

MONTEVERDI – Geschichte einer Schweizer Automarke







Monteverdi High Speed 375 S, Prototyp 1967



Roger Gloor und Carl L. Wagner

# MONTEVERDI

Geschichte einer Schweizer Automarke

Biographie und Dokumentation

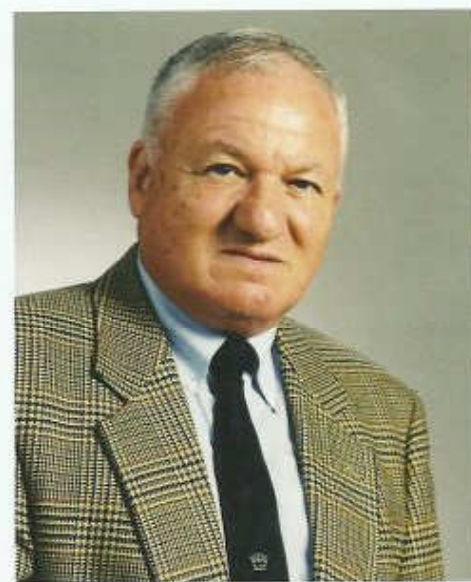


1978

Peter Monteverdi  
(1934–1998)



1987



1998



# Inhalt

## 1. Buchteil

(Basis: 1980 erschienenes Buch)

Monteverdi	9
Grundstück mit auffälligen Schuppen	9
Selbständigkeit und Familiengründung	9
Charaktermerkmale zeichnen sich ab	10
Tier- und Theaterbegeisterung	10
Kampfgeist fördert Einfallsreichtum	11
Widersprüchliche Zukunftsvisionen	12
Ein Zwischenfall in der Schule	13
Lehrantritt – und ein Entschluss	13
Auf den eigenen Beinen stehen	14
Erstes Schnuppern von Rennluft	15
Sicheren Schritts in die Zukunft	15
Erstes Motorfahrzeug: eine Motom	16
Tuning auch von Automotoren	16
Beginn mit mustergültigem Eigenbau	17
Aufwendiger Zukauf von Teilen	18
Vater bekundete Einsehen	19
Glücksfall: Einstieg als Rennmechaniker	19
Renntempo als Sinneswonne	20
Wertvolle Rennstrecken-Erkenntnisse	21
Fahrprüfung und gleich erste Testfahrt	22
Das Kräfte messen – auch zu Hause	22
Per Topolino zur ersten Siegesfahrt	23
Bewährungsproben im Autohandel	24
Gebrauchtwagen-Lektion mit Nachgang	25
Erste Fahrversuche am Rennlenkrad	26
Lichtblick mit einem Porsche Super	27
Mit 22 Jahren: Garagier!	28
Zielrichtung Sport- und Luxuswagen	28
Ferrari-Besitz bringt Hochgefühl	29
Zwischenfälle, Abenteuer...	30
Dezentes Anklopfen in Maranello	31
Antritt zum fahrtechnischen Beweis	32
Der Schritt zum Ferrari-Importeur	32
Zweimal Feuertaufer in Monza	34
Selbstunterricht auf der Rennpiste	34
Mit Bravour erworbene Rennlizenz	35
Der Traum Werksfahrer zu sein	36
Angefüllter Renneinsatz-Kalender	37
Mit eiserner Beharrlichkeit	39
Kampfgeist mit Vernunft gepaart	39
Auf bestem Weg zum Rennerfolg	40
Sportrenommee bringt Kunden	40
Vom Testa Rossa zum Monza	41
Versuch und Versuchung in Modena	42
Weiterhin: Duelle am Berg	43
Stetes Feilen am Fahrstil	43
Düstere Schatten auf der Rennstrecke	44
Pech auch im Elsass	45
Entschluss zum Garagen-Neubau	46
Der Absageschock aus Maranello	46
Die zweite Monteverdi-Konstruktion	47
Auszeichnung als bester Privatfahrer	48
Auf Strassengebrauch zugeschnitten	48
Erste Erfahrungen im Einsitzer	50
Erneut im Bergrennfieber	50
Wiedersehen mit Mittholz-Kandersteg	51
Kleiner Fehlentscheid trägt Folgen	52
Priorität für Betriebsweiterung	52
Ein Auftritt bei Maserati	53
Überraschung von Renault Suisse	53
Abenteuer im Grand-Prix-Maserati	54
Einmal mehr neuartige Fahrgefühle	55
Atemraubende Beschleunigungskraft	55
Dauphine- statt Ferrari-Werksfahrer	56
Gründung der Ecurie Hoba	57
Mit Monoposto-Eigenkarosserie	58
Abstecher auf den Nürburgring	59
Besonderes Erlebnis: Genfer Rallye	60
Strapaziose Tour um die Schweiz	61
Kampf gegen das Einschlafen	61
Im Konkurrenz-Abseits	62
Lehrreiche Monoposto-Enttäuschung	62
Die Lösung hiess Verzicht!	63
Formel Junior mit der Ecurie Hoba	64
Breit genutzter F-Junior-Spielraum	65
Neues Ziel Rennwagenkonstrukteur	66
Geburt einer Rennsportmarke: MBM	67
Flugplatz-Testfahrten und Kartbau	68
Spektakulärer Einsatz in den USA	69
Eindrücke von der «neuen Welt»	70
Motoren von Mantzel und Mitter	71
Vom Typ B zum Typ C	73
Ford-Anglia-Motor und MBM Sport	74
Typ D als Vorstufe zur Formel 1	75
Grand-Prix-Wagen mit Porsche-Motor	77
Monaco und Monza mit dem Typ D	77
Formel-1-Premiere auf der Solitude	78
Der Unfall – viel Glück im Unglück!	81
Dem Schwur gemäss: Rennsportende	81
Grosse Umstellung auf neue Ziele	84
Via Jensen und Rolls' zu BMW	85
Schweizer Personenwagenmarke: Monteverdi	86
Nur Italien konnte Karosserien liefern	88
Zum 375 S der viersitzige 375 L	90
Suche nach Kapazitätserweiterung	96
Nun mit Fissore statt Frau	98
Am Genfer Salon wie in New York	100
Mit neu gezeichneter Front	102
Aufsehenerregender Mittelmotor-Bolide	103
Überzeugende Tests, zweiter Neubau	106
Privatparadies und erstes Luxuscabrio	110
Ein neuer Höhepunkt: die Limousine	112
Via Hemi 375 L zum Typ Berlinetta	116
Ganz auf Sicherheit ausgelegt	117
«Safty first» auch für den Innenraum	118
Diskrete Kontakte zu Grosshersteller	121
Vorzeichen der Erdölkrise	121
Die Perfektionierung im Visier	124
Dunkle Wolken am Luxusauto-Horizont	124
Mit Elan aus dem Tief	127
Eintritt in eine andere Autowelt: Safari	128
Sierra, Limousine neuer Generation	134
Und zum Sierra ein Cabrio	138
Arabische Scheichs als Kundschaft	138
50-Jahr-Fest, Jubiläumsmodell Sahara	139
Military 230: ein Projekt geht an Saurer	144
Neuausrichtung auf Designstudien	147
Ford-Boss Lutz nahm Kontakt auf	152
Zusätzlicher Designstand in Genf	154
<b>2. Buchteil:</b>	
<b>Die Zeit nach 1980:</b>	159
Der Military-Epilog von Saurer	159
Neuer Anlauf: Monteverdi Tiara	159
Ein Museum der Autoträume	161
...und dazu noch 6000 Modellautos!	162
Die Renaissance des MBM Formel 1	164
Mit dem Club auf die Rennpiste	164
Eine Replika des Monteverdi-Erstlings	166
Ferrari-Sonderschau der Superlative	166
Abenteuer Formel-1-Einstieg	166
Umzug von England nach Binningen	168
Formel-1-Rückzug in Raten	169
Ein Jahr mit der GM Lotus Euroseries	172
Und dann kam der Hai 650 F1!	174
Das Designtalent meldete sich selber	175
Rückbesinnung auf die eigenen Werte	175
Viel Spass am 60. Geburtstag	178
Das bittere Schicksal: Krebs	180
Ein verantwortungsschweres Erbe	180
Das Monteverdi-Museum (in Bildern)	182
Der Schritt zur Stiftung	185
Vertrag mit dem Verkehrshaus	185
Ein neuer Monteverdi...	186
<b>3. Buchteil (Nachgänge)</b>	
Nachgang 1:	
Monteverdis Sprung nach Amerika	187
Wie der Monteverdi 2000 GTI entstand	189
So kam's zum Wechsel zu Fissore	189
Testabenteuer auf der Dragsterpiste	190
Im gewerkschaftlichen Gleichschritt	190
Kam da ein zweiter 2000 GTI?	190
Eine Frage der Moral	191
Nachgang 2:	
Hai und Hemi	191
Der Bruder des Raketenkonstruktors	191
Eine kochende Haushalthilfe	191
Rennsportlich angehauchte Unterhaltung	192
Im Rot eines kandierten Apfels	192
Nachgang 3:	
«Grösster Konkurrent ist Rolls-Royce»	193
Warum ein Monteverdi?	193
Nachgang 4:	
Vom Hai 450 SS zum Hai 450 GTS	194
Werk des Designtalents Trevor Fiore	194
Aspekte des Monteverdi-Stils	194
Weg zur optimalen Gewichtsverteilung	195
Public-Relations-Effekt voll erreicht	196
Neuer Auftritt in Rot und weitere Haie	197
Der mysteriöse silberfarbene Hai	196
Das Chamäleon	198
«Meine Hai-Messfahrt»	199
Nachgang 5:	
Renaissance für Schweizer Luxuscoupé	200
Attraktiv geformt und sicherheitsbezogen	200
Exemplarische Karosseriearbeit	200
<b>4. Buchteil</b>	
<b>Anhang mit Tabellen:</b>	
<b>Peter Monteverdis Rennerfolge</b>	
1956–1961	203
<b>Technische Spezifikationen der</b>	
<b>Monteverdi-Modelle</b>	204
Neutrale Messresultate	204
Produktionszahlen und Katalogpreise	205
Erinnerungen	206
Monteverdi-Club	207
Verdankungen	207
Die Autoren	207
Namensregister	208
<b>Der Inhalt umfasst 470 Abbildungen,</b>	
<b>davon 215 in Farbe; 37 Farbbildseiten</b>	
<b>sowie 6 Schwarz-weiss-Bildseiten</b>	



grauen Boliden zu montieren. Nach Vollendung dieser Arbeit begriff er bald, dass es von grosser Bedeutung war, mit den Lehrlingen auf gutem Fuss zu stehen. Es kam nämlich recht häufig vor, dass die Räder seines Tretautos neu an die Achsen geschweisst werden mussten, weil Peter allzu zügig um Kurven gefahren war oder die Ladekiste mit allzu vielen Steinen angefüllt hatte. Und er konnte darauf zählen, dass die Lehrlinge diese Arbeit stets ausführten, ohne dass sein Vater davon Wind bekam.

## Kampfgeist fördert Einfallsreichtum

Peter Monteverdīs Kindergartenfreund, der einer wohlhabenden Familie angehörte, bot eines Tages mit einem neu erhaltenen Kinderfahrzeug einen höchst angeberischen Auftritt. Bei diesem Gefährt wurden die Hinterräder angetrieben, indem man einen mit beiden Händen zu haltenden Griff kraftvoll nach vorne stiess und zurückzog. Überflüssig zu sagen, das dieser sogenannte Holländer wesentlich schneller war als Peters Tretauto, und so endete das erste Rennen mit einer nicht zu verdauenden Niederlage für den jungen Monteverdi... und mit einem weiteren Radbruch. Natürlich musste die Ehre wiederhergestellt werden, doch Peter wusste, dass es zwecklos war das Thema gegenüber seinen Eltern auch nur anzuschneiden, hatte doch Monteverdi senior erst vor kurzem einen ausgewachsenen, höchst gefräßigen, lärmvollen und schwer zu zähmenden Ziegenbock angeschafft! Es gab daher keinen anderen Ausweg, als selbst einen Holländer zu bauen oder wenigstens eine einigermaßen vernünftige Kopie.

Wenn man ein bisschen übertreiben will und zudem über genügend Einbildungskraft verfügt, so kann man diesen Holländer-Eigenbau als den Vorläufer aller Monteverdi-Autos bezeichnen. Da die Konstruktion eines Hebelsystems viel zu kompliziert war, entschied sich der sechsjährige Peter Monteverdi zu einer einfacheren Einrichtung, die ihm erlaubte, den flachen Karren mit seinen Füssen anzustossen. Er sägte ein breites Brett zu einer Plattform, deren Gesamtlänge etwas kürzer war als seine eigene Standhöhe. Dann sägte er am vorderen Ende des Brettes beidseits Stücke weg, so dass sich hier eine Verschmälerung wie bei einem überdimensionierten Griff ergab. Diese seitlichen Aussparungen ergaben den Raum, in denen die Vorderräder sich bei Kurvenfahrt bewegen konnten, denn sie waren an den Enden einer um den Mittelpunkt drehbaren Achse montiert. Peters Konstruktion war so einfach, dass er sie selbst ohne Mühe und in kurzer Zeit verwirklichen konnte.



1933 verlegte Rosolino Monteverdi seinen Betrieb an die Oberwilerstrasse 14. Im Jahr darauf kam sein Sohn Peter zur Welt.



Peter Monteverdi im Alter von vier Jahren mit seinem Tretauto.



Peter übt sich am Lenkrad eines Vevey-Dieseltraktors im Garagenhof.



Mutter Monteverdi, Peter und die von ihm «durchgesetzte» Ziege.

Von oben betrachtet glich der Karren mit seiner kurzen und schmalen in den Hauptteil übergehenden Vorderpartie einem hölzernen Hackbrett. Peter lag bäuchlings auf dem Karren und hielt in jeder

Hand ein Stück Seil, deren Enden auf der Innenseite der Räder an der Vorderachse befestigt waren. Dies ergab eine einfache aber wirkungsvolle Lenkmöglichkeit. Wie die vordere, so war auch die hintere Achse



In Albi: 1961 erfolgte der erste Einsatz des Typ B.



Einsatz auf deutschen Rennstrecken 1961: Monteverdi auf dem MBM Typ B lässt sich von Mechanikern zum Start anschieben.



Erprobte den MBM Typ C in Innsbruck mit Helm und Krawatte: Richard von Frankenberg, renommierter Rennsport-Pilot und -Autor (seine These: für den rechten Fuss gibt es nur zwei Positionen: entweder Vollgas oder voll auf die Bremse).

## Ford-Anglia-Motor und MBM Sport

Es wurden drei Wagen des Typs C gebaut. Die beiden ersten, ein roter und ein weisser Monoposto, besaßen von Mitter frisierte DKW-Zweitaktmotoren, die 85 DIN-PS leisteten und mit einer Benzin/Öl-Mischung von 30:1 liefen. Für das dritte Fahrzeug hatte Monteverdi hingegen andere Pläne: Er wollte herausfinden, wie ihm das Tuning eines englischen Ford-Anglia-Motors gelingen würde.

Dieses Antriebseinheit bohrte er von 80,9 auf 85 mm aus, während der Hub vorschriftsgemäss unverändert bei 48,4 mm blieb. Damit ergab sich ein Hubraum von 1098 cm<sup>3</sup>. Zudem wurde die Verdichtung auf 9,5:1 angehoben. Es wur-

de eine neu entworfene Nockenwelle verwendet, während die Ventilstößel, Lager sowie der Block überarbeitet und verbessert wurden. Mit dem Ziel einer wirksameren Motorkühlung montierte Monteverdi ausserdem eine grössere Ölwanne.

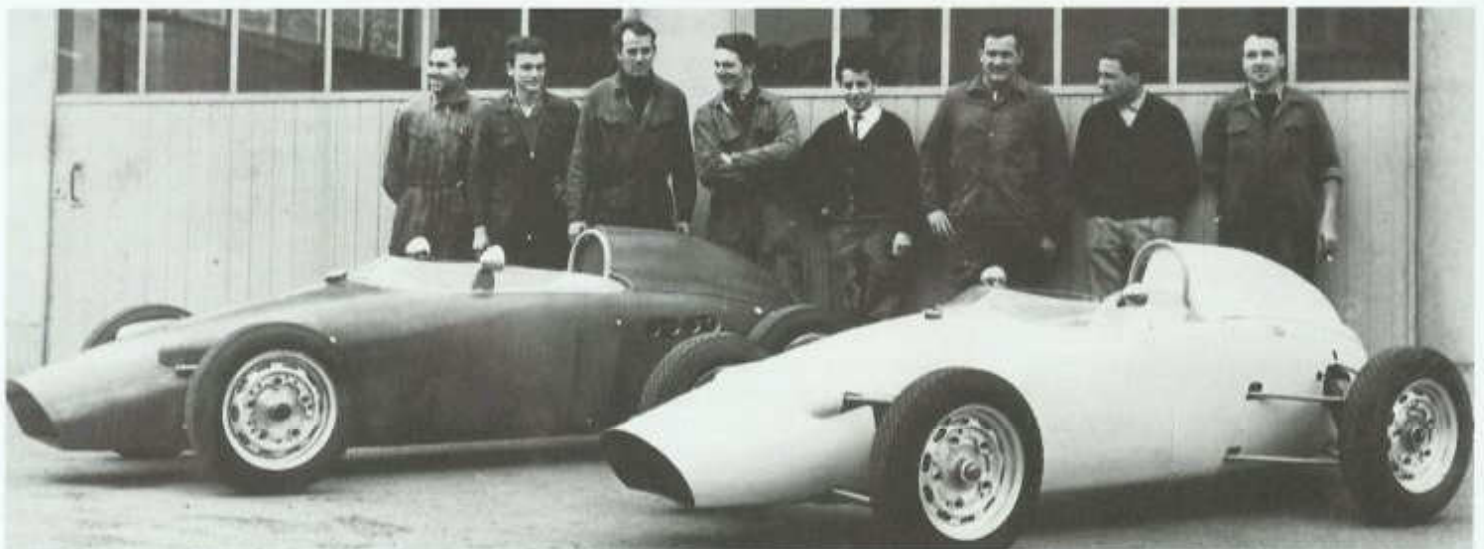
Probelaufe auf der Prüfbank wurden sowohl mit Weber-Zweistufen-Doppelvergäsern wie mit vier Dellorto-Einheiten durchgeführt, wobei letztere Kombination eine Leistung von 90 DIN-PS bei 7800/min erbrachte, während die Weber-Vergäser acht PS weniger leisteten; so wurden denn die Dellorto-Vergäser gewählt.

Von der Firma Grell im nahen Rheinfelden wurden neue Fünfgang-Zahnräder für das VW-Getriebegehäuse angefertigt, und diese Kraftübertragung kam bei allen drei C-Typen zum Einbau. Diese trugen übrigens wiederum die Kaufmann-Fiberglas-Karosserie. Einer der mit DKW-Motor ausgerüsteten Wagen wurde im Oktober jenes Jahres von Richard von Frankenberg in Innsbruck gefahren. Ein originelles Detail des Typ C war das handgeformte, mit Leder überzogene Lenkrad, in dessen Nabenabdeckung das MBM-Zeichen eingepreßt war.

Nichts führt zu so viel Erfolg, wie bereits gehabter Erfolg. Einer so intensiv tätigen Person wie Peter Monteverdi brachte er aber auch zusätzlichen Elan. Der in einer Ecke der «Rennabteilung» schlummernde Lotus-Monoposto der Formel 2 hatte in Monteverdis Gedanken seit langem einen vordergründigen Platz eingenommen.

Die Idee, dessen hauptsächlichste Bestandteile für einen Rennsport-Zweitzer zu verwenden, war ihm gerade zu jenem Zeitpunkt gekommen, da er den Formel Junior Typ C entwarf. So verliefen denn Entwicklung und Konstruktion des ersten MBM-Rennsport-Zweitzers parallel mit dem Bau des Typs C.

Der Climax-Motor war zertrümmert, und seine Wiederherstellung wäre zu teuer gewesen. So entschloss sich Monte-



Vor der Monteverdi-Werkstatt in Binningen im Jahr 1961: Rechts der MBM Formel Junior Typ C mit DKW-Mitter-Motor, links der Typ C mit von Monteverdi getuntem Ford-Anglia-Aggregat. Dahinter die gesamte Monteverdi-Belegschaft.





Das ultimative Geburtstagsgeschenk auf den Armen von Paul Berger und Peter Monteverdi

## 60. Geburtstag



Starthilfe für den Hai 650 F1 (wie F1-Wagen ohne Anlasser!)



Proberunden mit wechselnden Passagieren auf der Flugpiste



Verschlaufpause für das glückstrahlende «Geburtskind»



Simmentaler Kuh samt Dekor vertrat einheimisches Schaffen



Für 1991 entwickelter Monteverdi F1 kam ebenfalls zum Einsatz



Besonderer Star: Rekonstruierter Monteverdi Special von 1952



Jenzer, Daniel 120, 126  
Jenzer, Elisabeth 126  
Jenzer, Rudolf 126  
Jenzer-Monteverdi, Frau 158  
Johansson, Stefan 168, 169  
Johnson (Aussenbordmotor) 84  
Jones, Alan 160  
Jurist, Ed 187

## K

Kaufmann, Willy 69, 70, 74  
K-car 159  
Keller, Fa. J. H. 48, 86, 96  
Kennedy Airport 189  
Kling, Karl 35, 36, 59, 60  
Knie National-Circus 10  
Koenig Special 175  
Koni (Stossdämpfer) 88, 105, 124, 202  
Koni Niveaumatic 114  
Kreidler (Moped) 16  
Kromer, Werner 84, 108, 179  
Kronprinz (Räder) 73, 76  
Kurt, Stephan 174, 176

## L

Lambert (Rennfahrer) 51, 52  
Lamborghini 89, 98, 102, 104, 110, 152, 160, 188, 193  
Lamborghini Countach 178  
Lamborghini Diablo 174  
Lamborghini Miura 89, 90, 104, 117, 122  
Lamborghini Urraco 193  
Lampredi, Aurelio, 33  
Lamy, Pedro 174  
Lancia 54, 65, 82, 84, 85, 178, 181  
Lancia Appia 162  
Lancia Aurelia 127  
Lancia Flaminia 84, 162  
Lancia Flavia 162  
Lancia Lambda 85, 160  
Lancia Stratos 162, 178  
Land Rover Ltd. 147, 151, 155, 159  
Land-Rover 128, 144  
Lauda, Niki 160, 164, 165  
Lehto, J. J., 168, 169, 170, 171, 172, 181  
Leuthard (Rennfahrer) 77  
Leutwyler, H. 83  
Levegh, Pierre 60  
Lier, Werner-Charles 60  
Lincoln 121, 178  
Lincoln, Mr. 72  
L.I.T.L.A., Fa. 198  
Lola 63, 66, 77, 164, 165  
London Taxi 150  
Lotus 39, 57–59, 62, 63, 66–68, 73, 74, 79, 160, 164, 172, 178, 203  
Lotus Monte Carlo 81  
Lurani, Graf Giovanni 60, 65  
Lutz, Bob 152, 154  
Luyet, David 173

## M

Maag (Gewerbelehrer) 67  
Macho 155, 158  
Mader, Heini 168  
Maglioli, Luigi 41, 42  
Maglioli, Umberto 40  
Magnum 99, 105, 117, 118, 132, 189–192, 194, 196, 198

Mantzel (Tuning) 21, 26, 66, 69–72  
Mantzel, Albrecht-Wolf 66, 67, 68  
Mantzel, Dieter 69, 70  
Marelli (Zündsysteme) 33, 74  
Marlboro (Sponsor) 168  
Marsh, Tony 63  
Maserati 39, 41–43, 50–58, 74, 89, 110, 152, 160, 178, 188, 193  
Maserati Ghibli 117  
Maserati Quattroporte 112, 159  
Mauerhofer, Reto A. 185  
May, Michael 66  
Maybach 160, 186  
Mazda-Modellautos 184  
MBM (Monteverdi-Basel-Motors) 66, 68–71, 73, 75–82, 85–87, 181, 183, 188, 203  
MBM Formel 1 163–165, 183, 192, 204, 205  
MBM Formel Junior 183, 203, 204, 205  
MBM Sport 74–76, 82, 204, 205, 206  
MBM Turismo 82, 83, 162, 183, 204, 205  
McLaren (Rennstall) 168  
McLaren, Bruce 79  
McLaren-Honda 168, 172  
Meier (Meister) 14, 15  
Meier Oberflächen AG 200  
Melkus 66  
Menditeguy, Carlos 53  
Mercedes-Benz 21, 35, 49, 58–60, 105, 116, 121, 127, 155, 159, 160, 162, 175, 178, 188, 193  
Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 199  
Mercedes-Benz 300 SL Roadster 203  
Mercedes-Benz 500 SEL 159, 160, 204  
Mercedes-Benz G 159  
Mercedes-Benz S-Klasse 121, 136  
Mercury 121  
Merke, Prof. 81  
Meunier/Cachet 62  
Meyrat, Fausto 57, 59, 60  
MG 126, 160, 166, 178  
MG TC 16, 20  
Middlebridge, Fa. 166, 168  
Migros 126  
Military 144, 145, 148, 149, 159, 183, 204, 205, 206  
Mini 126, 150, 159, 185, 193  
Mini Clubman 110, 193  
Mini Cooper 162  
Mitter, Gerhard 66, 71, 74, 75  
Monica (Automarke) 152  
Monte Carlo GTB 174  
Monteverdi Car Collection 160, 162, 164, 166, 168, 175, 178, 198  
Monteverdi Design 147, 150, 151, 152, 154, 155, 159  
Monteverdi F-1 Swiss Team 169  
Monteverdi Onyx Limited 169  
Monteverdi Racing Team 172, 173, 174  
Monteverdi, Claudio 110  
Monteverdi, Elisabeth 12, 27  
Monteverdi, Irene 9  
Monteverdi, Louise 126, 158  
Monteverdi, Peter Rosolino, 9+++  
Monteverdi, Pietro 9  
Monteverdi, Rosolino 9++, 166  
Monteverdi-Club 164, 180, 182, 185, 200, 206, 207,  
Monteverdi-Club-Magazin 207  
Monteverdi-Modellautos 182, 184  
Monteverdi-Onyx 168, 173, 174, 183

Moreno, Roberto 172  
Morris 66, 126, 159  
Moss, Stirling 60, 76  
Motom (Moped) 16, 17, 23  
Munaron, Gino 38  
Musée de l'automobile 160  
Musso, Luigi 37

## N

Nardi (Autoteile) 19  
Nardi (Lenkräder) 191  
NASA 191  
Nascar (US-Rennserie) 191, 192  
National-Zeitung 94, 126, 204  
Nelson (Beifahrer) 38  
Neubauer, Alfred 21, 35  
Neue Presse 96  
Nissan 139, 204  
Nock, Zirkus Alfred 139, 142  
Nomex (Material) 174  
Norton (Motorrad) 23  
Norton 30 Manx 50  
NSU 180  
NSU Ro 80 162  
NSU Sport Prinz 162  
Nuvolari, Tazio 14

## O

Officine Alfieri Maserati SpA 53  
Oldsmobile 190  
Oldsmobile Saturn 100  
Onyx ORE-1 166, 168  
Onyx Racing 166, 168  
Opel 121, 122, 152, 174, 178  
Opel Diplomat 121, 136, 152  
Opel Kadett, Vectra, Calibra 174  
Opel Lotus 173  
Opel Olympia 1950 25  
Opel-Lotus Challenge 174  
Osca 50, 65, 66, 73, 74, 76, 77, 82

## P

Palm Beach 127, 129, 132, 182, 204, 205  
Panther 138  
Parsons, Marty K. 154, 155  
Peugeot 63  
Picard, François 38  
Pilette, André 63  
Pininfarina 102  
Pininfarina, Sergio 175  
Piper L-4 76  
Piper Tripacer 52  
Piper Twin Comanche 90, 96  
Piper, David 63, 77, 78  
Pirelli (Reifen) 18, 39, 174  
Pirovano (Steinhauer) 10  
Plymouth Reliant 159  
Plymouth Volare 134, 159  
Poccardi, Fa. 205  
Pontiac 178, 190  
Pontiac Fiero und Cirrus 100  
Porsche 35, 36, 38, 41–44, 50, 58, 63, 68, 76, 79, 96, 160, 163, 164, 175, 178, 188, 203, 206  
Porsche 356 A 1500 GS Carrera 27, 44  
Porsche 356/1300 26, 27  
Porsche 356/1300 S, 27, 29, 30  
Porsche 356/1500 Super 27  
Porsche 1500 22, 23