

Klassik

Montreal Alfas Achtzylinder- Offensive



Der sanfte
Dreizylinder
DKW 3=6

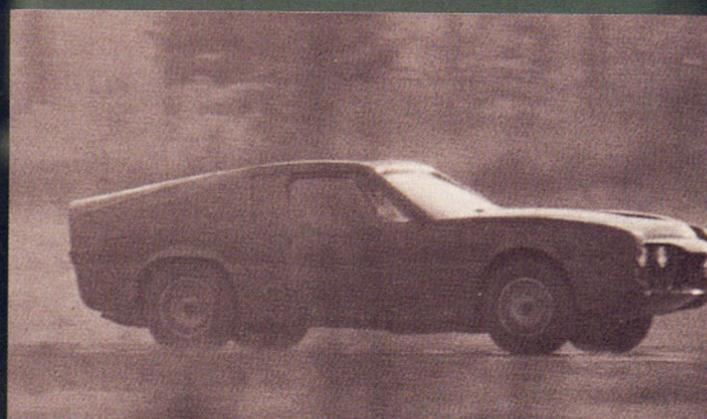


- Vorschau Techno Classica ● Rasmussen-Portrait ● Kaufberatung Peugeot 403
- Studebaker Champion ● Tips & Tricks ● Klassikerpreise ● Sportrückblick 1994

Sportler- Herz

Vor 25 Jahren präsentierte Alfa Romeo auf dem Autosalon in Genf ein neues Spitzenmodell. Herzstück des aufsehenerregenden Coupés war ein aus dem Rennsport abgeleiteter Achtzylindermotor. Der Preis für den Einstieg in die Welt der Exoten betrug damals 35 000 Mark.



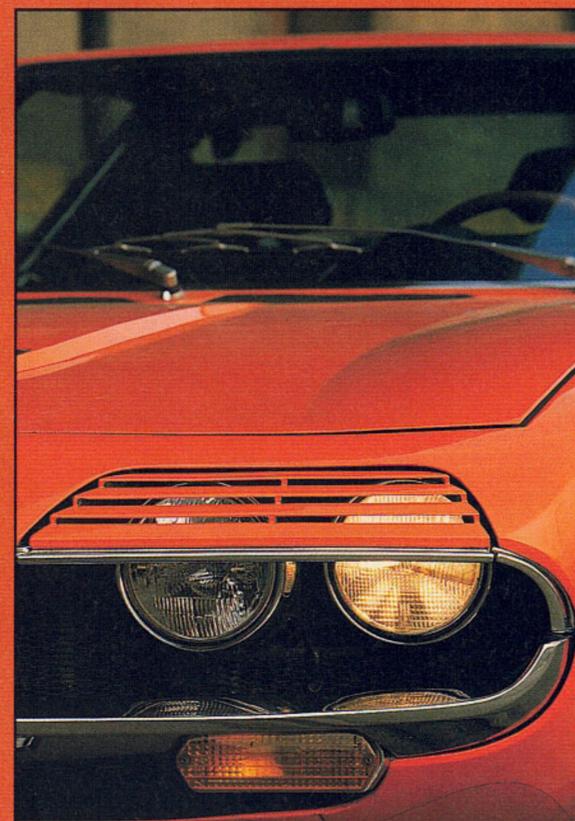


Die Entwicklungsgeschichte des Montreal in Bildern: Urversion für die Ausstellung EXPO 1967 in Kanada, Erbkönig auf Testfahrt und die in Gent präsentierte Vorserienversion (obere Bildreihe von links nach rechts), die aufgrund geringerer Bodentfreiheit noch etwas dynamischer wirkte als das endgültige Serienmodell (großes Foto).





Gegenüber der Urversion von 1967 wurde bei der Serienausführung des Montreux die Anordnung von Lüftungsschlitzen auf der Motorhaube durch einen zentralen Lüftungslatz ersetzt (großes Foto), nur die Lüftungsschlitze an der B-Säule sind geblieben. Einziges Stylingelement sind die Jalousien über den Scheinwerfern, die auf Wunsch pneumatisch nach unten klappen.



Von Bernd Woytal mit
Fotos von Michel de Vries.

Die Landstraße windet sich wie gekochte Spaghetti. Das Verkehrsaufkommen ist so, wie es bei einem Benzinpreis von fünf Mark pro Liter nicht lichter sein könnte. Die Piste gibt sich offen für jeden erdenklichen Driftwinkel. Es ist Zeit, ihn fliegen zu lassen.

Mit dem gestärkten Selbstbewußtsein, das ein Achtzylinder unter der Haube zu vermitteln mag, steuert der Fahrer den Montreal auf die erste Kurve zu, noch gewillt, die vorhandenen Bordmittel nicht in einen Powerslide zu investieren. Der Alfa demonstriert die Verbundenheit zu seinem Herkunftsland mit einem spektakulären Neigungswinkel, denn er erinnert damit an den berühmten Turm in Pisa.

Mit fester Hand führt der Pilot das hölzerne, tulpenförmige Lenkrad. Die unebene Straßenoberfläche animiert die hintere Starrachse zu munteren Taten. Der Mann am Lenkrad bleibt auf dem Gas, spürt aber, wie der Montreal an der Hinterhand leicht wird und zusätzlich zu kleinen Versetzern neigt. „Ganz schön schnell“, denkt er, doch ein Blick in den Rückspiegel läßt ihn die Sache etwas nüchterner sehen, denn der Gesichtsausdruck des Fahrers im folgenden modernen BMW wirkt eher gelangweilt.

Respektlos sucht der Kunststoffstoßfänger der bayerischen Limousine den Kontakt zur Edelstahlstoßstange des klassischen Italieners. Trotz dieser prekären Situation gerät der Alfa-Pilot ins Philosophieren. Nur wirkliche Kenner der Automobilhistorie bringen dem Montreal die nötige Anerkennung entgegen. Selbst zu seiner Bauzeit in den siebziger Jahren zählte der Sportwagen zu den weitgehend unbekannteren Exoten. Aber damals gestaltete sich der Auftritt des Montreal zwischen neunzig PS starken Opel Mantas und behäbigen Ford Consul wesentlich beeindruckender als heute.

Die Entscheidungsfindungen bei Alfa Romeo waren jedoch zu jener Zeit von einer gewissen Trägheit gezeichnet. Denn die ersten Zündfunken des Montreal reichen in das Jahr 1967 zurück. Erst vier Jahre später begann die Serienfertigung. Auf der Weltausstellung EXPO 1967 in der kanadischen Stadt Montreal zeigte die Mailänder Firma zwei von Bertone entworfene identische Coupés, die trotz unglücklicher Präsentation auf engstem Raum ein erstaunlich positives Echo hervorriefen.

Der Designer, der seinerzeit bei Bertone den Zeichenstift führte, heißt Marcello Gandini. Aus seiner Hand stammen Fahrzeuge wie der Lamborghini Miura, der Countach oder der Lancia Stratos, einem größeren Publikum zugänglich wurden seine Kreationen VW Polo (erstes Modell von 1975) und Citroën BX. Gandini, der mit seiner bescheidenen und nicht auf Schau bedachten Lebensart den eher untypischen Italiener verkörpert, erinnert sich exklusiv für *Motor Klassik* an die damaligen Zeiten.

Wie auch Fotos belegen, so berichtet er von zwei weißen Prototypen, die 1967 nach Kanada

geschickt wurden. Manche Quellen sprechen nämlich von einem weißen und einem roten Exemplar. Die seinerzeit speziell von *auto motor und sport* in die Welt gesetzte Mär, der Montreal sei wegen der Lufteinlässe in der B-Säule ursprünglich als Mittelmotorwagen geplant gewesen, kann Gandini ebenfalls nicht bestätigen, denn schon als er damals den Wagen entwarf, bildete die Giulia die Basis.

Die Luftschlitze in der B-Säule stellen lediglich ein Stylingelement dar und bildeten das Gegenstück zu einer Gruppe von Lufteinlässen auf der Motorhaube (vergleiche Foto auf Seite 14 oben). Leider wurde die Urform des Wagens nicht in die Serie übernommen, die Proportionen änderten sich deutlich. Dazu Gandini: „Der ursprüngliche Wagen war relativ breit und flach. Wegen des kompakten 1750 cm³-Vierzylinders wurde die Karosserie dann etwas schmaler gemacht, aber als sich Alfa für den Einbau des Achtzylinders entschied, mußte noch etwas an Höhe gewonnen werden.“

Immerhin, die 1970 unter dem Namen Montreal (im Anklag an die EXPO 1967) in Genf präsentierte Serienversion fand nicht nur bei Alfa-Fans Zustimmung. Allerdings ging das sportlich-aggressive Erscheinungsbild dieses Vorseienexemplars (siehe Foto auf Seite 15 oben) bei den ab 1971 vom Band laufenden Montreal teilweise verloren, weil sie aufgrund größerer Bodenfreiheit etwas hochbeinig wirken. Wie es zu dem Höhenwachstum kam, läßt sich nur vermuten, aber wahrscheinlich ist die Ursache in folgendem Satz der Pressemitteilung zu finden: „Übrigens entsprechen die Scheinwerfer in puncto Lage (Höhe über dem Boden) den amerikanischen Vorschriften.“ Heutige Montreal-Pi-

loten lassen sich daher zu nicht vorbehaltlos empfehlenswerten Tätlichkeiten hinreißen. Sie säbeln ein Stück der Schraubenfedern weg oder rücken ihnen mit dem Schweißbrenner zu Leibe, auf daß diese zusammenschnurren. Tieferlegen nennt man das.

Als sensationell galt damals die Motorisierung, denn der Montreal erhielt das Herz eines Sportlers. Den aktuellen Werbeslogan „cuore sportivo“ nahm man in Mailand also ein Vierteljahrhundert voraus. 1967 brachte die Alfa-Rennabteilung Autodelta unter Carlo Chiti einen V-Achtzylindermotor aus Leichtmetall hervor, ausgerüstet mit zwei oberliegenden Nockenwellen pro Zylinderreihe, Doppelzündung und Lucas-Benzineinspritzung. Das Triebwerk wurde im Typ 33/2 im Motorsport eingesetzt, dessen erste Version wegen des über dem Fahrer thronenden Lufteinlasses den Beinamen Periscopica erhielt (siehe Seite 22).

Ein erster Versuch, diesen Motor nicht nur im Rennsport, sondern im öffentlichen Straßenverkehr einzusetzen, erfolgte mit dem 33 Stradale, der allerdings nur in einer bescheidenen Auflage von 18 Exemplaren entstand. Im Montreal findet sich eine etwas gezähmte Version des Renntriebwerks, was aber keinen Verlust an Faszination bedeutet.

Der um einen halben Liter gewachsene Hubraum (2593 statt 1995 cm³) sorgt dafür, daß die maximale Leistung in einem zivileren Drehzahlbereich zur Verfügung steht. So leistet der

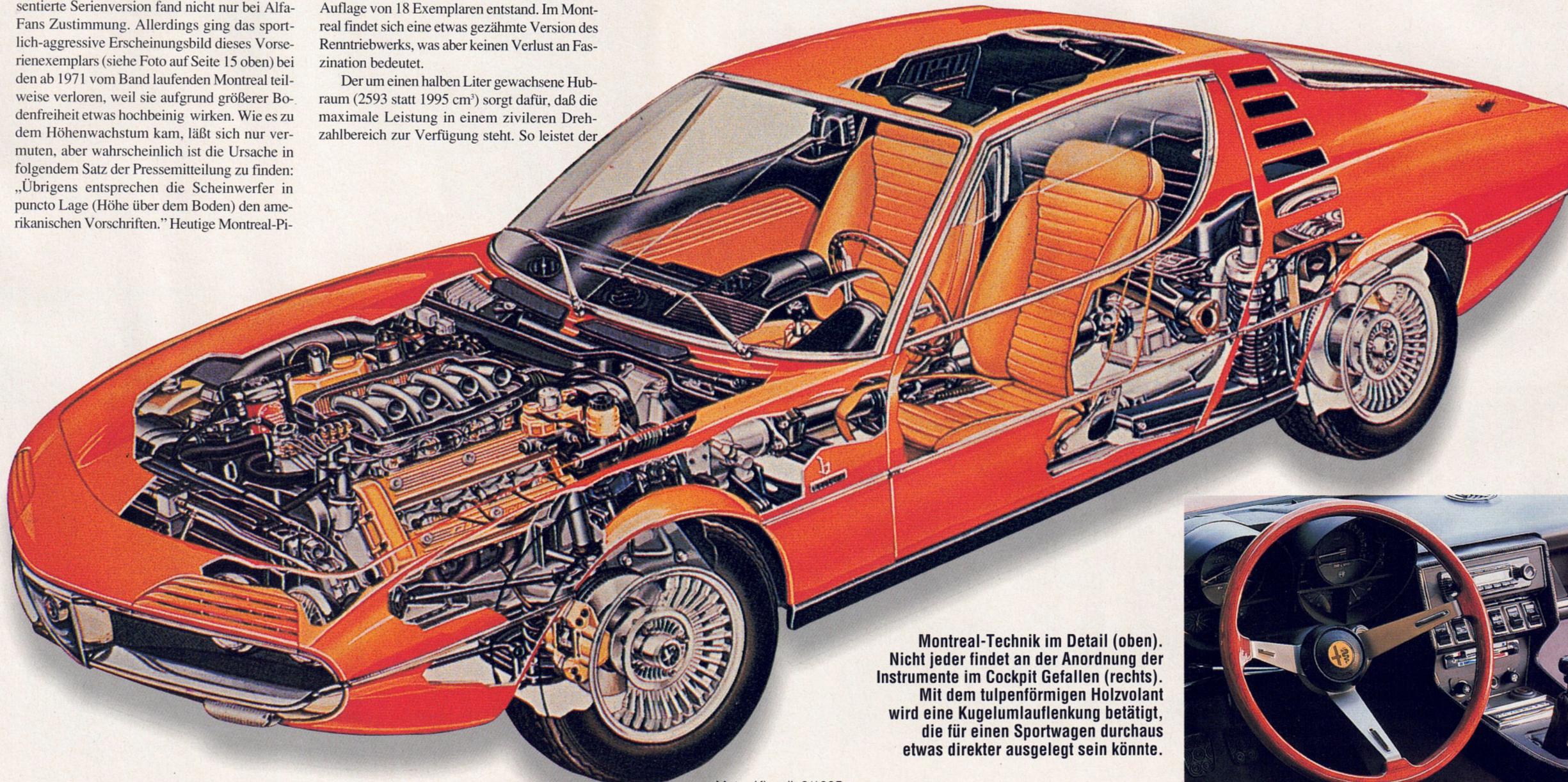
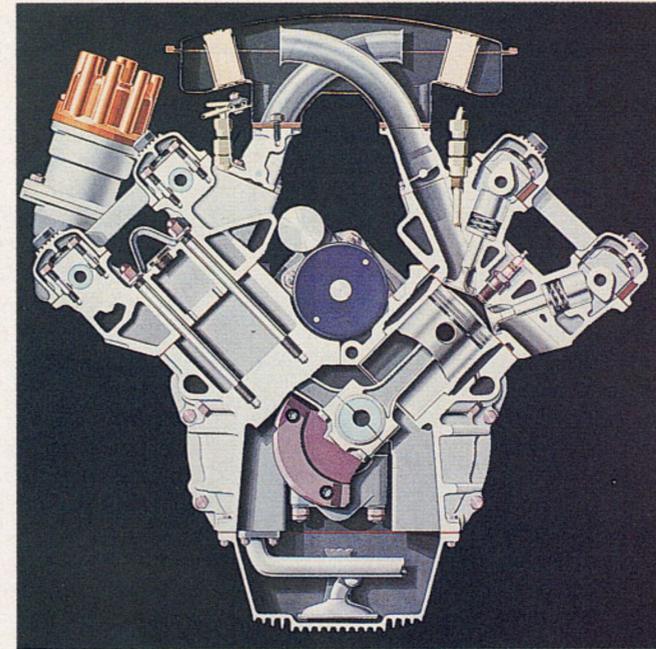
2,6 Liter 200 PS bei 6500/min, im 33/2 fielen die 270 PS erst bei 9600/min an, im 33 Stradale waren es 230 PS bei 8800/min.*

Von alldem hat der gelangweilt dreinblickende Fahrer des BMW, der dem Montreal folgt, keine Ahnung. Er wundert sich lediglich in Kurven über die gegenüber heutigen Sportwagen deutliche Schräglage des vorausfahrenden Wagens. Kenner wissen allerdings, daß der Montreal sich im Prinzip mit dem gleichen Fahrwerk (einige Bauteile wurden verstärkt) bescheiden muß wie damalige Giulia-Modelle. Die Vorderräder sind einzeln an Querlenkern aufgehängt, hinten verrichtet eine Starrachse mit Schubstreben und oberem Reaktionsdreieck Dienst. Trotz Stabis an Vorder- und Hinterachse stellen sich die erwähnten Schräglagen ein.

So gibt sich der Montreal-Besitzer von heute auch nicht mit den Fahrwerksqualitäten zufrieden. Er montiert härtere Silentblöcke an den Schubstreben oder Gasdruckstoßdämpfer, ständig grübelt er über Fahrwerksverbesserungen oder denkt darüber nach, wie die nicht gerade

*alle drei Fahrzeuge stehen im Rosso Bianco-Museum in Aschaffenburg.

Schnittbild des Achtzylindermotors. Die Ventilsteuerung erfolgt über insgesamt vier oberliegende Nockenwellen. Gut erkennbar sind die bis ins Luftfiltergehäuse reichenden Ansaugstutzen.



Montreal-Technik im Detail (oben). Nicht jeder findet an der Anordnung der Instrumente im Cockpit Gefallen (rechts). Mit dem tulpenförmigen Holzvolant wird eine Kugelumlaufsteuerung betätigt, die für einen Sportwagen durchaus etwas direkter ausgelegt sein könnte.



Besonders von hinten betrachtet wirkt der Montreal etwas hochbeinig, was viele heutige Besitzer veranlaßt, ihn tiefer zu legen. Schwierig ist es für Laien, auf die genaue Modellbezeichnung dieses Alfas zu schließen, denn an der Karosserie gibt es keinen Montreal-Schriftzug. Der ist nur auf dem Aschenbecherdeckel zu finden.



überzeugende Bremsanlage modifiziert werden könnte. Aber vielleicht sollte man erst gar nicht versuchen, den Montreal dem technischen Stand heutiger Sportwagen anzugleichen, sondern ihn so zu akzeptieren und genießen, wie er damals ausgeliefert wurde.

Es ist keine besondere Vorliebe für italienische Gepflogenheiten wie Grappa- oder Espresso trinken nötig, um seiner Faszination zu erliegen – doch es potenziert das Vergnügen. Die Startvorbereitungen wirken auf die Liebhaber dieses Sportwagens anregend wie ein Glas Prosecco. So erging es auch unserem Montreal-Fahrer, bevor er zur Landstraßenpartie aufbrach. Nach dem Einschalten der Zündung sorgen zwei Rollenzellenpumpen mit hellem Singen für den nötigen Benzindruck, der nach dem Erlöschen einer Kontrollleuchte erreicht ist. Die Musik, die dann nach weiterem Drehen des Zündschlüssels aus den beiden Auspuffrohren tönt, hat nichts mit dem brutalen Hämmern amerikanischer V-Achtmotoren zu tun. Der Alfa-Motor klingt runder, aber dennoch aggressiv.

Das Arrangement der Armaturen, das der Pilot vor Augen hat, ist Geschmackssache. In zwei großen Rundungen sind die diversen Anzeigeelemente zusammengefaßt, deren Ablesbarkeit die Kritik zeitgenössischer Tester herausforderte. Bestens zur Hand liegt der Mittelschalthebel, über den das ZF-Fünfganggetriebe geschaltet wird. Zum Einlegen des ersten Ganges muß der kurze Schalthebel nach links hinten geführt werden. Dies geschieht exakt und problemlos, ja, es bereitet geradezu einen Genuß, diesen und die vier weiteren Vorwärtsgänge einrasten zu lassen. Lediglich der Rückwärtsgang sträubt sich gelegentlich.

Der vom Hubraum her vergleichsweise kleine Achtzylinder gehört zur Kategorie der Kurzhuber (Bohrung x Hub 80 x 64,5 mm), denen eher Drehfreudigkeit als Elastizität nachgesagt wird. Der Montreal weiß in beiden Disziplinen zu gefallen. Bis die etwa elf Liter Öl der aus der Rennsporttechnik übernommenen Trockensumpfschmierung ihre Betriebstemperatur erreicht haben, begnügt sich der Monti-Fahrer mit kleineren Drehzahlen. Bei etwa 1600/min entwickelt der Motor eine besonders dunkle und vielversprechende Geräuschkulisse, und sofern die beim Montreal verwendete Spica-Einspritzung mit Achtstempelpumpe korrekt arbeitet, wird jeder Gasstoß mit einem giftigen Fauchen beantwortet.

Wer im fünften Gang bei dieser Drehzahl Vollgas gibt, wird zwar nicht in den Sitz gepreßt, vermerkt aber deutlichen Geschwindigkeitszuwachs. Richtig zur Sache geht es erst später, zwischen 3000/min und 6500/min stehen mindestens neunzig Prozent des maximalen Drehmomentes von 24 mkg zur Verfügung, und in diesem Bereich lassen die Art der Kraftentfaltung und die Akustik die Verwandtschaft zum Rennmotor am deutlichsten erkennen.

Wer es ganz eilig hat, benutzt den Schalthebel häufiger. Die Beschleunigungszeit für den Standardsprint auf 100 km/h absolviert der Mon-

Daten & Fakten

Alfa Romeo Montreal

Motor: Achtzylinder-V-Motor (neunzig Grad), vorne eingebaut, Bohrung x Hub 80 x 64,5 mm, Hubraum 2593 cm³, Verdichtung 9,0 : 1, Leistung 200 PS (147 kW) bei 6500/min (in manchen Quellen werden 195 PS bei 6500/min angegeben), maximales Drehmoment 24,0 mkg (235,4 Nm) bei 4750/min; Motor aus Aluminium, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei oberliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe über Kette angetrieben, schräg hängende Ventile über Tassenstößel betätigt; Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat; Trockensumpfschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom; mechanische Benzineinspritzung von Spica in die Saugrohre, zwei elektrische Benzinpumpen; elektronische Kondensatorzündung, Batterie 12 V 50 Ah.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes ZF-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 Stahlblechkarosserie, vorne Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern, Kurvenstabilisator, hinten Starrachse mit Schubstreben und Reaktionsdreieck, Schraubenfedern, Stabilisator, hydraulische Teleskopstoßdämpfer vorne und hinten, Kugelumlauf lenkung, hydraulisch betätigte, zwangsbelüftete Scheibenbremsen an allen vier Rädern, auf die Hinterräder wirkende Handbremse mit separater Bremstrommel; Felgen 6,5 J x 14, Reifen 195/70 VR 14.

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

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 223,6 km/h* (229 km/h**), Beschleunigung 0-100 km/h 7,6 s* (7,4 s**).

Bauzeit: 1970 bis 1971.

Stückzahl: 3925 Exemplare.

Preise: Für ein restaurierungswürdiges Exemplar werden zwischen 12 000 und 15 000 Mark verlangt. Montreal in gutem Zustand rangieren im 40 000 Mark-Bereich. Aufgrund der hohen Restaurierungskosten sind Ausreißer nach oben durchaus möglich, auf der anderen Seite wechselte in letzter Zeit auch so mancher durchaus akzeptabler Wagen für um die 30 000 Mark den Besitzer.

Die Spezialisten:

Alfa-Hähn, Koblenzer Straße 13, 68309 Mannheim, Tel. 0621/73 80 79; oder die durch den jeweiligen Club vermittelten Experten.

Die Literatur:

 Luigi Giuliani, Alfa Romeo Montreal, Giorgio Nada Editore, via treves 15/17, I-20090 Vimodrone (Mi); style auto Nummer 30 von 1972.

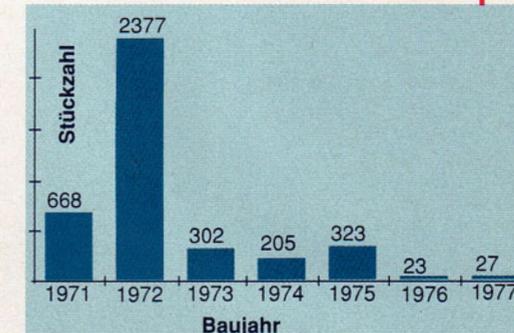
Die Clubs:

 Montreal-Register, Bernhard Schalbeter, Luchswiesenstraße 190/19, CH-8051 Zürich, Tel. 0041/1/322 71 66; Alfa-Classic-Club, Thomas Mayenborn, Her-

mannstraße 14, 42897 Remscheid, Tel. 02191/66 25 32; Alfaclub e.V., Thomas Beyert, Bröckerweg 4, 32107 Bad Sülzen, Tel. 05222/737 96; Club klassischer Alfa Romeo-Fahrzeuge, Lothar Franke, Frankenstraße 6, 50858 Köln-Junkersdorf, Tel. 0221/48 87 95.

Die Modelle:

1.43 Alfa Romeo Montreal, Fertigmodell aus Metall in 1:43 von SMTS, 250 Mark (als Bausatz 85 Mark, erhältlich bei Modell Service Meyer, Postfach 6154, 52238 Eschweiler), Fertigmodell 1:23 von Togi 195 Mark (Bausatz 175 Mark).



Die Entwicklung der Montreal-Produktionszahlen.

Daten der Konkurrenzmodelle

Porsche 911 S



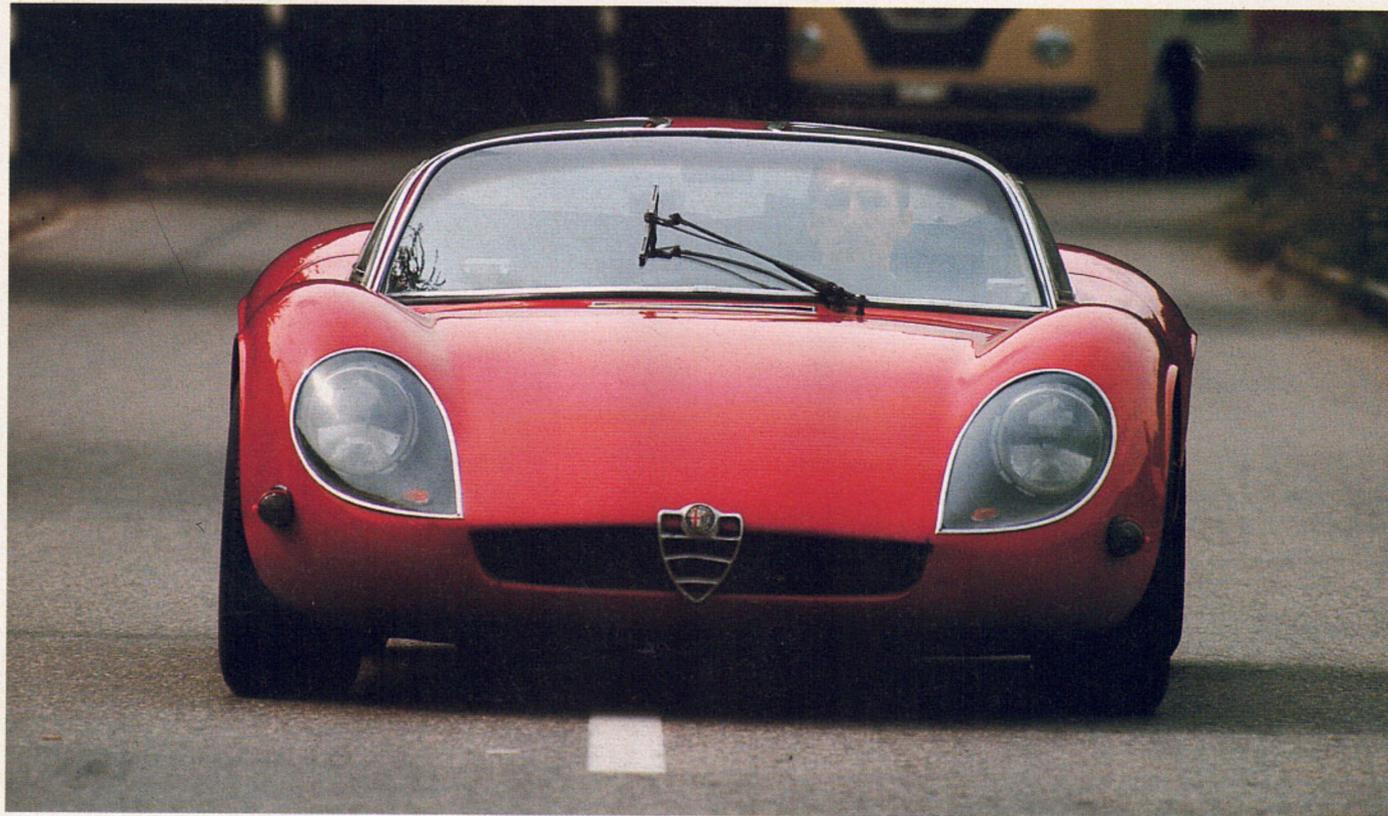
Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub 90 x 70,4 mm, Hubraum 2687 cm³, Leistung 175 PS bei 5800/min, Bauzeit 1973 bis 1975, Stückzahl 7904.

Ferrari Dino 246 GT



Sechszylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 92,5 x 60 mm, Hubraum 2418 cm³, Leistung 195 PS bei 7600/min, Bauzeit 1969 bis 1974, Stückzahl 2609 (ohne GTS).

Aus dem Rennwagen Alfa Typ 33/2, dessen erste Ausführung wegen des hochgelegten Ansaugstutzens Periscopica getauft wurde (Foto ganz unten), stammt der Montreal-Motor. Erste Versuche, diesen Motor im öffentlichen Verkehr einzusetzen, wurden mit dem in wenigen Exemplaren gebauten 33 Stradale gemacht (unten).



treial in etwa sieben Sekunden, womit man selbst heute noch zufrieden sein kann. Wer sich an die Höchstgeschwindigkeit von über 220 km/h herantastet, erkennt beim Blick auf den Drehzahlmesser, daß sich die Nadel in den roten Bereich hineinbewegt. Wettbewerbsmäßig ist der fünfte Gang auf möglichst gute Beschleunigung ausgelegt und damit recht kurz übersetzt worden. Selbst wenn im vierten Gang bei 190 km/h hochgeschaltet wird, beträgt der Drehzahlsprung nur knapp 1000/min.

Motor und Getriebe stellen eine Quelle ungetrübter Freude dar. Ebenso vermögen Karosseriedetails zu begeistern, wie etwa die Jalousien vor den Scheinwerfern, die beim Einschalten des Lichtes pneumatisch nach unten klappen oder auf Wunsch in ihrer Stellung verharren. Die Form, in die das Karosserieblech gebracht wurde, erregt zumindest Aufmerksamkeit. Leider zerbröselte das Blech vieler Montreal schon sehr früh, weshalb nur wenige von den 3925 gebauten überlebt haben. In freier Wildbahn sind sie heute selten anzutreffen, selbst in Museen machen sie sich rar.

Die Entwicklung der Produktionszahlen (siehe „Daten & Fakten“) macht deutlich, daß Alfa in den ersten beiden Montreal-Jahren zwar fleißig Autos produzierte, doch die Ölkrise 1973 und das aufgrund der hinausgezögerten Serienproduktion verhaltene Kundeninteresse sorgten für einen dramatischen Einbruch. Das erklärt die spärlichen Modellpflegemaßnahmen, die dem Wagen zuteil wurden. Vorserienwagen weisen beispielsweise noch nicht die nach unten gekrümmten Auspuffenden auf. Die Innenausstattung unterscheidet sich durch einen bis 240 km/h reichenden Tacho (Serie: 260 km/h) oder einen mit feinen schwarzen Streifen durchsetzten Sitzbezug (Serie: unifarben).

Die ersten Serienfahrzeuge (bis 1972) besaßen das Alfa-Emblem mit dem zusätzlichen Vermerk Milano und kleine Zierleisten seitlich des hinteren Nummernschildes. Ab etwa dem hundertsten Exemplar wurde ein Frontspoiler angebaut. Bernhard Schalbetter vom Montreal-Register weiß noch von Abgasoptimierungen des Triebwerks (sogenannte S-Motoren, erkennbar am S in der Motonummer) zu berichten, die einhergingen mit Modifizierungen der Einspritzpumpen. Schalbetter: „Es gab drei verschiedene Pumpen, die zweite Version war durch einen roten Farbtupfer gekennzeichnet, die dritte wies eine gelbe Markierung auf. Die Änderungen dürften hauptsächlich die Raumnocken betroffen haben.“

Schalbetters Register umfaßt europaweit rund 175 Montreal. Nicht darin enthalten ist jenes edle Exemplar, das *Motor Klassik* im Auto-Salon Singen für diese Geschichte aufspürte. Mit nur 14 000 Kilometern auf dem Tacho vermittelt dieses Fahrzeug das originale Montreal-Fahrerlebnis – unverfälscht und begeistert, was den Fahrer fast in Versuchung geführt hätte, in Richtung Süden davonzubrausen. Denn zu einem Montreal-Ausflug auf einsamen Straßen gehört eben auch ein azurblauer Himmel. □



Ein Gesicht mit Überholprestige. Doch in Deutschland war der Alfa Romeo Montreal selten auf der Überholspur anzutreffen, denn seine Klassenkonkurrenten Porsche 911 oder Mercedes-Benz 350 SL standen höher in der Gunst der Käufer. Dem Monti blieb nur eine Außenseiterrolle, was aber seine Exklusivität steigerte.