

CLASSIC DRIVER

Der Monteverdi Safari war ein mythisches Schweizer SUV-Geschöpf

Lead

Peter Monteverdis gleichnamige Marke mag ein Zwerg gewesen sein, aber deswegen scheute er sich lange nicht, die Riesen der Branche herauszufordern. Monteverdis Kreation, die dieses Selbstvertrauen am besten verkörpert, ist wohl der großartige Safari.



Der viertürige Prototyp des Monteverdi Safari, den man auf diesen Bildern sieht, fand kürzlich seinen Weg in den Showroom des [Schweizer Händlers Andreas Wüest](#). Seine Karriere hatte der SUV-Klassiker jedoch schon 1979 begonnen – als einer der umfassend ausgestatteten Offroader, welche von Peter Monteverdi für alle jene erdacht wurde, denen ein Range Rover nicht luxuriös genug war.



Wie Kenner der Schweizer Marke wissen, basierte der Monteverdi Safari auf einem bereits existierenden SUV – nämlich dem International Harvester Scout, der von dem italienischen Karosseriebauer Fissore einen neuen Körper erhielt. Bereits beim Monteverdi High Speed Coupé von 1968 hatten die beiden Firmen zusammengearbeitet. Obwohl es unverkennbar Ähnlichkeiten zwischen dem Safari und dem Range Rover gibt, war die Monteverdi-Schöpfung auf Antrieb erkennbar und jedes Exemplar ein wahrhaft einzigartiges, sonderangefertigtes Auto. Auch der Preis war durchaus wettbewerbsfähig: Beim Debüt kostete der zweitürige Safari auf dem heimischen Markt 39.000 Schweizer Franken, nur 5.000 CHF mehr als das Angebot von British Leyland.



Manch würden sogar behaupten, dass der Safari um einiges besser war als der Range Rover – nicht zuletzt wegen seiner größeren, leistungsfähigeren Motoren. Der kleinste Antrieb war ein 5,2-Liter-V8 von Chrysler, dessen Drehmoment Rovers Buick-Derivat übertrumpfte. Zudem bedeutete das eingebaute Verteilergetriebe, dass man den Safari – anders als beim permanenten Allradantrieb des Range Rovers – mit nur zwei angetriebenen Rädern auf der Straße fahren konnte und mühelos auf Allrad schalten konnte, wenn

das Terrain anspruchsvoller wurde. Diese Technik verbesserte die Wirtschaftlichkeit, die Leistung und schonte die Bereifung.



Dass alle Safari mit Automatikgetriebe konfiguriert waren, erwies sich gegenüber dem Range Rover als weiterer Pluspunkt, denn letzterer war bis 1982 nur mit einer etwas behäbigen manuellen Schaltung erhältlich. Das, zusammen mit einem angenehmeren Handling auf der Straße und einer entspannten, aus Montevedis GT-Modellen entlehnten Sitzposition machten den Safari attraktiv für die Langstrecke auf der Autobahn ohne dabei Kompetenz für die weniger zivilisierten Wege einzubüßen.



Der Aspekt, bei dem der Safari wirklich überzeugte, war die luxuriöse Ausstattung – wie Rémi Dargens Fotos von Wüests Exemplar beeindruckend belegen. Kenner werden sofort die viertürige Ausführung entdeckt haben – es sollten damals noch zwei Jahre vergehen, ehe der erste Range Rover mit vier Türen auf den Markt kam. Das ist in sofern bemerkenswert, als dieser Safari nicht nur als Prototyp einer viertürigen Versionen des Modells diente, sondern auch als Vorbild der viertürigen Range Rover-Umbauten, die Montevelo nach der Enthüllung des Concept Car beim Genfer Autosalon 1980 anbot.



Montevelo entwarf dieses Upgrade, das von Fissore im Werk in Savigliano umgesetzt wurde: Serienmäßige Fahrzeuge wurden direkt von Land Rover mit einem Extrasatz Türen (die vorderen und hinteren waren austauschbar) ins Werk geliefert. Es wird vermutet, dass mehr als 160 Montevelo-Range-Rover gebaut wurden, ehe Land Rover ab 1981 begann, selbst eigene Viertür-Versionen herzustellen.



Als Prototyp wartet Wüests viertüriger Safari im Interieur mit nur jedem erdenklichen Extra auf. Wie die Fotos zeigen, profitiert die mit wunderbar verarbeitetem, hochwertigen Leder ausgekleidete Kabine von einem tragbaren TV-Gerät von Brionvega Algol – einem Designklassiker der 1970er Jahre von Richard Sapper und Marco Zanuso, der zwischen den Rücksitzen platziert ist. Und zwar oberhalb eines geräumigen Kühlschranks. In ihm hätte man für den Fall einer besonders bedrohlichen Wüstenfahrt oder eines besonders langen und langweiligen Polo-Spiels genügend lebensspendenden Champagner für alle Insassen kühlen können.



Und werfen Sie einen Blick auf die Armaturentafel! Die Zahl an unterschiedlichsten Anzeigen stellte Range Rovers rudimentäre Ausführung stolz in den Schatten. In der vor Schaltern strotzenden Mittelkonsole – inklusive jener für die serienmäßigen elektrischen Fensterheber – sind klug geformte und formschöne Bedienhebel für die Automatik und die niedrige und hohe Untersetzung des Verteilergetriebes zu finden. Unter der Motorhaube des Prototyps lauert derweil der 5,7-Liter-V8 von International Harvester, der diesem besonderen Safari eine Höchstgeschwindigkeit von rund 177 Stundenkilometer bescherte. Allerdings fordert dieser Safari unter Vollast gut 27 Liter auf 100 Kilometer. Eine Großzügigkeit, die selbst einen frühen Range Rover als Sparmobil erscheinen lässt.



Zum Thema Wirtschaftlichkeit: [Wüest bietet auch einen weniger aufwändig konfigurierten zweitürigen Monteverdi Safari mit 5,7-Liter-Motor an](#) - in Silber, mit schwarzem Interieur. Mit 118.000 angezeigten Kilometern auf dem Tacho, wurde dieser Safari sorgfältig gepflegt und ist ab sofort fahrbereit. Ob nun mit vier Türen oder derer zwei - kann man sich ein stilvolleres und ungewöhnlicheres Gefährt für die Wintersaison vorstellen als den Monteverdi Safari, den sein Schöpfer stolz „der Schweizer Geländewagen“ taufte? Wir bezweifeln es.

Fotos: Rémi Dargegen © 2021

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/der-monteverdi-safari-war-ein-mythisches-schweizer-suv-geschopf>
© Classic Driver. All rights reserved.