Peter Monteverdi

Peter Monteverdi wurde am 07. Juni 1934 in Binningen geboren, wo sein Vater eine kleine Auto-Reparaturwerkstatt besass. Schon als Kind zeigte sich Peter autobeegeistert; sein liebster 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 17-jähriger konstruierte Peter seinen ersten Wagen. Aus einem Unfall-Fiat entstand ein sportliches Fahrzeug mit selbstgebautem Chassis und Carosserie; der MONTEVERDI Special.

Im Jahre 1956 übernahm Peter Monteverdi, nach dem Tod seines Vaters die Reparaturwerkstatt 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. Von 1965 bis 1975 ist sie als offizieller Vertreter von BMW-Fahrzeugen tätig.

1956 begann Peter Monteverdi unter dem Namen MBM (Monteverdi Binningen Motors) 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 Reparaturwerkstatt 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. Die Herstellung der MONTEVERDI-Automobile wurde in einen Neubau verlegt.

1982 wurde die Produktion von MONTEVERDI-Fahrzeugen in Binningen eingestellt und die Räumlichkeiten 1985 für das Museum MONTEVERDI Car Collection umgebaut. Im gleichen Jahr wurde der MONTEVERDI Club gegründet.

1990 meldete sich Monteverdi noch einmal in der Formel 1 zurück, nachdem das MONTEVERDI-Onyx-Team gegründet wurde und einige Rennen bestritten wurden. Diese F1-Wagen lieferten auch die Grundlage für Peter Monteverdis letzte Schöpfung, den Monteverdi hai 650 F1.

MONTEVERDI Fahrzeuge wie auch MONTEVERDI Design sind heute weltbekannt.

Die Monteverdi Car Collection

Nach der Energiekrise im Jahre 1973 entschloss sich Peter Monteverdi zu einer tiefgreifenden Umstrukturierung seines Typenprogramms. Anstelle der erfolgreichen „High Speed“-GT-Serie würde der Basler Autokonstrukteur fortan in den sich damals sprunghaft entwickelnden Luxus-Geländewagen-Markt einsteigen.

Fast über Nacht wurde die „Safari-Sahara“-Serie entwickelt und produziert. Diese aussergewöhnliche Leistung war dank der extremen Flexibilität des relativ kleinen Basler Betriebs möglich; eine Flexibilität, die bereits während der 10jährigen Produktionsdauer der „High Speed“-GT-Serie zu einer beeindruckenden Anzahl von Typen und Modellen führte Gran -Tourismo-Wagen, Cabriolets und Limousinen, die noch im heutigen Strassenbild Blicke an sich ziehen und die in Leistung, Luxus, Sicherheit und Bequemlichkeit noch immer zur Welt-Spitzenklasse gehören. Die luxuriösen Geländewagen, die ihnen folgten, waren nicht weniger exklusiv und von einer bereits verwöhnten Kundschaft begehrt.

Rechtzeitig sah danach Monteverdi ein, dass wegen der Unsummen an Kosten, verursacht durch die diversen Bestimmungen der vielen Exportmärkte--50000 Meilen-Tests durch private Institute sowie Crash-Tests in den USA, diverse Abgasnormen in anderen Ländern, um nur einige Beispiele zu nennen--die Herstellung einer limitierten Kleinserie, wie die Monteverdi-Wagen sie verkörperten, auf die Dauer nicht zu tragen sein würde. Wieder zog Peter Monteverdi den richtigen Schluss und betätigte sich statt als Hersteller als Designer für die Industrie. Von ihm wurden Automobil-Prototypen, Schiffe, Uhren sowie ein Vielfalt anderer Gegenstände entworfen.

Rückblickend betrachtet rettete Peter Monteverdi die weltbekannte Marke mit seinen geschäftsmässig richtigen Entschlüssen und ermöglichte dadurch die Eröffnung des MONTEVERDI-Museums. Mit Leib und Seele ein Autoenthusiast seit frühen Jahren und mit dem typischen Instinkt des Sammlers, legte Monteverdi sich über die Jahre eine beträchtliche Sammlung hochstehender Automobile an, die ihn speziell beeindruckten, vorwiegend Hochleistungs-Sport- und GT-Wagen sowie Vollblut-Rennautos.

Neben den diversen MONTEVERDI-Typen im Museum fand der Besucher bis vor einigen Jahren auch viel Aufregendes aus anderen Manufakturen-ganz nach Peter Monteverdis Vorliebe für das Schnelle, das Ästhetische, das mechanisch Aussergewöhnliche aus der Welt des Automobils. „Ich respektiere mit grosser Begeisterung die Leistung aller Konstrukteure von Spitzenfahrzeugen, denn ich weiß selbst, was dahinter steckt, in diesem Sinne wird die Sammlung auch gezielt vervollständigt“, so Peter Monteverdi. Und mit einem Schmunzeln fügt er abschliessend hinzu: „Wer weiss, ob nicht noch weitere MONTEVERDI-Serien dazukommen könnten“.

Copyright Texte: Monteverdi