



1977 MONTEVERDI 375/4 HIGH SPEED CHASSIS NO. 3118

1977 MONTEVERDI 375/4 HIGH SPEED

ONE OF FEWER THAN 20 BELIEVED BUILT



Accompanied by history file including restoration and maintenance invoices totalling \$355,000

Award-winner at 2015 Chantilly Arts & Elegance Richard Mille

Featured in Classic & Sports Car, Ruoteclassiche and The Journal, the magazine of the Gstaad Palace Hotel

375bhp, 7.2-litre Chrysler V8 offers startling, 149mph performance

The most exotic of all super saloons

UK registered '1977 HS'

"There is a taut and wieldy sense to the way the big Monteverdi conducts itself. Its brakes are strong, it never wanders or wallows, and you soon forget about the cavernous rear quarters you are dragging behind you, where plans for world domination could be so easily hatched on the expanse of perfectly trimmed red hide"
– Martin Buckley's feature on this car in *Classic & Sports Car*, July 2014

Swiss businessman Peter Monteverdi, Ferrari main agent and a former national importer for the marque, built the first proper production car bearing his own name in 1967.

Like Jensen, Iso and AC before him, Monteverdi chose a rugged, big capacity and very powerful American engine and set it in a well-designed chassis clothed with timeless Italian coachwork. The concept of New meets Old World, a marriage of easy-to-maintain, effortless automatic V8 with sophisticated European coachbuilding and engineering, was attractive to fast-living tycoons, many of whom had fallen out of love with the highly stressed and complex V12s from Ferrari and Lamborghini.

The first Monteverdis were elegant and generously proportioned 2+2s by Italian stylist Pietro Frua. Monteverdi adopted the model name 'High Speed' for these trans-European expresses, while '375' referenced the horsepower available from the Chrysler V8. The mid-engined 'Hai 450 SS' of 1970 was a rare exception.

Splitting with Frua in 1969, Monteverdi was to work with another Italian coachbuilder, Carrozzeria Fissore, for the rest of his years as a proper manufacturer, rather than boutique customiser of series-production American cars.

THE MONTEVERDI 375/4 HIGH SPEED

When the four-door 375/4 High Speed was launched at the 1971 Geneva Show it was a logical addition to the company's catalogue, and a contender for the title 'world's fastest four-door saloon'. At CHF 79,000 it was definitely one of the most expensive, and few would dispute that its crisp modern lines made it a supremely elegant design.



Confirmed by the Monteverdi Automuseum the specification of '3118' as delivered was:

- Air conditioning, power steering
- Tinted windows, central locking
- Radio, tape-player, television, headrests

A Scottish oil worker repatriated the car from the Middle East to Europe in the early 1990s, from where Los Angeles-based collector Bruce Milner bought it in January 1993 and embarked on an 11-year, totally 'ground up' rebuild.

The bulk of the work was entrusted to expert restorer David Grant of Santa Clarita, California, whose track record included preparing an ATS 2500 GT for a first in class at Pebble Beach. Grant recalls that: "This project began around 1995 and was only supposed to be an engine rebuild. It turned into a complete restoration."

"Since only a handful of Monteverdi automobiles were manufactured and very few came to America, it was a challenge to research this vehicle." Research it he did, meeting the new owner's requirements for details such as deep navy paintwork – the original launch colour – and rich red leather by specialist Kenny Sisk. This was coupled with a new dashboard and interior panelwork in carefully matched rosewood veneer from Arnie Black of

Oregon. The grain was selected so it would flow from one section to the next in true coachbuilt fashion.

"The original shift selector was plastic and warped," continues Grant. "We machined a piece of aluminium, engraved the manufacturer's name and the gear indicator, and powder-coated it black to make it look like new plastic."

All other components were replaced or meticulously restored. Milner insisted on 'space shuttle standard' aluminium sound insulation. With David Grant alone, the bill ran to some \$220,000, and since then work with other specialists (including Monteverdi itself, for a complete window set and spare parts) added another \$105,000 to the total.

In Kidston ownership since early 2015, the imposing car known familiarly as 'HMS Monty' has been further improved in Europe by best-in-the-business restorers including UK-based concours and restoration specialist Mototechnique and, more recently, Italian craftsmen Gatti (electrical), Bacchelli & Villa (body and paint) and Garuti (mechanical).

A recent addition was the fitment of a period-correct Sony television to the rear compartment. The car was entered in the 2015 Chantilly Arts & Elegance Richard Mille where it won a hard-fought









second in class for European Chassis with American Engine (Closed Cars).

The previous day, the rakish car had wowed spectators on the 80-mile Chantilly Arts & Elegance Tour. Admired by all – including McLaren F1 designer and judge for the event Gordon Murray – the 375/4 demonstrated it really was a 'High Speed' motor car, taking in sections of the top-secret French test facility at Mortefontaine with aplomb... and two lady photographers on the back seat.

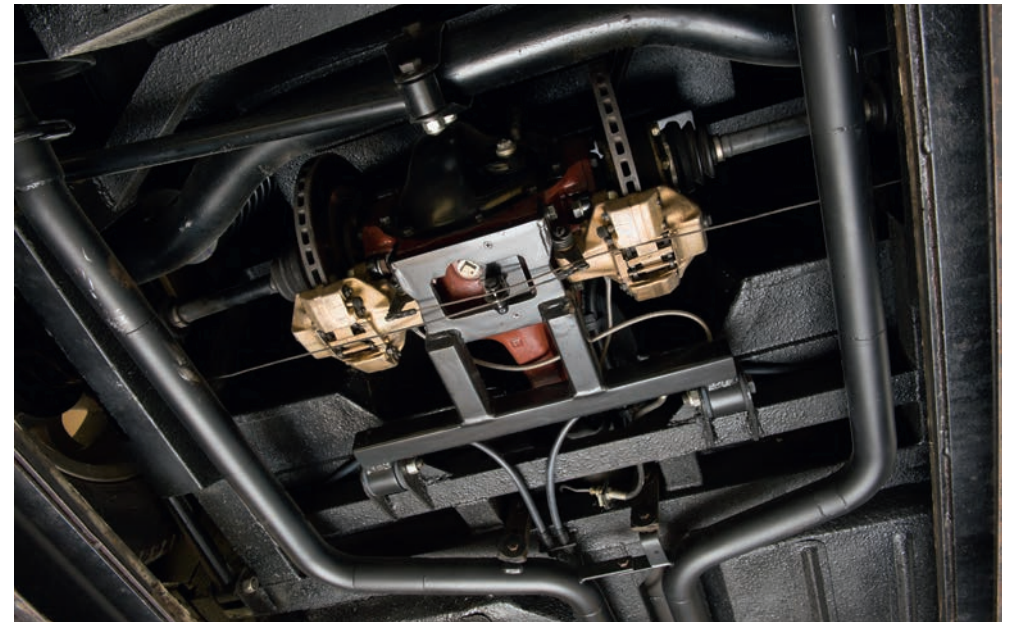
Since then, 'HMS Monty' has been a hit wherever the Kidston team has taken it. From Villa d'Este to Goodwood, the car has won friends wherever it's travelled.

The longest, most outrageous, yet still effortlessly stylish and very fast saloon ever made? We think so. Prepared without regard to cost, and genuinely entertaining to drive, this 375/4 High Speed is one of the finest surviving Monteverdis, one of barely a handful of four-doors extant. Road trip, concours lawn or the ultimate drive to the night club, trust 'Monty' to get you there in style.



1977: STUDIO 54 OPENS, 'RUMOURS' BY FLEETWOOD MAC IS RELEASED, DONNA SUMMER HITS THE CHARTS WITH 'I FEEL LOVE' AND SATURDAY NIGHT FEVER PACKS THE CINEMAS. WHAT A YEAR TO BE ALIVE







1977 MONTEVERDI 375/4 INVOICES RECAP

David Grant (1995 to 2006):	\$219,517.08 (First restoration invoices)
Diro (1998):	\$480
Rutlands (1998):	\$99.16
P.I. Motorsport (1998):	\$848.40
Exotic Coachworks (1998):	\$33,700 (Coachwork and paint)
Finishmaster (1998):	\$484.53
Monteverdi AG (1998-99):	\$13,350 (CHF 18,320) (Complete window set + spare parts)
Re-Originals (1999):	\$1,316
Maranello Auto Parts (1999 & 2002):	\$540.49
K&D (2000):	\$105.01
VIP Rubber (2001):	\$403.65
Classic Tube (2002):	\$85.20
Kenneth Sisk (2002):	\$8,762.46 (Upholstery)
Topping & Co.(2003):	\$747
Bill Lazerle (2007 to 2013):	\$4,838 (Cleaning service, polish)
Bob's Auto (2007 to 2015):	\$8,936.29 (Mechanical)
Mototechnique (2015-2016):	\$30,685.45 (£19,965.02) (Coachwork and paint)
Gatti William	\$7,692 (€6,696) (Electrical)
Garuti Power (2019):	\$3,759 (€3,359) (Mechanical, suspension)
Bacchelli & Villa (2019):	\$18,589 (€16,605) (Repaint)
Total:	\$355,138.72



09 AVR. 2015



MONTEVERDI
LIEGENSCHAFTEN

MONTEVERDI
DESIGN

MONTEVERDI
AUTOMUSEUM
BINNINGEN - BASEL

Automobile MONTEVERDI AG

Oberwilerstrasse 20, 4102 BINNINGEN-BASEL (Schweiz)

Telefon 0041 61-421 45 45
Fax 0041 61-421 45 24
MWS Nr. 112 203

Kidston S.A.
Mr. Simon Kidston
7 Avenue Pictet de Rochemont
1207 Genf

4102 Binningen, 8. April 2015

1977 Monteverdi 375/4, Chassis 3118

Dear Mr. Kidston

Congratulations to your first MONTEVERDI 375/4 which is indeed a fascinating car.
Concerning Chassis number 3118 we can give to you the following information:

Original specification of 1977:

Colour dark red, Interior black
Aircondition, power steering,
tinted windows, central door locking system
Radio / Tape recorder, Television, Head-rests,
Automatic transmission,
Body-No 3118
Car was initially exported to Qatar.

Hoping to be of assistance we remain,

Kind regards

Automuseum MONTEVERDI

P. Berger

Paul Berger



IN A NOVEMBER 2018 RUOTECCLASSICHE ARTICLE, THE MONTEVERDI WAS PUT HEAD-TO-HEAD WITH TWO OTHER SALOONS FIT FOR A KING: THE ASTON MARTIN LAGONDA AND THE MASERATI QUATTROPORTE.

ASTON MARTIN LAGONDA (1978) - MASERATI QUATTROPORTE (1987) - MONTEVERDI 375/4 (1977)



MONTEVERDI 375/4

Solo 18 esemplari costruiti, costava una vera follia ma aveva una serie di accessori stile Concorde, per l'epoca una realizzazione artigianale di grande qualità



La scelta yankee

Personalizzato con testate marchiate Monteverdi, l'8 cilindri di oltre 7 litri è di derivazione Chrysler. L'interno è regale: oltre alla grande qualità nei rivestimenti, spiccano il televisore e i doppi impianti di radio mangianastri e aria condizionata.



anzi. Si diceva del buon successo economico, che si concretizza in ben 2155 unità fino al 1990, a un prezzo di listino iniziale di poco di 39 milioni di lire.

UNO SVIZZERO SANGUIGNO

Prima pilota, poi costruttore e infine team manager in Formula 1: Peter Monteverdi (nato a Binningen, nel Cantone di Basilea, nel 1934, il nonno nativo di Cremona) ha vissuto una straordinaria avventura, che lo ha portato a realizzare splendide vetture, capaci di contendere clienti alle Case più blasonate. Per anni è stato l'alfiere dell'automobilismo rossocrociato, poi nel 1982 la decisione di smettere con le auto fino al 1990, quando tentò il rientro in grande stile acquistando la Onyx di Formula 1, avventura purtroppo finita in bancarotta poco tempo dopo. Quando Monteverdi presenta al Salone dell'auto di Ginevra nel 1971, la 375/4 (disegnata in collaborazione con Frua e realizzata dalla Fissore) è già affermato costruttore di GT. Dopo un apprendistato alla Saurer, aveva rilevato nel 1956 l'officina del padre e si era specializzato nella costruzione di "special" da competizione. Perfino En-

zo Ferrari si era appassionato alle creazioni del giovane svizzero, tanto da affidargli per 11 anni la rappresentanza delle sue auto. Nel 1968 debutta al Salone di Francoforte la sua prima GT, la 375 S. Tre anni, dopo, appunto, la versione a quattro porte. È lui stesso, in un'affollata conferenza stampa, ad elencare il tipo di optional per far capire con esattezza la fascia di mercato dove la sontuosa berlina doveva essere collocata: vetro di separazione tra i posti anteriori e posteriori, mobile-bar, interfono, doppio condizionatore d'aria, cambio automatico e impianto frenante a doppio circuito. Soprattutto nel caso di Monteverdi, la guerra del Kippur creò devastanti effetti, perché il già esiguo potenziale mercato andò ad azzerarsi nel giro di un paio di anni, creando seri problemi di sopravvivenza alla piccola struttura di Binningen.

UNA MANCIATA DI ESEMPLARI

Rarità assoluta, una delle probabili 18 vetture (non ci sono dati certi) allestite compare in queste pagine. Si tratta del telaio 3118, ultimato nel 1977, ordinato dalla famiglia reale del Qatar, ottimo cliente visto che

ne commissionò altri sette al costruttore svizzero. L'elenco degli accessori montati in origine è copioso: servosterzo, vetri azzurrati, chiusura centralizzata, radio con mangianastri, televisione, appoggiatesta, aria condizionata. Per quanto riguarda la meccanica, la 375/4 adotta il V8 Chrysler di 7.2 litri, accoppiato con un cambio automatico a 3 rapporti, che contraddistingue tutta l'esiguità produzione. Dalla famiglia reale araba la 375/4 passò poi a un ingegnere scozzese, Allan Laird, per poi essere acquistata di recente da Simon Kidston. Totalmente restaurata dallo specialista David Grant di Santa Clarita, California, oggi si presenta in spettacolari condizioni. Così come è un'esperienza assolutamente unica entrare a bordo e accomodarsi sui sedili posteriori: al centro c'è una consolle con televisore, autoradio dedicata (per i passeggeri davanti ce n'è un'altra), impianto di aria condizionata, nemmeno un Cessna Aquila d'Oro offre un confort del genere: da rimanere a bocca aperta. Non è dato sapere quanto fosse il prezzo di listino, ma si può tranquillamente quantificare in oltre 300 milioni di lire a metà degli anni Settanta.

Q8 Perform 100 ottani è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V di 90° Altezza 1003 mm - Corsa 95,2 mm Cilindrata 7206 cm³ Rapporto di compressione 12,1 Rilevata 305 CV a 4600 giri/min Carburatore quadricorpo invertito Carter Albero a camme centrale
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio automatico a 3 rapporti Pneumatici 225 VR5
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Sfalsi tubolari Scop. ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali Scop. post. a ponte De Dion, punteroni longitudinali di spinta e reazione Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco, servofreno
Dimensioni e peso	Passe 1580 mm Lunghi 5310 mm - Larghi 1790 mm Altezza 1350 mm
Prestazioni	Velocità 240 km/h
Quotazione AB	n.d.



PETER MONTEVERDI

UNA PASSIONE IRREFRENABILE

Figlio di un meccanico, Peter Monteverdi nel 1956 inizia a costruire monoposto per la Formula junior, facendosi conoscere nel settore e la Ferrari gli affida la rappresentanza per la zona di Basilea. Nel 1961 costruisce la prima F.1 svizzera. Nel 1982 smette i panni del costruttore e diventa collezionista: parte dei suoi gioielli è ora visibile presso il museo di Lucerna.



