

MONTEVERDI – Geschichte einer Schweizer Automarke





Monteverdi High Speed 375 S, Prototyp 1967



Roger Gloor und Carl L. Wagner

MONTEVERDI

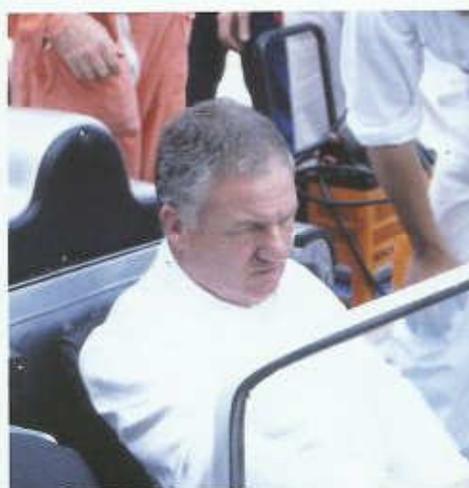
Geschichte einer Schweizer Automarke

Biographie und Dokumentation

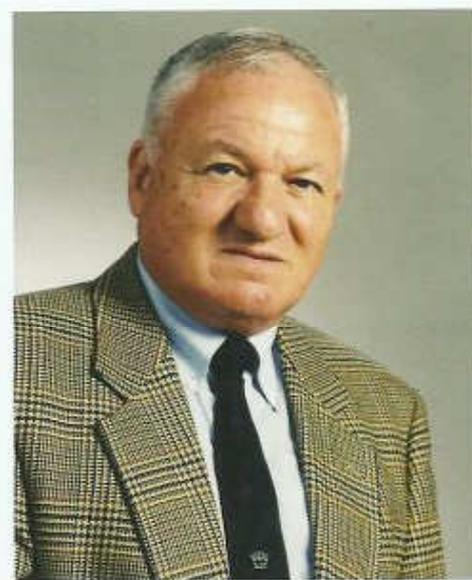


1978

Peter Monteverdi
(1934–1998)



1987



1998

Inhalt

1. Buchteil

(Basis: 1980 erschienenes Buch)

Monteverdi	9
Grundstück mit auffälligen Schuppen	9
Selbständigkeit und Familiengründung	9
Charaktermerkmale zeichnen sich ab	10
Tier- und Theaterbegeisterung	10
Kampfgeist fördert Einfallsreichtum	11
Widersprüchliche Zukunftsvisionen	12
Ein Zwischenfall in der Schule	13
Lehrantritt – und ein Entschluss	13
Auf den eigenen Beinen stehen	14
Erstes Schnuppern von Rennluft	15
Sicheren Schritts in die Zukunft	15
Erstes Motorfahrzeug: eine Motom	16
Tuning auch von Automotoren	16
Beginn mit mustergültigem Eigenbau	17
Aufwendiger Zukauf von Teilen	18
Vater bekundete Einsehen	19
Glücksfall: Einstieg als Rennmechaniker	19
Renntempo als Sinneswonne	20
Wertvolle Rennstrecken-Erkenntnisse	21
Fahrprüfung und gleich erste Testfahrt	22
Das Kräftemessen – auch zu Hause	22
Per Topolino zur ersten Siegesfahrt	23
Bewährungsproben im Autohandel	24
Gebrauchtwagen-Lektion mit Nachgang	25
Erste Fahrversuche am Rennlenkrad	26
Lichtblick mit einem Porsche Super	27
Mit 22 Jahren: Garagier!	28
Zielrichtung Sport- und Luxuswagen	28
Ferrari-Besitz bringt Hochgefühl	29
Zwischenfälle, Abenteuer...	30
Dezentes Anklopfen in Maranello	31
Antritt zum fahrtechnischen Beweis	32
Der Schritt zum Ferrari-Importeur	32
Zweimal Feuertaufe in Monza	34
Selbstunterricht auf der Rennpiste	34
Mit Bravour erworbene Rennlizenz	35
Der Traum Werksfahrer zu sein	36
Angefüllter Renneinsatz-Kalender	37
Mit eiserner Beharrlichkeit	39
Kampflust mit Vernunft gepaart	39
Auf bestem Weg zum Rennerfolg	40
Sportrenommee bringt Kunden	40
Vom Testa Rossa zum Monza	41
Versuch und Versuchung in Modena	42
Weiterhin: Duelle am Berg	43
Stetes Feilen am Fahrstil	43
Düstere Schatten auf der Rennstrecke	44
Pech auch im Elsass	45
Entschluss zum Garagen-Neubau	46
Der Absageschock aus Maranello	46
Die zweite Monteverdi-Konstruktion	47
Auszeichnung als bester Privatfahrer	48
Auf Strassengebrauch zugeschnitten	48
Erste Erfahrungen im Einsitzer	50
Erneut im Bergrennfieber	50
Wiedersehen mit Mittholz-Kandersteg	51
Kleiner Fehlentscheid trägt Folgen	52
Priorität für Betriebsweiterung	52
Ein Auftritt bei Maserati	53
Überraschung von Renault Suisse	53
Abenteuer im Grand-Prix-Maserati	54
Einmal mehr neuartige Fahrgefühle	55
Atemraubende Beschleunigungskraft	55
Dauphine- statt Ferrari-Werksfahrer	56
Gründung der Ecurie Hoba	57
Mit Monoposto-Eigenkarosserie	58
Abstecher auf den Nürburgring	59
Besonderes Erlebnis: Genfer Rallye	60
Strapaziose Tour um die Schweiz	61
Kampf gegen das Einschlafen	61
Im Konkurrenz-Abseits	62
Lehrreiche Monoposto-Enttäuschung	62
Die Lösung hiess Verzicht!	63
Formel Junior mit der Ecurie Hoba	64
Breit genutzter F-Junior-Spielraum	65
Neues Ziel Rennwagenkonstrukteur	66
Geburt einer Rennsportmarke: MBM	67
Flugplatz-Testfahrten und Kartbau	68
Spektakulärer Einsatz in den USA	69
Eindrücke von der «neuen Welt»	70
Motoren von Mantzel und Mitter	71
Vom Typ B zum Typ C	73
Ford-Anglia-Motor und MBM Sport	74
Typ D als Vorstufe zur Formel 1	75
Grand-Prix-Wagen mit Porsche-Motor	77
Monaco und Monza mit dem Typ D	77
Formel-1-Premiere auf der Solitude	78
Der Unfall – viel Glück im Unglück!	81
Dem Schwur gemäss: Rennsportende	81
Grosse Umstellung auf neue Ziele	84
Via Jensen und Rolls' zu BMW	85
Schweizer Personenwagenmarke: Monteverdi	86
Nur Italien konnte Karosserien liefern	88
Zum 375 S der viersitzige 375 L	90
Suche nach Kapazitätserweiterung	96
Nun mit Fissore statt Frau	98
Am Genfer Salon wie in New York	100
Mit neu gezeichneter Front	102
Aufsehenerregender Mittelmotor-Bolide	103
Überzeugende Tests, zweiter Neubau	106
Privatparadies und erstes Luxuscabrio	110
Ein neuer Höhepunkt: die Limousine	112
Via Hemi 375 L zum Typ Berlinetta	116
Ganz auf Sicherheit ausgelegt	117
«Safty first» auch für den Innenraum	118
Diskrete Kontakte zu Grosshersteller	121
Vorzeichen der Erdölkrise	121
Die Perfektionierung im Visier	124
Dunkle Wolken am Luxusauto-Horizont	124
Mit Elan aus dem Tief	127
Eintritt in eine andere Autowelt: Safari	128
Sierra, Limousine neuer Generation	134
Und zum Sierra ein Cabrio	138
Arabische Scheichs als Kundschaft	138
50-Jahr-Fest, Jubiläumsmodell Sahara	139
Military 230: ein Projekt geht an Saurer	144
Neuausrichtung auf Designstudien	147
Ford-Boss Lutz nahm Kontakt auf	152
Zusätzlicher Designstand in Genf	154
2. Buchteil:	
Die Zeit nach 1980:	159
Der Military-Epilog von Saurer	159
Neuer Anlauf: Monteverdi Tiara	159
Ein Museum der Autoträume	161
...und dazu noch 6000 Modellautos!	162
Die Renaissance des MBM Formel 1	164
Mit dem Club auf die Rennpiste	164
Eine Replika des Monteverdi-Erstlings	166
Ferrari-Sonderschau der Superlative	166
Abenteuer Formel-1-Einstieg	166
Umzug von England nach Binningen	168
Formel-1-Rückzug in Raten	169
Ein Jahr mit der GM Lotus Euroseries	172
Und dann kam der Hai 650 F1!	174
Das Designtalent meldete sich selber	175
Rückbesinnung auf die eigenen Werte	175
Viel Spass am 60. Geburtstag	178
Das bittere Schicksal: Krebs	180
Ein verantwortungsschweres Erbe	180
Das Monteverdi-Museum (in Bildern)	182
Der Schritt zur Stiftung	185
Vertrag mit dem Verkehrshaus	185
Ein neuer Monteverdi...	186
3. Buchteil (Nachgänge)	
Nachgang 1:	
Monteverdis Sprung nach Amerika	187
Wie der Monteverdi 2000 GTI entstand	189
So kam's zum Wechsel zu Fissore	189
Testabenteuer auf der Dragsterpiste	190
Im gewerkschaftlichen Gleichschritt	190
Kam da ein zweiter 2000 GTI?	190
Eine Frage der Moral	191
Nachgang 2:	
Hai und Hemi	191
Der Bruder des Raketenkonstruktors	191
Eine kochende Haushalthilfe	191
Rennsportlich angehauchte Unterhaltung	192
Im Rot eines kandierten Apfels	192
Nachgang 3:	
«Grösster Konkurrent ist Rolls-Royce»	193
Warum ein Monteverdi?	193
Nachgang 4:	
Vom Hai 450 SS zum Hai 450 GTS	194
Werk des Designtalents Trevor Fiore	194
Aspekte des Monteverdi-Stils	194
Weg zur optimalen Gewichtsverteilung	195
Public-Relations-Effekt voll erreicht	196
Neuer Auftritt in Rot und weitere Haie	197
Der mysteriöse silberfarbene Hai	196
Das Chamäleon	198
«Meine Hai-Messfahrt»	199
Nachgang 5:	
Renaissance für Schweizer Luxuscoupé	200
Attraktiv geformt und sicherheitsbezogen	200
Exemplarische Karosseriearbeit	200
4. Buchteil	
Anhang mit Tabellen:	
Peter Monteverdis Rennerfolge 1956–1961	203
Technische Spezifikationen der Monteverdi-Modelle	204
Neutrale Messresultate	204
Produktionszahlen und Katalogpreise	205
Erinnerungen	206
Monteverdi-Club	207
Verdankungen	207
Die Autoren	207
Namensregister	208
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 cm³. 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.

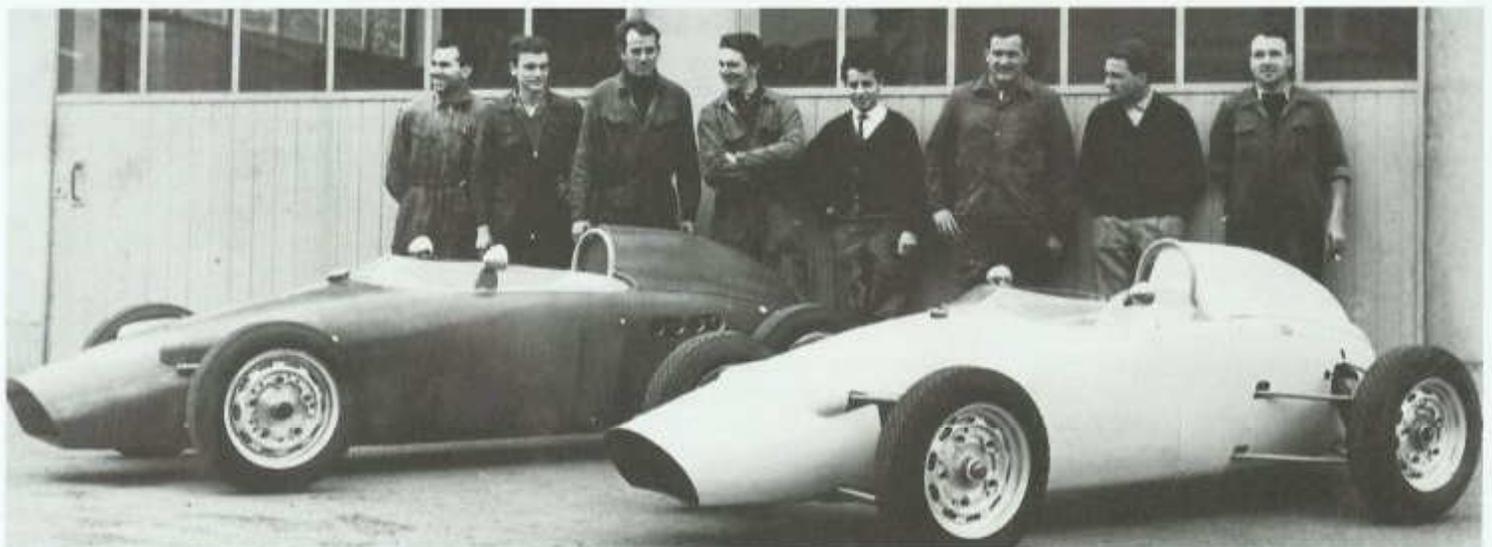
Probelaufe auf der Prüfbank wurden sowohl mit Weber-Zweistufen-Doppelvergäsern wie mit vier Dellorto-Einheiten durchgeführt, wobei letztere Kombination eine Leistung von 90 DIN-PS bei 7800/min erbrachte, während die Weber-Vergäser acht PS weniger leisteten; so wurden denn die Dellorto-Vergäser gewählt.

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-Zweitzer 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-Zweitzers 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