



Hai byl postaven pouze ve dvou kusech a jeho cena se dnes dostala na dva miliony dolarů. Sportáček vpravo je prvotní ruční tvorba mladičkého Monteverdiho



Hai 650 je do karbonové karoserie oblečený vůz formule 1. Na silnici vyjžděl jen tajně

Peter Monteverdi

Závodník, konstruktér a obchodník

Narodil se v roce 1934 v Binningenu u Basileje, kde vyrostl, působil a v roce 1998 zemřel. Už jako malý se zajímal o auta, protože jeho otec vedl opravnu nákladních automobilů. V jeho dílně si postavil jako šestnáctiletý své první auto, rudý závodňák. Auto se zachovalo a stojí v jeho muzeu.

Zanedlouho zahájil kariéru závodníka a současně, ve svých 22 letech, zdědil a vedl po otci opravnu. Spravovat nákladní auta mu moc nesedělo, a tak změnil zaměření firmy a stal se v roce 1957, ještě ve dvaadvaceti, nejmladším dealerem vozů Ferrari na světě. Zastoupení krátce nato rozšířil o další značky – BMW, Lancia, Bentley a Jensen.

Mezi roky 1956 a 1961 se paralelně s obchodní činností věnoval závodění.

Zúčastnil se úspěšně přes 80 závodů, jak okruhových, tak do vrchu, nebo i 1000 km na Nürburgringu (12krát za Ferrari, za Lotus, Gordini, ale i s 300 SLR). Několik vítězství podpořilo jeho prodejní úspěchy.

V roce 1960 zahájil Peter Monteverdi svou třetí kariéru – jako konstruktér závodních aut. Vyráběl formule a formulky Junior v malých sériích pod jménem MBM (Monteverdi Binningen Motors). Sám na nich též jezdil až do osudné nehody,

kterou sice přežil, ale na Hockenheimringu si zlámal všechno, co se zlámat dalo.

Upoután na kolečkovou židli si v roce 1965 splnil sen a plně se věnoval jen vlastním konstrukcím luxusních sportovních vozů pro náročné a majetné automobilisty. Jeho plány a první realizace vyvrcholily na Ženevském autosalonu v roce 1967, kde představil Monteverdi Coupé High Speed 375. Prezentace zapůsobila jako bomba a Monteverdi na úspěšný koncept pravidelně přinášel a prodával další facelifty. Ladné, atraktivní, ale decentní linie karoserie, silný, osvědčený V8 od Chryslera a švýcarská kvalita byly trumpfy a základem úspěchu mladé firmy.

Záhy přestaly stačit již jednou rozšířená hala i další novostavba a Monteverdi se musel rozhodnout, kam s výrobou. Přenesl ji do Itálie a to mu v Basileji na sympatiích nepřidalo. Prostředí maloměsta bylo proti Monteverdimu nalaďeno i kvůli jeho životnímu stylu. Z kolegiální a přátelské spolupráce s jeho věrným společníkem Paulem Bergerem se stalo životní partnerství, na tehdejší dobu značně nestandardní. Oba svůj vztah nijak netajili a užívali si luxusního života na veřejnosti.

Prozatím věrná zůstala Monteverdimu naštěstí klientela, a tak i další typy High Speed 375 – S, L, GT, kabriolet a konečně i čtyřdveřová limuzína HS 375/4 (1971), karosované u italské návrhářské hvězdy Pietra Frua, našly své kupce. S úspěchem rostly Monteverdiho ambice, a tak naplánoval sérii padesáti supersportů Monteverdi Hai 450 SS. Prototyp byl vystaven na autosalonu v Ženevě a technické údaje slibovaly nevídané vlastnosti. Auto bylo sice rychlejší než Ferrari, ale vážilo přes 1700 kg a do zatáček se mu nechtělo. Zato si vzalo skoro 30 litrů. Zůstalo tak jen u dvou prototypů, dvou replik a jednoho prodaného vozu. Ten byl nedávno v aukci prodán za 400 000 eur.

Olejevá krize zpomalila rozmach luxusních a žravých vozů pro Evropu, a tak se



Cabriolet HS 375



HS 375 S s karoserií od Pietra Frua



Stylistická studie pro Mercedes-Benz S-Klasse



HS 375 L, přes šest metrů dlouhé Coupé 2+2 na prodlouženém podvozku



Prototyp BMW GTI 2.0 z roku 1968 zůstal hlavně stylistickou studií



Čtyřmístná limuzína à la Maserati Quattroporte byla Monteverdiho vlakovou lodí pro export do Spojených arabských emirátů

Monteverdi pustil do vývoje a výroby terénních vozidel pro potřeby a vkus bohatých arabských zákazníků. V roce 1976 vyjelo Safari a roku 1978 pak Sahara. Oba vozy byly vybaveny spoustou vzácného dřeva a jemnými kůžemi, klimatizací a silným, až 8litrovým V8 motorem. Zákazníci byli na pohodlí zvyklí a spotřeba nehrála roli. Produkce dosáhla téměř 2500 kusů a byla z obchodního hlediska Monteverdiho největším úspěchem.

Pro podnikavého Monteverdiho byla výzvou i běžná civilní auta a vypracoval návrhy na Mercedes třídy S a Ford Sierra. Jméno Sierra prodal Fordu a kasíroval za každé vyrobené auto 5 CHF, což dalo při 2,7 milionech prodaných kusů pěknou sumičku. Další zakázku dostal od Range Roveru na konstrukci čtyřdveřové verze, ta se zpočátku jmenovala Monteverdi Range Rover. Další slibná zakázka, asi vůbec nej-lukrativnější, mu přišla od armády. Jeep zůstal ale jen projektem, který koupila továrna Saurer od Bodamského jezera.

V roce 1990 udělal Peter Monteverdi nejhorší obchod svého života. Zakoupil s úspěšným dealerem Ferrari Foitkem stáj formule 1 Team ONYX Grand Prix. Hned se dal



High Speed Berlinetta 375, 7L, 1972. K máni byl vůz též jako kabriolet

do konstrukce prvního vozu formule 1 ve Švýcarsku. Na závodech vydržel pouhou jednu sezónu. Foitkův syn ani auto nesplnili očekávání a stupínky vítězů se nedostavily. V roce 1992 oblékli u Monteverdiho zbylé podvozky do líbivé karoserie z karbonu. Dveře vážily celých pět kilo. Silniční typ Monteverdi Hai 650 F1 se ale na silnici nikdy nedostal, protože neodpovídal stále přísnějším předpisům o bezpečnosti provozu.

Muzeum Monteverdi

Nachází se v Binningenu a kde jinde než v bývalých produkčních halách, v nichž odpočívá na třech podlažích kompletní

průřez Monteverdiho produkcí. O historii vzniku a podrobnosti o každém ze sedmdesáti naleštěných provozuschopných unikátů a vzácných luxusních sportáků, jeepů a prototypů návštěvníkům vypravuje sám „hradní pán“ Paul Berger. S hlubokou znalostí i jemu vlastním humorem, někdy i s trpkou sebeironií, provádí hosty svou říší. Muzeum otvírá jen na objednávku. Osmdesátiletý Berger zaměstnává dva mechaniky, kteří všechna auta průběžně ošetřují a připravují na každoroční jízdu po okolí. Zaměstnance a provoz muzea platí z vlastní kapsy.

Byli jsme jedni z prvních, kteří se dozvěděli, že pan Berger plánuje spolu se dvěma podnikateli slavnou značku revitalizovat a již na Ženevském salonu 2017 se má objevit nový vůz Monteverdi s evropským motorem. Jakým, to nechtěl Paul Berger ještě prozradit. Držíme mu palce!

Dr. Jiří W. Pollak sc.

Kontakt:

Paul Berger, Monteverdi Automuseum,
Oberwilerstrasse 20, CH-4102 Binningen/Basel
+41 61 421 45 45



Military 230 M, rok 1979. Lehký džíp pro švýcarskou armádu. Projekt převzal Saurer



Bílé vozy Safari a Sahara s luxusní zakázkovou výbavou a individuálním výběrem motoru si oblíbili zvláště arabští šejkové. Monteverdimu tyto vozy přinesly největší komerční úspěch