

**MONTEVERDI HIGH SPEED 375 L**  
**Eckdaten:** V8-Motor, OHV, 7206 cm<sup>3</sup>, 305 PS,  
1820 kg, 240 km/h, 1969 bis 1975  
**Preis:** 200 000 Euro (guter Zustand)  
**Charakter:** dynamisch wie ein Muscle-Car,  
schön wie ein feiner Italiener. Nicht nur in der  
Schweiz ein bewundertes Dream-Car

*Gut zu  
wissen*

**FACEL VEGA II**  
**Eckdaten:** V8-Motor, OHV, 6286 cm<sup>3</sup>, 390  
SAE-PS, 1880 kg, 240 km/h, 1962 bis 1964  
**Preis:** 300 000 Euro (guter Zustand)  
**Charakter:** edler Power-Cruiser mit kräftigem  
Herz und französischem Akzent. Das Interieur  
gleichet einem Luxus-Motorboot



# Fast and fabulous

Luxuriöse Coupés stehen bei der Bremen Classic Motorshow 2018 im Rampenlicht. Den schnellen und komfortablen Gran Turismo gehört die Bühne. Mit Facel Vega II und Monteverdi High Speed haben wir zwei Superstars des automobilen Jetsets unter die Lupe genommen.

TEXT UND FOTOS Sven Wedemeyer



Der souveräne Antrieb aus Amerika macht den Franzosen zum muskulösen Raumgleiter. Klassisches Cockpit mit mondäner Leder- und Holzoptik



Borrani-Felgen und der filigrane Glasaufbau sorgen für unvergleichliche Präsenz. Die Frontpartie erinnert an zeitgleiche Mercedes-Modelle

Jedem Ende folgt ein Anfang inne. So auch nach dem Zweiten Weltkrieg – auf leeren Straßen und im Lichte einer noch jungen europäischen Identität. Genau dort entdeckte die feine Gesellschaft den erschöpften Kontinent als Spielwiese für Lebensart und Luxus neu. Fernweh wurde zur Mode – und großzügig ausgestattete Reisewagen mit sportlichen Genen zum Statussymbol. Hinter dem Steuer eines exklusiven Gran Turismo konnten sich die Dame von Welt und der Gentleman mit Stil perfekt in Szene setzen. Der Weg wurde zum Ziel. Lancia's schöne Aurelia GT galt Anfang der 50er-Jahre als erste Wegbereiterin dieser neuen Klasse. Doch erst später, mit der ungehemmten Kreativität einiger Kleinserienhersteller, fanden 2+2-Coupsés zu wahrer Größe.

#### Im Kampf um den Superlativ

Unter diesen ikonenhaften Sport-Tourern nimmt der Facel Vega II eine Sonderstellung ein. Das zwischen 1962 und 1964 gebaute Coupé wurde zum Meilenstein der Automobilgeschichte. Weil sein Konzept nicht nur Sport und Komfort mit französischer Raffinesse verband, sondern auch amerikanischen Motorenbau und die Tradition europäischer Karosseriekunst in Einklang brachte. Ganz nebenbei stachelte der starke Zweitürer, von dem insgesamt nur 184 Exemplare entstanden, viele Hersteller zum Wettkampf um maximale Leistung und nie dagewesene Höchstgeschwindigkeiten an. Schon bald galt ein prestigeträchtiges Höchsttempo jenseits der 240 km/h im Auto-Adel als Selbstverständlichkeit.

Es waren große Fußstapfen, in die der Facel Vega II dank des Vermächtnisses seines nicht gerade zurückhaltenden Vorgän-

gers HK 500 treten musste. Er wurde den Erwartungen aber durchaus gerecht. Jean Daninos, der kreative Kopf der Marke aus Paris, modernisierte die Silhouette für den „Zweier“ nur dezent und zog dessen Blechhaut etwas straffer. Die Linie des Wagens erinnerte daher immer noch an die 50er. Hochformatige Scheinwerfer machten sein Gesicht unverwechselbar. Hinter den dominanten Leuchten und einem dreiteiligen Kühlergrill spannten sich sanfte Bögen und große Flächen um eine weit nach oben gezogene Panoramascheibe. Am Heck sagten angedeutete Heckflossen mit filigranen Rücklichtern dem Fahrtwind Bye-bye.

Unterm Blech blieb der Facel II seinem Stammbaum treu. Was angesichts des monumentalen Chrysler-V8 mit großzügigen 6,3 Litern Hubraum keine Schande war. Bei Facel Vega schwor man auf die Kraft dieser erprobten US-Motoren, weil sie ruhig, aber eloquent Leistung auf die Straße brachten. Kapriziöse Technik wie dereinst bei Ferrari oder Aston Martin war jedem Facel fremd.

#### Club-Atmosphäre wie gemalt

Heute wirkt der schwere Facel II eher wie ein edler Ami denn wie ein elitärer Franzose. Das Fahrgestell mit hinterer Starrachse darf durchaus als bürgerlich bezeichnet werden. In der nur zehn Jahre währenden Firmengeschichte von Facel Vega war keine Zeit für große Experimente. Die Faszination des schwarzen Riesen liegt deshalb – außer im eindrucksvollen Design – vor allem in dessen Innenraumgestaltung.

Eine großzügige Uhrensammlung von Jaeger bietet dem Auge des Fahrers eine tolle Show bewegter Zeiger, während das riesige Holzlenkrad wie in einem Sportboot weit

#### DATEN UND FAKTEN

### Facel Vega II, Baujahr 1964

**MOTOR** Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-V8-Motor (90 Grad), vorn längs, Bohrung x Hub 107,9 x 85,8 mm, Hubraum 6286 cm<sup>3</sup>, Leistung 390 SAE-PS bei 4800/min, max. Drehmoment 500 Nm (SAE) bei 2800/min, Verdichtung 10:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine zentrale kettengetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Motorblock und Zylinderköpfe aus Grauguss, fünf Kurbelwellenlager, zwei Carter-Vierfachvergaser

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Viergang-Schaltgetriebe Pont A Mousson, a. W. Dreigangautomatik, Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Coupé mit zwei Türen und vier Sitzen, separater Rohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern und Stabilisator, hinten Starrachse mit Halbelliptik-Blattfedern, hydraulische Scheibenbremsen und Teleskopstoßdämpfer rundum, Lenkung mit Schnecke und Rolle, Reifen 6.40-15, Tankinhalt 100 Liter

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2660 mm, Länge x Breite x Höhe 4750 x 1760 x 1280 mm, Gewicht 1880 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Höchstgeschwindigkeit 240 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h in ca. 8,0 s, Verbrauch 18–25 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1962 bis 1964, insgesamt 183 Serienfahrzeuge und ein Prototyp



Wie eine Motorjacht jagt der Monteverdi über die Straße: die Front vor lauter Kraft aufgebäumt, das Heck druckvoll in den Boden gestemmt



Der V8 im 375 L drängt sich eng an die Spritzwand. So wird der schwere Brocken zum Dynamiker



Die Mittelkonsole geriet wegen des Front-Mittelmotors extrem breit. Die Ledersitze sind trotzdem einladend. Eher schlicht: das Heck

ins Innere ragt. Eine ganze Batterie kleiner Hebelchen bildet das Fundament für die Mittelkonsole, deren Wurzelholz furnier für Wohnzimmer-Atmosphäre sorgt. Tatsächlich besteht das ansehnliche Cockpit aber aus kunstvoll lackiertem Stahlblech – eine Facel-Vega-Eigenheit.

#### Unaufgeregte Schnelligkeit

Mehr Schein als Sein kann man dem fast barocken Automobil jedoch nicht vorwerfen. Unser Exemplar verfügt über ein Viergang-Schaltgetriebe, was wegen seiner agrikulturellen Manieren als einziger Malus im sonst geschmeidigen Facel II hervorsteht. Wenn der richtige Gang jedoch gefunden ist und der Fahrer das Gaspedal beherzt zum Bodenblech drückt, hebt sich die lange Motorhaube merklich, während ein dezentes Grollen die Tachonadel wie von Geisterhand nach oben schnellen lässt.

V8-übliches Blubbern oder Brüllen ist dem GT fremd, stattdessen beherrscht er

die Kunst unaufgeregter Schnelligkeit. Das eher weiche Fahrwerk, die leichtgängige Lenkung mit sehr kleinem Wendekreis und bequeme Ledersitze machen schon die ersten Meter zur mondänen Tour. Schnell ist man jenseits erlaubter Limits, sodass es nicht verwundert, dass ein Facel-Käufer einst die Anzeige seines Tachometers um 20 km/h beschneiden wollte – in der Hoffnung, die Dame auf dem Beifahrersitz würde sich ihre argwöhnischen Blicke sparen.

#### High Speed de Luxe

Genau zehn Jahre trennen den 1964er Facel Vega II und den Monteverdi High Speed 375 L des Jahrgangs 1974. Stolz schmückt aus Chrom und Edelstahl wach eine klare Linie. Das Schweiz Coupé – flacher und kantiger gezeichnet – transportierte den Geist des GT in die nächste Dekade. Seine Veranlagung ist ähnlich, doch die Neigung eine andere. Dort, wo der Facel Vega aufrecht gegen den Wind kämpft, legt sich der Zweitürer von Peter Monteverdi aus dem beschaulichen Binningen bei Basel geduckt auf die Straße.

Opulenter Zierrat am Franzosen kontrastiert mit der Schlichtheit der eidgenössischen Kante – ganz im Look der 70er. Doch ohne Zweifel ist auch der Monteverdi mit den zwei kräftigen Bögen über den Vorderrädern eine elegante Erscheinung. Seine Front gleicht einem Speed-Boot und scheint auf einem rauschenden Wellenkamm über den Asphalt zu gleiten. Der meisterliche Pietro Frua hat diese Linien einst für Monteverdi zu Papier gebracht.

Facel Vega und Monteverdi haben viel gemeinsam. Denn auch im Bug des 375 L schlummert ein kräftiger Chrysler-Motor, der hier auf satte 7,2 Liter Hubraum und 305 DIN-PS kommt. Trotz Dreigangautomatik

#### DATEN UND FAKTEN

### Monteverdi High Speed 375 L, Baujahr 1974

**MOTOR** Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-V8-Motor (90 Grad), vorn längs, Bohrung x Hub 109,7 x 95,2 mm, Hubraum 7206 cm<sup>3</sup>, Leistung 305 PS bei 4600/min, max. Drehmoment 573 Nm bei 3200, Verdichtung 8,2:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine zentrale kettengetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Motorblock und Zylinderköpfe aus Grauguss, fünf Kurbelwellenlager, Carter-Vierfachvergaser

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Dreigangautomatik Chrysler Torqueflite, Hinterradanttrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Coupé mit zwei Türen und vier Sitzen, massiver Vierkant-Rohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern und Stabilisator, hinten De-Dion-Achse mit Schraubenfedern, hydraulische Scheibenbremsen und Teleskopstoßdämpfer rundum, Lenkung mit Schnecke und Rolle, Reifen 225-70-15

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2680 mm, Länge x Breite x Höhe 4800 x 1795 x 1270 mm, Gewicht 1820 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 240 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 6,9 s, Verbrauch 18–22 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1969 bis 1975, ca. 250 Exemplare der Baureihe 375, davon etwa 100 Stück 375 L

**TIRENDO**  
TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,  
MITMACHEN UND  
GEWINNEN**



**VREDESTEIN**

**Ihr 5%-Code**  
bis zum 06. Januar 2018

**MKNK4**

#tirendotyrechallenge



[www.tirendo.de](http://www.tirendo.de)



Sehen und gesehen werden, aber mit Stil. Der filigrane Dachaufbau des Facel Vega besticht durch seine riesigen Fenster

ist der MonteVerdi damit ein echtes Geschoss und lässt beim Ampelstart gerne schwarze Striche auf dem Asphalt zurück. Etwa sieben Sekunden vergehen bis Tempo 100. Der Tacho endet bei illusorischen 325 Sachen. Wie der Facel wiegt auch der MonteVerdi fast zwei Tonnen.

Trotz des anscheinend geringeren Platzes geht es im Innenraum des High Speed geräumig zu. Dem Begriff des 2+2 wird der MonteVerdi durchaus gerecht, während sich Passagiere im Facel nur mit Mühe auf den Rücksitz zwängen können. Die Cockpit-Architektur des 70er-Jahre-GT strahlt dabei viel Zeitgeist aus: Schwarzer Kunststoff, wackelige Knöpfe und Lüftungsdüsen, die an die Ästhetik der ersten Star-Trek-Filme erinnern, prägen den Blick nach vorn, während das hellbraune Leder den Anspruch von Oberklasse untermauert. Vor der Konkurrenz von Maserati oder Jensen musste sich der 375 L nicht verstecken, obwohl schlichte Teile von GM oder Chrysler unterm Blech verbaut wurden.

### Eine Frage der Sportlichkeit

Der MonteVerdi schafft es sogar, ernsthafte Sportlichkeit an den Tag zu legen. Seine Lenkung ist direkter, wenn auch weit entfernt von Zielgenau. Das komfortable Fahrwerk schwingt nicht nach und kommt selbst in flott gefahrenen Kurven kaum aus dem Tritt. Im herrschaftlichen Facel bleibt der Sportsgeist dagegen außen vor. Bei Bedarf kann man den Franzosen immerhin mit Nachdruck auf die nächste Gerade schleudern.

Es ist die Verbindung aus alltäglicher Technik in edlem Gewand, was diese raren GT so besonders und auch wertvoll macht. Beide sind fest mit der Zeit, ihrer Mode und der wankelmütigen Historie der Häuser verbunden, aus denen sie stammen. Ihre extrem kraftvollen, niedertourigen Motoren sind immer bereit, aber nie aufdringlich. Das hat Strahlkraft. Gerade deshalb geben sich Facel und Monte auch heute keine Blöße. Sie stehen für Klasse, Extravaganz und Leistung. Bei hohen Tempi, auf langen Touren und in weitem Geläuf sind sie zu Hause. Zwei Fahrzeuge von einst für eine Welt außerhalb der Norm. ■

## Monteverdi High Speed 375 L

**Unter der unverkennbar in Italien gestalteten und gefertigten Karosserie steckt bewährte US-Technik. Das Chassis überzeugt mit Schweizer Qualität.**

### KAROSSERIE-CHECK

■ Unter der von **Frua** designten und bei **Fissore** in Italien gefertigten Hülle steckt ein extrem massiver **Vierkant-Rohrrahmen**, der flach über der Straße liegt. Für diese Konstruktion zeichnete Firmeninhaber Peter MonteVerdi persönlich verantwortlich. Über die Bauzeit hinweg erarbeitete sich die Modellreihe 375 einen **guten Ruf** unter der noblen Kundschaft. Bei guter Pflege und nur wenigen Wintereinsätzen bestehen einige Exemplare des High Speed noch heute aus den originalen Blechen. Viele litten jedoch unter **starkem Rostbefall** der wenig geschützten Karosserien. Bei seriösen Sanierungen bleiben oft nur die **Innenraumbliche** und der Rahmen im Originalzustand. Blechnachfertigungen gibt es nicht, entsprechend teuer wird das Ganze.

### TECHNIK-CHECK

■ Der **V8-Motor** hinter der Vorderachse des 375 L gilt bei angemessener Pflege als **unproblematisch**. Trotz der rasanten Optik: Längere Vollgasfahrten sollte man meiden. Schon in den 70ern konnte man mit einem MonteVerdi für den Service zum **Chrysler-Händler** fahren. Heute verlässt man sich besser auf Spezialisten, kann aber dank der **Großserientechnik** auf günstige Motorenteile bauen. Das **Fahrwerk** wird durch die hohe Masse belastet, sollte also auf **Spiel und Einstellung** untersucht werden. Die hinteren Bremscheiben schmiegen sich wie beim Jaguar E-Type eng an das Differenzial.

### PREISE

Bei Einführung 1969 (Monteverdi High Speed 375 L)..... **72 000 Mark**  
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4)..... **200 000/85 000 Euro**

### ERSATZTEILE

■ Ein **Markt** für MonteVerdi-Bauteile ist wegen der geringen Stückzahl fast **nicht existent**. Da aber einige Elemente von **anderen Herstellern** stammen, findet sich dort Nachschub. Die Rückleuchten stammen etwa von Alfa Romeo, die Windschutzscheibe von Maserati.

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

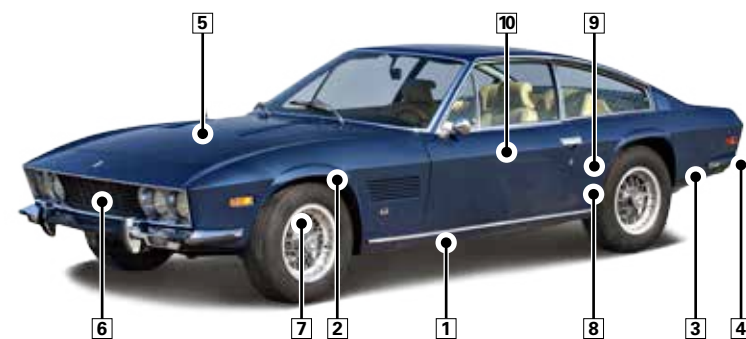
**Automobile MonteVerdi AG**, Oberwilerstraße 20, 4102 Binningen/Basel, Tel. 00 41/61/421 45 45, [www.monteVerdi.ch](http://www.monteVerdi.ch)

**Monteverdi Club**, Tobias Ullrich, Burggrub 22, 91332 Heiligenstadt, Tel. 01 73/101 00 01, [www.monteVerdi.net](http://www.monteVerdi.net)

**KS Classic Cars**, Bleichelstraße 22, CH-9055 Bühler, Tel. 00 41/79/815 35 48, [www.ks-classic-cars.ch](http://www.ks-classic-cars.ch)

### SCHWACHPUNKTE

- |                             |                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| 1 Schweller                 | 6 Motor-Kühlprobleme              |
| 2 Radläufe                  | 7 fest sitzende Bremskolben       |
| 3 Kofferraumboden           | 8 Fahrwerk: Gelenke/Buchsen       |
| 4 Heckblech                 | 9 Differenzial                    |
| 5 Spannungsrisse Motorhaube | 10 billige Schnellrestaurierungen |



<b>Alltagstauglichkeit</b>	★★★★	<b>Unterhaltskosten</b>	★★★★★
<b>Ersatzteillage</b>	★★★★★	<b>Verfügbarkeit</b>	★★★★★
<b>Reparaturfreundlichkeit</b>	★★★	<b>Nachfrage</b>	★★★★★

## Facel Vega II

**Wie beim MonteVerdi bereitet die Antriebstechnik wenige Probleme, während die stark rostgefährdete Karosserie ein Fall für den Spezialisten ist.**

### KAROSSERIE-CHECK

■ Dank der schlichten Konstruktion mit Leiterrahmen und aufgesetzter Karosserie erlaubt das intern HK2 genannte Facel-Modell problemlos auch größere **Sanierungsarbeiten**. **Rost** war natürlich bei den kaum geschützten Karosserieblechen ein **großes Thema**, weshalb man beim Kauf zumeist von bereits (teil)restaurierten Exemplaren ausgehen darf. Dann ist vor allem die Qualität dieser Arbeit entscheidend. Bei originalen, sparsam restaurierten Topautos finden sich die dreistelligen **Produktionsnummern** auf allen größeren Bauteilen wie der Alu-Motorhaube und den Stoßstangen wieder, die aus Edelstahl geformt sind. Für alle Neu- und **Gebrauchteile** gilt jedoch: Jeder Facel ist ein Einzelstück mit individuell angepassten Blechen.

### TECHNIK-CHECK

■ Trotz seines Status als Coupé der Spitzenklasse lassen sich bei allen Facel-V8-Modellen **Technikprobleme** mit vergleichsweise **geringem Aufwand** und kostengünstig beheben. Herausragende Schwächen sind nicht bekannt. Die Chrysler-Motoren gelten mit 6,3 oder 6,7 Litern Hubraum als robust, aber nur kurzzeitig vollgasfest. Spezialisten und Ersatzteile finden sich in der **US-Car-Szene**. Verstellte Vergaser, Nachlässigkeit bei Ölwechseln und **zugesetzte Kühler** machen einem V8 gelegentlich den Garaus. Modelle mit Automatik sind etwas kürzer übersetzt, Schalter sind deshalb motorschonender.

### PREISE

Bei Einführung 1962 (Facel Vega II) ..... **42 900 Mark**  
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4)..... **312 000/102 000 Euro**

### ERSATZTEILE

■ Originale **Werksrestbestände** wurden vor einigen Jahren vom deutschen Club aufgekauft, der als erste Adresse für Facel-Vega-Fans gilt. **Motorenteile** bieten vor allem Spezialisten für historische US-Cars an. Diese Teile sind dann durchaus günstig.

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

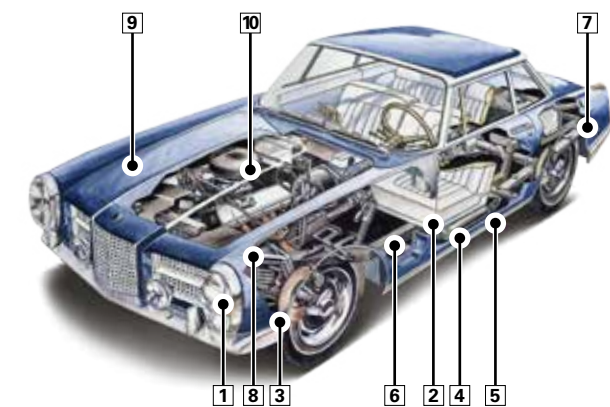
**Facel-Vega-Freunde Deutschland**, Dr. Jürgen Kromer, Osterhahlen 2, 32427 Minden, Tel. 05 71/245 74, [www.facel.de](http://www.facel.de)

**Amicale Facel Holland**, Hans Ruhé, Zwaardstraat 16 Motorgebouw, 2584 TX Den Haag, Tel. 00 31/70/324 80 84, [www.amicalefacel.nl](http://www.amicalefacel.nl)

**Diemer & Dalheimer**, Elversberger Straße 40 a, 66386 St. Ingbert, Tel. 068 94/530 29 70, [www.diemer-dalheimer.de](http://www.diemer-dalheimer.de)

### SCHWACHPUNKTE

- |                            |                               |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1 Scheinwerferöffnungen    | 6 Unterboden                  |
| 2 A-Säule mit Kotflügel    | 7 Kofferraumboden             |
| 3 Stoßstangenbefestigungen | 8 Lenkungsspiel               |
| 4 Türunterkanten           | 9 Kontaktkorrosion Motorhaube |
| 5 Schweller                | 10 Originalität               |



<b>Alltagstauglichkeit</b>	★★★★★	<b>Unterhaltskosten</b>	★★★★★
<b>Ersatzteillage</b>	★★★★★	<b>Verfügbarkeit</b>	★★★★★
<b>Reparaturfreundlichkeit</b>	★★★★★	<b>Nachfrage</b>	★★★★★

## VORSCHAU

### Bremen Classic Motorshow 2018 vom 2. bis 4. Februar

**DER OFFENSICHTLICHEN** Attraktivität klassischer GT kann man sich nur schwer entziehen. Facel Vega II und MonteVerdi High Speed sind dabei nur zwei Beispiele für eine fast schon kunstvolle Interpretation benzinbetriebener Fortbewegung. Man denke nur an Aston Martin DB4, eine Fülle von Ferrari-Modellen oder klassische Maserati.



Die Bremen Classic Motorshow widmet sich deshalb mit einer Sonderausstellung diesen Legenden. Zehn unterschiedliche Traumwagen, elegante 2+2-Coupés und Gran Turismos, die man sonst nur aus dem Auto-Quartett kennt, dürfen vom Publikum ausgiebig gefeiert werden. Neben unseren Protagonisten aus Frankreich und der Schweiz sind zum Saisonstart auch Lancia Aurelia

GT, Glas V8 und viele weitere Automobil-Highlights in der Hansestadt zu sehen. Ein weiterer Schwerpunkt sind die Siegermaschinen der Isle of Man Tourist Trophy (TT) der Jahre 1934, 1949, 1952 und 1954 sowie 15 weitere originale Rennmaschinen aus den großen Jahren der TT.

Die alljährlich in Bremen aus dem Winterschlaf erwachende Oldtimer-Szene darf also gespannt sein.

Klassiker, Youngtimer, Rennwagen, Motorräder, dazu Teilehändler, Clubs und Dienstleister warten in acht Hallen und mit 46 000 Quadratmetern auf den Startschuss. Die Messe in Bremen markiert so nicht nur den Beginn, sondern auch einen ersten Höhepunkt der neuen Saison. Weitere Infos unter: [classicmotorshow.de](http://classicmotorshow.de)