

Mit harter Hand und grossem Herz



Das Leben und Wirken des Peter Monteverdi



Paul Berger (67), Einzelhandelskaufmann, Lebenspartner und rechte Hand des Automobilherstellers.



Ruedi Wenger (63), dipl. Carrosserie-Techniker Ing., Wegbegleiter im Geschäftsleben und Monteverdi-Clubpräsident.



Gino Zoggia (63), Carrosseriespengler, hat viele Aufträge für Monteverdi erledigt.

Vor zehn Jahren ist Peter Monteverdi gestorben. Sein Name ist durch seine Autos unsterblich geworden – und die edlen Sportwagen, Geländeautos und Limousinen haben auch heute nichts von ihrer Faszination verloren. Monteverdi selbst war jedoch kein einfacher Mensch. Er war ein Mann mit Visionen, Emotionen und Gegensätzen. Und ein Mann, der stets an seine Träume geglaubt hat. Wir werfen einen Blick auf Monteverdis Lebenswerk, und drei seiner Wegbegleiter erinnern sich.

Texte: Mark Siegenthaler, Marco Schulze; Bilder: Archiv Monteverdi, Monteverdi-Club, Gino Zoggia, Tobias Ullrich, Mark Siegenthaler

Peter Monteverdi und seine Autos

Die Automobilbranche war und ist seit den Nachkriegsjahren hart umkämpft. Grosskonzerne wie General Motors, Ford und Daimler-Benz haben schon früh das Ruder in die Hand genommen und buhlen bis heute um die Gunst der Kunden. Man musste schon Idealist sein, wenn man in den letzten Jahrzehnten als mittelständischer Unternehmer eigene Autos bauen und auch noch verkaufen wollte. Doch einige dieser Idealisten gab es – auch in der Schweiz! Der Bekannteste von ihnen dürfte Peter Monteverdi gewesen sein. Er verfügte über eine gesunde Portion Selbstvertrauen, brachte eine gewisse finanzielle Ausdauer mit und glaubte fest an den Erfolg seiner Produkte. Von seinen Mitmenschen wird Monteverdi als ruheloser Tausendsassa beschrieben. Er hatte nicht einfaches Normalbenzin im Blut, sein Kreislauf wurde stets mit 100 Oktan befeuert. Die Mitarbeiter berichten, dass Monteverdi täglich mehrere Kilometer in der Firma abspulte. Ständig hatte er etwas zu verbessern, oder neue Ideen sprudelten aus ihm heraus. Geschäftspartner bissen sich an ihm mitunter die Zähne aus, und auch die Belegschaft hatte es unter dem umtriebigen Patron nicht immer leicht. Dabei hatte Monteverdi stets ein Ziel vor Augen: Er wollte seine Traumautos bauen! Und das zog er durch.

Vom Tretauto zum F1-Boliden



1926 eröffnet Rosolino Monteverdi an der Schlüsselgasse in Binningen einen Kleinbetrieb für Lastwagen. 1932 wird der Betrieb in die Oberwilerstrasse verlegt.



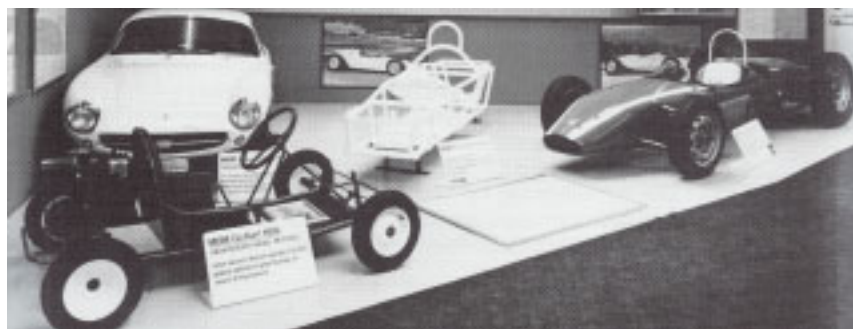
Peter Monteverdi in seinem ersten Wagen – einem Tretauto.

Peter Monteverdi wurde am 7. Juni 1934 in Basel geboren. Die Begeisterung für das Automobil bekam er bereits in die Wiege gelegt. Sein Vater, Rosolino Monteverdi, führte seit 1932 eine kleine, aber erfolgreiche Autowerkstatt an der Oberwilerstrasse 14 in Binningen bei Basel. Zwischen allem, was Räder und einen Motor hatte, wuchs Sohn Peter heran. Zu seinen Lieblingsspielzeugen gehörte denn auch ein Tretauto, mit dem der junge Autonarr stets und ständig unterwegs war.

Peters weiterer Werdegang stand damit fest: Nach der Schulzeit absolvierte er ein Volontariat bei der Traktorenfirma Vevey. Es folgte die vierjährige Lehrzeit als Auto-mechaniker beim Lastwagenhersteller Saurer in Arbon. Das so erworbene Wissen setzte der Junior schon früh in die Praxis um. Im Alter von 16 Jahren beschaffte er sich einen verunfallten Fiat Balilla. Er zerlegte den Wagen bis aufs Grundgerüst und baute ihn mit einem selbst konstruierten Chassis und eigener Carrosserie wieder auf. Heraus kam sein erstes Fahrzeug, der Monteverdi Special.

Dann der Schlag! 1954 starb Monteverdis Vater und hinterliess die Reparaturwerkstatt in Binningen. Peter Monteverdi war gerade 20 Jahre alt, als er den väterlichen Betrieb übernahm. Neben der Führung des Betriebs widmete er sich nun auch einer neu entdeckten Leidenschaft – dem Rennsport. Monteverdi konnte auch bald Erfolge wie den Sieg beim Bergrennen in Kandersteg 1956 verzeichnen. Es war aber auch sein technisches Sachverständnis, das ihn in der Szene bekannt machte. Monteverdi erkannte seine Chance: ebenfalls 1956 rief er die Marke MBM (Monteverdi Binningen Motors) ins Leben und begann mit der Produktion eigener Sportwagen.

Neben den MBM-Go-Karts entstand noch im selben Jahr das MBM Turismo Coupé, eine 2-sitzige Kleinserie für die Rennstrecke. Das Rohrahmenchassis und die Kunststoffcarrosserie dafür wurden bei Monteverdi handgefertigt. Der 1000-Kubik-Motor stammte von Ford und beflügelte den Renner mit 85 Brems-PS auf 185 km/h. Im Folgejahr, 1957, kam der MBM Sport, eine Einzelanfertigung mit Osca-Motor.



MBM-Rennfahrzeuge: Turismo (hinten links), Go-Kart (vorne links), der Rohrahmen des Formel-1-Wagens (Mitte), Formel-Junior-Wagen (rechts).

MONTEVERDI-AUTOMOBILE



1952, Monteverdi Special: Peter Monteverdis erste Eigenkreation – ein Roadster auf Fiat-Balilla-Basis.



1956, MBM Turismo: leicht und kompakt – die Kleinwagenserie überzeugte viele Rennfahrer.



1958, MBM Formel-Junior: Der Binninger Rennwagen machte die Marke international bekannt.



1960 MBM Formel-1: Mit diesem Boliden verunfallte Peter Monteverdi und beendete seine Rennkarriere.



1967, Monteverdi High Speed 375 S (Frua): Einer der exklusivsten Grand Tourismo seiner Zeit.



1968, Monteverdi 2000 GTI: Der Monteverdi für Einsteiger – leider wurde das Projekt verworfen.



Das Monteverdi-Logo

Das Monteverdi-Logo unterlag im Laufe der Jahre mehreren Entwicklungsschritten. Das erste Signet zeigte ab Mitte der 50er Jahre die Krone aus dem Monteverdi-Familienwappen und das Buchstabenkürzel MBM (Monteverdi Binningen Motors) auf schwarzem Grund (siehe links). 1967 entschied sich Monteverdi, seinen Familiennamen als Markennamen zu verwenden. Dementsprechend prangte ein neuer Schriftzug an den Kotflügeln: Auf dem chromumrahmten schwarzen Hintergrund hob sich das silberne «Monteverdi» ab. Zur Linken symbolisiert der rotweisse Streifen den Bezug zur Schweiz. Zur Rechten ist in Streifenform die Italien-Tricolore abgebildet, die für die Zusammenarbeit mit den italienischen Carrossiers steht. Das offizielle Monteverdi-Logo (siehe rechts) verzichtet auf den Italien-Bezug. Dafür wird es wieder mit der Krone des Familienwappens verziert. Dieses Emblem setzt sich schliesslich als Markenzeichen durch.





Ende der 50er Jahre wird Monteverdi zum jüngsten Ferrari-Vertreter der Welt. Die Aufnahme zeigt Mitarbeiter bei Verkaufsvorbereitungen in den Binninger-Werkshallen.



Vom Konstrukteur zum Rennfahrer: In seinem MBM-Formel-1-Rennwagen nimmt Monteverdi 1961 unter anderem am Grossen Preis der Solitude teil.

Der durchschlagende Erfolg der Monteverdi-Produkte kam ab 1958 mit den Rennwagen der Formel-Junior-Serie. Diese wurden in kleiner Serie gefertigt und in die ganze Welt verkauft. Die 200 km/h schnellen Flitzer fuhren auf Anhieb zahlreiche Siege ein. Viele erste Ränge konnte der Rennfahrer Monteverdi dabei für sich selbst verbuchen. Das steigerte den Bekanntheitsgrad der Marke MBM. Schliesslich wurde kein Geringerer als Enzo Ferrari auf Monteverdi aufmerksam. Er war begeistert von dem jungen, dynamischen Konstrukteur und bot ihm den Vertrieb seiner Fahrzeuge für die Schweiz an. Monteverdi überlegte nicht lange und stimmte zu. Damit wurde er zum damals jüngsten Ferrari-Vertreter der Welt. Für die folgenden Jahre bot der Verkauf der Sportwagen aus Maranello ein willkommenes Zubrot für das kleine Unternehmen. Ausserdem lieferten die Italo-Flitzer eine gute Basis, um die eigene Kreativität und den Sportsgeist voranzutreiben. Noch 1958 machte sich Monteverdi an die Konstruktion eines strassentauglichen Fahrzeugs. Auf Basis eines Ferrari Monza entstand eine Eigenanfertigung mit handgefertigter Monteverdi-Carosserie.

Monteverdis Freizeit gehörte aber weiterhin fast ausschliesslich dem Rennsport. Er fuhr Ferrari, Renault Gordini und seinen Formel-Junior-Rennwagen. 1960 durfte es dann der Sprung in die Königsklasse, die Formel 1, sein. Eigens dazu konstruierte er den ersten in der Schweiz gebauten F1-Boliden. Das Chassis und die Carrosserieaufhängung für den Wagen entstanden in Eigenarbeit. Das Antriebsaggregat stammte von Porsche. Mit einem Toppspeed von bis zu 290 km/h ging es dann auf die Rennstrecke. Doch der Spass war von kurzer Dauer: 1961, auf dem Rundkurs von Hockenheim, geriet Getriebeöl auf die Räder, der Wagen schleuderte und überschlug sich. Monteverdi wurde schwer verletzt, aber lebend aus dem Wrack geborgen. Daraufhin erklärte er seine Rennfahrerkarriere für beendet und konzentrierte sich auf die Herstellung seiner MBM-Rennwagen.

Vom Kürzel zum klingenden Markennamen

1961 bekam das Unternehmen Monteverdi zunehmend Platzprobleme. Die bisherigen Räumlichkeiten in Binningen mit Reparaturwerkstatt, Ausstellungsraum und Herstellungsbetrieb platzten an allen Nähten. Monteverdi liess den alten Betrieb abreißen und errichtete an der Oberwilerstrasse 14 einen Neubau. Dieser bot nun weitaus mehr Platz für die gewachsene Mitarbeiterzahl – und auch Platz für weitere Verkaufsflächen und Automobilmarken. Neben exklusiven Herstellern wie Lancia und Jensen konnte Monteverdi 1965 auch BMW in sein Vertriebsprogramm aufnehmen.

Das Geschäft lief, aber bald kam es zum Bruch zwischen Monteverdi und Ferrari. Monteverdi entschloss sich daraufhin, selbst einen exklusiven Sportwagen auf die Strasse zu bringen. Im italienischen Designer und Carrossier Pietro Frua fand er einen geeigneten Partner. Bei ihm trug er seine Vorstellungen vor, und Frua kreierte daraus eine schlagend schöne Carrossierform mit zurückhaltend schlichter Linienführung. Der Binninger Auto-Enthusiast war begeistert, und man kam ins Geschäft. Bei Monteverdi wurde der Rohrrahmen aus Vierkantprofilen gefertigt. Darauf kam die GT-Carosserie von Frua. Technisch war das Modell mit 7,2-Liter-Chrysler-Triebwerk (380 SAE-PS), DeDion-Hinterachse und vier Scheibenbremsen auf hohem Niveau. Im Innenraum überzeugte eine exzellente Ausstattung in feinstem Leder. Mitte 1967 war es so weit. Man hatte den zweisitzigen



1967: Der erste Prototyp des neuen Monteverdi Coupés, der unter der Bezeichnung High Speed 375 S für Furore sorgen wird.

MONTEVERDI-AUTOMOBILE



1968, Monteverdi High Speed 375 L (Fissore): Das Vierplätzer-Coupé im Monteverdi-Design.



1969, Monteverdi High Speed 375 S (Fissore): Der Zweiplätzer nun mit neuem Erscheinungsbild.



1969, Monteverdi High Speed 375 C: Passend zum Coupé das elegante Cabriolet.



1970, Monteverdi High Speed 375/4: Die feudal ausgestattete Monteverdi-Limousine.



1970, Monteverdi Hai 450 SS: Der Mittelmotorsportwagen war Monteverdis Antwort auf Ferrari & Co.



1972, Monteverdi Berlinetta: Der Zweisitzer im Monteverdi-Look löste den High Speed 375 S ab.



«Dörfs es Bitzeli meh sii?»

Monteverdi stand immer für möglichst präzise Verarbeitung und Ausstattungen auf höchstem Niveau. Im Innenraum boten die Wagen jeweils Premium-Standard. Dieser frühe Monteverdi High Speed verfügt über ein edles Holzvolant, viel Leder und Highlights wie eine Klimaanlage, die vor 40 Jahren nur wenigen Sportwagen vorbehalten war.

Gran Turismo der Premiumklasse fertiggestellt. Vor der öffentlichen Präsentation führten Monteverdis erste Probefahrten unter anderem zur «Automobil Revue» nach Bern. Als der damalige Chefredaktor Robert Braunschweig den Sportwagen erblickte, brach er sofort in Begeisterungstürme aus. Nur der wenig aussagekräftige Name MBM störte ihn. Braunschweig überzeugte den Autokonstrukteur, seinen Familiennamen als Marke zu verwenden. Mit dem klangvollen, einprägsamen Monteverdi-Label würden sich die Autos besser verkaufen, fand Braunschweig. Monteverdi montierte die MBM-Logos ab und lancierte seinen Sportwagen als Monteverdi High Speed 375 S. In Sachen Luxus und Verarbeitung legte der High Speed die Messlatte für alle weiteren Monteverdi-Modelle der kommenden Jahre. Auch preislich – denn mit dem neuen High Speed fand man sich auf einer Stufe mit Rolls Royce und Aston Martin wieder. Die Präsentation an der 43. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main im Herbst 1967 war ein voller Erfolg. Bald rannte die zahlungskräftige Klientel in Binningen die Türen ein.

Die steigende Nachfrage freute Monteverdi, er war aber gezwungen, die Produktion weiter auszubauen. Der italienische Spezialist Fissore bot seine Zusammenarbeit an. Das wiederum freute den bisherigen Partner Frua gar nicht. Er sah die Rechte an den Carrosserieentwürfen bei sich und drohte Monteverdi mit Lizenzzahlungen für jedes weitere gebaute Modell. Peter Monteverdi setzte sich daraufhin selbst ans Zeichenbrett und entwarf ein neues Design für sein Coupé. Der Entwurf kam gut an. Im Frühjahr 1968 debütierte der 375 L am Genfer Salon. Das verlängerte Chassis und der grössere Radstand schafften mehr Platz im Innenraum. Statt zwei Plätzen gab es nun vier. Daneben stand ab 1969 der Zweisitzer als Coupé 375 S oder Cabrio 375 C, nun mit etwas gewöhnungsbedürftig flach gezogener Nase, im Programm. 1970 erweitert der 375/4, eine 4-türige Limousine, die Modellpalette. Gerne hätte Monteverdi das Auto als Bundesratslimousine gesehen, doch das Bundeshaus winkte ab.



Blick in die Monteverdi-Montagehalle: In präziser Handarbeit erhalten die Luxus-Sportwagen ihr Finish. Vorne ein High Speed 375 S, dahinter folgen einige 375 L.

Ein weiteres Projekt, der 2000 GTI, scheiterte. Der auf dem BMW 2000ti basierende Wagen sollte der «Monteverdi für Einsteiger» werden. Er war halb so teuer wie die anderen Monteverdis, schaffte es jedoch nie über die Prototyp-Phase hinaus. Stattdessen expandierte Monteverdi im Modellprogramm nach oben: Er konstruierte den Monteverdi Hai 450 SS. Der «Schrecken aller Meere» sorgte schon bei seiner Vorstellung in Genf 1970 für heruntergeklappte Kinnladen. Der extrem flach gebaute Supersportler flösste Respekt ein. Aufsehen erregend war auch das technische Konzept. Die Mittelmotoranordnung direkt vor der Hinterachse galt als das Nonplusultra ihrer Zeit. Der 7-Liter-Hemi-V8-Motor von Chrysler war für einen europäischen Sportwagen zwar etwas ungewöhnlich, förderte aber brachiale 450 SAE-PS zu Tage. Damit ausgestattet sollte der Hai bis zu 270 km/h schnell sein. Nur: So Aufsehen erregend der Hai auch war – gebaut wurden schliesslich nur zwei Exemplare zu Präsentationszwecken (zwei weitere Exemplare entstanden in den 80er Jahren). Verkauft wurde bloss ein einziger Hai – er befindet sich heute bei einem Sammler in den USA.



So wurde der atemberaubende Hai 1970 der Presse vorgestellt. Der Prototyp, erkennbar an den tiefer liegenden Türgriffen, wurde später modifiziert und verkauft. Die anderen drei gebauten Hais befinden sich heute im Monteverdi Museum.

MONTEVERDI-AUTOMOBILE



1973, Monteverdi Hai 450 GTS: Der Hai wird verbessert: der zweite Prototyp bekam ein längeres Fahrgestell.



1974, Monteverdi Palm Beach: Passend zum Berlina gab es nun auch wieder ein Cabrio.



1976, Monteverdi Safari: Der Safari läutete die komplett neue Monteverdi-S-Serie ein.



1977, Monteverdi Sierra: Die neue neue Monteverdi-Limousine auf Basis des Dodge Aspen.



1978, Monteverdi Sahara: Auf Basis des International Scout II entstand dieser Monteverdi Offroader.



1978, Monteverdi Sierra Convertible: Die S-Serie wurde mit diesem Cabriolet komplettiert.



Der Monteverdi-Neubau an der Oberwilerstrasse.



Hier noch einmal versammelt in modischem dunkelbraun: Mit den High-Speed-Modellen und dem Palm Beach endete die Ära der exklusiven Sportwagen – nach der Ölkrise musste sich die Firma neu ausrichten.



Unter dem Label Monteverdi-Design vermarktet Peter Monteverdi ab Mitte der 70er Jahre sein gestalterisches Know-how. Neben Designlinien für Fahrzeughersteller entwirft er eine Yacht und kreiert Uhren.



Die Monteverdi-Yacht von 1975.



1979: Monteverdi-Design für Subaru Integral und Subaru Kombi.



Auch der Toyota Hi Ace blieb von Monteverdi Design nicht unangetastet.



Monteverdi-Chronografen.

Im Betrieb in Binningen lief die Produktion der anderen Monteverdi-Modelle auf vollen Touren weiter, und erneut wurde der Platz eng. Monteverdi liess 1970 einen zweiten Neubau errichten. 1972 entstand dort das zweisitzige Coupé Berlinetta und 1974 das dreiplätzige Cabrio mit dem Namen Palm Beach. Dann kam die Ölkrise.

Mit der S-Serie in die Zukunft

Die Energiekrise der 70er Jahre veränderte den Automarkt komplett. Hubraumstarke Sportwagen waren nicht mehr gefragt. Das bekam auch Monteverdi zu spüren. Er musste nach neuen Wegen suchen und fand sie mit der S-Serie: Safari, Sahara, Sierra. Jahrzehnte vor dem grossen Offroader-Boom beschloss Monteverdi, exklusiv ausgestattete Geländewagen zu bauen. Erstes Modell war der Safari. Der dem englischen Range Rover nachempfundene Aufbau bestach durch edle Ausstattung mit Servolenkung, Klimaanlage und hochwertigem Lederinterieur. Die Tester attestierte dem Safari den Fahrkomfort einer Limousine. Der Motor stammte erneut aus dem Chrysler-Programm. Zur Wahl standen die 8-Zylinder mit 5.2, 5.7, 5.9 oder 7.2 Liter Hubraum und einer Leistung von 152 bis 304 PS. 1976 folgte die Präsentation am Genfer Autosalon – Dutzende von gutbetuchten Interessenten unterschrieben begeistert die Bestellungsformulare.



Die Safari-Endmontage in Binningen.



Safari-Einzelstück – der 4-Door mit vier Türen.

Der Erfolg des Safari schaffte Kapazität für weitere Monteverdi-Kreationen. So entstand 1977 eine neue Limousine – der Sierra. Die Basis dafür bot das amerikanische Mittelklassemodell Dodge Aspen. Es wurde optisch an die Marke Monteverdi angepasst und mit der typisch grosszügigen Ausstattung versehen.

Geradezu bezahlbar sollte das zweite Geländewagenmodell, der Sahara von 1978, werden. Im Vergleich zum Safari bildete er die günstigere Einstiegsvariante und war, wenn man genauer hinschaute, ein aufgewerteter International Harvester Scout II.

Den Abschluss der S-Serie bildeten 1978 das Cabrio Sierra Convertible sowie der Kombi Sierra Station Wagon von 1979.

Nebenbei kümmerte man sich in Binningen um die Entwicklung von Geländewagen für das Schweizer Militär. Es entstanden ein leichter Geländewagen in Military- und Zivilausführung sowie eine geländegängige Frontlenkversion für den Transport. Monteverdi bekam nach jahrelangen Tests den Zuschlag. Er konnte die Autos aber nicht alle selber bauen und verkaufte seine Entwicklung an die Lastwagenfirma Saurer in Arbon. Bevor die Produktion anlief, kam jedoch das Aus für die Fahrzeugproduktion bei Saurer und somit auch das vorzeitige Aus für die Armee-Monteverdis.

Durchaus erfolgreicher verliefen die Geschäfte mit den Engländern: in Binningen entstand ab 1979 eine viertürige Version des Range Rover, die zum grössten Teil in die Schweiz, zwei Modelle aber auch an das britische Königshaus verkauft wurden. Erst 1982 übernahm Rover die Produktion des Viertürers selbst, liess Monteverdi aber mit Lizenzzahlungen am Erfolg teilhaben.



Da es die British Leyland selbst nicht anbot, fertigte Monteverdi ab 1979 die 5-türige Version des Range Rover in Lizenzbauweise. Mit Erfolg – die Nachfrage stieg stetig, und 1982 übernahmen die Engländer die Produktion selbst.

Im selben Jahr stellte der Chrysler-Konzern die Produktion des Dodge Aspen ein. Dies bedeutete auch das Ende für den Sierra. Monteverdi wollte jedoch auch weiterhin Limousinen fabrizieren und setzte auf die aktuelle Mercedes-Benz S-Klasse. Heraus kam das optisch auf Monteverdi getrimmte Modell Tiara mit Mercedes-Benz-V8-Motoren und üppiger Vollausrüstung. Zur Serienfertigung kam es jedoch nie.

Ein Abgang mit Paukenschlag

Zu Beginn der 80er Jahre verringerten sich die Herstellungszahlen von Monteverdi-Modellen stetig. Peter Monteverdi hatte sich in letzter Zeit zunehmend der Vermarktung seines Labels «Monteverdi Design» gewidmet. Unter diesem Begriff waren bereits eine Monteverdi-Yacht sowie aufgewertete Modellreihen für Toyota und Subaru gefertigt worden. Aber auch Designartikel wie Monteverdi-Uhren, -Schmuck oder -Mode konnte man unter dem Binninger Label kaufen.

Schliesslich wurde die Produktion von Monteverdi-Fahrzeugen 1982 komplett zurückgefahren und das Gebäude bis 1985 für das Museum «Monteverdi Car Collection» umgebaut. Noch im selben Jahr erfolgte die Gründung des Monteverdi Club Schweiz (MCS) mit tatkräftiger Unterstützung von Freund Ruedi Wenger.

1990 meldete sich Peter Monteverdi noch einmal zurück. Zusammen mit dem Schweizer Unternehmer Karl Foitek wurde der Formel-1-Rennstall Onyx gekauft und fortan unter dem Namen Monteverdi weitergeführt. Dem kleinen Team mangelte es jedoch erheblich an Sponsorengeldern. Peter Monteverdi entwarf 1991 zwar noch einen eigenen F1-Wagen, doch dieser kam zu spät. Bereits nach 10 Renneinsätzen musste man das Projekt aus finanziellen Gründen als gescheitert betrachten.

Der Weg in den Rennsport lieferte jedoch die Grundlage für Peter Monteverdis letzte Kreation. Auf Grundlage der Formel-1-Boliden rief er 1992 den legendären Monteverdi Hai ins Leben zurück. Unter seinem Karbon-Carosseriekit war so ziemlich alles verbaut, was man aus dem Rennsport übrigbehalten hatte. Neben Getriebe, Antriebsstrang und zahlreichen Fahrwerkskomponenten werkelt unter der Haube auch der 650-PS-Cosworth-V8-Motor aus dem ehemaligen Formel-Wagen. Dieser letzte Supersportler verriet seine Herkunft schon in der Typenbezeichnung, Hai 650 F1; in Europa erhielt er jedoch keine Strassenzulassung.

Nach diesem letzten Paukenschlag wurde es ruhiger um Peter Monteverdi. Grund dafür war sein immer schlechter werdender Gesundheitszustand. Auf Rat des Arztes zog es ihn in wärmere Gefilde. Marokko wurde zu seinem zweiten Wohnsitz, wo er den grössten Teil seiner letzten Jahre verlebte. Ein schweres Krebsleiden beendete schliesslich abrupt das Leben des Schweizer Autopioniers. Peter Monteverdi starb 1998 im Alter von 64 Jahren in Binningen. Sein langjähriger Lebenspartner Paul Berger hat das Erbe der Automobile Monteverdi AG übernommen und führt das Monteverdi-Museum bis heute weiter.



»»»»

Peter Monteverdi: 7. Juni 1934 – 4. Juli 1998.

MONTEVRDI AUTOMOBILE



1979, Monteverdi Sierra Stationwagon: Den Abschluss der S-Serie bildete der Kombi.



1979, Monteverdi Military 250 Zivil: Ein leichter Geländewagen für Militär oder Feuerwehr.



1979, Monteverdi Military 230 M: Die offene, auf den Militär-Einsatz zugeschnittene Version.



1979, Monteverdi Military 260 F: Geländegängige Frontlenkerversion für den Transport.



1982, Monteverdi Tiara: Luxuslimousine auf Basis der Mercedes-Benz-S-Klasse.



1992, Monteverdi Hai 650 F1: Der Hai mit purer Formel-1-Technik unter dem Karbon-Carosseriekleid.

Paul Berger

Rechte Hand und Lebenspartner

Paul Berger (67), Einzelhandelskaufmann, stand viele Jahre an der Seite Peter Montevedis. Heute betreut er das Erbe des Automobilherstellers im Montevedi-Museum in Binningen bei Basel.

Der höfliche Herr empfängt uns am Eingang des Montevedi-Museums in Binningen und bittet uns herein. Er könnte der Butler des Hauses sein: anständig, zurückhaltend und doch sehr charmant führt er den Besuch an der bronzefarbenen Montevedi-Büste vorbei in die heiligen Hallen, deren Inhalt nichts Geringeres ist als das Lebenswerk des Autokonstruktors Peter Montevedi.

Aber Paul Berger ist nicht der Butler. Er ist der Besitzer. Das merkt man jedoch nur, wenn man es weiss. Das tut schliesslich auch nichts zur Sache. Paul Berger geht es in erster Linie darum, das Lebenswerk seines langjährigen Partners für die Nachwelt zu erhalten. «Wissen Sie, die ganz jungen Leute, die kennen die Marke Montevedi nicht mehr. An unserem Club-Stand am Genfer Autosalon bestaunten sie die schönen alten Autos und fragten: 'C'est quoi comme voiture?' Und wenn man dann gesagt hat, das sei ein Schweizer Auto, dann haben sie es kaum geglaubt.»

Leichtfüssiger als mancher 20-Jährige marschiert Berger durch die drei Stockwerke des Museums voran und zeigt uns die automobilgewordenen Träume einer ganzen Generation. Wir tauchen für ein paar Minuten ein in die beeindruckende Monteverdi-Welt... und flugs sind wir wieder zurück beim Eingang und setzen uns im Büro an einen Tisch. «Fragen Sie ruhig, was Sie möchten», fordert uns Herr Berger in charmanthem Baseldeutsch auf, «wüsse Sy, ich bin nun 47 Jahre bei Monteverdi, da muss man nichts mehr verheimlichen oder verschönern.»

Eigentlich hatte Paul Berger ja keine Ahnung von Autos, damals, als ihn Herr Monteverdi fragte, ob er in seine Firma kommen wolle. Monteverdi – ein Bekannter der Familie – suchte händeringend nach einem guten Verkäufer. Berger verfügte in der Tat über eine Verkaufsausbildung, aber nicht im Autogewerbe, sondern im Textilbereich. Nach einigem Zögern sagte er jedoch zu. Und war somit «von Anfang an dabei», wie er erklärt, «auch schon damals, als Monteverdi «nur» Ferrari-Importeur war. Dann verkrachte er sich ja mit Ferrari – 1965 war das –, und wir standen vor dem Nichts. Und dann sagte Herr Monteverdi: «Und jetzt mache ich ein eigenes Auto!»

Gesagt, getan. Aber so einfach sei es nicht gewesen, wie sich Paul Berger erinnert. Zumindest nicht am Anfang: «Die ersten Exemplare hatten ja noch viele Kinderkrankheiten. Aber, wüsse Sy», verrät uns Berger augenzwinkernd, «die anderen Autos waren ja auch nicht so perfekt. Wir haben zusammen jeweils die fabrikneuen Ferraris in Modena geholt. Und dann sind wir in die Schweiz gefahren damit, und auf dem Gottard haben die schon gekocht und wir mussten die mit Schnee kühlen. Ach Gott, das waren Zeiten!»

Als die Produktion der Monteverdi angelaufen war, wurden die Zeiten auch nicht leichter. «Es war ein *Chrampf!* 12 bis 14 Stunden haben wir täglich gearbeitet. Wenn etwas nicht klappte, dann kannte Herr Monteverdi kein Pardon. Da war erst Feierabend, wenn das Problem gelöst und alles erledigt war.»

Aber der harte Job an der Seite des Chefs hatte auch seine positiven Seiten. Paul Berger ging oft ins Ausland auf Kundenbesuch und lernte die illustre Monteverdi-Käuferschaft kennen. «Da gab es unzählige schöne Begegnungen mit wunderbaren Leuten. Und sie kauften ein spezielles Auto. Ein normales Auto kaufen ist wie Kleider kaufen im Warenhaus. Einen Monteverdi zu kaufen, das war, wie wenn man sich einen Anzug beim Couturier schneidern lässt.»

Berger war auf seinen Geschäftsreisen indes oft alleine unterwegs. Für Monteverdi selbst bedeutete eine Reise vor allem eines: Aufwand. «Herr Monteverdi hat jeweils gesagt: *Gang du nur*, ich bleibe lieber zuhause und zeichne ein bisschen.»

Berger dürfte für Monteverdi ein Glückstreffer gewesen sein. Er war der Freundliche, Korrekte, Kontaktfreudige im Zweierteam. Er konnte Kunden und Geschäftspartnern das bieten, was die am zeitweise recht eigenbrötlerischen Monteverdi vermissten. Denn Peter Monteverdi gehörte zu der Kategorie Menschen, bei denen es nur zwei Möglichkeiten gab: Entweder man konnte es mit ihm, oder man konnte es nicht. Und das war immer gegenseitig.

«Wüsse Sy, wenn Sie eine Person sind, die nicht in einen Rahmen passt, dann ecken Sie halt an», versucht Berger zu erklären. «Und da kam halt auch viel *Schalousie* auf, Eifersucht. Die haben mit dem Finger auf uns gezeigt und gefragt: *Was wänd die jetz do ds Binnige mit ihrne Auto?*»

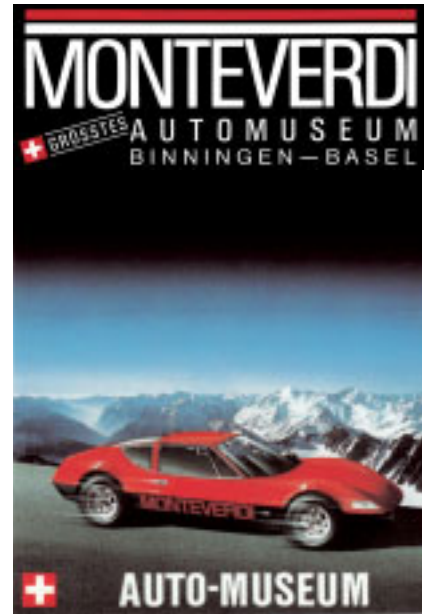
Aber Missgunst dürfte nicht der einzige Grund gewesen sein, weshalb Monteverdi kein allseits beliebter Mensch war. Er war launisch, und wenn etwas nicht klappte, dann rastete er gerne mal aus. «*Er het chönne tue wiene Sau*», erinnert sich Paul Berger mit einem leichten Schaudern, «und er liess nicht locker, bis die Dinge so waren wie in seinem Kopf. Und was er auch hasste, waren «blöde» Fragen von unliebsamen Journalisten. Diesen wies er jeweils unsanft die Tür. Das war schon nicht so gut.»

Aber wenn jemand den Zugang zum Autokonstrukteur gefunden hatte, dann lernte er eine ganz andere Seite kennen. Da beginnen Bergers Augen wieder zu leuchten: «Er war wahnsinnig grosszügig. Man konnte alles von ihm haben, der gab einem das letzte Hemd, wenn es sein musste. Und er war der zuverlässigste Mensch, den ich je kennen gelernt habe!», schwärmt Berger. «Zudem war er zielstrebig und hat seine Karriere in die Hand genommen. Immer wieder hat er mich gefragt: *Wieso soll ich nicht das machen, was ich im Kopf habe? Wieso?*»

Wer war denn Peter Monteverdi für Sie, Herr Berger? Da kommt die Antwort schnell: «Das war für uns immer ganz klar der Boss! Er war der Motor der Firma. Er hat das Ganze durchgezogen, mit unserer Hilfe.» Wen meinen Sie mit «wir»? «Ja, wir, die Angestellten!»

Obwohl Paul Berger neben Monteverdi die wichtigste Person in der Binninger Auto-manufaktur gewesen sein dürfte, will er auch heute nicht im Vordergrund stehen. Er braucht auch kaum je das Wort «ich». Viel lieber spricht er eben von «uns» und erklärt auch gleich: «Es gibt einen, der wichtig ist hier, und das ist der Herr Monteverdi. Das ist sein Lebenswerk!» Erst am Schluss des Gesprächs räumt er zögernd ein: «Aber... heute kann ich glaub' ich schon sagen: Ohne mich wäre er wohl nicht so weit gekommen.» Und wir meinen zu sehen, wie die bronzene Monteverdi-Büste im Eingang kurz wohlwollend nickt.

Das Monteverdi-Automuseum



Das Monteverdi-Automuseum befindet sich in Binningen bei Basel. Es ist in denselben Räumlichkeiten einquartiert, wo früher der Betrieb von Peter Monteverdi war. Es ist kurz vor Monteverdis Tod nach seinen Plänen fertig eingerichtet worden und beherbergt 70 Autos sowie eine grosse Modellsammlung. Das Monteverdi-Museum ist nur für Gruppen auf Voranmeldung geöffnet. Die Betreiber des Museums organisieren auf Wunsch gerne auch Apéros und persönliche Führungen.



Kontakt

MONTEVERDI Automuseum
Oberwilerstrasse 20
CH-4102 Binningen/Basel
Schweiz
Tel. +41 61 421 45 45
Fax. +41 61 421 45 24
www.monteverdi.ch

Surftipp

www.ullrich.li/monteverdi

Tobias Ullrich ist ein langjähriger Monteverdi-Fan und hat eine informative Website mit vielen Bildern aufgebaut. Wir danken ihm für die Unterstützung für diesen Bericht.

Ruedi Wenger

Clubpräsident und Wegbegleiter

Ruedi Wenger (63), diplomierter Carrosserie-Techniker Ing., war langjähriger Geschäftspartner von Peter Monteverti. Später gründete er den Monteverti-Club – ist dort auch heute noch aktiv und trägt die Monteverti-Geschichte mit Ausfahrten, Ausstellungen und anderen Events weiter.

Wir treffen Ruedi Wenger an der Auto Expo in Basel, zu einer Randstunde an seinem Stand. Es war nicht leicht, einen Termin zu finden, denn Ruedi Wenger ist ein äusserst engagierter Mensch. In dritter Generation führt er die Wenger Carrosserie und Fahrzeugbau in Basel. Und in der Oldtimerszene ist er ebenfalls seit Jahrzehnten mit Leib und Seele dabei – im SMVC, dem Schweizer Motor Veteranen Club, war er auch sechs Jahre lang Zentralpräsident und noch länger Präsident der Sektion Nordwest. Auch bei weiteren Clubs und Sektionen wie SDHM, GHS, FSVA und FIVA taucht sein Name auf. Deren Abkürzungen erläutern wir an dieser Stelle nicht. Denn für uns zählt: Ruedi Wenger ist der Gründer und Präsident des Monteverti Clubs.

Mitte der Achtzigerjahre kam Peter Monteverti auf seinen langjährigen Freund und Geschäftspartner zu und bat ihn, einen Club für die Eigner und Fans seiner Fahrzeuge zu gründen. «*Du bisch der Clüblimensch, du chasch das!*», hat Monteverti zu mir gesagt, und so gründete ich den Monteverti Club», erzählt Wenger. «Die Gründung war ein Erfolg – und heute sind wir 80 bis 85 Leute und organisieren immer wieder tolle Sachen! Monteverti selbst hatte zeitlebens auch immer grosse Freude am Club.»

Die Beziehung zu Peter Monteverti war indes auch für Ruedi Wenger nicht immer so unbeschwert. Lange Jahre war er in erster Linie ein wichtiger Geschäftspartner für Monteverti. In Wengers Carrosserie-Werkstatt liess Monteverti oft Reparaturen und Änderungen ausführen, und als die Nachfrage für den Geländewagen Safari das Binninger Werk an seine Grenzen brachte, musste die Carrosserie Wenger im Auftrag von Monteverti auch Neufahrzeuge montieren. «Aber eben, es war nicht einfach, mit ihm zu geschäften», erinnert sich Wenger. «Der Monteverti hat die Preise diktiert. Da konnte man nichts machen. Dann hat man den Auftrag halt trotzdem angenommen und geschaut, dass es irgendwie aufging. Dafür hatten wir durch ihn auch immer wieder tolle Kundschaft und interessante Arbeit.»

Überhaupt hatte bei Monteverdi alles eine Kehrseite. «Er war Geschäftsmann durch und durch. Er war alles andere als ein einfacher Typ. Er war emotional, impulsiv und starrköpfig. Gleichzeitig war er aber auch sehr sensibel und konnte durch die Leute regelrecht hindurchsehen. Innert Sekunden teilte er Leute in Freunde und «schwierige Menschen» ein – und sollte dabei meistens Recht behalten. Aber wenn er all diese Eigenschaften nicht gehabt hätte, hätte er sein riesiges Lebenswerk gar nicht vollbringen können. Dann könnten wir jetzt nicht hier stehen und über die schönen Autos sprechen.»

Apropos schöne Autos: Wie war denn das eigentlich mit dem Monteverdi Hai? Der Supersportwagen, der in den Siebziger- und Achtzigerjahren für feuchte Augen bei den kleinen Autofans und begehrliche Blicke bei den Grossen gesorgt hat? Da gab es doch vor zwei Jahren einen Bericht in einer deutschen Oldtimerzeitschrift, wonach Monteverdi ein unausstehlicher Despot gewesen sei, der die Journalisten und damit die Öffentlichkeit mit seinem Hai gehörig der Nase herum geführt habe... Wengers Miene verfinstert sich: «*Nei, so öppis schribt me nit!* Das hat keinen Anstand!» echauffiert sich Wenger und schafft es gerade noch, die Contenance zu halten. «Da hat einer schlicht und einfach den Monteverdi in die Pfanne hauen wollen. Und er kam immer nur mit irgendwelchen Chassisnummern. Es war für uns schon immer ganz klar, dass es am Anfang nur zwei Stück und später nochmal zwei Stück gegeben hat. Aber der Journalist schrieb so, als ob wir das heute noch verheimlichen wollten. Zudem: man sollte doch lieber über Autos reden, nicht über Chassisnummern!»

Reden wir also wieder über Autos. Und über ihren Schöpfer. Auf einige mag er wohl unausstehlich gewirkt haben, aber: «Monteverdi hatte es selbst auch nicht immer leicht», relativiert Wenger. «Er war im Vergleich zu den grossen Autokonzernen auch nur ein kleiner Fisch, eine One-Man-Show. Er musste sich oft wehren und wurde auch mal überfahren. Wie zum Beispiel mit dem Monteverdi Tiara. Er hat auf Mercedes-Basis eine neue Luxuslimousine geschaffen. Da wollte er auf Nummer Sicher gehen und ging extra zum damaligen Mercedes-Chef. Man vereinbarte, dass Monteverdi die Tiaras fabrizieren sollte, und Mercedes würde sie vertreiben. Der Tiara sollte am Genfer Salon präsentiert werden. 3 Prototypen standen bereit. Nur: 10 Tage vor dem Salon starb der Mercedes-Chef. Und plötzlich wollte keiner mehr mit Monteverdi zu tun haben. Die Kaufinteressenten wurden am Salon zwischen dem Monteverdi-Stand und dem Mercedes-Stand hin und her geschickt. Und das Projekt Tiara musste wieder beerdigt werden. Genauso wie einige Jahre zuvor das Projekt mit den Geländewagen für die Schweizer Armee.»

Was war Monteverdi also vor allem? Kleinunternehmer? Despot? Visionär? Genie? Von allem etwas? Es dürfte wohl die Mischung sein, die Monteverdi ausgemacht hat. Und – obwohl Monteverdi kein leichter Geschäftspartner war, überwiegt für Wenger heute klar das Positive: «Er war sehr liebenswürdig, wenn man den Zugang zu ihm hatte. Wir vermissen ihn alle bei uns im Club und in seinem Umfeld. Obwohl wahrscheinlich alle, die mit ihm zu tun hatten, einmal «drangekommen» sind bei ihm, wenn etwas nicht wie gewünscht klappte. Er fehlt uns allen sehr.» Und nach einigem Zögern senkt Wenger seine Stimme etwas und erzählt uns noch die letzte Geschichte, die er über Monteverdi erzählen kann: «Er hatte ja gesundheitliche Probleme und sollte operiert werden. Als sie anfangen wollten, stellten die Ärzte fest, dass Monteverdi unheilbar krank war und nur noch wenige Wochen zu leben hatte. Monteverdi wurde unverrichteter Dinge wieder nach Hause gebracht. Da rief er mich an und bat mich, am Montag bei ihm im Museum vorbeizukommen. Als ich dort ankam, verliess gerade seine Schwester Monteverdis Büro. Und ich war als nächster dran. Da erzählte er mir, was es geschlagen hatte. Er schaute mich an und sagte: «Danke für alles, was du für mich getan hast!» Diesen Moment werde ich nie vergessen.»

Seine letzten Tage verbrachte Monteverdi anschliessend übrigens genau so, wie man es von ihm erwartet hätte: Er gab noch einmal Vollgas, arbeitete so lange er konnte, Tag und Nacht, und richtete das Museum genau so ein, wie er es sich vorgestellt hatte. Einfach so lange, bis alles genau so war wie in seinem Kopf.



Auch heute noch steht hin und wieder ein Monteverdi in Wengers Werkstatt – wie dieser frisch restaurierte Safari.



Peter Monteverdi, Ruedi und Chantal Wenger bei einer Monteverdi-Clubreise in Marrakesch.

Der Monteverdi-Club



Der Monteverdi-Club wurde am 15. November 1985 gegründet.

*Präsident: Wenger Ruedi, Basel
VP/Kassier: Giger Peter, Therwil
Aktuar: von Planta Dr. J.L., Basel
Technik: Schüpach Ueli, Bättwil*

Kontakt für Interessenten

MONTEVERDI-Club
Peter Giger
Reinacherstr. 40
4106 Therwil
giger99@bluewin.ch
www.monteverdi.ch



Monteverdi-Club am Anneau du Rhin (F), letztes Foto mit Peter Monteverdi.




Das Ehepaar Wenger und Peter Monteverdi anlässlich der Gründung des Monteverdi-Clubs.

Gino Zoggia

Artista del metallo – Metallbaukünstler

Gino Zoggia (63), Carrosseriespengler, hat viele Aufträge für Monteverdi erledigt. Heute ist er selbstständig. In seinem Atelier sammelt und fertigt er historische Carrosseriebauteile. Hier hält er eine selbstgedungelte Kotflügel-Ecke eines Monteverdi High Speed.

A photograph of Gino Zoggia, a 63-year-old metalworking artist, in his workshop. He is wearing a purple polo shirt and is smiling while holding a large, curved metal part, likely a fender corner for a Monteverdi High Speed. The workshop is filled with various tools, machinery, and car body parts, creating a busy and professional atmosphere.

Es ist nicht leicht, Gino Zoggia zu finden, wenn man nicht schon mal bei ihm war. In der Gewerbezone von Allschwil suchen wir eine Weile nach seiner Werkstatt, bis wir endlich auf die handgemalte Tafel mit der Aufschrift «Carrosserie Atelier Gino» treffen. Und drinnen angekommen, muss man sich auch zuerst einen Überblick schaffen. Das ist nicht eine Garage, das ist ein Atelier, voll mit unzähligen Werkzeugen, Maschinen, Schablonen und Carrosseriebaulehren. Der Meister selbst ist in die Arbeit vertieft. Als er uns erblickt, legt er das Werkzeug beiseite. Freudig begrüsst er uns – seine Sprache ist ein Mix aus Basel- und Hochdeutsch, Gestik, Mimik und Akzent jedoch unverkennbar italienisch. Nahezu ohne Überleitung sprudeln aus Herrn Zoggia die guten alten Monteverdi-Geschichten heraus. Doch bitte nicht so schnell, Maestro, wir wollen vorne beginnen!

Gino Zoggia – bis heute von allen Gino gerufen – stammt aus der Provinz Venedig. In jungen Jahren kam der gelernte Carrosseriespengler in die Schweiz, wo er bei der Carrosserie Wenger in Basel eine Anstellung fand. Wenger wiederum stand seit vielen Jahren in geschäftlicher Beziehung mit Monteverdi. Für die Binninger Automobilmарke wurden hier Carrosserie- und Reparaturarbeiten ausgeführt.

Wenn Gino über Peter Monteverdi spricht, dann spricht er mit Respekt: «Ich hatte gerade bei Wenger angefangen zu arbeiten, da lernte ich Herrn Monteverdi kennen. Ich wusste sofort, dass ich es mit einer Respektperson zu tun habe. Wenn Herr Monteverdi die Werkstatt betrat, dann war er stets picobello im Massanzug gekleidet. Er war einfach eine Erscheinung!» Bei diesen Worten strahlen Ginos Augen, als ob Monteverdi eben erst den Raum verlassen hätte. Aber er erinnert sich auch an die Momente, die nicht ganz einfach waren: «Der Herr Monteverdi hat nicht viele Worte gebraucht, aber er wusste immer, was er wollte. Wenn er sich etwas in den Kopf gesetzt hatte, mussten alle Mitarbeiter wie ein Schweizer Uhrwerk funktionieren!» Gino mimt mit seinen Händen die Zeiger einer Uhr und findet auch schon das nächste Bild: «Monteverdi lieferte den Treibstoff, wir waren die Maschine! Und die Maschine musste arbeiten. Eine Widerrede akzeptierte er nicht. Wenn es nicht schnell genug ging, dann hat er trotz picobello Anzug selbst Hand angelegt.»

Auf die Frage, warum Monteverdi so ein straffes Regiment geführt habe, muss Gino nicht lange überlegen: «Sie dürfen die Person Monteverdi nicht falsch verstehen! Der ist immer sehr direkt gewesen. Doch das hatte auch seine Gründe. Monteverdi war ein kleines Unternehmen in der grossen Welt der Automobilhersteller. Da musste man sich behaupten. Und da brauchte es eine Kraft, die alles in die Hand nahm – das war Peter Monteverdi!»

Wie alle anderen Mitarbeiter musste auch Gino Zoggia erst seinen Stil im Umgang mit Monteverdi finden. Heute denkt er mit einem Lächeln daran zurück: «Ich wusste von Anfang an, dass er der Chef ist und ich der Arbeiter. Das ist das Wichtigste gewesen! Und es hat funktioniert, weil ich mich gut mit ihm arrangieren konnte. Es hat mich eben nicht gestört, wenn er sich verrückt gibt!» Und irgendwann haben Chef und Arbeiter dann plötzlich ihre Gemeinsamkeit entdeckt: «Monteverdi und ich – wir waren beide kreative Köpfe!» Trotzdem musste es auch bei Gino stets schnell gehen: «Wenn er einen neuen Kotflügel von mir wollte, dann wusste ich, dass ich dafür nur eine Stunde Zeit hatte. Da war er sehr genau. Schaffte ich es nicht pünktlich, dann ist er halt wieder verrückt geworden. Aber wie gesagt, das hat mich nicht gestört. Ich habe das mit Humor genommen.»

Das konnten nicht alle. Wer Monteverdi nicht so nehmen konnte oder wollte, wie er war, hatte Pech. Gino kann sich an viele solche Momente erinnern: «Wenn Monteverdi es nicht gut hatte mit jemand, dann hat er halt bösi Antworte gäh! Aber wenn er jemanden gut mochte, dann war er für einen da» – Gino fasst sich zwecks Illustration mit beiden Händen an die Brust und fährt weiter: «Monteverdi konnte so ein guter Mensch sein! Wenn er merkte, dass du auch ein guter Mensch bist, dann hat er sein Herz herausgenommen und es dir gegeben. So!» Gino streckt uns die Hände entgegen, als ob sie etwas umfassen, und wir verstehen.

Dass Monteverdi halt manchmal auch recht unherzlich sein konnte, das hat laut Gino einen guten Grund: «Der Monteverdi hatte so viele Ideen! Der wollte so viel machen und hatte so wenig Zeit! Das Leben war zu kurz und immer zu wenig Zeit! Deshalb konnte er nicht lange mit allen reden!»

Schleunigst zurück an die Arbeit! Die Aufträge für Monteverdi erledigte Gino oft in Zusammenarbeit mit einem erfahrenen Kollegen namens Pavarin, einem der Liebblingsspengler Monteverdis. «Von Herrn Pavarin habe ich viel Handwerkliches gelernt – aber auch viel, was den Umgang mit Herrn Monteverdi betraf. Er konnte ihm die Wünsche von den Lippen ablesen. Und er führte die Arbeiten selbst unter hohem Zeitdruck perfekt aus. Pavarin war ein grosses Vorbild für mich!», erinnert sich Gino. Seine Hauptaufgabe bestand aus Spenglerarbeiten an den Rohcarrossen. Dazu kam die Fertigung von Blech-Ersatzteilen. Diese wurden, wie so ziemlich alles bei Monteverdi, in Handarbeit gefertigt. «Wenn Monteverdi vorbeikam und sagte: «Ich wünsche mir was...», dann schnappte ich mir mit Kollege Pavarin die Schablonen und das Werkzeug, und es ging los!»

Bis in die Mitte der Achtzigerjahre hatte Gino an nahezu allen Monteverdi-Modellen mitgearbeitet, und er würde es wohl gerne noch heute tun: «Ich habe die Monteverdis im Kopf! Wenn Sie wollen, kann ich für Sie morgen einen Monteverdi bauen!», sagt der Maestro, und muss nicht lange überlegen, welches: «Am schönsten wäre eines der frühen Frua-Modelle – die waren etwas ganz Besonderes!»

Apropos Monteverdi bauen – da knüpft Gino gleich an die nächste Geschichte an: «Eines Tages kam Monteverdi auf mich zu und meinte: «Gino, jetzt haben wir so viele Limousinen, Coupés und Cabrios gebaut. Es fehlt uns eigentlich nur noch ein Targa! Das wäre noch ein Wunsch, den ich habe!» Ich hatte ein Riesenglück, dass ich für Monteverdi arbeiten durfte. Die schönen Arbeiten machen mich noch heute stolz! Und wenn ich noch einmal die Gelegenheit hätte, mit Monteverdi zusammenzuarbeiten, dann würde ich ihm ganz bestimmt seinen Wunsch erfüllen und ihm einen Targa bauen!»



Das Team Zoggia und Pavarain bei der Fertigung von Reparaturblechen für eine komplette High-Speed-Front. Im Hintergrund hängen die unzähligen Schablonen und Muster für weitere Monteverdi-Carrosserieteile.



Gino Zoggia bei Rekonstruktionsarbeiten des Ex-Formel-1-Rennwagens von 1961. Das Fahrzeug ist heute im Monteverdi-Museum zu besichtigen.



Gino heute: Sein Carrosserie-Atelier bietet wahre Schätze. Neben zahlreichen fertigen Blechteilen findet man auch jede Menge Schablonen, Lehren und Muster. Hier hält der Maestro gerade die Holz-Passform für eine Monteverdi-Stossstange in der Hand.

Kontakt



Carrosserie-Atelier Gino Zoggia
Binningerstrasse 86
4123 Allschwil
Schweiz
Tel. +41 61 482 26 70