



In dieser Größe gab es den Alfa Romeo Schriftzug nur am Montreal. Dies weiß Alexander Keichel, seit er Ersatz suchen musste. Innen hat der originale Stoff die Zeiten überlebt



Die Elektrik, mitunter ein Schwachpunkt der Montreal-Modelle, zeigte sich ohne Tücken. Das Becker Europa Cassette ist ein passendes zeitgenössisches Extra

FARBEN LEHRE

Alexander Keichel liebte als Kind den Fiat 128 seines Vaters. Frühe italophile Neigungen prägen oft ein Leben lang: Keichel und sein restaurierter Montreal sind ein guter Beweis dafür.

NIEMALS ORANGE, wusste Alexander Keichel. Und rot auch nicht. Farben, die für viele Alfa-Fans Kult sind, schloss er kategorisch aus.

Früher, als Kind, wollte er Auto-designer werden. Dann Möbelrestaurator. Heute ist der Frankfurter 34 Jahre alt – und Zahnarzt, mit äußerst dezierten Farbvorstellungen.

„In Silber hat mir der Montreal schon immer gut gefallen“, sagt er, „und eben in diesem dunklen Braun.“ Eine seltene Meinung über eine seltene Farbe an einem seltenen Auto. Nur 3925 Exemplare des V8-Sportlers hatte Alfa Romeo gefertigt.

Suchen darf man eine solche Fehlerfarbe nicht. Man stolpert über sie, irgendwann, nach Enttäuschungen mit

Objekten, die ein Anzeigentext noch als „Italien-Import, fast rostfrei“ anpreist. „Ich habe mir viel Schrott angeschaut“, sagt Alexander Keichel, „auch einen erschütternd verrosteten Montreal – aber er lief. Dieser Sound!“

Das war 1999. Und ganz in der Nähe, in Friedberg, fand er wenig später seinen Schatz. Zehn Jahre dämmerte ein brauner Montreal dort unter Tüchern. Der Alfa stand als vergessenes Relikt der geplatzten Spekulationsblase der späten Achtziger.

Drei Mal war Alexander Keichel in der Friedberger Scheune. Die Details seines Funds machten ihm Mut. Nur wenig Rost fand er an Türen und Kotflügeln, zudem überzeugte ihn der solide Unterboden. Der Motor lief, doch

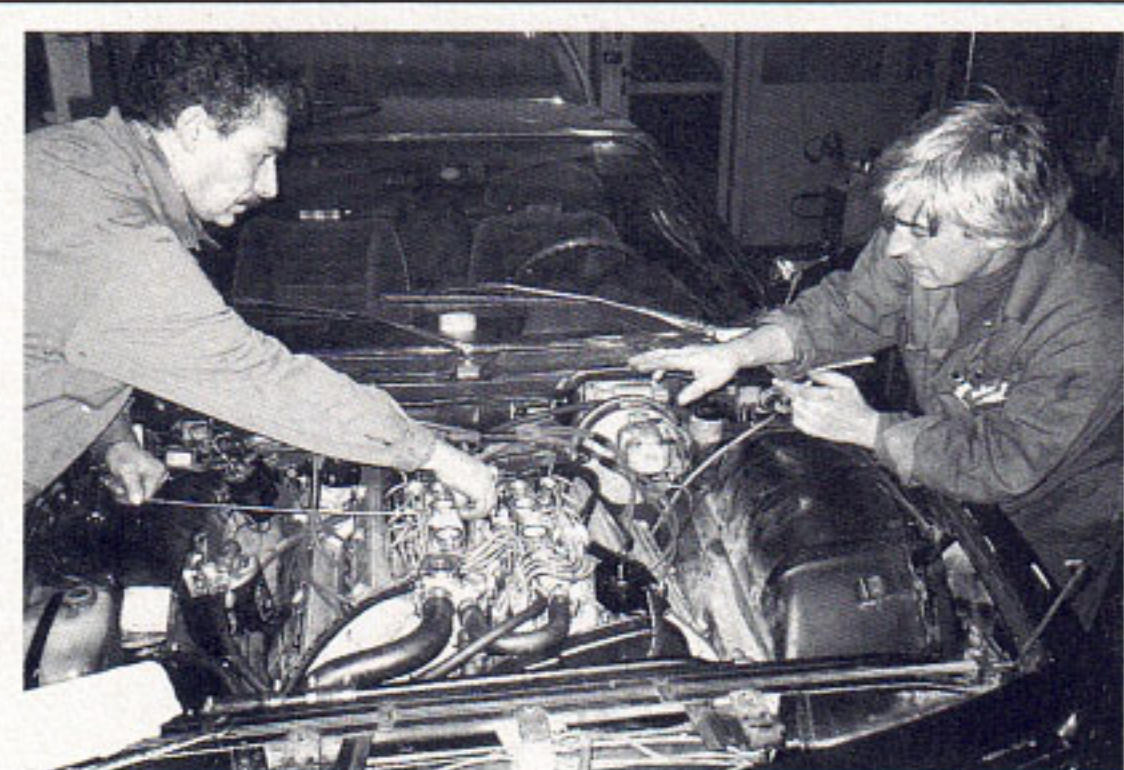
fahrbereit war der Alfa nicht – die Bremsen hatten sich kaputtgestanden. „Substanz ist da“, bestätigte der von Keichel konsultierte Alfa-Spezialist Gaetano Petralia: „Aber teuer wird's.“

Keichel verhandelte und griff bei 11500 Mark zu. „Für das Geld war die Substanz gut“, erzählt er und entschied sich, die Restaurierung in zwei Stufen anzugehen – zuerst die Mechanik, obwohl der Motor lief und der Zähler erst 70000 vermutlich originale Kilometer anzeigte.

Was bei Standard-Graugussmotoren keine Diskussion auslöst, sieht bei einem Montreal anders aus. Der hochkarätige Alu-V8 mit vier obenliegenden Nockenwellen und Trockensumpfschmierung, von Alfa einst für

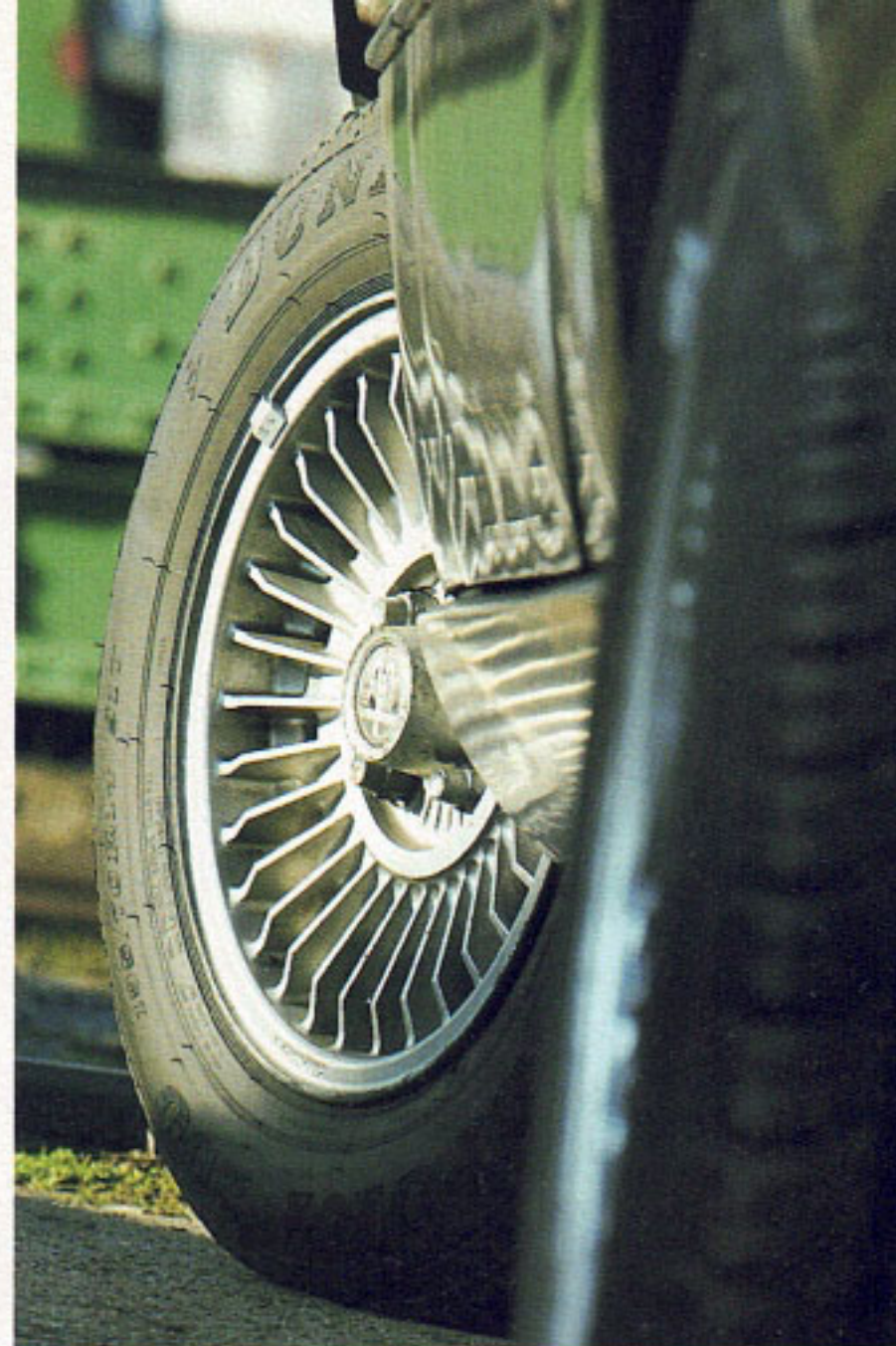


Wasserschaden
Es war ein Versuch. Alexander Keichel fuhr mit seinem Montreal durch eine Waschanlage: In Strömen ergoss sich das Wasser in den Kofferraum. Zudem verlor der Alfa die Bertone-Embleme – Keichel ließ die Anlage stoppen und suchte unter den Gittern den Zierrat

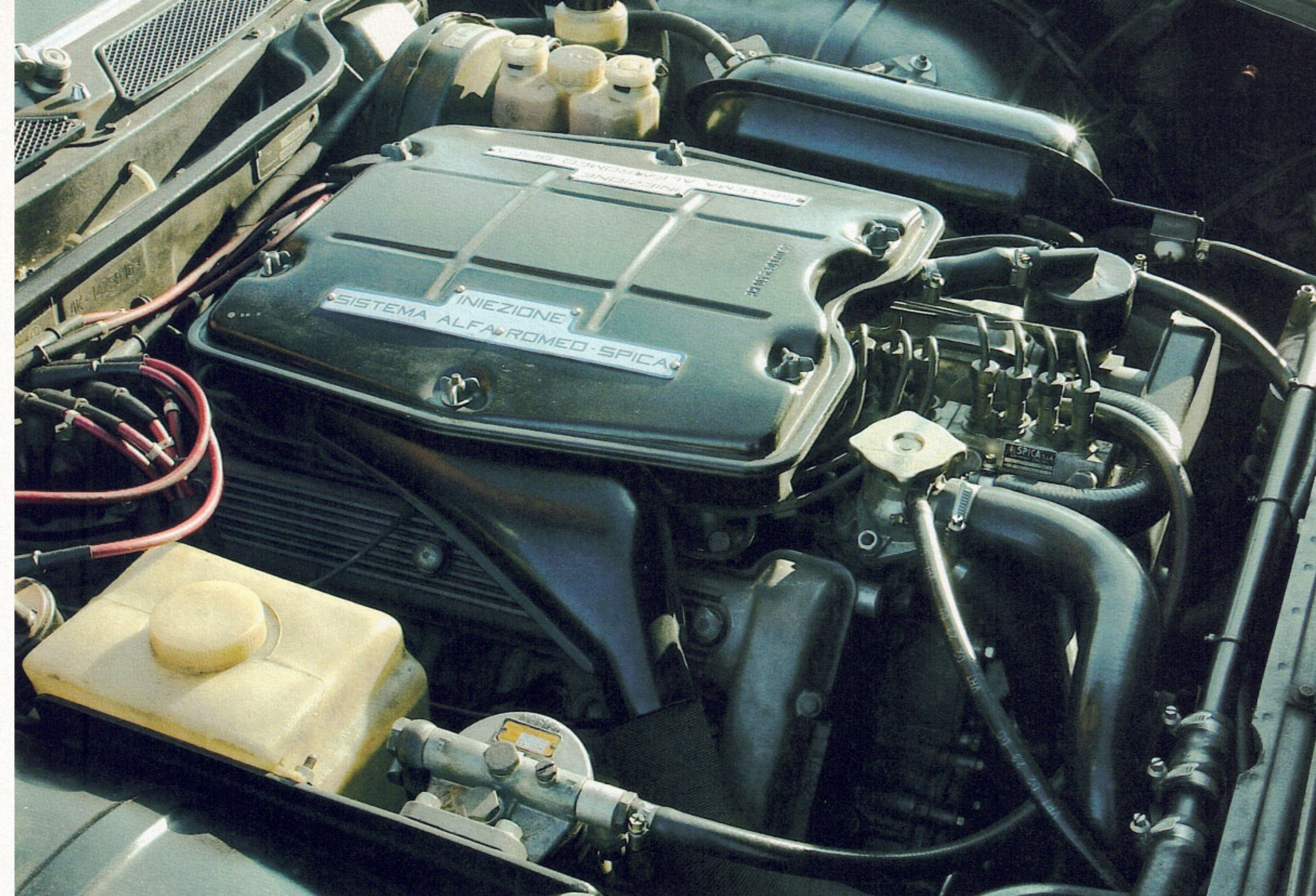


Sorgen um die Peripherie

Das V8-Triebwerk ist zwar technisch anspruchsvoll, aber es gilt als solide. Heikel ist dagegen die mechanische Spica-Saugrohreinjection – sie funktionierte nach der Reinigung und Tausch der Verschleißteile jedoch tadellos



Die Magnesiumräder des Montreal sind tückisch. Sie verlangen nach viel Schleif- und Spachtelarbeit und ärgern nach dem Lackieren mit Ausdampfungen. Gebrauchte Sätze können bis zu 1000 Euro kosten



Nach seinem Neuaufbau ist der Alu-V8 wieder ein großer Freuden spender

Eine seltene Farbe, von Alexander Keichel gesucht: Luci del bosco heißt das Braun

den Rennsport entwickelt, erwartet nach zehn Jahren Arbeitspause mehr Zuwendung als lediglich einen Ölwechsel.

Zerlegt bewies das ab Werk auf 200 PS gedrosselte Aggregat jedoch seine Nehmerqualitäten. Selbst das als kritisch bekannte, weil mit Öl permanent unterversorgte Lager der Wasserpumpe hatte nicht gelitten. Auch sonst wies nichts auf eine schwere Jugend hin. Die Erstzulassung war in Neapel, 1990 hatte ihn ein amerikanischer GI nach Deutschland mitgenommen.

Mit Neuteilen wie Lagern oder Steuerketten sowie komplett überholten Zylinderköpfen fügten Gaetano

Petralia und sein Partner Giovanni di Vincenzo den Motor in der Werkstatt wieder zusammen. Das weiche Alu der Köpfe sorgte bei den Einspritzdüsen für Probleme: Gewindeeinsätze halten sie heute sicher in Position.

„Besonders bei einer komplexen Technik wie dieser“, sagt Keichel, „muss ich Vertrauen in die Werkstatt haben können.“ Die Gefahr, dass aus Fehlern und Unwissenheit schnell unüberschaubare Kosten resultieren, ist groß.

Glücklich war Keichel, dass die Transistorzündung keinen Fehler hatte. „Als sie zunächst nicht funktionierten, hatte in der Werkstatt schon große

Verzweiflung eingesetzt.“ Auch die komplexe Spica-Saugrohreinjection bereitete letztlich keine Sorgen, „doch die Jungs haben drei Kreuze geschlagen, als sie lief.“ Heute finden sich nur noch sehr vereinzelt Experten, die mit der Hochdruck-Mechanik souverän umgehen können.

Weit weniger exquisit als der kunstvolle Motorenbau fiel beim Montreal der Rest der Technik aus, den größtenteils die Giulia stellen musste. Die Bremsen sind ein solches Beispiel: Zwar hatte Alfa seinem Topmodell Montreal innenbelüftete Scheiben gegönnt, diese aber so knapp bemessen, dass Verzug üblich war.



„Ich wollte restaurieren ohne alle Spuren zu zerstören, die ein 30 Jahre altes Auto haben darf“

Alexander Keichel aus Frankfurt



DATEN & FAKTEN

Baujahr: 1972
Präsentationsjahr: 1970 (Prototypen standen bereits 1967 auf der Expo in Montreal)
Neupreis: 35 125 Mark (1972)
Motor: Wassergekühlter V8-Motor
Hubraum: 2593 cm³ (Serie)
Leistung: 200 PS bei 6500/min (Serie)
Höchstgeschwindigkeit: 229 km/h
Clubs und Spezialisten: Alfa Romeo Montreal Europe Register, Beat Trinkler, Im Hanfland 5b, 8493 Saland, Schweiz, Tel. +41/52/3 86 17 69, Fax ... /3 94 12 28, E-Mail montreal_europe@freesurf.ch; Club klassischer Alfa Romeo, Homepage:

www.club-klassischer-alfa.de; Alfa Classic Club, Homepage: **www.alfa-classic-club.de**
Literatur: Luigi Giuliani, Alfa Romeo Montreal, Nada Editore (italienisch; Link zu einer Online-Übersetzung ins Englische bei The Alfa Romeo Montreal Homepage, **www.alfamontreal.info**)

Restaurierung
Kaufjahr/-ort: 1999 in Friedberg
Kaufzustand: Nicht fahrbereit, allerdings lief der Motor. Originale Lackierung und Innenausstattung, technisch unrestauriert.
Vorgeschichte: Erstzulassung in Neapel. Als zweiter Besitzer fuhr ihn ein in Italien stationierter US-Soldat, der den Montreal 1990 nach Deutschland importierte.

Restaurierungsumfang: Revision von Motor, Nebenaggregaten, Fahrwerk und Bremsen. Beseitigung der Rostschäden durch stumpfes Einschweißen neuer Bleche, Teillackierung.
Restaurierungsdauer: Rund drei Monate
Fachkundige Unterstützung: Petralia & di Vincenzo, Frankfurt/Main
Ersatzteillieferanten: Alfa-Service (Bönen), Häckner (München)
Kosten: Rund 21000 Euro
Zustandsnote nach Restaurierung: 2-
Marktwert: Rund 23000 Euro



Die Klappe ist groß – und eine gewagte Konstruktion, die nie dicht war

Bertone ließ sich die außergewöhnlichen Licht-Jalousien einfallen



Mehr Arbeit als erwartet
Die Hoffnung, nur unterhalb der Gürtellinie lackieren zu müssen, vereitelten die Rostnester am oberen Heckblech. Immerhin konnte Alexander Keichel den alten Lack auf Dach, Motorhaube und Teilen der Türen retten



Augen auf per Knopfdruck
Die Jalousien vor den Scheinwerfern öffnen und schließen nicht per Elektromotor, sondern mit Unterdruck. Im Motorraum kann man vorwählen, ob sie beim Einschalten des Lichts abklappen sollen oder nicht

„Ein neues Paar kostet rund 500 Euro“, sagt Keichel, „und nach der ersten Vollbremsung sind sie wieder krumm.“ Er ließ seine deswegen abdrehen, was der Standfestigkeit nicht zuträglich ist: „Deshalb bewege ich den Montreal nicht als Sportwagen. Er ist kein Kurvenräuber wie ein 911.“

In der Szene kursieren Umbautipps auf die ebenfalls von ATE gebaute Vierkolben-Bremsanlage des frühen 7er-BMW. Nichts für Keichel, der auch das oft kritisierte, etwas hochbeinige Fahrwerk seines Montreal im Original beliebt: „Tiefer hieße auch härter“, sagt er, „und dann würde er noch heftiger versetzen.“ Mit neuen Reifen und Stoßdämpfern benimmt sich der Alfa inzwischen recht anständig – auch wenn seine starke Seitenneigung und die hintere Starrachse ein konstruktives Manko bleiben.

Vor dem Start in die zweite Restaurierungsstufe heiratete Alexander Keichel. Er tat dies nicht in Frankfurt, son-

dern lud nach Spanien. Und so durfte der Montreal erstmals seine Qualitäten als Reise-GT unter Beweis stellen. „Die Spica-Pumpe mahlte sehr vernehmlich“, erinnert er sich an sorgenvolle Momente. Doch die Pumpe hielt. Allein ein durchgescheuerter Benzinschlauch sorgte für einen kurzen, unplanmäßigen Stopp auf der Rückreise.

Standfest war er also. Jetzt war das Blech an der Reihe, auch wenn es nur unter kleinsten Löchern und Blasen an den Randbereichen der Türen und Endspitzen zu leiden schien. „Doch der Rost sollte keine Chance mehr haben.“ Stumpf eingeschweißte Bleche ersetzen die löchrigen Partien.

Aber es hatte mehr gelitten, wie die weitere Prüfung zeigte. In der Reserveradwanne bröselte es, Schuld hatte das ebenso durchgerostete Schlossblech, das die Heckklappe hält. Keichel hatte Glück: Die Wanne ist ein Alfa-Standardteil. Rar dagegen war das Schlossblech, doch das konnte er

zufällig lagerneu in seiner Werkstatt vor dem Schrottcontainer retten.

Mehr kam nicht zusammen – ein außergewöhnlicher Fall für ein 1972 gebautes Auto. Keichel freute sich, dass er viel Lackschicht erhalten konnte: „Diese leichte Patina steht dem Wagen wunderbar.“

Er konserviert damit mehr als nur Farbe. Sein Montreal beweist, dass Italiener wahre Künstler sind: Sie zauberten eine magische Tiefe in das Einschichtmetall, neben der sich der deutsche Neuauftrag einsilbig gibt.

Denn Farbe ist nicht nur Farbe, sondern auch Lichtstimmung – das wusste Alfa damals schon. Mit feinfühleriger Poesie umschrieb das Werk die Wirkung des gestaltreichen Brauns, das Keichel so gefiel. „Luci del bosco“ taufen sie den Ton, zu deutsch: die Lichter des Waldes.

TEXT: **Thomas Wirth**
FOTOS: **Sabine Hofmann**

EXPERTEN-TIPPS

„Es gibt viele verbastelte Alfa Montreal“

Herbert Fröhlich, Typreferent für den Montreal im Club klassischer Alfa Romeo, warnt vor Ruinen: „Restaurierungen sind längst unüberschaubar teuer geworden.“ Die hohen Teilepreise tragen ihren Teil dazu bei, und die starke Neigung zum Rosten.

Zudem klingen Worte wie „Originalzustand“ reizvoll. Doch gilt es genau zu prüfen, ob die Basis eine Rettung rechtfertigt. „Es gibt zudem viele verbastelte Alfa Montreal“, warnt Fröhlich – „technisch

verändert, mangelhaft gewartet und schlecht geflickt. Andererseits werden durchaus gute Fahrzeuge angeboten.“

Mit gut 20 000 Euro sollte der Interessent für einen Montreal im fairen Zustand 2 rechnen.

Die typischen Schwachstellen

► Der Alu-V8 ist zwar aufwändig, aber nicht auffällig. Er nervt nur mit einer eklatanten Schwachstelle: Um das unzulänglich geschmierte Wasserpumpen-

lager zu tauschen, muss der Motor teilweise zerlegt werden. Wer den Fehler nicht behebt, riskiert durch die verschleppten Lagerteile Motorschäden.

► Für die Spica-Einspritzpumpen gibt es nur noch wenige Experten. Die Kaltstartanreicherung ist oft defekt, und nur selten wurde der Öl-Iter der Pumpe regelmäßig gewechselt. Manche Montreal wurden deshalb auf Weber-Vergaser umgebaut.

► Rost ist ein gewichtiges Thema. Rundum ist der Montreal unterhalb der Gürtellinie extrem gefährdet. Auch der untere Abschluss der Heckscheibe rostet gern.

► Die Elektrik gilt als nicht sonderlich zuverlässig.