

55 Jahre
MONTEVERDI
1928-1982

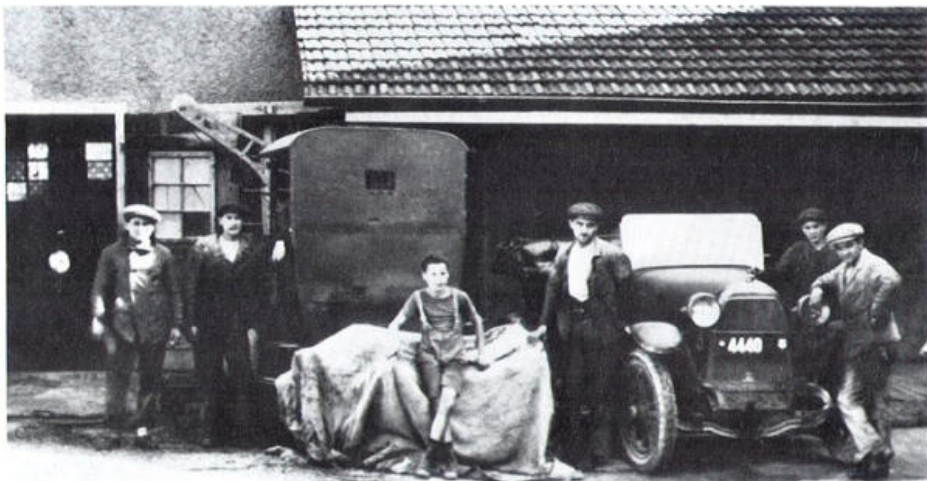
Automobile MONTEVERDI AG
CH-4102 Binningen/Basel/Schweiz, Oberwilerstrasse 12-22
Telefon 061/47 45 45, Telex 62083 Monte ch

scan: www.auto-pub.net

1926-1928

Rosolino Monteverdi, geboren 21. Juli 1900, eröffnete an der Schlüsselgasse in Binningen einen Kleinbetrieb für Lastwagen.

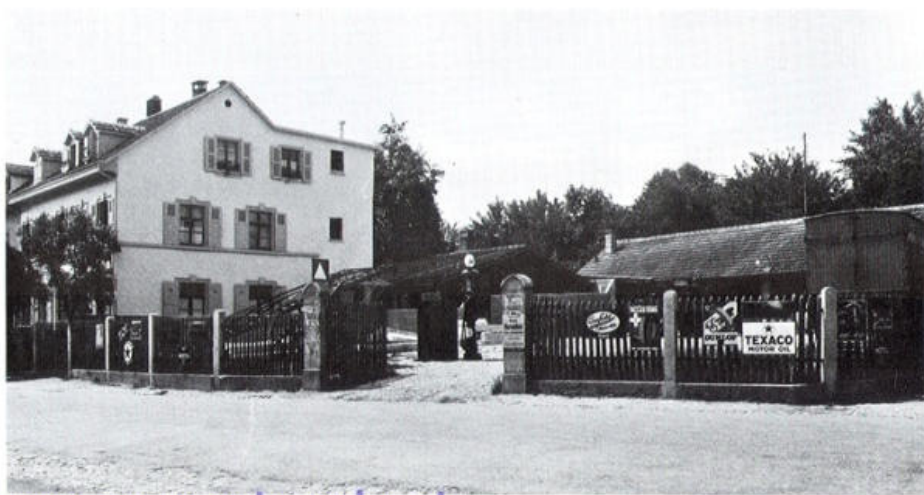
Rosolino Monteverdi, born July 21, 1900, established a small garage for truckrepairs in Binningen, Schlüsselgasse.



1932

Verlegung des Kleinbetriebes von der Schlüsselgasse an die Oberwilerstrasse 14, Binningen.

Relocation from the premises at Schlüsselgasse to Oberwilerstrasse 14 in Binningen.



Der Werdegang der Firma

Peter Monteverdis Vater besass eine kleine Auto-Reparaturwerkstatt. Schon als Kind zeigte sich Peter autobesessener; sein liebstes Spielzeug war sein Tretauto. Nach der Schulzeit folgte ein Volontariat bei der Traktorenfirma «Vevey». Anschliessend absolvierte Peter eine vierjährige Lehrzeit als Automechaniker bei der Lastwagenfirma Adolph Saurer AG, Arbon.

Als 17jähriger konstruierte Peter seinen ersten Wagen. Aus einem Unfall-Fiat entstand ein sportliches Fahrzeug mit selbstgebaubtem Chassis und Carosserie: der «MONTEVERDI Spezial».

Im Jahre 1956 übernahm Peter Monteverdi, nach dem Tod seines Vaters, die Reparaturwerkstätte in Binningen. Sein Ruf als Fachmann für Sportwagen sprach sich bald herum und die Werkstätte erlebte einen starken Aufschwung. Dies bewog die Ferrari-Werke, ihm die Vertretung ihrer Wagen zu übertragen. Während 11 Jahren betreute die Garage Monteverdi diese Marke; dazu Lancia und andere. Seit 1965 ist sie als offizieller Vertreter von BMW-Fahrzeugen bis 1975, tätig.

1959 begann Peter Monteverdi mit der Konstruktion und Fabrikation von Rennwagen. Zuerst Formel-Junior, die sich eines ausgezeichneten Namens erfreuten und in viele Länder exportiert wurden. 1961 folgte der erste schweizerische Formel-1-Wagen, mit dem der Konstrukteur verschiedene internationale Erfolge erzielte. Die Produktion der MBM-Wagen wurde durch einen GT- und einen Sportwagen ergänzt, die, in kleinen Serien hergestellt, an Liebhaber im In- und Ausland verkauft wurden. An der Fachausstellung der Rennwagen-Konstrukteure in London erzielten die verschiedenen MBM-Modelle einen grossen Erfolg.

Leider musste die Produktion der MBM-Modelle 1961 vorübergehend eingestellt werden. Die bisherige Werkstatt erwies sich für Reparaturwerkstätte und Herstellungsbetrieb als zu klein und wich einem Neubau. Aus der Einmannwerkstatt von Vater Monteverdi entwickelte sich ein Betrieb mit mehreren Mitarbeitern. Die Entwicklung neuer Wagen unterblieb aber nicht.

Seit 1966 wurde an einem exklusiven Hochleistungsauto gearbeitet. Im Herbst 1967 erfolgte die Vorstellung des neuen «MONTEVERDI high speed» in Frankfurt, mit durchschlagendem Erfolg.

Eine weitere Vergrösserung der Räumlichkeiten wurde notwendig. In einen Neubau wird die Herstellung der «MONTEVERDI»-Automobile verlegt. MONTEVERDI-Fahrzeuge wie auch MONTEVERDI-Design sind heute weltbekannt.

Our development

Peter Monteverdi was born on 7th June 1934, in Binningen, where his father owned and operated a small motor vehicle repair shop. Already, as a young boy, Peter's greatest interest revolved about cars, models of which were also his favorite toys. This vied for affection with his pedal car. After finishing school, he worked as an apprentice at the Vevey Tractor Company for one year, completing his apprenticeship during the following four years at Adolph Saurer Ltd., in Arbon.

Peter constructed his first car at the age of 17. This MONTEVERDI-Special was built up from the parts of a wrecked Fiat, for which young Monteverdi built an original chassis and body.

Peter Monteverdi took over the repair shop from his father, who died in 1956. Young Monteverdi's reputation as an expert sports-car tuner was soon established and the garage expanded rapidly. Monteverdi was Ferrari and Lancia distributor for the next eleven years and handled BMW cars from 1965 till 1975.

Peter Monteverdi began to design and manufacture racing cars in 1959. His Formula-Junior machines were successful throughout Europe as well as in the U.S.A., and he built Switzerland's first Formula-1 car in 1961. Monteverdi raced his own cars with marked success in several international events. Besides the production of the MBM Formula cars, a sports and GT car were built in small quantities for enthusiasts. These various MBM models were acclaimed by the motoring press at the London Racing-Car Show.

Due to the small facilities, production of these cars had to be temporarily halted in 1961. Out of the one-man garage of the early years, a larger firm with a greater staff soon developed.

The design and construction of new cars did not stop. Peter Monteverdi developed a new luxury GT model during the span of time from 1966 to 1967. It made its debut at the Frankfurt Show in 1967 and was designated as the MONTEVERDI high speed.

The premises were once again enlarged, enabling the centralization of production, sales and servicing in one building.

MONTEVERDI Cars and MONTEVERDI Design are world wide renowned.

1934 Peter Monteverdi
geboren 7. Juni 1934
in Binningen, Oberwilerstrasse 12



1938 Peter Monteverdi, 4jährig



1952 Peter Monteverdi, 18jährig
mit seinem «MONTEVERDI-Special»

Herstellung der MBM-Fahrzeuge 1956-1960

Production of the MBM cars from 1956-1960

1956
Tourismo

Kleine Serie, welche an Sportfahrer abgegegen wurde. 2-sitziges Sport-Coupé mit Kunststoffcarrosserie und Rohrrahmenchassis. Antriebsaggregat 1000 ccm Ford-Motor mit 85 Brems-PS. Höchstgeschwindigkeit 180 km/h.

Only a small quantity was produced and sold to sports drivers. 2-seater sports-coupé, body in polyester and box-section chassis. Engine 1000 ccm Ford, 85 hp. Top speed 180 km/h.

1957
Sport

Von diesem Modell wurde lediglich ein Wagen auf Spezialbestellung hergestellt. Der MBM-Sport war mit Osca-Motor ausgerüstet. Carrosserie, Chassis und Gesamtkonstruktion von Monteverdi.

Only one car of this type was produced on special order. The MBM-Sport was equipped with an Osca engine. Body, chassis and construction by Monteverdi.

1958-1960
Formel Junior Rennwagen

Rennwagen, welcher in kleiner Serie hergestellt und in der ganzen Welt verkauft wurde. Mit diesem Fahrzeug errangen Peter Monteverdi und andere Rennfahrer grosse Erfolge. Höchstgeschwindigkeit ca. 200 km/h.

Formula Junior Racing-Car

Only a small quantity was produced and sold all over the world. Peter Monteverdi and other racing-car drivers had big success with this car. Top speed approx. 200 km/h.

1960
Formel 1 (Einzelexemplar)

Erster und einziger Formel 1 Rennwagen, welcher je in der Schweiz gebaut wurde. Chassis, Carrosserie-Aufhängung, gesamte Konstruktion: von Peter Monteverdi entwickelt und gebaut. Das Antriebsaggregat wurde von Porsche geliefert. Mit diesem Wagen musste Peter Monteverdi seine Rennkarriere infolge eines schweren Unfalles abbrechen. Höchstgeschwindigkeit ca. 290 km/h.

Formula 1 (one car only)

The first and only Formula 1 racing car ever built in Switzerland. Chassis, body, suspension and entire construction by Peter Monteverdi. Engine: Porsche. Due to a serious accident with this car, Peter Monteverdi gave up motor racing. Top speed approx. 290 km/h.

MONTEVERDI-BASEL-MOTORS



Peter Monteverdi's Autorennen von 1956-1960, welche ein Erfolg waren

Peter Monteverdi's successful car competitions from 1956-1960

60 Rennen International + 20 Rennen National = total 80 gefahrene Rennen, wovon die wichtigsten Rennen untenstehend aufgeführt sind.

1956

Gewinner des Eislaloms	auf Fiat
3. Platz Bergrennen Reigoldswil	auf VW
5. Platz Bergrennen Steinholz (Schweiz)	auf Porsche
1. Platz Bergrennen Kandersteg (Schweiz)	auf Porsche

1957

1. Platz Rundrennen Monza (Italien)	auf Ferrari
4. Platz Rundrennen Spa (Belgien)	auf Ferrari
4. Platz Rundrennen Wien-Aspern (Österreich)	auf Ferrari
7. Platz Bergrennen Mont Ventoux (Frankreich)	auf Ferrari
1. Platz Rundrennen Campione (Italien)	auf Ferrari
1. Platz Bergrennen Le Landeron (Schweiz)	auf Ferrari
7. Platz Bergrennen Schauinsland (Deutschland)	auf Ferrari
1. Platz Schnelligkeitspiste Monza (Italien)	auf Ferrari 221 km/Stunde
2. Platz Bergrennen Geisberg (Österreich)	auf Ferrari
1. Platz Bergrennen Lenzerheide (Schweiz)	auf Ferrari
1. Platz Bergrennen La Forclaz (Schweiz)	auf Ferrari
3. Platz 1000 km-Rennen Nürburgring (Deutschland)	auf Ferrari

1958

3. Platz Bergrennen Ollons-Vilars (Schweiz)	auf Cooper F 2
1. Platz Bergrennen Mitholz-Kandersteg (Schweiz)	auf Ferrari

1959

2. Platz Rally Genf (Schweiz-Frankreich)	auf Renault-Gordini (Werkswagen)
3. Platz Slalom Payerne (Schweiz)	auf Renault-Gordini (Werkswagen)
11. Platz Slalom Dübendorf (Schweiz)	auf Renault-Gordini (Werkswagen)
1. Platz Rundrennen Modena (Italien)	auf Maserati Formel 1 (Werkswagen)
3. Platz 1000 km-Rennen Nürburgring (Deutschland)	auf Mercedes 300 SLR (Werkswagen)
5. Platz Rundrennen Monza (Italien)	auf Lotus Formel 2
1. Platz Schauinsland (Deutschland)	auf Formel Junior
6. Platz Rundrennen Zeltweg (Österreich)	auf Lotus Formel 2

60 international + 20 national races, the most important-ones as below.

1960

verschiedene erfolgreiche Trainingsfahrten auf MBM-Rennwagen (Eigenkonstruktion)

3. Platz Rundrennen Cesenatico (Italien)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
2. Platz Bergrennen Kandersteg (Schweiz)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
8. Platz Rundrennen Monaco	auf MBM Formel Junior Rennwagen
3. Platz Rundrennen Monza (Italien)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
1. Platz Bergrennen Schauinsland (Deutschland)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
3. Platz Bergrennen Schauinsland (Deutschland)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
10. Platz Rundrennen Solitude (Deutschland)	auf MBM Formel 1 Rennwagen
2. Platz Bergrennen Mont Verdun (Frankreich)	auf MBM Formel 1 Rennwagen
1. Platz Bergrennen Mont Verdun (Frankreich)	auf MBM Formel Junior Rennwagen

1961

verschiedene Rennpisten gefahren mit einzigem MBM Formel 1 Rennwagen für Versuchszwecke

3. Platz Rundrennen Sebring (USA)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
2. Platz Slalom Dübendorf (Schweiz)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
1. Platz Bergrennen Kandersteg (Schweiz)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
8. Platz Rundrennen Aix-les-Bains (Frankreich)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
15. Platz Rundrennen Monaco (Frankreich)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
1. Platz Slalom Payerne (Schweiz)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
12. Platz Rundrennen Albi (Frankreich)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
5. Platz Rundrennen Monza (Italien)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
2. Platz Rundrennen Hockenheim (Deutschland)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
7. Platz Rundrennen Nürburgring (Deutschland)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
6. Platz Rundrennen Solitude (Deutschland)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
3. Platz Bergrennen Schauinsland (Deutschland)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
4. Platz Bergrennen Sierre-Montana (Schweiz)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
1. Platz Bergrennen Ollons-Villars (Schweiz)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
3. Platz Bergrennen Schauinsland (Deutschland)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
1. Platz Bergrennen Geissberg (Österreich)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
1. Platz Bergrennen Mont Verdun (Frankreich)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
1. Platz Rundrennen Nürburgring (Deutschland)	auf MBM Formel Junior Rennwagen
10. Platz Rundrennen Solitude (Deutschland)	auf MBM Formel 1 Rennwagen
Unfall Rundrennen Hockenheim (Deutschland)	auf MBM Formel 1 Rennwagen

Go Karts

1956

Herstellung von MBM Go Karts, welche erstmals in Europa zum Verkauf angeboten wurden.



scan: www.auto-pub.net

Go-Carts

1956

Production of MBM Go-Carts which were the first of this category to be sold throughout Europe.

1961

Erster Neubau

Abbruch der bisherigen Gebäude. Erstellung eines Neubaus auf der Parzelle Oberwilerstrasse 14.

First new building

The old premises were razed and a new building was constructed at Oberwilerstrasse 14, Binningen.



1970

Zweiter Neubau mit Betriebsvergrößerung auf der Parzelle Oberwilerstrasse 16/18/20, Binningen.

Second new building with expansion of the firm at Oberwilerstrasse 16/18/20 in Binningen.



1966

Entstehung des ersten MONTEVERDI high speed Fahrzeuges, Coupé 375 S, 2 Plätze, nach 30 Jahren wieder ein Schweizer-Wagen

First MONTEVERDI high speed automobile Coupé 375 S, 2 seater, after more than 30 years again yet a Swiss car



1966/67 2 Plätze/2-seat Coupé, 375 S

1968 4 Plätze/4-seat Coupé, 375 L



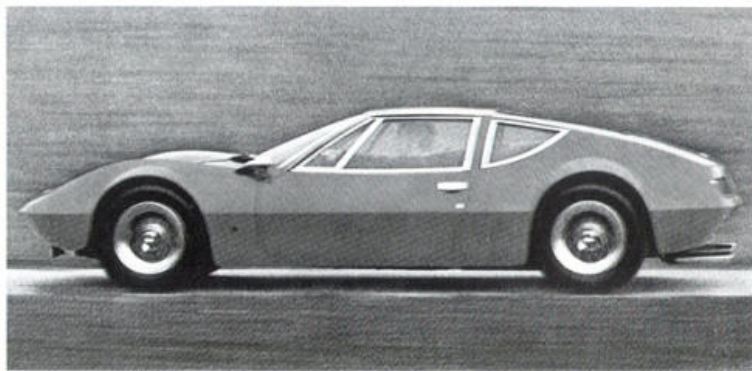
1969 2 Plätze/2-seat Cabriolet, 375 C



1970 5 Plätze/5-seat Limousine, 375/4



1971 2 Plätze Mittelmotor Coupé, hai
2-seat Middle-motor coupé, hai



1972 2 Plätze/ 2-seat coupé, Berlinetta



1973 2 Plätze Aluminium Coupé
hai 450 GT Mittelmotor

2-seat aluminium coupé
hai 450 GT with mid engine



1974 3 Plätze/3-seat Cabriolet, Palm Beach



1975 Ende einer klassischen Handarbeit
The end of the hand-crafted production

Umstellung von 375 high speed Fahrzeugen auf neue
«S»-Serie SAFARI/SIERRA/SAHARA.

Changeover from the production of 375 high speed
cars to the new «S» models, SAFARI/SIERRA/
SAHARA.





1976 5 Plätzer Luxus Gelände-Fahrzeug
5-seat luxury cross-country car

SAFARI



1978 5 Plätzer Gelände-Fahrzeug
5-seat cross-country car

SAHARA

1977 5 Plätzer Luxus Limousine
5-seat luxury Limousine

SIERRA

1978 4 Plätzer Luxus Cabriolet
4-seat luxury convertible

SIERRA CONVERTIBLE



Fertigung/Auslieferung/Service/Ersatzteillager der SIERRA, SAFARI und SAHARA-Fahrzeuge 1978
Finishing/delivery/servicing/spare parts for the SIERRA, SAFARI and SAHARA cars 1978



MONTEVERDI DESIGN



MONTEVERDI
Design

Verpasste Mercedes-Konkurrenz – 1972 geplanter MONTEVERDI 5,4 auf Opel-Diplomat-Unterbau mit De-Dion-Hinterachse erlitt vorzeitigen Übungsabbruch

Toyota mit MONTEVERDI-Design



Styling
und Design
1972-1979



MONTEVERDI-Design – eine 15-m-Jacht (1975)



Umgebauter International Harvester, Scout (1974)

Herausgeputzter Subaru-Kombi (1979) mit MONTEVERDI-Design



MONTEVERDI DESIGN



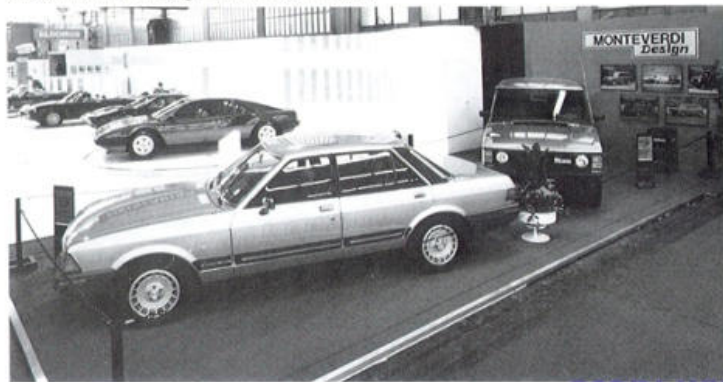
Range Rover/MONTEVERDI-Design mit 5 Türen auf Original-Radstand. Diese Version wurde von British Leyland unter verschiedenen Prototypen ausgewählt und in Serienmontage hergestellt

1978/79/80

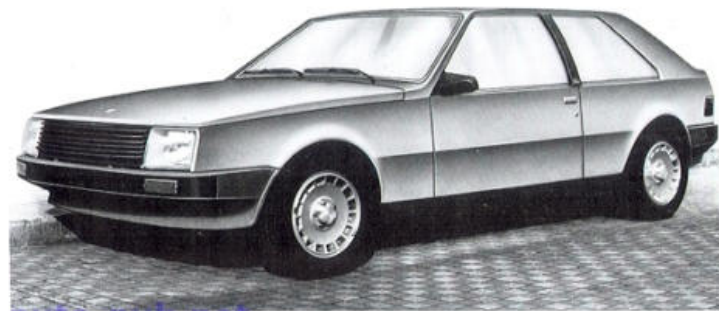


Ein Einzelstück – Verlängerte 5-Tür-Version des formschönen MONTEVERDI-Safari

MONTEVERDI-Design-Stand. Genf 1980



Genfer Automobilsalon 1980. MONTEVERDI 2,8 Turbo Coupe



Know-how an Saurer 1979

Die vergangenen 4 Jahre leiteten in der Design- und in der Entwicklungstätigkeit Peter Monteverdi einen neuen Abschnitt ein. Nicht nur entwarf er seinen Namen tragende Luxusuhren und Sportjacken, sondern er nahm zwei Verbindungen auf, die zu einem vielversprechenden Projekt führen sollten.

Zunächst ging es allerdings um verschiedene Ziele: 1976 kontaktierte Monteverdi die Lastwagenfabrik Saurer in Arbon, um sie zur Herstellung des von ihm entwickelten Chassis für den Luxusgeländewagen Safari sowie dessen Karosseriemontage zu gewinnen. Im gleichen Jahr wandte er sich auch an die Eidgenössische Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) in Bern und schlug ihr die Beschaffung des Monteverdi Safari oder einer vereinfachten Version für die Schweizer Armee vor.

Zuerst abwarten...

Beide Verbindungen erbrachten zunächst keine positiven Resultate. Die GRD vertröstete Monteverdi auf eine spätere Abklärung, und mit Saurer kam keine Einigung zustande. Daher entschloss sich Monteverdi, seinen Safari auf dem Originalchassis des International Scout aufzubauen.

Monteverdis Geländewagengeschäft hatte sich sehr gut angelassen. Der Safari wurde in zahlreichen Exportgebieten und nicht zuletzt im Vorderen Orient in hoher Zahl abgesetzt. So entschloss sich denn der Konstrukteur zu neuen, einfacheren Versionen. Im Mai 1978 brachte er den Sahara mit verschönerter Scout-Karosserie heraus. Doch bereits hatte er auch das Projekt für einen den Land-Rover konkurrierenden offenen Geländewagen zu Papier gebracht. Saurer zeigte sich nun am Bau eines solchen Fahrzeugs interessiert und übergab Monteverdi das GRD-Pflichtenheft, damit die Pläne den Armeebestimmungen angepasst werden konnten. In der Folge ergab sich zwischen Monteverdi und Saurer wohl eine Einigung hinsichtlich technischer Aspekte, doch führten unterschiedliche finanzielle Vorstellungen zu einem Abbruch der Verhandlungen.

Indessen fand Monteverdis Land-Rover-Alternative das Interesse eines arabischen Landes. Dann im Herbst 1978 bestellte die Gruppe für Rüstungsdienste Monteverdi überraschend nach Bern. Dem Basler Konstrukteur wurde eröffnet, dass für eine Militärversion des Safari leider kein Bedarf bestehe. Da legte Monteverdi die Pläne für den im Entstehen begriffenen, nun als Military 230 bezeichneten Geländepersonenwagen auf den Tisch. «Bern» reagierte rasch: Monteverdis Fahrzeug wurde nachträglich in die Evaluation aufgenommen, und er erhielt den Auftrag, den 230 Military bis zum 1. Januar 1979 nach Bern zu liefern.

Vertrag kam zustande

Jetzt kam der Vertrag zwischen Saurer und Monteverdi kurzfristig zustande. Der Prototyp des 230 Military wurde im Januar 1979 bei Monteverdi fertiggestellt. In Arbon war man von diesem Fahrzeug angetan, und man entschloss sich daher auch zum Kauf des zweiten im Bau befindlichen Prototyps. Abermals gingen damit die Araber leer aus.

Inzwischen hat Monteverdi auch eine Zivilversion des Typs 230 entworfen. Auch sie ging an Saurer. Als jüngste Schöpfung entstand schliesslich bei Monteverdi sogar eine vierzehnsitzige Frontlenkerversion seines Geländewagens. Gemäss Vertrag hat Saurer alle drei von Peter Monteverdi entwickelten und konstruierten Prototypen einschliesslich Zeichnungen und Know-how zur Weiterentwicklung übernommen. Das Ziel der Lastwagenfabrik am Bodensee: Serienherstellung... wenn möglich auch für die Schweizer Armee.

Saurer Military – Die von Saurer übernommenen Monteverdi-Konstruktionen. In der Mitte der ursprüngliche Typ Military 230, links die Zivilversion, rechts als jüngste Variante der vierzehnsitzige Frontlenker. Der Military besitzt einen Kastenrahmen mit vorderen und hinteren Starrachsen (3,2-Liter-4-Zylinder-Motor; der Vorderradantrieb ist ausschaltbar; Reduktionsgetriebe).



MONTEVERDI DESIGN



Subaru Integral mit MONTEVERDI-Design

Für British Leyland England, gebauter Range Rover (Studienmodell)



MONTEVERDI-Biographie

«MONTEVERDI –
Werdegang einer
Schweizer Automarke»



MONTEVERDI-Uhren 1977
MONTEVERDI watches 1977





1982

MONTEVERDI

DESIGN



MONTEVERDI tiara 3.8 und 5.0 Luxus-Limousine

scan: www.auto-pub.net

Salonpremiere Genf 1982