

CLASSIC DRIVER

Das Monteverdi Museum ist eine Schatzkammer schweizerischer Automobilgeschichte

Lead

Die Schweiz gilt nicht als Autoland – dabei wurden in den Siebzigerjahren einige der innovativsten Sport- und Luxuswagen Europas bei Monteverdi in Basel produziert. Wir haben das Museum besucht und uns mit dem Leiter Paul Berger über die abenteuerliche Geschichte der Marke unterhalten.



Der Schweizer Rennfahrer und Autokonstrukteur Peter Monteverdi mag heute nicht so bekannt sein wie seine Zeitgenossen Enzo Ferrari oder Ferruccio Lamborghini – und doch haben seine Kreationen Automobilgeschichte geschrieben. Die in den Sechziger- und Siebzigerjahren in Basel gebauten Sportcoupés, Cabriolets und Limousinen waren elegant, schnell, unkonventionell und äußerst luxuriös. Der Geländewagen Safari darf sogar als früher Vorreiter moderner Luxus-SUVs wie Bentley Bentayga oder Maserati Levante gelten. Wir haben das Monteverdi Museum in Basel besucht – und konnten kaum glauben, wie viele außergewöhnliche und visionäre Kleinserien und Prototypen unter Peter Monteverdi entstanden sind. Auch Europas größte Modellautosammlung ist in den giftgrünen Hallen beheimatet. Paul Berger, der langjährige Mitarbeiter und heutige Leiter des Museums, gewährte uns zudem einen äußerst interessanten und persönlichen Einblick in die Geschichte von Monteverdi.





Wie kam es dazu, dass die Schweiz in den 1960er Jahren mit Monteverdi eine eigene Sportwagenmarke bekamen?

Peter Monteverdi hatte ja zunächst eine Ferrari-Vertretung. Viele der Kunden waren ältere Herren, die sich einen Ferrari zwar leisten konnten, aber nicht mehr mit der sportlichen Technik zurecht kamen. So entstand die Idee, ein eigenes Automobil zu bauen – mit Automat, Lenkhilfe und weiteren komfortablen Ausstattungsdetails, die es damals bei anderen Sportwagenherstellern nicht gab. Und der Erfolg gab uns recht: Das erste zweisitzige Coupé, der 1967 in Frankfurt vorgestellte Monteverdi High Speed 375 S, kam sehr gut an. Einige Kunden wünschten sich jedoch mehr Platz. Ob man nicht einen 2+2-Sitzer entwickeln könnte? Natürlich konnten wir das. Und so ging es weiter, später folgten ein Cabriolet und eine Limousine.

Die Technik für die Autos hatten Sie aber nicht selbst entwickelt, oder?

Die Modellbezeichnung 375 bezog sich auf die V8-Motoren mit 7,2 Litern Hubraum und 375 PS, die wir von Chrysler eingekauft hatten. Chrysler hatte damals ein internationales Netzwerk, und so konnten unsere Kunden auf den Service für Motor und Getriebe zurückgreifen. Das war für uns natürlich lebenswichtig – wir hätten ja nicht in all den Ländern, in denen die Autos gekauft und gefahren wurden, unsere eigenen Stationen aufbauen können.



Was war Ihre Rolle bei Monteverdi?

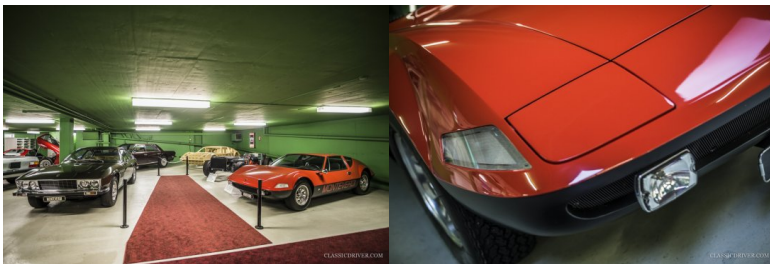
Ich bin von Anfang an dabei gewesen und mittlerweile seit 53 Jahren der Marke Monteverdi verbunden. Als Chefverkäufer hatte ich das Vergnügen, viele unserer sehr bekannten Kunden persönlich kennenzulernen. Oft fuhr oder flog ich vor der Bestellung zu ihnen, um herauszufinden, welche Sonderwünsche sie für ihre nächsten Autos hatten. Eiskästen, Fernseher, solche Dinge.

Wie war es, mit Peter Monteverdi zu arbeiten?

Er war ein sehr innovativer Mensch. Wenn er um acht Uhr morgens eine Idee hatte und zwölf Uhr mittags war sie nicht umgesetzt, dann war der Teufel los. Es ging ihm immer zu langsam. Menschlich war er ein toller Kerl und man konnte mit jedem Problem zu ihm kommen, aber in der Zusammenarbeit war er nicht immer einfach. Man hat ihn geliebt oder gehasst – aber so sind sie eben, die Künstler.



CLASSICDRIVER.COM



Der große Hingucker von Monteverdi war der sogenannte Hai, der 1970 auf dem Genfer Salon für Aufregung sorgte.

Der Hai war das Auto, das Monteverdi auf einen Schlag weltbekannt gemacht hat. Wieso? Mit einem Mittelmotor und 450 PS war das Auto zu dieser Zeit eine verrückte Sache. Heute sind solche Leistungen normal, aber vor 45 Jahren war das etwas ganz Großartiges. Ich kann mich an keine Autozeitung erinnern, die damals aus Genf nicht über den Hai berichtet hätte.

Und doch hatte Monteverdi es nicht immer leicht - wie ging es in den kommenden Jahren weiter?

Anfang der 1970er Jahre begann für uns mit der Ölkrise eine schwierige Zeit. Am Sonntag durfte man auf der Autobahn spazieren gehen, aber eben nicht mehr fahren. Geld war weiterhin vorhanden, doch in Europa konnte man es sich schlicht nicht mehr erlauben, solche extravaganten Autos zu kaufen. Zum Glück hatten wir damals bereits gute Kontakte in die arabische Welt, wohin wir unsere Autos weiterhin verkaufen konnten. Trotzdem mussten wir uns verändern, um zukunftsfähig zu bleiben. Herr Monteverdi hatte damals eine sehr gute Idee - den Safari 4x4, einen luxuriösen Geländewagen mit Vierraduntersetzung, Lenkhilfe, Tempomat, Klimaanlage, schlicht alles was man haben wollte. Man konnte den Wagen genauso im Schnee fahren wie auf Sand oder in der Stadt. Man muss bedenken: Ein Jeep war damals noch ein Arbeitsauto und selbst der Range Rover war bloß zweitürig erhältlich und bot keinen vergleichbaren Luxus. Der Safari war deshalb vor allem im arabischen Raum sehr begehrt und hat die Firma ab 1976 wieder nach oben gebracht.



CLASSICDRIVER.COM



Existieren diese Autos in den arabischen Staaten heute noch?

Leider gibt es keine Übersicht mehr und wir wissen nicht, was im Irak oder Iran noch vorhanden ist. Viele Safaris sind sicherlich in den Golfkriegen durch Bomben zerstört worden. Doch ab und an taucht mal wieder ein unversehrtes Exemplar auf.

Wenn man sich hier im Museum umsieht, entdeckt man viele Autos, die für ihre Zeit geradezu visionär erscheinen.

Als kleine Firma konnten wir quasi über Nacht entscheiden und neue Modelle bauen. Doch oft waren Peter Monteverdis Ideen einfach ihrer Zeit voraus.



Monteverdi hat nicht nur eigene Autos gebaut, sondern auch andere Marken beraten. Wie sah das aus?

Unter dem Namen Monteverdi Design haben wir für verschiedene Firmen wie Opel, Toyota, Subaru oder Ford gearbeitet. Der Ford Sierra etwa hat seinen Namen unserer Limousine zu verdanken. Das bekannteste Projekt war aber sicherlich unser viertüriger Range Rover, den Land Rover dann auch von uns übernommen hat. Die Nutzungsrechte für die von uns entwickelten Prototypen wurden von den großen Marken gut honoriert – das hat uns als kleiner Firma sehr geholfen, zu überleben.

Solche lockeren Kooperationen scheinen heute undenkbar. Wie ging es weiter für die Marke Monteverdi?

Wissen Sie, die Automobilindustrie von heute ist eine komplett andere. Aus diesem Grund konnten wir auch nur bis 1982 unsere eigenen Autos bauen. Damals hätten wir auf die Leichtbauweise umstellen müssen, um weiterhin die Straßenzulassung zu erhalten – und die Millioneninvestitionen konnten wir uns einfach nicht leisten. Wir entschlossen uns schweren Herzens, aufzuhören. Ich bedaure es noch immer sehr. Auf der anderen Seite freue ich mich über die Zeit, in der wir unsere Autos bauen konnten. Hier im Museum kann ich sie jeden Tag betrachten und mich an ihnen erfreuen.

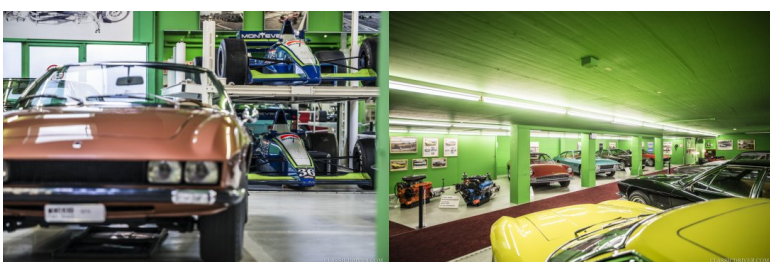


Wer sind die Besucher, die zu Ihnen ins Museum kommen?

Der Name Monteverdi ist zwar nicht mehr sehr geläufig, aber zumindest noch einigen Menschen über Dreißig ein Begriff. Oft kommen Besucher, die sagen: Seit 20 Jahren fahre ich jeden Tag hier vorbei und habe nie angehalten – bis heute. Oft sind die Leute dann sprachlos angesichts der großen Zahl von Autos, die wir hier auf drei Etagen zeigen – und die übrigens fast alle noch bewegt werden.

Welches Auto aus dem Museum liegt Ihnen besonders am Herzen?

Mein liebstes Auto ist das Monteverdi High Speed 375 Coupé – es war vor 40 Jahren schön, es ist heute noch schön und wird es auch in 40 Jahren noch sein. Das war vielleicht der große Vorteil von Monteverdi: Wir hatten nie verrückte Autos, aber sie hatten Charakter und waren zeitlos. Das war schon eine Kunst.



Uns scheint, dass es in der Sammlerszene wieder ein großes Interesse an klassischen Monteverdi gibt. Wie erklären Sie

sich das?

Ferrari, Maserati, Lamborghini – das hat man ja alles in Hülle und Fülle gesehen. Im Zweifelsfall besitzt mein Nachbar auch einen. Aber wenn man mit einem Monteverdi vorfährt und jeder erst einmal nachsehen muss, was das eigentlich ist – das ist schon etwas Besonderes! Außerdem ist unsere Technik wirklich einfach zu handhaben. Das läuft und läuft. Manchmal denke ich mir: Man sollte heute mal wieder ein Auto bauen wie in alten Zeiten – ohne den ganzen Schnickschnack!

Haben Sie nie mit der Idee gespielt, die Marke Monteverdi noch einmal auferstehen zu lassen?

Sie fragen mich etwas verfrüht (*lacht*). Wir werden sehen.

Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2016

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/das-monteverdi-museum-ist-eine-schatzkammer-schweizerischer-automobilgeschichte>
© Classic Driver. All rights reserved.