



Foto Tom Hyan

KOUZELNÍK Z BINNINGENU

Automobily značky Monteverdi jsou dnes velkou vzácností, ale zůstávají jedním z nejvýznamnějších švýcarských příspěvků automobilové historii...

Dr. JIŘÍ W. POLLAK

Peter Monteverdi se narodil před šestadesátiletými lety v Binningenu na okraji Basileje. Jako syn automechanika vyrůstal v garáži, ale záhy si splnil klukovský sen. V šestnácti postavil sportovní roadster z dílů Fiat Balilla. Jeho otec Rosolino brzy zemřel, a tak ve dvanácti dílnu převzal. Renomé zručného mechanika mu vyneslo zastoupení Ferrari, později též Lancia a nakonec i BMW. V roce 1967 se rozhodl, na autosalonu ve Frankfurtu vystavit první automobil značky Monteverdi, luxusní kupé High Speed 375S, a tak získalo Švýcarsko po třicetileté pauze vlastní značku osobních automobilů. Produkce luxusních vozů Monteverdi byla rozdělena mezi manufakturu v Itálii, kde se stavěly karoserie, zatímco konečnou montáž obstaral rozšířený

Foto Monteverdi



Monteverdi Hai 450 SS, světová premiéra na Ženevském autosalonu 1970



Monteverdi High Speed 375/4, luxusní automobil ročníku 1971



Monteverdi Hai 450 SS (1970) z muzea v Binningenu

Foto Jiří Marsíček



JJ Lehto (Monteverdi-Onyx ORE1-Ford) na Hungaroringu 1990

Foto Tom Hyan

podnik v Binningenu. Modely High Speed vznikaly na zvláště tuhém ocelovém rámu, pod kapotou byl velkoobjemový osmiválec Chrysler Hemi 7206 cm³/280 kW (380 k SAE) se samočinnou převodovkou, který poháněl zadní kola, zavěšená na nápravě typu De Dion. Vysoce kvalitní ruční zpracování ušlechtilých materiálů, pochromovaného kovu, dřeva, kůže a prvotřídního laku, dělalo z Monteverdiho automobilů, určených pro úzký okruh movitých kupců, sběratelské rarity již během prvních prodejů (jediný Monteverdi High Speed 375S, který jsem viděl v provozu, jsem potkal v létě 1968 na Oxford Street v Londýně, byl světle modrý; pozn. TH). Za cenu jednoho High Speedu se tenkrát dalo pořídít jedenáct brouků Volkswagen! Milovníci rychlé a pohodlné jízdy si však přišli na své, tyto vozy měly zrychlení 0 – 100 km/h za 7 sekund a dosahovaly 240 km/h. Monteverdi High Speed 375 se vyráběl jako kupé, dvoumístné 375S nebo čtyřmístné 2+2 (375L), kabriolet (375C) a modelovou řadu uzavíral mohutný pětimístný sedan, označený jako High Speed 375/4. Karoserii nejprve navrhl Pietro Frua, ale vyráběl Fissore, později když Frua nechtěl prodat licenci, vytvořil Fissore pozměněný design. Oficiálně se uvádějí roky výroby 1967 až 1978. Peter Monteverdi byl také závodníkem. Vedle sportovních vozů MBM (Monteverdi

Binningen Motors) vyvinul monopost pro formuli Junior (exportoval se i do USA), ale krátkou kariéru na MBM-Porsche F1 ukončila v roce 1961 strašná nehoda na Hockenheimu, jejíž následky nesl celý život. Svůj elán rozhodně neztratil a stal se designérem nejen v automobilové branži, ale i pro loděnice, módní výrobce a tvůrce nejrůznějších doplňků. Vrak osudové formule 1 je zalit do betonového základu jedné z produkčních hal, druhý vůz MBM-Porsche F1 je vystaven v Monteverdiho muzeu. Senzací autosalonu v Ženevě 1970 byl Monteverdi Hai (žralok), ale s motorem Chrysler 7.0 V8 o výkonu až 331 kW (450 k) uloženým před zadní nápravou. V poslední evoluci GTS (1973) dosahoval zrychlení na sto za 4,5 sekundy a největší rychlosti 295 km/h. V soutěži o dodávku terénních vozů pro švýcarskou armádu vyhrála v roce 1978 robustní konstrukce Monteverdi Military 230M, výrobu měl převzít Saurer, ale po jeho pohlcení firmou Daimler-Benz skončily plány v šuplíku a armáda zakoupila vozy od konkurence. Jen díky neutuchající energii a inovativním nápadům se Monteverdimu podařilo přežít. Další kapitolou byla úspěšná série luxusních SUV Safari/Sahara (upravený International Scout, alternativně s motorem Chrysler V8), vybavených už tehdy klimatizací. Peter Monteverdi nezažil jen úspěchy, ba naopak, po celý život byl provázen >>>

ZE SVĚTA

●●● Událostí roku 2010 bylo převzetí studia **Italdesign Giugiaro** (IDG) koncernem Volkswagen, který v srpnu potvrdil odkoupení 90,1% podílu včetně práva na značku a příslušné patenty. Předsedou výkonného výboru ředitelů zůstává **Giorgio Giugiaro** a viceprezidentem jeho syn Fabrizio. Novými členy jsou Ralf-Gerhard Willner (49) a Salvatore Cieri (53), dříve ředitel koncepčního vývoje osobních vozů Volkswagen, resp. financí a controllingu Lamborghini. ●●● Podíl VW na Italdesignu byl převzat prostřednictvím Automobili **Lamborghini** Holding SpA, zbylých 9,9% zůstává v majetku rodiny Giugiaro. Spolupráce VW a Italdesignu je velmi dlouhá, Giugiaro navrhl první vozy Golf, Passat a Scirocco. Italdesign zaměstnává osm set lidí a má roční obrát přes sto milionů eur. ●●● Podobný osud před lety potkal italskou karosárnu **Ghia**, založenou už v roce 1915, která se proslavila rovněž sportovními vozy **Karmann-Ghia**, jež Volkswagen vyráběl v letech 1955 – 1974 v Německu a pak ještě v Brazílii. Navrhovala karoserie pro mnoho různých automobilek, především Fiat, Lancia, Chrysler, Oldsmobile, Isuzu, De Tomaso, Bugatti, Ferrari a Maserati, do roku 1967 v ní působil Giorgio Giugiaro, než o rok později založil Italdesign s Aldem Mantovanim. ●●● V roce 1967 karosárnu Ghia získal **Alejandro De Tomaso** a investiční skupina Rowan Industries z Marylandu, která však po třech letech prodala osmdesátiprocentní podíl americké **Ford Motor Company**. Ghia ještě navrhovala koncepční studie výhradně na zakázku Forda, ale pak se slavné jméno stalo jen označením luxusních výbav automobilů Ford (podobně jako označení **Laurin & Klement** u luxusních modelů české značky **Škoda**). ●●● Nová společnost **Volkswagen Osnabrück GmbH** vznikla na základech karosárny Wilhelm Karmann GmbH, neboť ta po ukončení kontraktů na výrobu kompletních vozů pro velké automobilky Audi, Mercedes-Benz a Chrysler přešla na výrobu dílů a skupin, přičemž závod **Karmann** v německém Osnabrücku byl prodán skupině Volkswagen. Po přestavbě se tam ještě letos začnou vyrábět vybrané modely Volkswagen. ●●● Prvního ledna 2011 došlo k oddělení společnosti **Fiat Industrial SpA** od výroby osobních automobilů, dílů, robotů a příslušenství Fiat SpA. Nový podnik soustředí výrobce nákladních vozů a autobusů **IVECO**, traktorů, zemědělských a stavebních strojů CNH Global NV (Case New Holland) a divizi průmyslových a lodních motorů FPT. **Fiat SpA** se naopak zaměří na výrobu osobních a lehkých užitkových vozů Fiat Group Automobiles (Fiat, Alfa Romeo, Lancia), Maserati a Ferrari, automobilovou část FPT (motory, převodovky) a příslušenství (Magnetit Marelli, Teksid, Comau). ●●● Restrukturalizace Fiatu probíhá se záměrem stát se jedním z největších světových výrobců osobních automobilů. Automobilová divize chce soustředit síly na akvizici **Chrysler**, kde navýší podíl ze 20 na 35 procent (později až 51%), zavede příslušné synergie a představí nové globální modely. Míří také do Ruska, Indie a Číny. Podíly holdingu **EXOR** zakládající rodiny Agnelliů (dříve IFI a IFIL, spojeno v prosinci 2008), vedeného dědicem Johnem Elkannem, zůstávají shodně v obou nových společnostech Fiat. ●●●

AUTOMOBILE MONTEVERDI ■

**Monteverdi High Speed 375S,
první prototyp
dvoumístného kupé (1967)**

Foto Jiří Maršáček

zklamáním a ranami osudu. Ropná krize zničila slibně se rozvíjející produkci, zastavení výroby osvědčeného motoru a dílů z USA znemožnilo další výrobu objednaných vozů High Speed. Smluvní léčky a smůla zhatila slibně se rozvíjející spolupráci s velkými firmami. V prototypch zůstaly další projekty Tiara (upravený Mercedes-Benz třídy S), sedan na bázi vozu Opel Diplomat a malé kupé 2000 GTI (motor BMW 2000ti). Na pokraj bankrotu ho přivedlo další dobrodružství ve formuli 1,



Foto Monteverdi



**Monteverdi
Sierra 1977 (základem
je Plymouth
Volaré 5.2 V8)**



**Poslední pokus Hai 650 F1 na základě formule 1
s motorem Ford-Cosworth DFR**



**Monteverdi
Safari 1976 (Fissore,
chassis IH Scout, motor Chrysler V8)**



do kterého vstoupil s Karlem Foitekem, renomovaným dealerem Ferrari, když koupili tým Onyx F1 v roce 1990 a do jednoho ze dvou vozů Onyx-Ford ORE1 usedl Foitekův syn, ale sezonu pro finanční problémy nedokončili. Technika Onyxu a další vývoj vlastního Monteverdi F1 pro 1991 se však staly základem posledního automobilu Monteverdi, typu Hai 650 F1 s kompozitovou karoserií a motorem Ford-Cosworth DFR 3.5/425 kW (650 k), který se zrychlením 0 – 200 km/h za 8 sekund a špičkou 335 km/h byl po nějaký čas nejrychlejším silničním vozem světa. Finančním úspěchem se stal prodej chráněného jména Sierra a několika studií pro Forda. British Leyland převzal čtyřdveřovou konverzi Range Roveru, a tak Monteverdi dostával několik let smluvní podíl na každém vyrobeném exempláři.

Neúnavný Peter Monteverdi založil sbírku vzácných a sportovních vozů v době, kdy byly tyto rarity ještě za rozumnou cenu. Asi sto padesát klenotů tvořilo největší švýcarské automobilové muzeum. Později

výhodný prodej zachránil firmu před krachem po intermezzu ve formuli 1, ale dodnes v bývalých výrobních halách Monteverdi stojí výlučně vozy z vlastní produkce. Monteverdi Auto-Museum na třech podlažích vystavuje sedmdesát vozů MBM a Monteverdi, od repliky klukovského speciálu přes řadu High Speed 375 až po formuli 1 a silniční Hai 650 F1. Výstavu doplňují dobové fotografie, technické skicy, návrhy a největší evropská sbírka automobilových modelů v měřítku 1:43 (přes jedenáct tisíc). Peter Monteverdi zemřel v roce 1998 a od té doby pečuje o jeho muzeum blízký spolupracovník Paul Berger. Periodická vyjížďka vozů z muzea patří v Basileji k tradici a přiláká vždy spousty zvědavců. Muzeum Monteverdi se však otevírá pouze po předchozím ohlášení. ■

