



Liebe, Lust und Leidenschaft



Nur wenige Autos wecken so viele Emotionen wie ein Alfa Romeo. Der 2000 GTV, der Spider 2000 und der Montreal sind treffende Beispiele dafür. Sie sind keineswegs nüchterne Transportmittel, sondern bürgen für pure Faszination am Fahren.



ES IST EISZEIT. Wenn die Kellner an den Tischen unter freiem Himmel wieder Coppa Amaretto oder Coppa Amarena servieren, dann hört und sieht man sie wieder, die Alfa Bertone und Alfa Spider. Wie Bienen um eine Blüte kreisen sie um die Eiscafés auf der Suche nach einem Landeplatz, dabei sollte ihnen doch gestattet sein, direkt an der Theke zu parken.

Einen Ehrenplatz in der 100-jährigen Geschichte von Alfa Romeo haben sie auf jeden Fall verdient. Das ahnten die Besucher der IAA 1963 in Frankfurt aber noch nicht, als sie die neueste Mailänder Kreation namens Giulia Sprint GT bewun-

dern durften. Dieses Modell löste den Giulia Sprint ab und hieß später samt seinen Nachfolgern in Alfa-Kreisen schlicht Bertone. Doch die Tester von *auto motor und sport* erkannten sofort den großen Wurf, der Alfa mit diesem Auto gelungen war: „Es ist mit jenem sechsten Sinn für die Reize des Fahrens gebaut, den man nur bei wenigen Automobilfabrikanten findet.“

Selbst heute, über 40 Jahre später, bestätigen Bertone-Fahrer diese Aussage mit einem heftigen Kopfnicken, das jeden Wackeldackel zum Laiendarsteller degradiert. Wer mit

diesem Auto zufällig Bekanntschaft macht, läuft Gefahr, von einer honigartigen Faszination überzogen zu werden und alles daranzusetzen, den flüchtigen Augenblick in eine Dauerbeziehung zu verwandeln.

Schon der Anblick des in der heutigen Verkehrslandschaft extrem zierlich wirkenden Coupés zaubert jedem Auto-Fan ein Schmunzeln ins Gesicht, wie man es von Großeltern beim Betrachten ihres Enkels kennt. Der damals bei Bertone in Diensten stehende Designer Giorgetto Giugiaro hat sich mit dieser funktionellen und dennoch schicken Form ein Denkmal

gesetzt. Als markantes Detail besaßen die ersten Coupés eine Art Stufe vor der Motorhaube, weshalb Alfisti diesen Versionen den Kosenamen Kantenhaube verpassten. Der GT 1300 besaß dieses Merkmal noch bis zum November 1970, danach wiesen alle Bertone Coupés die geglättete Front auf.

Generell blieben die Bertone während ihrer gesamten Bauzeit bis 1977 von tief greifenden stilistischen Änderungen verschont. So wie eine bella signorina, die keine Schönheitsoperationen benötigt, weil sie ihre Attraktivität nur durch andere Frisuren und ein wenig Abwechslung beim Schminken

bewahrt, beließ es Alfa bei kleineren optischen Retuschen, variierte das Interieur und beschränkte sich ansonsten auf die Technik. Selbst die auf extreme Sportlichkeit getrimmten GTA-Modelle mit Doppelzündung und leichter Alu-Karosserie sind auf den ersten Blick als Bertone zu erkennen.

Der in dieser Geschichte präsentierte 2000 GTV besitzt die 1968 mit dem 1750 GTV eingeführten Doppelscheinwerfer, wartet aber mit einem üppigeren Chromgrill auf. Ein weiteres Erkennungsmerkmal dieser im Juni 1971 vorgestellten Version sind die Heckleuchten mit integrierten Rückfahrscheinwerfern.

Der Kennerblick registriert ferner eine eigenständige Auslegung des Cockpits. Zwischen die beiden großen Rundinstrumente für Drehzahl und Geschwindigkeit haben sich zwei kleine Uhren für die Anzeige des Tankinhalts und der Kühlwassertemperatur gedrängt. Zugegeben, im 1750 wirkt das Interieur schmucker, weil die Instrumente hübscher und mit einer blitzenden Chromfassung versehen sind, doch das Fahrerlebnis berühren solche Schönheitsattribute nicht.

Es zählt zu den schönsten Erlebnissen, mit einem Bertone an einem sonnigen Sonntagmorgen dem gewundenen Lauf einer idyllischen Landstraße zu folgen, das kleine Dreiecksfenster leicht ausgestellt, um ein wenig frische Luft in den notfalls vier Personen Platz bietenden Innenraum zu fächeln. Aber natürlich auch, um noch intensiver dem Geräusch des Zweinockenwellenmotors zu lauschen, dessen kräftig sonores Brummen ein Gute-Laune-Hit ist wie Adriano Celentanos Azzuro.

Die Konstruktion des Vierzylinder-Leichtmetallmotors mit den beiden kettengetriebenen Nockenwellen, den über Tassenstößel betätigten Ventilen und den nassen Zylinderlaufbuchsen geht auf jenes Aggregat zurück, das schon 1954 die Giulietta beeindruckend beflügelte – damals zunächst mit 1,3 Liter Hubraum. In der Zweiliter-Version stehen 131 stramme Pferdestärken bei nur 5500/min zur Verfügung, die mit dem etwas über eine Tonne wiegenden Auto nur wenig Mühe haben. Geradezu spielerisch, ohne hohe Drehzahl-

bereiche aufsuchen zu müssen, stellt sich eine zügige Reisegeschwindigkeit ein.

Mit dem hölzernen, tief geschüsselten Lenkrad lässt sich der Bertone dank der feinfühlig und leichtgängigen Lenkung exakt um jede Biegung dirigieren. Verengt sich dabei die Straße, lernt der Fahrer sehr schnell, die vorbildliche Übersichtlichkeit und die mit 1,58 Metern für heutige Verhältnisse extrem schmale Karosserie zu schätzen.

Das untersteuernd bis neutral ausgelegte Fahrverhalten erweist sich als angenehm, und das gutmütige Fahrwerk verzeiht manchen Fehler, ohne dass das Coupé sofort in die nächsten Büsche segelt. Ein leichtes Wegstempeln der gut geführten starren Hinterachse auf unebener Fahrbahn lässt sich aus dem Handgelenk parieren, und die Federung erspart den Bandscheiben zumindest die ärgsten Stöße. Man muss wirklich den Hut vor dieser gelungenen Kombination aus Sportlichkeit, Fahrfreude und Alltagstauglichkeit ziehen – einfach fantastisch.

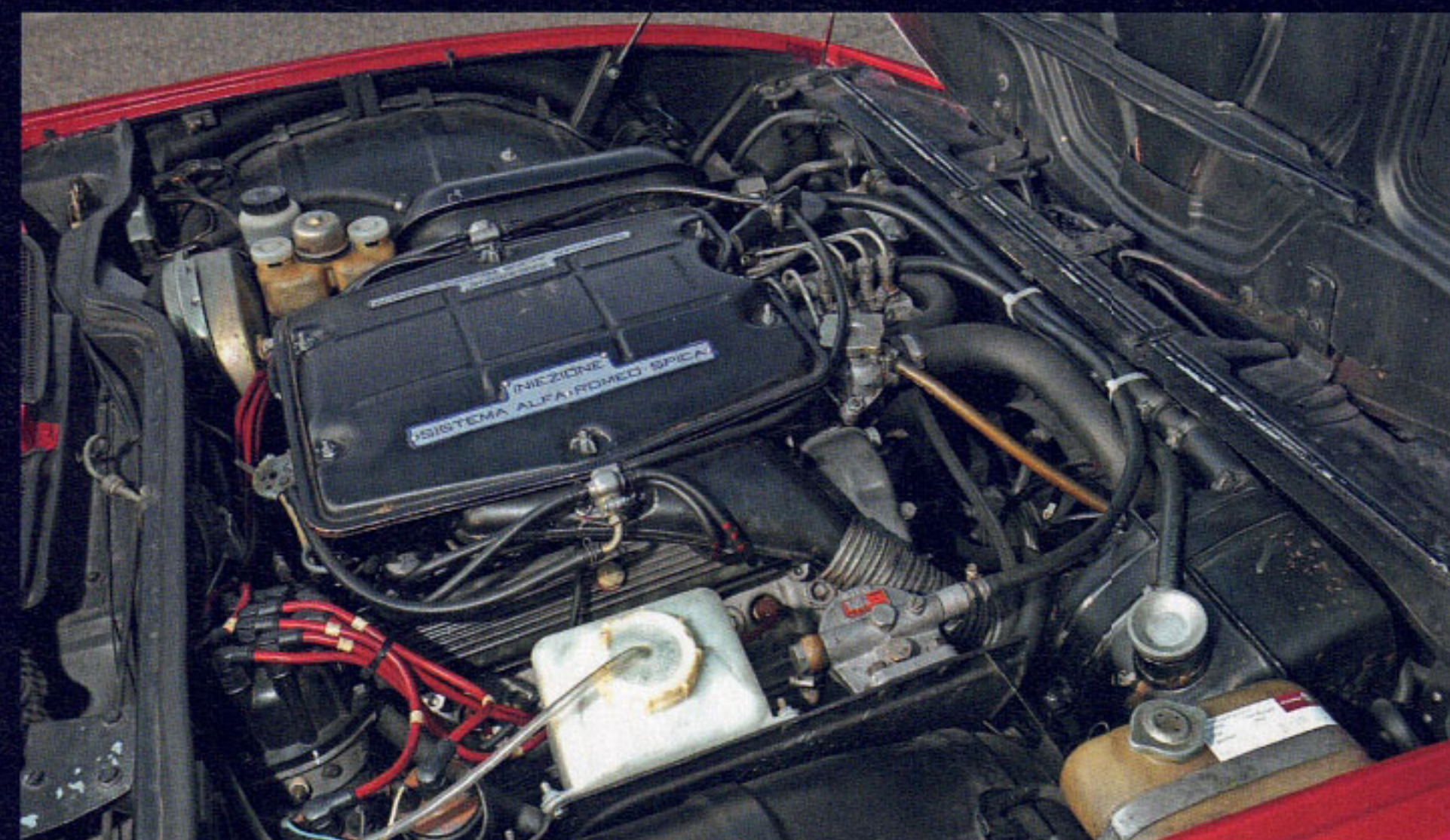
Nicht minder begeistert der Spider, ebenfalls ein Mitglied der Alfa-Baureihe 105, zu der auch die Giulia Limousine gehört. Das bezaubernde Kleid des Spider entwarf Pininfarina, dessen erster Entwurf 1966 in Serie ging. Der Prospekt adelte diese zunächst Duetto genannte Version mit dem runden Po

als Schönsten unter der Sonne, doch Schönheit ist relativ. Bereits im November 1969 stand auf dem Turiner Salon die Ablösung mit überarbeiteter Heckpartie.

Der Verzicht auf die hintere Rundung brachte praktische Vorteile, denn die nun als Fastback bezeichneten Spider warteten mit einem größeren Kofferraumvolumen auf. Touren mit großem Gepäck stand also nichts mehr im Weg. Die Lust, in einem Spider zu verreisen, weckte übrigens ein Prospekt, der erst 1981 erschien und einen braunen Typ zeigt, der ein junges Paar über abgelegene Wege in die Berge, am See entlang oder zu Wasserfällen befördert. Dieses Druckwerk war die Verführung pur ohne zu übertreiben, denn auch in der Realität eignet sich ein Spider vorzüglich fürs Reisen.



Der Besitz eines Alfa Romeo ist eine Liebeserklärung und eine respektvolle Verbeugung vor der hundertjährigen Firmengeschichte



Für große Begeisterung sorgt im Montreal der von einem Rennmotor abgeleitete V8 mit vier Nockenwellen, auf dem der Luftfilterkasten thront



Die durchbrochenen Scheinwerferblenden klappen beim Lichteinschalten per Unterdruck nach unten

Die Instrumentierung des Montreal fiel skurril aus, der kurze Schalthebel ist optimal positioniert



DATEN & FAKTEN

Alfa Romeo Montreal

Motor: Achtzylinder-V-Motor (90 Grad) aus Leichtmetall, pro Zylinderreihe je zwei obenliegende, über Kette angetriebene Nockenwellen, nasse Zylinderlaufbuchsen, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Bohrung x Hub 80,0 x 64,5 mm, Hubraum 2593 cm³, Verdichtung 9,0 : 1, Leistung 200 PS bei 6500/min, maximales Drehmoment 24 mkg bei 4750/min, Gemischaufbereitung durch

mechanische Benzineinspritzung von Spica
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie aus Stahl, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten Starrachse mit Schubstreben und

Reaktionsdreieck, Schraubenfedern und hydraulische Teleskopdämpfer rundum, Stabis vorn und hinten, Scheibenbremsen, Kugelumlauflenkung, Felgen 6,5 x 14, Reifen 195/70 VR 14

Maße und Gewicht: Radstand/Länge 2350/4220 mm, Breite/Höhe 1672/1205 mm, Gewicht 1310 kg

Fahrleistungen und Verbrauch: Beschleunigung 0 bis 100 km/h 7,6 s, Höchstgeschwindigkeit 223,6 km/h, Verbrauch laut auto motor und sport 6/1972 20,7 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1971 bis 1977, 3925 Exemplare, laut Bruce Taylors Montreal, The Essential Companion, 3917 Exemplare

Die Karosserie des Montreal bietet viele optische Reize. Über die Luftschlitze an der B-Säule wird der Innenraum entlüftet



DATEN & FAKTEN

Alfa Romeo 2000 Spider Veloce

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor aus Leichtmetall, zwei obenliegende, über Kette angetriebene Nockenwellen, fünffach gelagerte Pleuellwelle, nasse Zylinderlaufbuchsen, Bohrung x Hub 84,0 x 88,5 mm, Hubraum 1962 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 131 PS bei 5500/min, maximales Drehmoment 18,5 mkg bei 3500/min, zwei Solex-Doppelvergaser C 40 A DDH E/6

oder Dell'Orto DHLA 40 E

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie aus Stahl, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten Starrachse an Längslenkern und Reaktionsdreieck,

Schraubenfedern und hydraulische Teleskopdämpfer rundum, Scheibenbremsen, Stabis vorn und hinten, ZF-Schnecken-Rollen- oder Burman-Kugelumlauf Lenkung, Felgen 5,5 x 14, Reifen 165 HR 14

Maße und Gewicht: Radstand/Länge 2250/4120 mm, Breite/Höhe 1630/1290 mm, Gewicht 1040 kg

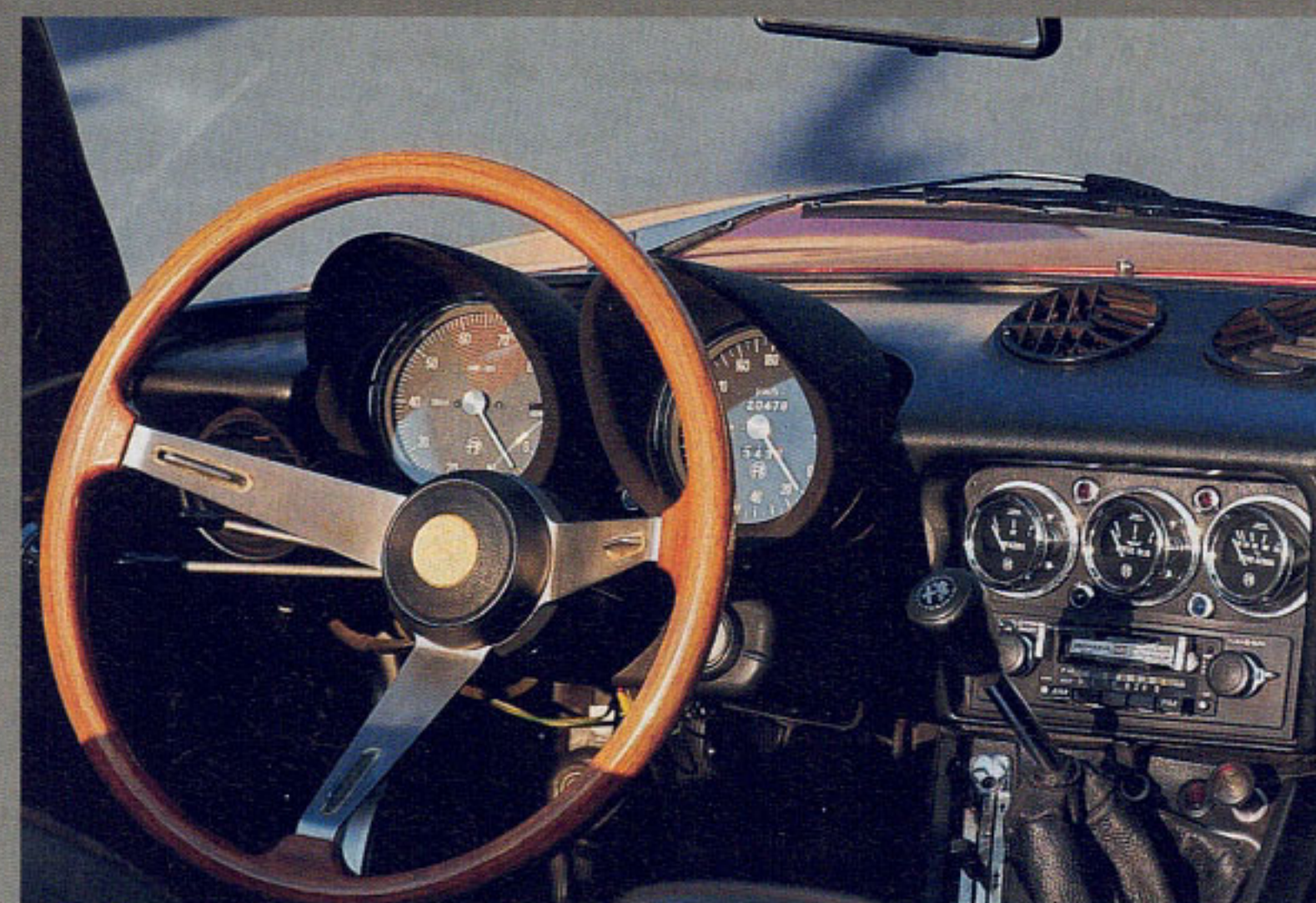
Fahrleistungen und Verbrauch:

Beschleunigung 0 bis 100 km/h 9,6 s, Höchstgeschwindigkeit 195,6 km/h, Verbrauch laut auto motor und sport 19/1972 13,9 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1970 bis 1983, alle Fastback zirka 31 000 Exemplare, Modell 2000 ab Juni 1971 im Programm



Die Spider-Front mit Plexiglasschirmen über den Scheinwerfern ist eindrucksvoll. Die Felgen sind nicht original



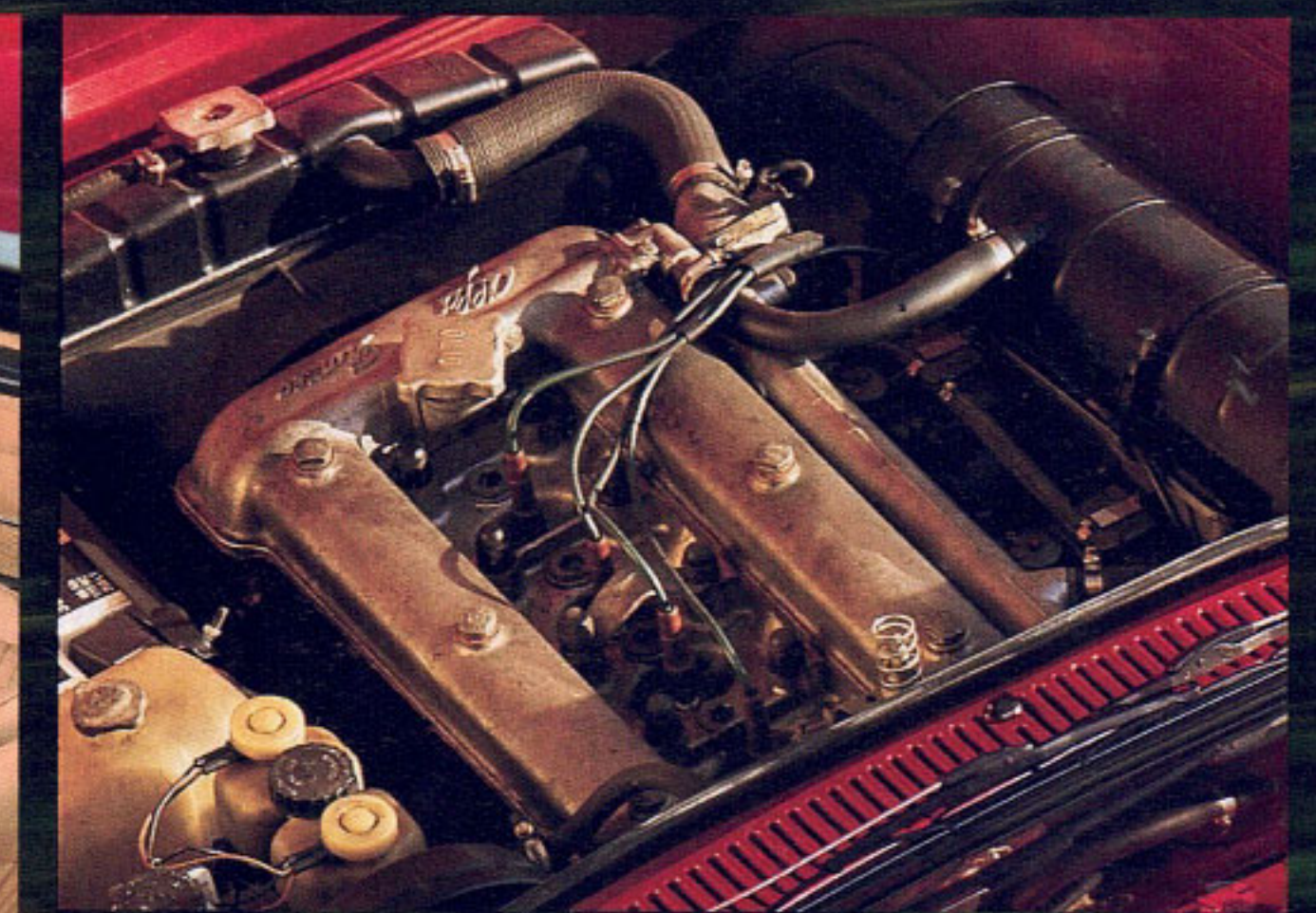
Dank der Chromeinsassungen der Instrumente wirkt das Cockpit schmucker als im 2000 GTV. Der Motor setzt sich auch im Spider gut in Szene

Mit zurückgeschlagener Kapuze macht der Alfa mit seiner rassigen Front eine besonders gute Figur. Hinter dem hölzernen Volant fühlt man sich sofort heimisch und kann es kaum erwarten, bei strahlendem Sonnenschein und blauem Himmel eine palmengesäumte Küstenstraße entlangzugondeln oder in einer lauen Sommernacht unter dem Sternenhimmel hindurchzufahren.

Das Lüftchen, das dabei durchs Cockpit weht, steuert allein der rechte Fuß. Je nachdem, wie weit der Fahrer das Gaspedal durchtritt, krault der Wind zart sein Haupt. Oder er erreicht eine das Toupet gefährdende Stärke, wenn er das beachtliche Temperament des Motors voll ausnutzt.

Auf Wunsch lässt sich der Spider 2000, dessen Technik mit der des Zweitliter-Bertone identisch ist, auf über 190 km/h treiben, aber dann sollte man zuvor besser das Dach schließen. Der außerordentlich simple Verdeckmechanismus in Form von zwei Spannern erlaubt es übrigens, blitzartig vor jedem Regenschauer in Deckung zu gehen und jeden noch so kurzen Sonnenstrahl zu genießen.

Der Umgang mit dem Fastback Spider gestaltet sich ähnlich mühelos und spielerisch wie im Fall des Bertone. Wer es nicht eilig hat, lässt die Nadel des Veglia-Drehzahlmessers im Bereich zwischen 2000 und 3000/min pendeln. In dieser Region klingt der Motor am vollsten.



Übersichtliche Instrumentierung, klassisches Holzvolant und ein gut zur Hand liegender Schalthebel (links), der Zweitlitermotor ist sehr elastisch

DATEN & FAKTEN

Alfa Romeo 2000 GTV

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor aus Leichtmetall, zwei obenliegende, über Kette angetriebene Nockenwellen, nasse Zylinderlaufbuchsen, fünffach gelagerte Pleuellwelle, Bohrung x Hub 84,0 x 88,5 mm, Hubraum 1962 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 131 PS bei 5500/min, maximales Drehmoment 18,5 mkg bei 3500/min, Gemischaufbereitung durch zwei Solex-

Doppelvergaser C 40 A DDH 5 oder Dell'Orto DHLA 40 E

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie aus Stahl, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten Starrachse

an Längslenkern und Reaktionsdreieck, Schraubenfedern und hydraulische Teleskopdämpfer rundum, Stabis vorn und hinten, Scheibenbremsen, ZF-Schnecken-Rollen- oder Burman-Kugelumlauf Lenkung, Felgen 5,5 x 14, Reifen 165 HR 14

Maße und Gewicht: Radstand/Länge 2350/4100 mm, Breite/Höhe 1580/1315 mm,

Gewicht 1060 kg

Fahrleistungen und Verbrauch:

Beschleunigung 0 bis 100 km/h 9,0 s, Höchstgeschwindigkeit 200 km/h, Verbrauch laut auto motor und sport 25/1971 14,1 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1971 bis 1977 44 301 Exemplare (nur 2000 GTV)



Der Alfa Bertone ist ein spielerisch zu handhabender, kompakter und alltagstauglicher Sportwagen

Da zwischen 2000/min und 5700/min ständig mindestens 90 Prozent des maximalen Drehmoments von 18,5 mkg bereitstehen, kann man sich ohne weiteres eine schaltfaule Fahrweise leisten und die unglaubliche Elastizität des Triebwerks voll auskosten. Wäre da nicht dieses butterweich und exakt zu schaltende Fünfganggetriebe, das den Fahrer geradezu animiert, ständig den Gang zu wechseln und dabei als angenehmen Nebeneffekt den Motor in einer anderen Tonlage singen zu lassen.

Bertone und Spider präsentieren sich als rundum harmonische Erscheinung, was auf den dritten Kandidaten dieser Titelgeschichte, den Alfa Romeo Montreal, nicht unbedingt

zutrifft. Aber sorgt nicht gerade ein Charakter mit Ecken und Kanten für einen gewissen Reiz und für Herzklopfen wie beim ersten Rendez-vous?

Dem Montreal gebührt die Rolle des Exoten, dem Passanten mit Neugier, Unwissenheit aber vor allen Dingen mit Sympathie begegnen. Ein Alfa? Acht Zylinder? Tolles Auto. So lässt sich die Reaktion der Umwelt im Telegrammstil zusammenfassen.

Wie eine Wundertüte bietet der Montreal dem Auge des Betrachters zahlreiche Überraschungen in Form faszinierender, von manchen als verspielt empfundener Details. Dazu zählen im Innenraum die in zwei großen Rundungen zusam-



Bella Donner: Das Geräusch dieser drei Alfa ist berauschend, man sollte es auf CD brennen und verkaufen

mengeführten Instrumente. An der Karosserie sind es die durchbrochenen Augenlider über den Scheinwerfern, die per Unterdruck nach unten klappen, die NACA-Lufteinlass-Attrappe in der Fronthaube oder die wie Leitersprossen angeordneten Belüftungsöffnungen für den Passagiererraum an der B-Säule.

Jene Luftschlitze bieten immer wieder Anlass zu dem Gerücht, der Montreal hätte ursprünglich einen Mittelmotor bekommen sollen. Das stimmt aber nicht. Die Gestalt des Montreal geht auf zwei Designstudien von Bertone zurück, die auf der Weltausstellung Expo 1967 in der kanadischen Stadt Montreal zu bewundern waren. Die auf einer Alfa Bertone-Plattform basierenden Studien besaßen einen Vierzylinder-Frontmotor.

Als Designleitmotiv dienten Schlitze im Blech über den Scheinwerfern sowie zwei Reihen von Belüftungsöffnungen – eine in der B-Säule und eine in der Motorhaube. Auf die Öffnungen in der Haube wurde dann einfach bei der 1970 in Genf präsentierten Serienversion verzichtet. Von einem Mittelmotor war nie die Rede, wie auch der damalige Designer Marcello Gandini bestätigt.

Vielleicht führte ja der von Alfa geplante und dann tatsächlich realisierte Antrieb in die Irre: ein Motor, direkt abgeleitet vom mittschiffs montierten Aggregat im Rennwagen Alfa T33/2. Alfa gelang es, diesem giftigen Teil zivile Umformsformen anzuerziehen und es samt einer Spica-Benzineinspritzung im vorderen Abteil des neuen Sportcoupés unterzubringen. Kein Wunder, dass die Faszination eines Montreal hauptsächlich von seiner Motorisierung ausgeht.

Nach dem Drehen des Zündschlüssels beginnen zwei Benzinpumpen zu singen und den nötigen Druck im Kraftstoffsystem aufzubauen. Es ist das Vorspiel, bevor Begriffe aus den technischen Daten wie V-Achtzylinder aus Leichtmetall, je zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderbank, Trockensumpfschmierung oder Kondensatorzündung mit zwei Stromkreisen in einer packenden Geräuschkulisse verschmelzen, die sich vom sanften Brummen über drohendes Grollen bis hin zu triumphalem Gebrüll spannt.

Wer in Drehzahlbereiche um 5000/min vorstößt, spürt, wie die bei 6500/min erreichten 200 PS bereits in Lauerstellung sind. Jede Gaspedalbewegung wird sofort in Beschleunigung umgesetzt, der Motor entwickelt ein feuriges Temperament und transportiert Rennatmosphäre ins Cockpit.

Bestens dazu passt das ZF-Fünfganggetriebe, mit dem ersten Gang links hinten, wie es aus dem Motorsport bekannt ist. Exakt und auf kurzen Wegen lassen sich die Gänge des gut abgestuften Räderwerks einlegen.

Der starke und sehr elastische 2,6-Litermotor und das Getriebe sind eindeutig die technischen Höhepunkte dieses Autos. Leider hat es Alfa versäumt, das bis auf wenige Unterschiede dem Bertone gleichende Fahrwerk und die Bremsen auf ein ähnlich hohes Niveau zu heben. Doch wer den Montreal als schnelles Reiscoupe für gut ausgebaute Straßen sieht, wird viel Freude damit haben – nicht nur in der Eiszeit.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: Hardy Mutschler



Im klassischen Alfa verbergen sich Rennerfahrung und die Leidenschaft der Konstrukteure, Fahrfreude in den Alltag zu transportieren

KAUFBERATUNG ALFA ROMEO SPIDER/BERTONE

Ob Spider oder Bertone, das faszinierende Herz in Form des Zweinockenwellenmotors schlägt bei beiden unter der Haube. Und sie haben das gleiche Problem: Viele sind mäßig restauriert, weil hoher Einsatz unrentabel ist.

★★★★★ Alltagstauglichkeit ★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteillage ★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit ★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Das Coupé von Bertone und der Spider von Pininfarina, aber die Roststellen der Karosserien unterscheiden sich kaum. Von Korrosion gezeichnet zeigen sich die **Vorderkotflügel** im Spritzwasserbereich der Räder, manchmal ist sogar die **A-Säule** betroffen. Die **Türen** neigen im unteren Bereich zu Rost, ebenso die hinteren **Radläufe**. Der **Schweller** sollte, wenn fachgerecht repariert, zwei Sicken in Verlängerung der Türspalte ausweisen. Oft wird allerdings nur das Außenteil, nicht aber der Innenschweller in Stand gesetzt. Korrosion blüht auch in der **Reserveradwanne** und in Tanknähe. Beim Spider gammelt es oft im Spalt zwischen oberem und unterem **Heckblech** im Schutz der Stoßstange.

TECHNIK-CHECK

Die Vierzylindermotoren sind mit einem stattlichen Ölvolumen von gut sechs Litern ausgestattet. Nur sorgsames Warmfahren verhüllt dem Triebwerk zu einem langen Leben. Bei manchen Exemplaren haben sich die **Steuerketten** derart gelängt, dass sie sich nicht mehr nachspannen lassen. Rissige **Vergaseransaugflansche** entlarvt man, wenn sich beim Drücken auf den Vergaser im Leerlauf die Drehzahl ändert. Von Verschleiß gezeichnet ist oft die **Lagerung des Umlenkhebels** der Lenkung. Bei etlichen Fahrzeugen weisen das **Gehäuse des Lenkgetriebes** einen **Haarriss** auf, weil die Lenkung zu stark nachgestellt wurde. Kratzgeräusche beim Schalten weisen auf defekte **Synchronringe** hin.

PREISE

Bei Einführung 1971 **Alfa Romeo 2000 Spider** 16 590 Mark
Bei Produktionsende 1982 **Alfa Romeo 2000 Spider** 24 990 Mark
Classic-Data-Preis 2010 (Zustand 2/4) 16 000 / 4000 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

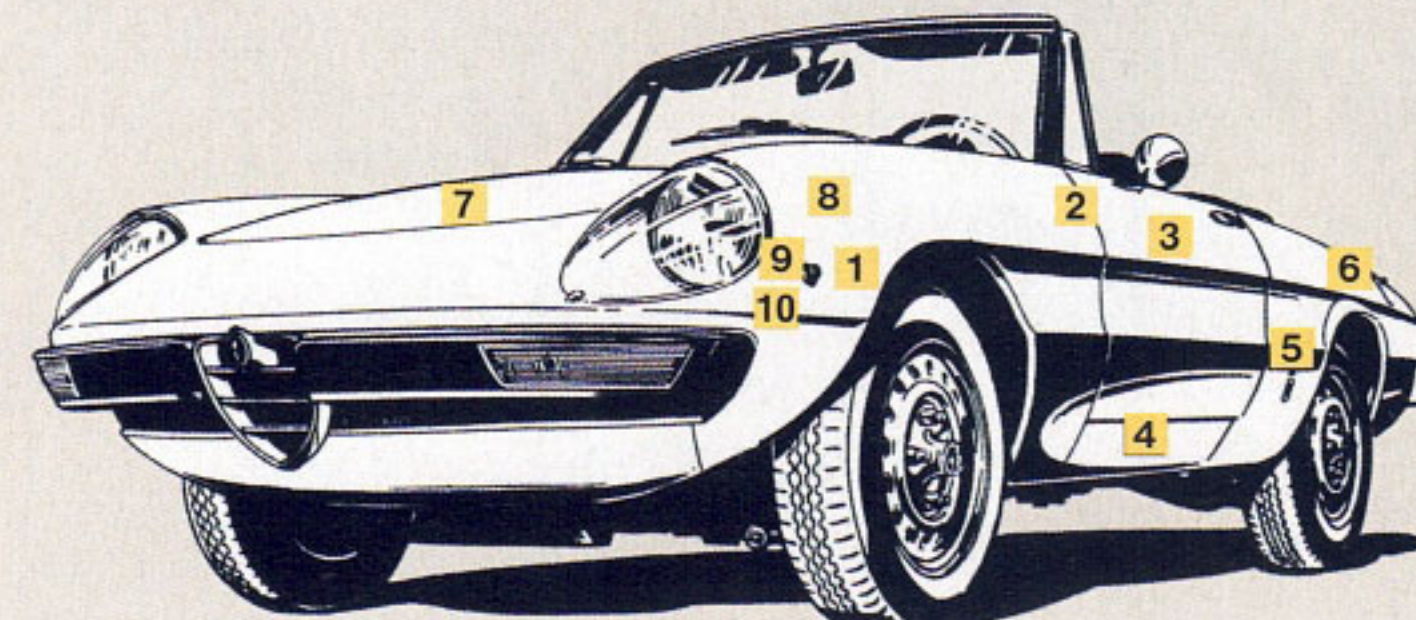
Ital Auto, www.italauto.de
Alfa Classic Center, www.alfa-classic.de
OKP Parts & Engineering, www.okp.de
Häckner GmbH, www.haackner.com
Alfaclub e.V., Geschäftsstelle, Porschestraße 10, 32107 Bad Salzuflen
Telefon 0 52 22/42 65, www.alfacub.de

ERSATZTEILE

Wer sich bei den einschlägigen Anbietern von Alfa-Ersatzteilen umschauf beziehungsweise in deren Online-Shops stöbert, stößt auf ein erfreulich großes Angebot an Ersatzteilen, darunter natürlich zahlreiche Reproduktionen. Die Qualität ist nicht durchweg gut, das betrifft auch Technikkomponenten. Manchmal lohnt es sich, etwas mehr Geld auszugeben.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| 1 Vorderkotflügel | 6 Heckblech |
| 2 A-Säule | 7 Vergaseransaugflansche |
| 3 Tür | 8 Haarriss im Lenkgetriebe |
| 4 Innen-/Außenschweller | 9 Umlenkhebellagerung |
| 5 Radlauf/Seitenteil | 10 Getriebesynchronisation |



KAUFBERATUNG ALFA ROMEO MONTREAL

Das exotische Coupé mit dem Achtzylinder-Rennmotor ist unproblematischer, als viele glauben. Man sollte nur den Rost im Griff haben, und die Technik muss in Ordnung sein. Das Beschaffen fehlender Teile ist teuer.

★★★★★ Alltagstauglichkeit ★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteillage ★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit ★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Viele Exemplare fielen dem Rost zum Opfer, die verbliebenen sind fast alle restauriert. Zu den besonders gefährdeten Partien zählen zum Beispiel der **Vorderkotflügel im Anschluss an den Radausschnitt**, der **Windlauf unter der Frontscheibendichtung** und die **Türen**. Das **Blech** unterhalb der Zierleiste im **Bereich der B-Säule** rostet, wenn das durch die Belüftungsschlitze eingedrungene Wasser nicht ablaufen kann. Korrosion entsteht auch im **Spritzwasserbereich der Hinterräder**. Die **Schwellerpartie** lässt sich nach Abschrauben der Verkleidung prüfen. Im vorderen **Radhaus** gilt es, die Kammer oberhalb der Schraubenfeder zu checken, durch die der Tragarm verläuft.

TECHNIK-CHECK

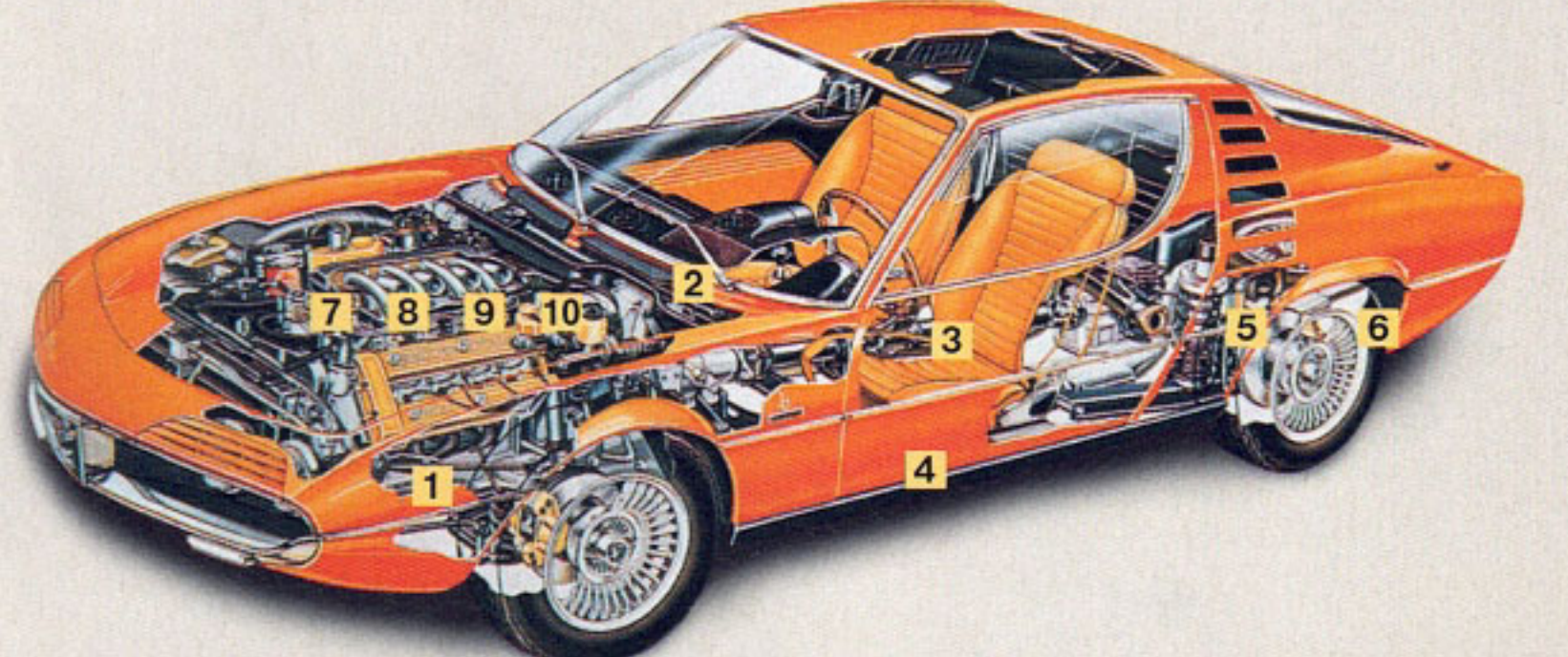
Wer den V8 erst fordert, wenn die elf Liter Motoröl warm sind, hat lange an ihm Freude. Bei Volllast sollte der **Öldruck** mindestens 3,5 bar, im Leerlauf 0,5 bis 1 bar betragen. Öl im Kühlwasserbehälter kann auf eine defekte **Zylinderkopfdichtung** hinweisen. Genaueres ergibt eine Druckverlustprüfung. Das Erneuern der Kopfdichtungen ist wegen des hohen Arbeitsaufwands teuer, was auch auf die Reparatur der **Wasserpumpe** zutrifft (Rep.-Satz ist erhältlich), deren Lager schon mal schwächelt. Der **Verteiler** mit zwei Unterbrechern sollte zum Check auf eine Prüfbank. Die Spica-Einspritzung arbeitet problemlos, sofern sie keiner verstellt. Beim Getriebe ist oft der **Synchronring** des zweiten Gangs verschlissen.

PREISE

Bei Einführung 1971 **Alfa Romeo Montreal** 35 000 Mark
Bei Produktionsende 1977 **Alfa Romeo Montreal** 35 000 Mark
Classic-Data-Preis 2010 (Zustand 2/4) 37 000 / 9000 Euro

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|--------------------|---------------------------------|
| 1 Vorderkotflügel | 6 Spritzwasserbereich Hinterrad |
| 2 Windlauf | 7 Verteiler/Einstellung Zündung |
| 3 Türen | 8 Einstellung Spica-Anlage |
| 4 Schweller | 9 Wasserpumpe |
| 5 Seitenteil unten | 10 Synchronring zweiter Gang |



SPEZIALISTEN & CLUBS

Helmut Hähn, Koblenzer Straße 13,
68309 Mannheim, Telefon 06 21/73 80 79, Fax 06 21/72 27 52
Alfaservice Bertelsbeck, www.myalfa.de
AMS Montreal Service, www.ams-montreal-service.de
Montreal Register Europe, Beat Trinkler, Römerweg 3,
CH-8605 Gutenswil, E-Mail: montreal_europe@freesurf.ch

ERSATZTEILE

Die Ersatzteillage ist besser als vor einigen Jahren. Es gibt diverse **Reparaturbleche**, viele **Technik-** und sogar etliche **Innenausstattungsstücke**. Die Preise sind meist hoch. Das oft beschädigte Alfa-Herz vorn kostet 500 Euro, eine Verteilerkappe fast 400 Euro.