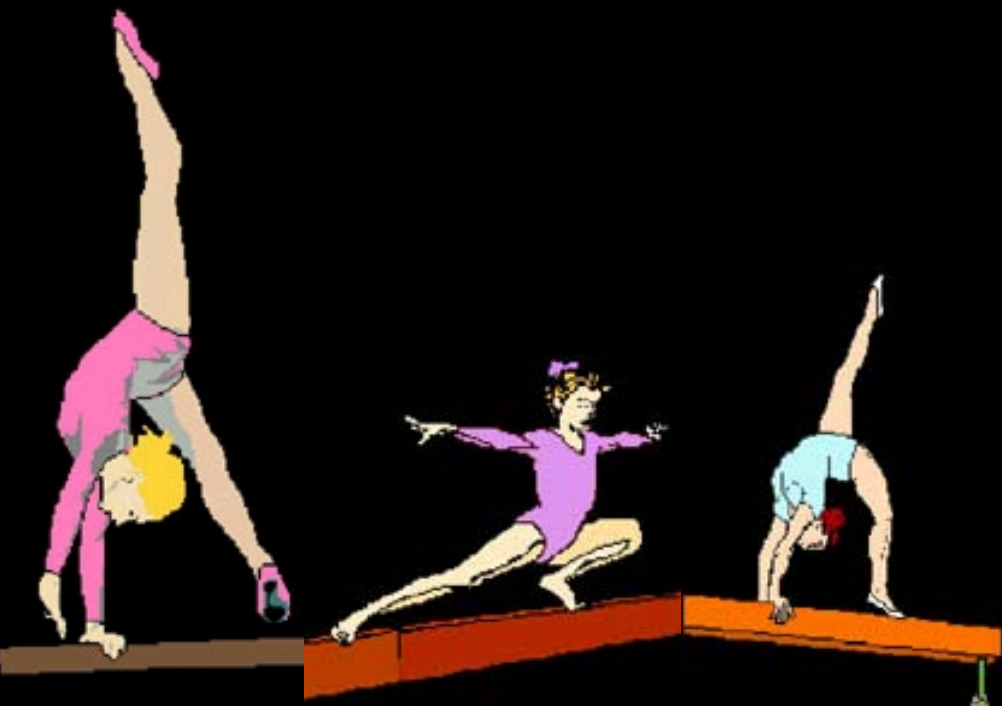


















La corne d'or











Femmes à casque



































JHON MAGAZINE



ET BONNE SANTÉ