

Freud und Leid

Von Bernd Woytal (Text und Fotos)
und Julius Weitmann (Fotos).

Kaufberatung: Alfa Romeo Montreal (1970 bis 1977).

Ein italienischer Sportwagen, der weder Ferrari noch Maserati heißt, von einem Ex-Renntriebwerk angetrieben wird und eine aufregende Karosserie von Bertone besitzt, gibt es das? Ja, Alfa Romeo Montreal heißt die gesuchte Lösung.

Die Ursprünge des nach einer kanadischen Stadt benannten Wagens gehen auf das Jahr 1967 zurück. Damals fand in Montreal die Weltausstellung statt, wo verschiedene Länder aus allen Bereichen Spitzenleistungen präsentierten. Eine Demonstration zum Thema Auto lag in den Händen von Alfa Romeo. Und die schickten zwei Coupés nach Kanada, die innerhalb von nur sechs Monaten auf der Basis der Giulia entstanden waren.

Das auf der Expo '67 genannten Ausstellung gezeigte Coupé besaß somit keinen Mittelmotor, wie oft wegen der Luftschlitze in der Karosserie hinter der Tür vermutet wurde, sondern den vorne eingebauten Giulia-Motor. Nach diesem öffentlichen Auftritt verschwand der Montreal zunächst einmal in der Versenkung.

Fast drei Jahre später stand dann auf dem Genfer Autosalon die Serienausführung des Montreal. Die Karosserie war überarbeitet worden, und den Glanzpunkt des Ganzen bildete die neue Antriebsquelle: ein Achtzylinder-V-Motor aus dem Alfa-Renner Typ 33, allerdings mit 2,6 statt mit zwei Liter Hubraum, ein Alu-Motor mit insgesamt vier obenliegenden Nockenwellen, Spica-Einspritz-

zung und Trockensumpfschmierung. Auch bei der Kraftübertragung und beim Fahrwerk hatte sich einiges gegenüber dem Prototyp verändert.

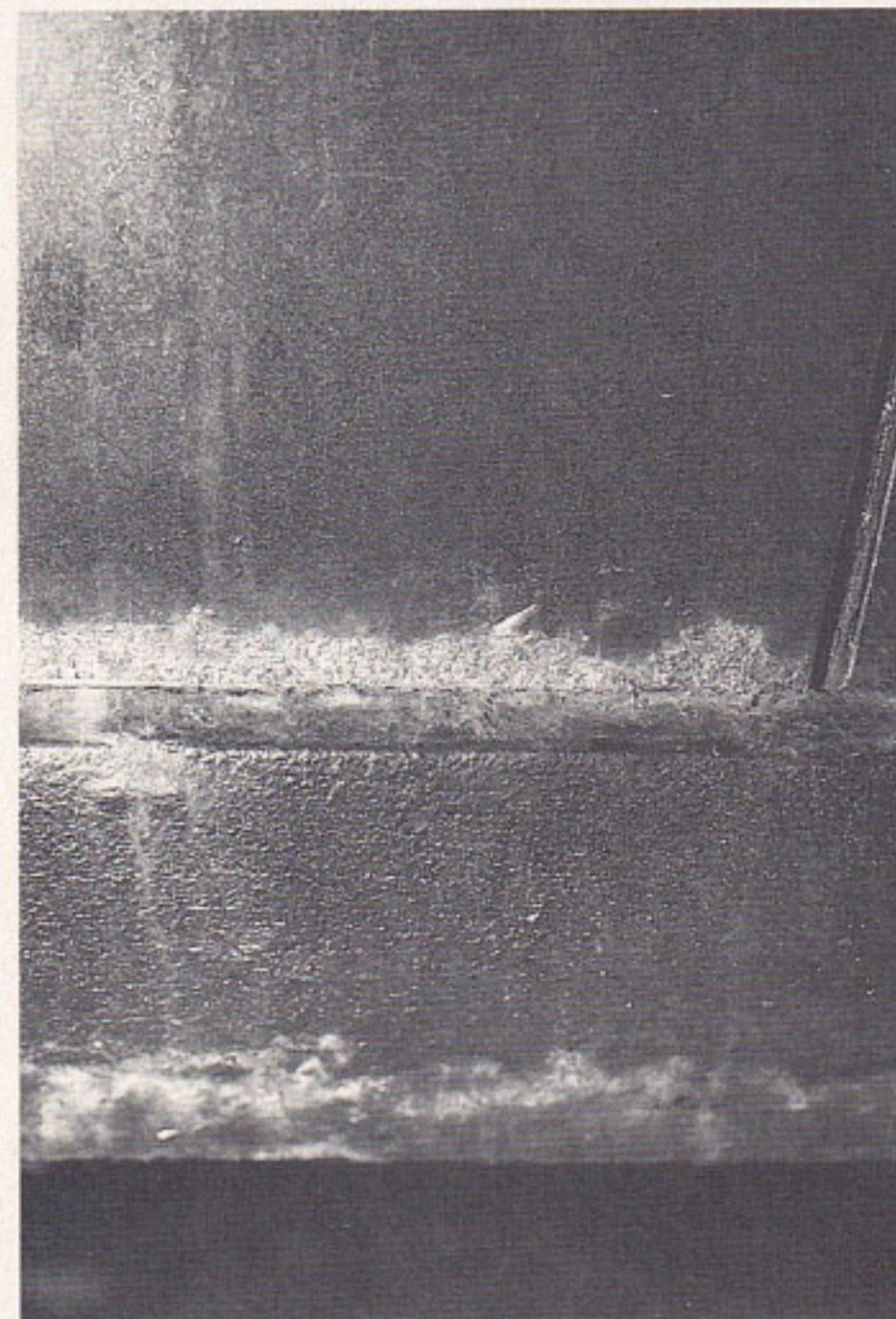
Zum Einsatz kam nun ein ZF-Fünfganggetriebe mit dem ersten Gang links hinten; Kardanwelle und Hinterachse waren ebenfalls auf den Montreal zugeschnittene Teile.

Wenn auch die Radaufhängungen vom Konstruktionsprinzip her gleich blieben und deshalb viele Teile aus den anderen Alfa-Baureihen passen (erfreulich im Falle einer Restaurierung), findet sich im Ersatzteilkatalog dennoch das eine oder andere lediglich im Montreal verwendete Stück (erkennbar an der Ersatzteil-Nummer beginnend mit 105.64...).





Rost im Bereich der Ecke des Heckscheibenrahmens.



Rost an der Türunterkante und der Schwellenabdeckung.



Rost unter den Zierleisten, wie hier seitlich hinten.



Rost am Heckblech, speziell um das Rücklichtgehäuse.

Von den 3925 gebauten Montreal fiel ein Großteil der Korrosion zum Opfer, weshalb Sie vor dem Kauf besonders auf den Zustand der Karosserie achten sollten. Eine Zeitlang gab es gebrauchte Montreal zu Schleuderpreisen, was manchen finanziell mager ausgestatteten V 8-Freund zum Kauf verleitete.

Leider vernachlässigten diese Leute die nötige Pflege des Wagens, und Reparaturen wurden meist nach dem Motto „Hauptsache, man kann noch damit fahren“ durchgeführt. Nur wenige dachten an eine dauerhafte Restaurierung – ein von *Motor Klassik* schon häufig beklagtes Übel unterbewerteter Klassiker. Dies und die Tatsache, daß die Preise für Montreal in letzter Zeit angestiegen sind, führte dazu, daß sehr viel Schrott zum Kauf angeboten wird.

Allerdings suchen derzeit einige bewußt solche Schrottfahrzeuge, sofern sie sich noch als Teileträger rentieren, denn ein großes Problem besteht in der Ersatzteilversorgung. Alfa kann für den Luxus-Sportwagen kaum noch etwas liefern, weshalb jedes fehlende Teil Grund für einen Preisabzug ist. So kostet beispielsweise das vordere Alfa-Herz mit den zwei seitlichen Streben – das oft beschädigt ist, weil es am weitesten vorsteht – als Nachfertigung rund 700 Mark, original ist es nicht mehr erhältlich.

Doch zurück zum Rost. Um Blender zu entlarven, sollten Sie die wichtigsten Roststellen des Wagens kennen. Beginnen wir mit dem Vorderbau. Die angeschweißten Kotflügel erwischt es meist im unteren Teil hinter dem Vorderrad und im Bereich des Radlaufs. Wer die Motorhaube öffnet, kann sehen (und teilweise wegen des davorliegenden Lüftungsschlauches leider nur erahnen), wie Radhaus und Kotflügel zusammenlaufen – und in dieser Nische setzt sich die Feuchtigkeit fest.

Naß ist es nach Regenfahrten auch immer hinter den seitlichen Zierleisten, die das Fahrzeug von vorne bis hinten schmücken. Die Leisten sitzen in einer Sicke, und in den engen Zwischenräumen sammelt sich eine ansehnliche Menge der rostfördernden Flüssigkeit.

Etwas körperliche Anstrengung verlangt eine Prüfung im Bereich des vorderen oberen Querlenkers. Einfach geht es, wenn Sie das Vorderrad demontieren (Achtung: Radbolzen der linksseitigen Räder besitzen Linksgewinde), dann haben Sie freien Ausblick auf den Querlenker, der in eine Kammer über der Schraubenfeder mündet, die sich mit Schmutz vollsetzt. Und der wiederum hält die Feuchtigkeit über lange Zeiten fest, was zu Korrosion an dieser Stelle führt.

Bei manchen Fahrzeugen kommt es auch zu Durchrostungen am Windlauf und in der Nähe des Frontscheibenrahmens. Oft besteht dann sogar für Regenwasser freier Durchgang ins Wageninnere. Die Folgen: Der Teppichboden beginnt zu gammeln und das Bodenblech färbt sich braun.

Zum Kapitel Vorderbau zählt ferner die Überprüfung der Funktion der Jalousien über den Scheinwerfern. Bei Betätigung des Lichtschalters müssen sie, unterdruckgesteuert, nach unten klappen. Geschieht dies nicht, steht entweder der Hebel am im Motorraum befindlichen Unterdruck-Sammelbehälter auf Handbetrieb (das bedeutet, Sie können die Jalousien von Hand nach unten klappen), oder das System ist defekt.

Die Qualität eventuell durchgeführter Reparaturen am Vorderbau (etwa nach einem Unfall) läßt sich bei der Jalousieprüfung gleich mitbewerten. Die Zierleiste der Jalousie muß sich beim Hochklappen wieder exakt zwischen die benachbarten Leisten einfügen und darf nicht anecken oder gar hängenbleiben.

Nächster Punkt der Prüfung sind die Türen. Wasser, das sich an den Dichtungen der Seitenfenster vorbeidrückt und im Fensterschacht verschwindet, läuft bei verstopften Ablauflöchern in der Tür nicht mehr ab und sorgt für Rostbildung an der unteren Türpartie. Da Sie nun eh die Tür geöffnet haben, schenken Sie den Einstiegsschwellen einen kritischen Blick.

Bei kompletten Autos verbirgt eine Chromleiste mit der Aufschrift Alfa Romeo den Einstieg, aber die Leiste läßt sich nach Lösen von fünf Schrauben abheben. Ebenfalls abnehmen läßt sich auch die große blecherne Schwellenabdeckung entlang der unteren Seitenpartie. Hierunter können sich Rostlöcher vorzüglich verbergen. Der Rost am Unterboden (etwa an den vorderen Traversen) entzieht sich seiner Entdeckung lediglich aufgrund der geringen Bauhöhe des Wagens, hier ist eine Hebebühne oder Grube hilfreich.

Bezüglich der geringen Bauhöhe muß noch etwas erwähnt werden. Seriennäßig kommt der Montreal relativ hochbeinig daher. Etwas tiefergelegt finden ihn viele attraktiver. Doch die meisten Montis liegen nur so flach, weil ihre Besitzer die originalen Schraubenfedern gekürzt haben. Dies ist nicht zu empfehlen. Die Steigung der auslaufenden Windungen ist vermindert und das Federende so abgeschliffen, daß die Feder mit vollem Querschnitt aufliegt und eine einwandfreie Übertragung der Federkraft möglich wird. Nach dem Abschneiden der Feder wäre dies nicht mehr der Fall.

Weiter geht es mit der Rostsuche. Besonders fündig werden Sie oft im unteren Bereich der B-Säule beziehungsweise des hinteren Seitenteils. Dr. Otmar Cramer, Montreal-Typenreferent des Clubs klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V., zählt dies zu „den üblichen Rostschäden“. Der genannte Korrosionsherd entsteht, wenn das durch die seitlichen Luftgitter eingedrungene Wasser nicht ablaufen kann.

Zum Schluß werfen Sie noch einen intensiven Blick auf das Wagenheck. Das Heckblech rostet im Spritzwasserbereich und um die Rücklichter. Aber auch um die Heckscheibe herum kann es zu Rostlöchern kommen. Und bei manchen Fahr-

zeugen sieht der Heckscheibenrahmen ziemlich mitgenommen aus, weil sich Regenwasser hartnäckig zwischen Gummiprofil und Rahmen hält.

Die Versorgung mit Blechteilen ist nicht erwähnenswert. Ab und zu taucht mal wieder etwas auf wie beispielsweise ein Vorderkotflügel. Die Preise dafür differieren sehr stark, aber mit 600 bis 700 Mark müssen Sie rechnen. Ansonsten heißt aber die Devise „Handarbeit“, was eine Restaurierung im Auftrag stark verteuert.

Kommen wir zur Innenausstattung. Die meisten restaurierten Wagen weisen Sitzbezüge aus Leder auf, obwohl original ausschließlich Stoffsitze montiert waren. Das Holzlenkrad bekommt mit der Zeit tiefe Risse, die ab einem bestimmten Stadium nicht mehr reparabel sind. Dann hilft nur noch eine Neuanfertigung des Lenkrades, was etliche Hunderter kostet (allgemein liegt der Neupreis für schichtverleimte Holzlenkräder mit Adapter bei gut 1500 Mark).

Wenig gibt es zu den Radaufhängungen, zum Differential und dem ZF-Getriebe zu sagen. Schäden an letzterem treten auf, wenn nicht das vorgeschriebene Öl der Viskosität SAE 30 eingefüllt wird. Ansonsten gelten diese Bauteile als robust.

Bei der Begutachtung des Motors tun sich Laien und auch so manche Experten schwer, schließlich handelt es sich, wie eingangs erwähnt, um ein aufwendig konstruiertes Triebwerk. Das beginnt schon beim Verteiler, der mit zwei Unterbrecherkontakten für zwei getrennte Stromkreise ausgerüstet ist. Nach dem Wechsel der Kontakte läßt sich eine optimale Einstellung (Synchronisierung der Kontakte) nur mit Hilfe einer Prüfbank erzielen, weshalb Sie in diesem Fall auf eine Werkstatt angewiesen sind.

Ähnlich sieht es bei Schäden oder Störungen an der Spica-Einspritzanlage aus. Hier sollen nach Aussage von Montreal-Besitzern selbst Bosch-Dienste ihre Schwierigkeiten haben. Bevor Sie den Motor des ins Auge gefaßten Montreal starten, schauen Sie sich das Kühlwasser im Expansionsbehälter auf der rechten Fahrzeugseite an.

Ist das Wasser in Ordnung, besteht kein Grund zur Sorge, finden Sie einen Ölfilm vor, heißt es zumindest mißtrauisch sein. Für das Öl im Kühlwasser gibt es verschiedene Gründe. So kann zum Beispiel die Zylinderkopfdichtung Schäden aufweisen, oder die undichte Stelle liegt an der Wasserpumpe.

Die Wasserpumpe sitzt auf der Vorgelegewelle, die auch das Zahnrad trägt, das über Ketten mit den Nockenwellen-antriebsrädern verbunden ist. Die Wasserpumpe, beziehungsweise deren Lager, wird von den Experten ebenfalls als Schwachstelle angegeben, allerdings teilen sich hier die Meinungen, was die Schadensursache betrifft. Zum einen ist von einem Schmierproblem die Rede, im anderen Fall gelten ungenügend gespannte und deshalb schlagende Steuerketten als Ursache (Lagerbelastungen).

Daten & Fakten & Quellen

Motor: Achtzylinder-V-Motor, vorne eingebaut, Bohrung x Hub, 80 x 64,5 mm, Hubraum 2593 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 200 PS bei 6500/min, maximales Drehmoment 24,0 mkp (235,4 Nm) bei 4750/min; zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, durch Ketten angetrieben; hängende, über Tassenstößel betätigte Ventile, fünffach gelagerte Kurbelwelle; Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat; Trockensumpfschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom; mechanische Benzineinspritzung von Spica; zwei elektrische Benzinpumpen; Batterie 12 V 50 Ah.

Kraftübertragung: Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 2,99, II. 1,76, III. 1,30, IV. 1,0, V. 0,87, R. 3,64, Achse 4,1.

Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse, Schubstreben und Reaktionsdreieck, Schraubenfedern, Stabilisator, vorne und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, vorne und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf separate Bremsstrommeln an den Hinterrädern wirkend; Kugelumlauf lenkung; Felgen 6,5 Jx14, Reifen 195/70 VR 14.

Maße/Gewichte: Radstand/Länge 2350/4220 mm, Breite/Höhe 1672/1205 mm, Spurvorn/hinten 1374/1340 mm; Gewicht vollgetankt 1310 kg.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 224 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 7,6s.

Bauzeit: 1970 bis 1977.

Stückzahl: 3925.

Die Clubs:

- Club klassischer Alfa Romeo-Fahrzeuge e.V., Dr. Friedrich Benthake, Benediktusstraße 57, 4000 Düsseldorf 11;
- Alfaclub e.V., Siegfriedstraße 73, 4800 Bielefeld 1;
- Alfa Classic Club e.V., Jürgen Kummer, Sauerbruchstraße 31, 5657 Haan;
- Montreal-Register Europa, Bernhard Schalbetter, Luchswiesenstraße 190, CH-8051 Zürich.

Der Spezialist:

- Hans Hub, Alfa Romeo Vertriebsgesellschaft mbh, Lärchenstraße 110, 6230 Frankfurt-Griesheim.

Die Ersatzteillieferanten:

- Frank Hanel, Postfach 325, 4920 Lemgo;
- Spitzer GmbH, Königsberger Straße 12, 5450 Neuwied 1.

Die Literatur:

- Betriebsanleitung und Teileliste;
- Test in „auto motor und sport 6/1972 und 13/1975“;
- Alfa Classic Heft 8 von 1984, Clubmagazin des Alfa Classic Club.

Die Preissituation*:

Baujahr	Preise von	bis	Preis-Rate	Preis-Prognose
1970	22	65	B	B

*Erläuterung auf Seite 70



Bei tiefen Rissen muß das Montreal-Holzlenkrad neu angefertigt werden

Zu lockere Steuerketten erkennen Sie am rasselnden oder scheppernden Geräusch bei laufendem Motor. Zum Erkennen einer defekten Zylinderkopfdichtung oder gar eines gerissenen Zylinderkopfes, was gelegentlich schon vorgekommen sein soll, empfiehlt Helmut Hähn, Besitzer einer Alfa-Werkstatt in Mannheim, eine Druckverlustprüfung, die

rund 100 Mark kostet. Ansonsten bleibt zur Motorprüfung für den Laien nur noch übrig, auf die Leerlaufdrehzahl zu achten (außerordentlich hohe Drehzahlen können Störungen an der Einspritzanlage oder Unstimmigkeiten bei der Leerlauf-Luftversorgung durch die insgesamt acht Schläuche bedeuten) und auf das Öl-druckmanometer. Die Betriebsanleitung

Die Schwachstellen des Montreal

- ① fehlende Teile
- ② Vorderkotflügel
- ③ Übergang Radhaus/Kotflügel

- ④ Zierleistenbereich
- ⑤ Traversen vorne
- ⑥ Windlauf

- ⑦ Türen
- ⑧ Seitenteil unten
- ⑨ Schwellen
- ⑩ Scheibenrahmen
- ⑪ Heckblech
- ⑫ Risse im Lenkrad
- ⑬ Wasserpumpe
- ⑭ Risse im Zylinderkopf



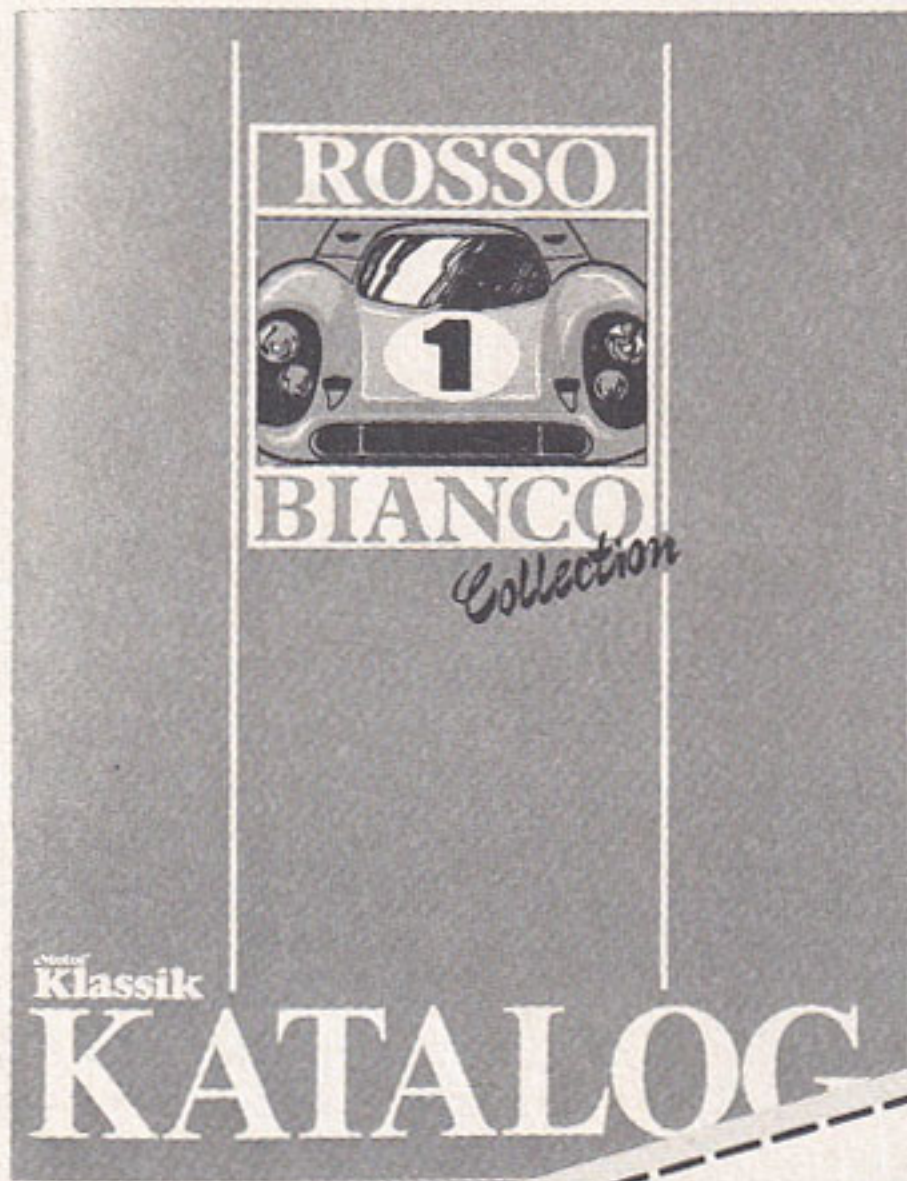
empfiehlt im Leerlauf einen Mindestdruck von 0,5 bar und bei Vollast mindestens 3,5 bar.

Sollten neue Zylinderkopfdichtungen erforderlich sein, kommen Kosten von etwa 4000 Mark auf Sie zu. Motorüberho-

lungen mit neuen Kolben und Laufbuchsen liegen im Bereich von 10 000 bis 15 000 Mark, allerdings traten hier in der Vergangenheit Ersatzteilprobleme auf. So waren beispielsweise keine Kurbelwellenlager in Übergröße mehr erhältlich.

All' das hört sich nicht verführerisch an. Doch wenn beim Drehen des Zündschlüssels zunächst das Singen der Kraftstoffpumpen ertönt, und anschließend der Achtzylinder losbrüllt, entschädigt das für alle getätigten Investitionen.

Motor Klassik präsentiert:



Den offiziellen Rosso Bianco Museums-Katalog der schönsten Zweisitzer-Sportwagensammlung der Welt.

Bestellen Sie direkt mit dem Coupon bei der Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co.KG, Abt. Spezialverkauf, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10.

Motor Klassik Bestellcoupon.

Bitte liefern Sie mir _____ Exemplar(e) des Katalogs „Museum Rosso Bianco“ zum Einzelpreis von DM 10,- + DM 3,- Versandkostenpauschale.

Name, Vorname _____

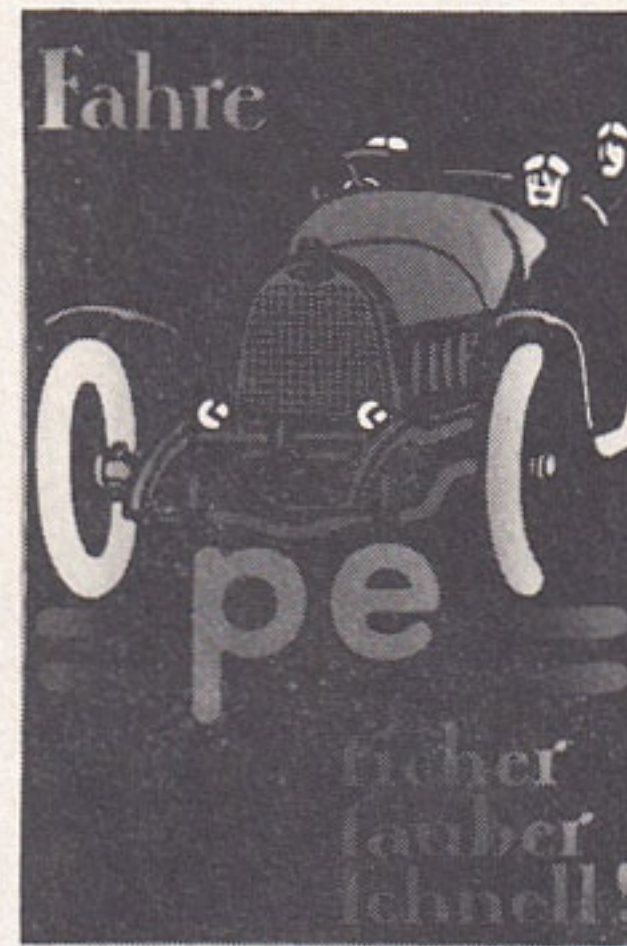
Straße, Hausnummer _____

Postleitzahl, Ort _____

Datum, Unterschrift _____
Den Gesamtbetrag von DM _____ habe ich als Verrechnungsscheck/eurocheque beigelegt.

rosso 90

EMAILSCHILDER



PROFI-DESIGN
Goethestr. 41
8000 München 2
Tel 089/53 55 22
Fax 089/23 60 96



Originalgetreue Reproduktionen berühmter Emailschilder - heute unbezahlbare Sammlerstücke. Fordern Sie telefonisch oder schriftlich unseren vierfarbigen Prospekt an. Versand per UPS innerhalb von 2 Tagen. Wir führen über 50 verschiedene Motive zB. "Mein Benz" 60 cm x 40 cm, gewölbt DM 298.- und "Opel sicher" 60cm x 40 cm, gewölbt DM 219.-