

MONTEVERDI – Geschichte einer Schweizer Automarke







Monteverdi High Speed 375 S, Prototyp 1967



Roger Gloor und Carl L. Wagner

# MONTEVERDI

Geschichte einer Schweizer Automarke

Biographie und Dokumentation

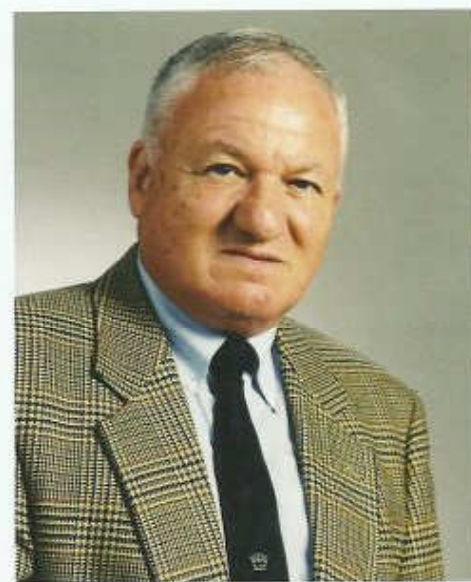


1978

Peter Monteverdi  
(1934–1998)



1987



1998



# Inhalt

## 1. Buchteil

(Basis: 1980 erschienenes Buch)

|   |    |  |     |  |     |
|---|----|--|-----|--|-----|
| Monteverdi                              | 9  | Gründung der Ecurie Hoba                 | 57  | Abenteuer Formel-1-Einstieg              | 166 |
| Grundstück mit auffälligen Schuppen     | 9  | Mit Monoposto-Eigenkarosserie            | 58  | Umzug von England nach Binningen         | 168 |
| Selbständigkeit und Familiengründung    | 9  | Abstecher auf den Nürburgring            | 59  | Formel-1-Rückzug in Raten                | 169 |
| Charaktermerkmale zeichnen sich ab      | 10 | Besonderes Erlebnis: Genfer Rallye       | 60  | Ein Jahr mit der GM Lotus Euroseries     | 172 |
| Tier- und Theaterbegeisterung           | 10 | Strapaziose Tour um die Schweiz          | 61  | Und dann kam der Hai 650 F1!             | 174 |
| Kampfgeist fördert Einfallsreichtum     | 11 | Kampf gegen das Einschlafen              | 61  | Das Designtalent meldete sich selber     | 175 |
| Widersprüchliche Zukunftsvisionen       | 12 | Im Konkurrenz-Abseits                    | 62  | Rückbesinnung auf die eigenen Werte      | 175 |
| Ein Zwischenfall in der Schule          | 13 | Lehrreiche Monoposto-Enttäuschung        | 62  | Viel Spass am 60. Geburtstag             | 178 |
| Lehrantritt – und ein Entschluss        | 13 | Die Lösung hiess Verzicht!               | 63  | Das bittere Schicksal: Krebs             | 180 |
| Auf den eigenen Beinen stehen           | 14 | Formel Junior mit der Ecurie Hoba        | 64  | Ein verantwortungsschweres Erbe          | 180 |
| Erstes Schnuppern von Rennluft          | 15 | Breit genutzter F-Junior-Spielraum       | 65  | Das Monteverdi-Museum (in Bildern)       | 182 |
| Sicheren Schritts in die Zukunft        | 15 | Neues Ziel Rennwagenkonstrukteur         | 66  | Der Schritt zur Stiftung                 | 185 |
| Erstes Motorfahrzeug: eine Motom        | 16 | Geburt einer Rennsportmarke: MBM         | 67  | Vertrag mit dem Verkehrshaus             | 185 |
| Tuning auch von Automotoren             | 16 | Flugplatz-Testfahrten und Kartbau        | 68  | Ein neuer Monteverdi...                  | 186 |
| Beginn mit mustergültigem Eigenbau      | 17 | Spektakulärer Einsatz in den USA         | 69  |  |     |
| Aufwendiger Zukauf von Teilen           | 18 | Eindrücke von der «neuen Welt»           | 70  | <b>3. Buchteil (Nachgänge)</b>           |     |
| Vater bekundete Einsehen                | 19 | Motoren von Mantzel und Mitter           | 71  | Nachgang 1:                              |     |
| Glücksfall: Einstieg als Rennmechaniker | 19 | Vom Typ B zum Typ C                      | 73  | Monteverdis Sprung nach Amerika          | 187 |
| Renntempo als Sinneswonne               | 20 | Ford-Anglia-Motor und MBM Sport          | 74  | Wie der Monteverdi 2000 GTI entstand     | 189 |
| Wertvolle Rennstrecken-Erkenntnisse     | 21 | Typ D als Vorstufe zur Formel 1          | 75  | So kam's zum Wechsel zu Fissore          | 189 |
| Fahrprüfung und gleich erste Testfahrt  | 22 | Grand-Prix-Wagen mit Porsche-Motor       | 77  | Testabenteuer auf der Dragsterpiste      | 190 |
| Das Kräftemessen – auch zu Hause        | 22 | Monaco und Monza mit dem Typ D           | 77  | Im gewerkschaftlichen Gleichschritt      | 190 |
| Per Topolino zur ersten Siegesfahrt     | 23 | Formel-1-Premiere auf der Solitude       | 78  | Kam da ein zweiter 2000 GTI?             | 190 |
| Bewährungsproben im Autohandel          | 24 | Der Unfall – viel Glück im Unglück!      | 81  | Eine Frage der Moral                     | 191 |
| Gebrauchtwagen-Lektion mit Nachgang     | 25 | Dem Schwur gemäss: Rennsportende         | 81  |  |     |
| Erste Fahrversuche am Rennlenkrad       | 26 | Grosse Umstellung auf neue Ziele         | 84  | Nachgang 2:                              |     |
| Lichtblick mit einem Porsche Super      | 27 | Via Jensen und Rolls' zu BMW             | 85  | Hai und Hemi                             | 191 |
| Mit 22 Jahren: Garagier!                | 28 | Schweizer Personenwagenmarke:            | 86  | Der Bruder des Raketenkonstruktors       | 191 |
| Zielrichtung Sport- und Luxuswagen      | 28 | Monteverdi                               | 88  | Eine kochende Haushalthilfe              | 191 |
| Ferrari-Besitz bringt Hochgefühl        | 29 | Nur Italien konnte Karosserien liefern   | 90  | Rennsportlich angehauchte Unterhaltung   | 192 |
| Zwischenfälle, Abenteuer...             | 30 | Zum 375 S der viersitzige 375 L          | 96  | Im Rot eines kandierten Apfels           | 192 |
| Dezentes Anklopfen in Maranello         | 31 | Suche nach Kapazitätserweiterung         | 98  |  |     |
| Antritt zum fahrtechnischen Beweis      | 32 | Nun mit Fissore statt Frau               | 100 | Nachgang 3:                              |     |
| Der Schritt zum Ferrari-Importeur       | 32 | Am Genfer Salon wie in New York          | 102 | «Grösster Konkurrent ist Rolls-Royce»    | 193 |
| Zweimal Feuertaufe in Monza             | 32 | Mit neu gezeichneter Front               | 103 | Warum ein Monteverdi?                    | 193 |
| Selbstunterricht auf der Rennpiste      | 34 | Aufsehenerregender Mittelmotor-Bolide    | 106 |  |     |
| Mit Bravour erworbene Rennlizenz        | 34 | Überzeugende Tests, zweiter Neubau       | 110 | Nachgang 4:                              |     |
| Der Traum Werksfahrer zu sein           | 35 | Privatparadies und erstes Luxuscabrio    | 112 | Vom Hai 450 SS zum Hai 450 GTS           | 194 |
| Angefüllter Renneinsatz-Kalender        | 36 | Ein neuer Höhepunkt: die Limousine       | 116 | Werk des Designtalents Trevor Fiore      | 194 |
| Mit eiserner Beharrlichkeit             | 37 | Via Hemi 375 L zum Typ Berlinetta        | 117 | Aspekte des Monteverdi-Stils             | 194 |
| Kampflust mit Vernunft gepaart          | 39 | Ganz auf Sicherheit ausgelegt            | 118 | Weg zur optimalen Gewichtsverteilung     | 195 |
| Auf bestem Weg zum Rennerfolg           | 39 | «Safty first» auch für den Innenraum     | 121 | Public-Relations-Effekt voll erreicht    | 196 |
| Sportrenommee bringt Kunden             | 40 | Diskrete Kontakte zu Grosshersteller     | 121 | Neuer Auftritt in Rot und weitere Haie   | 197 |
| Vom Testa Rossa zum Monza               | 40 | Vorzeichen der Erdölkrise                | 124 | Der mysteriöse silberfarbene Hai         | 196 |
| Versuch und Versuchung in Modena        | 41 | Die Perfektionierung im Visier           | 124 | Das Chamäleon                            | 198 |
| Weiterhin: Duelle am Berg               | 42 | Dunkle Wolken am Luxusauto-Horizont      | 127 | «Meine Hai-Messfahrt»                    | 199 |
| Stetes Feilen am Fahrstil               | 43 | Mit Elan aus dem Tief                    | 128 |  |     |
| Düstere Schatten auf der Rennstrecke    | 43 | Eintritt in eine andere Autowelt: Safari | 134 | Nachgang 5:                              |     |
| Pech auch im Elsass                     | 44 | Sierra, Limousine neuer Generation       | 138 | Renaissance für Schweizer Luxuscoupé     | 200 |
| Entschluss zum Garagen-Neubau           | 45 | Und zum Sierra ein Cabrio                | 138 | Attraktiv geformt und sicherheitsbezogen | 200 |
| Der Absageschock aus Maranello          | 46 | Arabische Scheichs als Kundschaft        | 139 | Exemplarische Karosseriearbeit           | 200 |
| Die zweite Monteverdi-Konstruktion      | 46 | 50-Jahr-Fest, Jubiläumsmodell Sahara     | 144 |  |     |
| Auszeichnung als bester Privatfahrer    | 47 | Military 230: ein Projekt geht an Saurer | 147 | <b>4. Buchteil</b>                       |     |
| Auf Strassengebrauch zugeschnitten      | 48 | Neuausrichtung auf Designstudien         | 152 | Anhang mit Tabellen:                     |     |
| Erste Erfahrungen im Einsitzer          | 50 | Ford-Boss Lutz nahm Kontakt auf          | 154 | Peter Monteverdis Rennerfolge            |     |
| Erneut im Bergrennfieber                | 50 | Zusätzlicher Designstand in Genf         | 164 | 1956–1961                                | 203 |
| Wiedersehen mit Mittholz-Kandersteg     | 51 |  | 164 | Technische Spezifikationen der           |     |
| Kleiner Fehlentscheid trägt Folgen      | 52 | <b>2. Buchteil:</b>                      | 164 | Monteverdi-Modelle                       | 204 |
| Priorität für Betriebsweiterung         | 52 | <b>Die Zeit nach 1980:</b>               | 164 | Neutrale Messresultate                   | 204 |
| Ein Auftritt bei Maserati               | 53 | Der Military-Epilog von Saurer           | 164 | Produktionszahlen und Katalogpreise      | 205 |
| Überraschung von Renault Suisse         | 53 | Neuer Anlauf: Monteverdi Tiara           | 164 | Erinnerungen                             | 206 |
| Abenteuer im Grand-Prix-Maserati        | 54 | Ein Museum der Autoträume                | 161 | Monteverdi-Club                          | 207 |
| Einmal mehr neuartige Fahrgefühle       | 55 | ...und dazu noch 6000 Modellautos!       | 162 | Verdankungen                             | 207 |
| Atemraubende Beschleunigungskraft       | 55 | Die Renaissance des MBM Formel 1         | 164 | Die Autoren                              | 207 |
| Dauphine- statt Ferrari-Werksfahrer     | 56 | Mit dem Club auf die Rennpiste           | 166 | Namensregister                           | 208 |
|   |    | Eine Replika des Monteverdi-Erstlings    | 166 |  |     |
|   |    | Ferrari-Sonderschau der Superlative      | 166 |  |     |

Der Inhalt umfasst 470 Abbildungen, davon 215 in Farbe; 37 Farbbildseiten sowie 6 Schwarz-weiss-Bildseiten



grauen Boliden zu montieren. Nach Vollendung dieser Arbeit begriff er bald, dass es von grosser Bedeutung war, mit den Lehrlingen auf gutem Fuss zu stehen. Es kam nämlich recht häufig vor, dass die Räder seines Tretautos neu an die Achsen geschweisst werden mussten, weil Peter allzu zügig um Kurven gefahren war oder die Ladekiste mit allzu vielen Steinen angefüllt hatte. Und er konnte darauf zählen, dass die Lehrlinge diese Arbeit stets ausführten, ohne dass sein Vater davon Wind bekam.

## Kampfgeist fördert Einfallsreichtum

Peter Monteverdīs Kindergartenfreund, der einer wohlhabenden Familie angehörte, bot eines Tages mit einem neu erhaltenen Kinderfahrzeug einen höchst angeberischen Auftritt. Bei diesem Gefährt wurden die Hinterräder angetrieben, indem man einen mit beiden Händen zu haltenden Griff kraftvoll nach vorne stiess und zurückzog. Überflüssig zu sagen, das dieser sogenannte Holländer wesentlich schneller war als Peters Tretauto, und so endete das erste Rennen mit einer nicht zu verdauenden Niederlage für den jungen Monteverdi... und mit einem weiteren Radbruch. Natürlich musste die Ehre wiederhergestellt werden, doch Peter wusste, dass es zwecklos war das Thema gegenüber seinen Eltern auch nur anzuschneiden, hatte doch Monteverdi senior erst vor kurzem einen ausgewachsenen, höchst gefräßigen, lärmvollen und schwer zu zähmenden Ziegenbock angeschafft! Es gab daher keinen anderen Ausweg, als selbst einen Holländer zu bauen oder wenigstens eine einigermaßen vernünftige Kopie.

Wenn man ein bisschen übertreiben will und zudem über genügend Einbildungskraft verfügt, so kann man diesen Holländer-Eigenbau als den Vorläufer aller Monteverdi-Autos bezeichnen. Da die Konstruktion eines Hebelsystems viel zu kompliziert war, entschied sich der sechsjährige Peter Monteverdi zu einer einfacheren Einrichtung, die ihm erlaubte, den flachen Karren mit seinen Füssen anzustossen. Er sägte ein breites Brett zu einer Plattform, deren Gesamtlänge etwas kürzer war als seine eigene Standhöhe. Dann sägte er am vorderen Ende des Brettes beidseits Stücke weg, so dass sich hier eine Verschmälerung wie bei einem überdimensionierten Griff ergab. Diese seitlichen Aussparungen ergaben den Raum, in denen die Vorderräder sich bei Kurvenfahrt bewegen konnten, denn sie waren an den Enden einer um den Mittelpunkt drehbaren Achse montiert. Peters Konstruktion war so einfach, dass er sie selbst ohne Mühe und in kurzer Zeit verwirklichen konnte.



1933 verlegte Rosolino Monteverdi seinen Betrieb an die Oberwilerstrasse 14. Im Jahr darauf kam sein Sohn Peter zur Welt.



Peter Monteverdi im Alter von vier Jahren mit seinem Tretauto.



Peter übt sich am Lenkrad eines Vevey-Dieseltraktors im Garagenhof.



Mutter Monteverdi, Peter und die von ihm «durchgesetzte» Ziege.

Von oben betrachtet glich der Karren mit seiner kurzen und schmalen in den Hauptteil übergehenden Vorderpartie einem hölzernen Hackbrett. Peter lag bäuchlings auf dem Karren und hielt in jeder

Hand ein Stück Seil, deren Enden auf der Innenseite der Räder an der Vorderachse befestigt waren. Dies ergab eine einfache aber wirkungsvolle Lenkmöglichkeit. Wie die vordere, so war auch die hintere Achse



In Albi: 1961 erfolgte der erste Einsatz des Typ B.



Einsatz auf deutschen Rennstrecken 1961: Monteverdi auf dem MBM Typ B lässt sich von Mechanikern zum Start anschieben.



Erprobte den MBM Typ C in Innsbruck mit Helm und Krawatte: Richard von Frankenberg, renommierter Rennsport-Pilot und -Autor (seine These: für den rechten Fuss gibt es nur zwei Positionen: entweder Vollgas oder voll auf die Bremse).

## Ford-Anglia-Motor und MBM Sport

Es wurden drei Wagen des Typs C gebaut. Die beiden ersten, ein roter und ein weisser Monoposto, besaßen von Mitter frisierte DKW-Zweitaktmotoren, die 85 DIN-PS leisteten und mit einer Benzin/Öl-Mischung von 30:1 liefen. Für das dritte Fahrzeug hatte Monteverdi hingegen andere Pläne: Er wollte herausfinden, wie ihm das Tuning eines englischen Ford-Anglia-Motors gelingen würde.

Dieses Antriebseinheit bohrte er von 80,9 auf 85 mm aus, während der Hub vorschriftsgemäss unverändert bei 48,4 mm blieb. Damit ergab sich ein Hubraum von 1098 cm<sup>3</sup>. Zudem wurde die Verdichtung auf 9,5:1 angehoben. Es wur-

de eine neu entworfene Nockenwelle verwendet, während die Ventilstößel, Lager sowie der Block überarbeitet und verbessert wurden. Mit dem Ziel einer wirksameren Motorkühlung montierte Monteverdi ausserdem eine grössere Ölwanne.

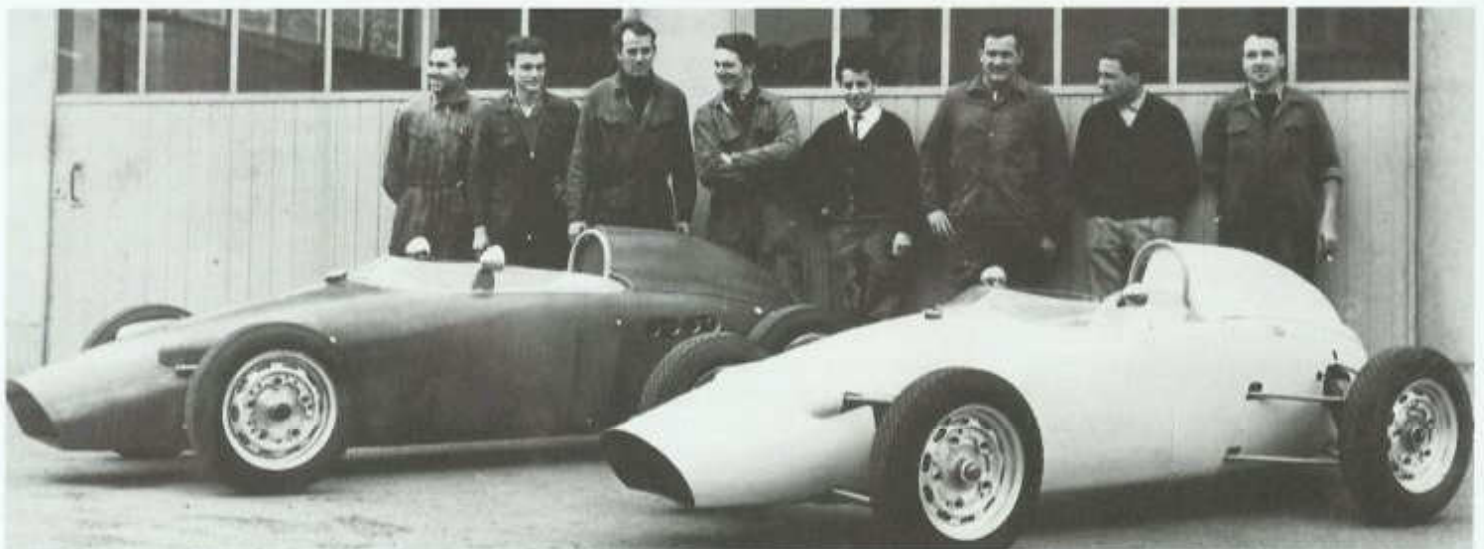
Probelaufe auf der Prüfbank wurden sowohl mit Weber-Zweistufen-Doppelvergäsern wie mit vier Dellorto-Einheiten durchgeführt, wobei letztere Kombination eine Leistung von 90 DIN-PS bei 7800/min erbrachte, während die Weber-Vergäser acht PS weniger leisteten; so wurden denn die Dellorto-Vergäser gewählt.

Von der Firma Grell im nahen Rheinfelden wurden neue Fünfgang-Zahnräder für das VW-Getriebegehäuse angefertigt, und diese Kraftübertragung kam bei allen drei C-Typen zum Einbau. Diese trugen übrigens wiederum die Kaufmann-Fiberglas-Karosserie. Einer der mit DKW-Motor ausgerüsteten Wagen wurde im Oktober jenes Jahres von Richard von Frankenberg in Innsbruck gefahren. Ein originelles Detail des Typ C war das handgeformte, mit Leder überzogene Lenkrad, in dessen Nabenabdeckung das MBM-Zeichen eingepreßt war.

Nichts führt zu so viel Erfolg, wie bereits gehabter Erfolg. Einer so intensiv tätigen Person wie Peter Monteverdi brachte er aber auch zusätzlichen Elan. Der in einer Ecke der «Rennabteilung» schlummernde Lotus-Monoposto der Formel 2 hatte in Monteverdis Gedanken seit langem einen vordergründigen Platz eingenommen.

Die Idee, dessen hauptsächlichste Bestandteile für einen Rennsport-Zweisitzer zu verwenden, war ihm gerade zu jenem Zeitpunkt gekommen, da er den Formel Junior Typ C entwarf. So verliefen denn Entwicklung und Konstruktion des ersten MBM-Rennsport-Zweisitzers parallel mit dem Bau des Typs C.

Der Climax-Motor war zertrümmert, und seine Wiederherstellung wäre zu teuer gewesen. So entschloss sich Monte-



Vor der Monteverdi-Werkstatt in Binningen im Jahr 1961: Rechts der MBM Formel Junior Typ C mit DKW-Mitter-Motor, links der Typ C mit von Monteverdi getuntem Ford-Anglia-Aggregat. Dahinter die gesamte Monteverdi-Belegschaft.





Das ultimative Geburtstagsgeschenk auf den Armen von Paul Berger und Peter Monteverdi

## 60. Geburtstag



Starthilfe für den Hai 650 F1 (wie F1-Wagen ohne Anlasser!)



Proberunden mit wechselnden Passagieren auf der Flugpiste



Verschlaufpause für das glückstrahlende «Geburtskind»



Simmentaler Kuh samt Dekor vertrat einheimisches Schaffen



Für 1991 entwickelter Monteverdi F1 kam ebenfalls zum Einsatz



Besonderer Star: Rekonstruierter Monteverdi Special von 1952



Jenzer, Daniel 120, 126  
Jenzer, Elisabeth 126  
Jenzer, Rudolf 126  
Jenzer-Monteverdi, Frau 158  
Johansson, Stefan 168, 169  
Johnson (Aussenbordmotor) 84  
Jones, Alan 160  
Jurist, Ed 187

## K

Kaufmann, Willy 69, 70, 74  
K-car 159  
Keller, Fa. J. H. 48, 86, 96  
Kennedy Airport 189  
Kling, Karl 35, 36, 59, 60  
Knie National-Circus 10  
Koenig Special 175  
Koni (Stossdämpfer) 88, 105, 124, 202  
Koni Niveaumatic 114  
Kreidler (Moped) 16  
Kromer, Werner 84, 108, 179  
Kronprinz (Räder) 73, 76  
Kurt, Stephan 174, 176

## L

Lambert (Rennfahrer) 51, 52  
Lamborghini 89, 98, 102, 104, 110, 152, 160, 188, 193  
Lamborghini Countach 178  
Lamborghini Diablo 174  
Lamborghini Miura 89, 90, 104, 117, 122  
Lamborghini Urraco 193  
Lampredi, Aurelio, 33  
Lamy, Pedro 174  
Lancia 54, 65, 82, 84, 85, 178, 181  
Lancia Appia 162  
Lancia Aurelia 127  
Lancia Flaminia 84, 162  
Lancia Flavia 162  
Lancia Lambda 85, 160  
Lancia Stratos 162, 178  
Land Rover Ltd. 147, 151, 155, 159  
Land-Rover 128, 144  
Lauda, Niki 160, 164, 165  
Lehto, J. J., 168, 169, 170, 171, 172, 181  
Leuthard (Rennfahrer) 77  
Leutwyler, H. 83  
Levegh, Pierre 60  
Lier, Werner-Charles 60  
Lincoln 121, 178  
Lincoln, Mr. 72  
L.I.T.L.A., Fa. 198  
Lola 63, 66, 77, 164, 165  
London Taxi 150  
Lotus 39, 57–59, 62, 63, 66–68, 73, 74, 79, 160, 164, 172, 178, 203  
Lotus Monte Carlo 81  
Lurani, Graf Giovanni 60, 65  
Lutz, Bob 152, 154  
Luyet, David 173

## M

Maag (Gewerbelehrer) 67  
Macho 155, 158  
Mader, Heini 168  
Maglioli, Luigi 41, 42  
Maglioli, Umberto 40  
Magnum 99, 105, 117, 118, 132, 189–192, 194, 196, 198

Mantzel (Tuning) 21, 26, 66, 69–72  
Mantzel, Albrecht-Wolf 66, 67, 68  
Mantzel, Dieter 69, 70  
Marelli (Zündsysteme) 33, 74  
Marlboro (Sponsor) 168  
Marsh, Tony 63  
Maserati 39, 41–43, 50–58, 74, 89, 110, 152, 160, 178, 188, 193  
Maserati Ghibli 117  
Maserati Quattroporte 112, 159  
Mauerhofer, Reto A. 185  
May, Michael 66  
Maybach 160, 186  
Mazda-Modellautos 184  
MBM (Monteverdi-Basel-Motors) 66, 68–71, 73, 75–82, 85–87, 181, 183, 188, 203  
MBM Formel 1 163–165, 183, 192, 204, 205  
MBM Formel Junior 183, 203, 204, 205  
MBM Sport 74–76, 82, 204, 205, 206  
MBM Turismo 82, 83, 162, 183, 204, 205  
McLaren (Rennstall) 168  
McLaren, Bruce 79  
McLaren-Honda 168, 172  
Meier (Meister) 14, 15  
Meier Oberflächen AG 200  
Melkus 66  
Menditeguy, Carlos 53  
Mercedes-Benz 21, 35, 49, 58–60, 105, 116, 121, 127, 155, 159, 160, 162, 175, 178, 188, 193  
Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 199  
Mercedes-Benz 300 SL Roadster 203  
Mercedes-Benz 500 SEL 159, 160, 204  
Mercedes-Benz G 159  
Mercedes-Benz S-Klasse 121, 136  
Mercury 121  
Merke, Prof. 81  
Meunier/Cachet 62  
Meyrat, Fausto 57, 59, 60  
MG 126, 160, 166, 178  
MG TC 16, 20  
Middlebridge, Fa. 166, 168  
Migros 126  
Military 144, 145, 148, 149, 159, 183, 204, 205, 206  
Mini 126, 150, 159, 185, 193  
Mini Clubman 110, 193  
Mini Cooper 162  
Mitter, Gerhard 66, 71, 74, 75  
Monica (Automarke) 152  
Monte Carlo GTB 174  
Monteverdi Car Collection 160, 162, 164, 166, 168, 175, 178, 198  
Monteverdi Design 147, 150, 151, 152, 154, 155, 159  
Monteverdi F-1 Swiss Team 169  
Monteverdi Onyx Limited 169  
Monteverdi Racing Team 172, 173, 174  
Monteverdi, Claudio 110  
Monteverdi, Elisabeth 12, 27  
Monteverdi, Irene 9  
Monteverdi, Louise 126, 158  
Monteverdi, Peter Rosolino, 9+++  
Monteverdi, Pietro 9  
Monteverdi, Rosolino 9++, 166  
Monteverdi-Club 164, 180, 182, 185, 200, 206, 207,  
Monteverdi-Club-Magazin 207  
Monteverdi-Modellautos 182, 184  
Monteverdi-Onyx 168, 173, 174, 183

Moreno, Roberto 172  
Morris 66, 126, 159  
Moss, Stirling 60, 76  
Motom (Moped) 16, 17, 23  
Munaron, Gino 38  
Musée de l'automobile 160  
Musso, Luigi 37

## N

Nardi (Autoteile) 19  
Nardi (Lenkräder) 191  
NASA 191  
Nascar (US-Rennserie) 191, 192  
National-Zeitung 94, 126, 204  
Nelson (Beifahrer) 38  
Neubauer, Alfred 21, 35  
Neue Presse 96  
Nissan 139, 204  
Nock, Zirkus Alfred 139, 142  
Nomex (Material) 174  
Norton (Motorrad) 23  
Norton 30 Manx 50  
NSU 180  
NSU Ro 80 162  
NSU Sport Prinz 162  
Nuvolari, Tazio 14

## O

Officine Alfieri Maserati SpA 53  
Oldsmobile 190  
Oldsmobile Saturn 100  
Onyx ORE-1 166, 168  
Onyx Racing 166, 168  
Opel 121, 122, 152, 174, 178  
Opel Diplomat 121, 136, 152  
Opel Kadett, Vectra, Calibra 174  
Opel Lotus 173  
Opel Olympia 1950 25  
Opel-Lotus Challenge 174  
Osca 50, 65, 66, 73, 74, 76, 77, 82

## P

Palm Beach 127, 129, 132, 182, 204, 205  
Panther 138  
Parsons, Marty K. 154, 155  
Peugeot 63  
Picard, François 38  
Pilette, André 63  
Pininfarina 102  
Pininfarina, Sergio 175  
Piper L-4 76  
Piper Tripacer 52  
Piper Twin Comanche 90, 96  
Piper, David 63, 77, 78  
Pirelli (Reifen) 18, 39, 174  
Pirovano (Steinhauer) 10  
Plymouth Reliant 159  
Plymouth Volare 134, 159  
Poccardi, Fa. 205  
Pontiac 178, 190  
Pontiac Fiero und Cirrus 100  
Porsche 35, 36, 38, 41–44, 50, 58, 63, 68, 76, 79, 96, 160, 163, 164, 175, 178, 188, 203, 206  
Porsche 356 A 1500 GS Carrera 27, 44  
Porsche 356/1300 26, 27  
Porsche 356/1300 S, 27, 29, 30  
Porsche 356/1500 Super 27  
Porsche 1500 22, 23