

# M O L D T I M E R M A R K T

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

## Neuer Biß für Scheibenbremsen

## Puch: Alle 250er

## Alfa Montreal

CHAMPION 400 UND MAICO 500

Der unscheinbare Kleine schickte im Laufe seiner Karriere vier Hersteller mit technischem K.o. auf die Bretter – eine reife Leistung



OST-BOXER: BK 350



Eigentlich war der Zweitakter als Anlasser für Düsenjäger gedacht...

KAUFBERATUNG



Citroën Traction Avant. Wir zeigen die „kriminellen“ Ecken der Gangsterlimousine



## London-Taxis: Die »Schwarzfahrer«

24

# Der Stoff, aus dem die Träume sind



Als Giulia-Coupé war er zu langsam – als Designstudie zu schnell. Mit einem Achtzylinder-Rennmotor wurde er zum Über-Alfa: der Montreal.

Es kommt nicht oft vor, daß eine alte Geschichte in weiten Teilen neu geschrieben werden muß. Doch manchmal findet man heiße Spuren dort, wo sie niemand vermuten würde: zwischen verstaubten Archivunterlagen. Im Fall Montreal war es ein Foto,

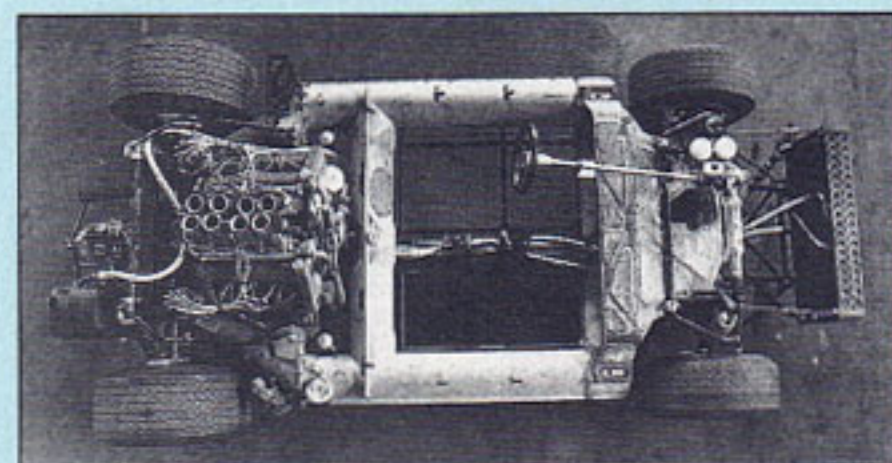
das überhaupt nicht zur Geschichte passen wollte. Das Schwarzweißbild zeigt die riesige Motorhaube des Montreal-Prototyps so, wie sie kaum jemand zu Gesicht bekommen hat, nämlich offen. Darunter, deutlich zu erkennen, der Vierzylinder einer Giulia TI.

Ein Alfamotor unter einer Alfahaube ist eigentlich nichts Bemerkenswertes, sollte man meinen, aber genaugenommen dürfte er eben dort nicht sein. Die zeitgenössische Fachpresse währte 1967 den Motor nämlich hinter den Sitzen des neuen Coupés, wo

auch große „Luftschlitze“ auf eine Mittelmotorkonzeption schließen ließen. Selbst bei Serienbeginn des Frontmotor-Sportwagens wich *auto, motor und sport* von der selbsterdachten Mittelmotor-Story nicht mehr ab. Erst nach Platz- und Geräusch-

problemen habe Alfa sich für die konventionelle Frontmotor-Bauweise entschieden, schrieb *ams* im ersten Testbericht. So etwas macht neugierig. Also bemühten wir uns um Klarheit in der Entstehungsgeschichte des Montreal.

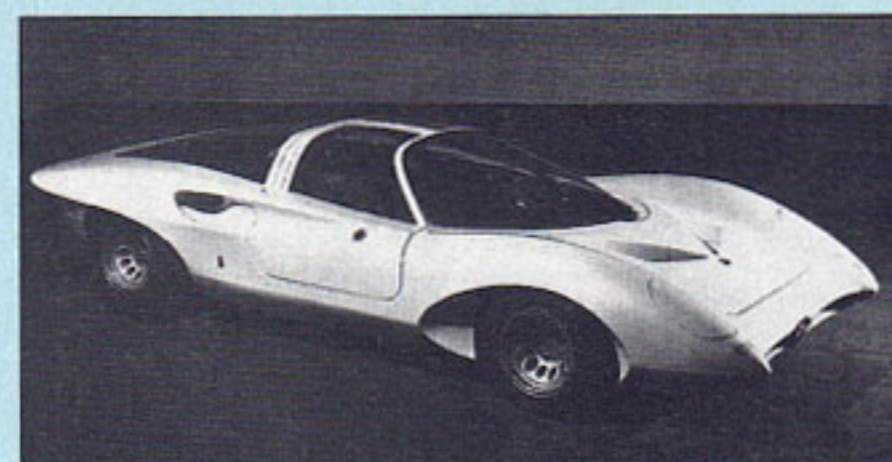
## Alfa-33-Prototypen: Träume in Stahl und Alu



Das H-förmige Chassis des 33 hat nichts mit dem Montreal gemein. Der Motor hingegen ist in der Grundkonstruktion identisch.



Wie ein flugbereiter Käfer stellt der „Carabo“ seine Flügeltüren nach oben. Ein futuristisches Designstück von Bertone von 1968.



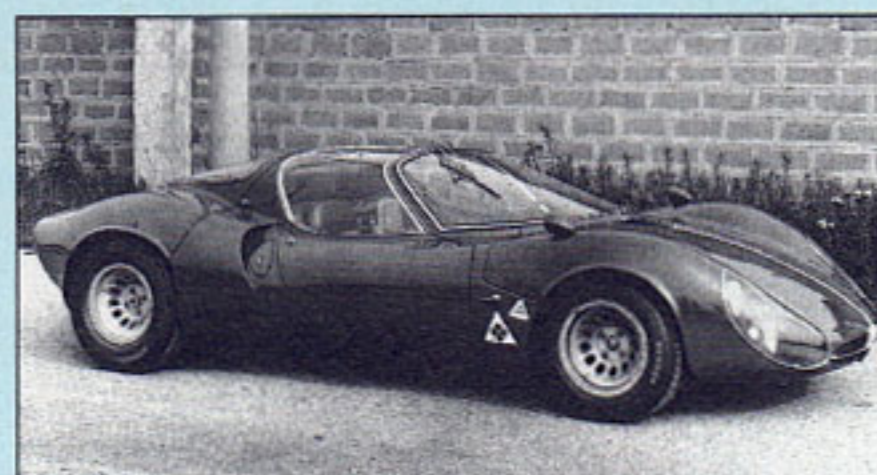
Das „P33 Coupé“ ist der gelungenste Beitrag Pininfarinas zum Thema Alfa 33. Zugunsten dieser fließenden Linien stampfte er 1969...



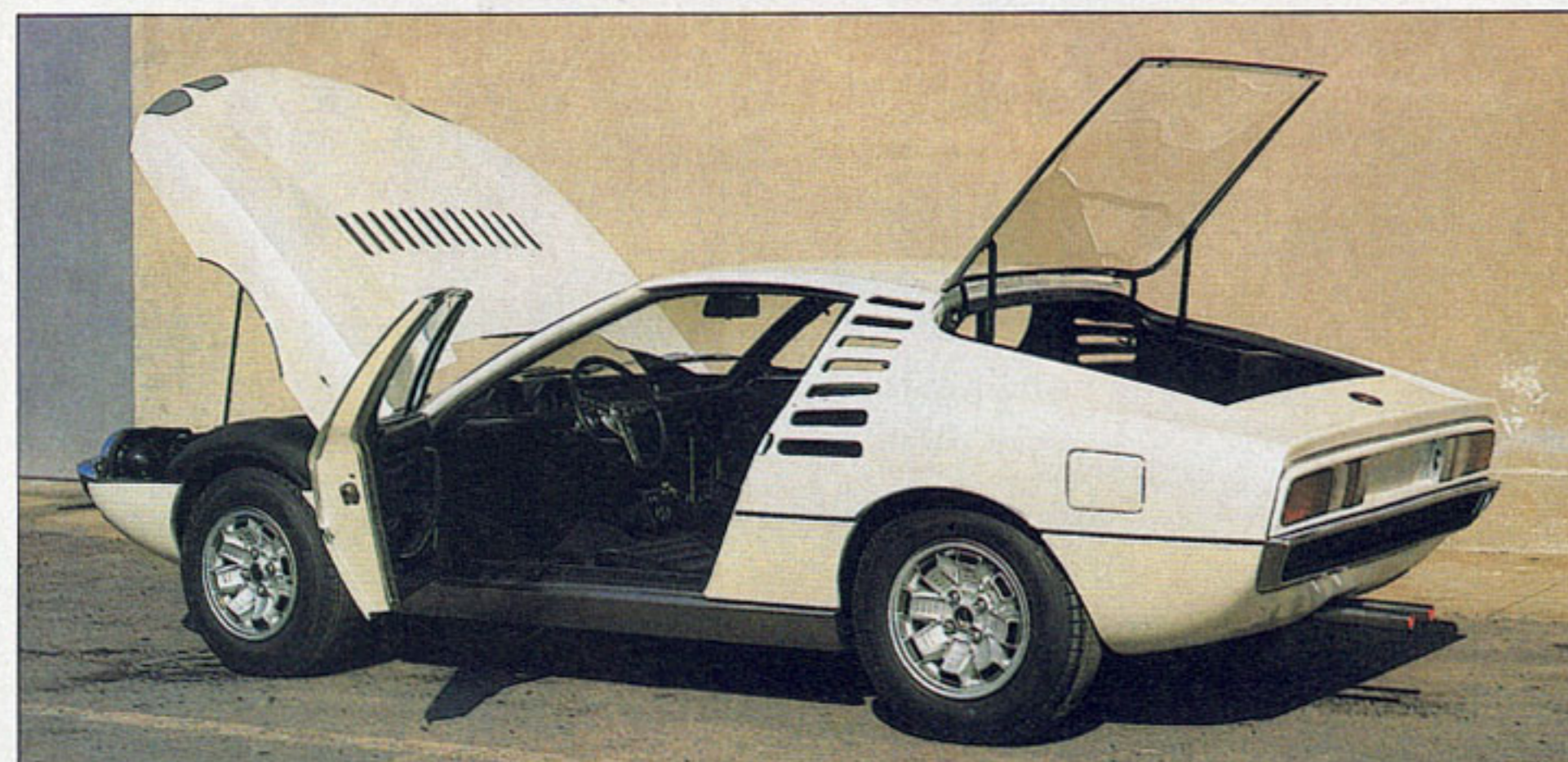
...den „P33 Roadster“ wieder ein. Man beachte den Spoiler, ein revolutionäres Detail an einem Auto von 1968!



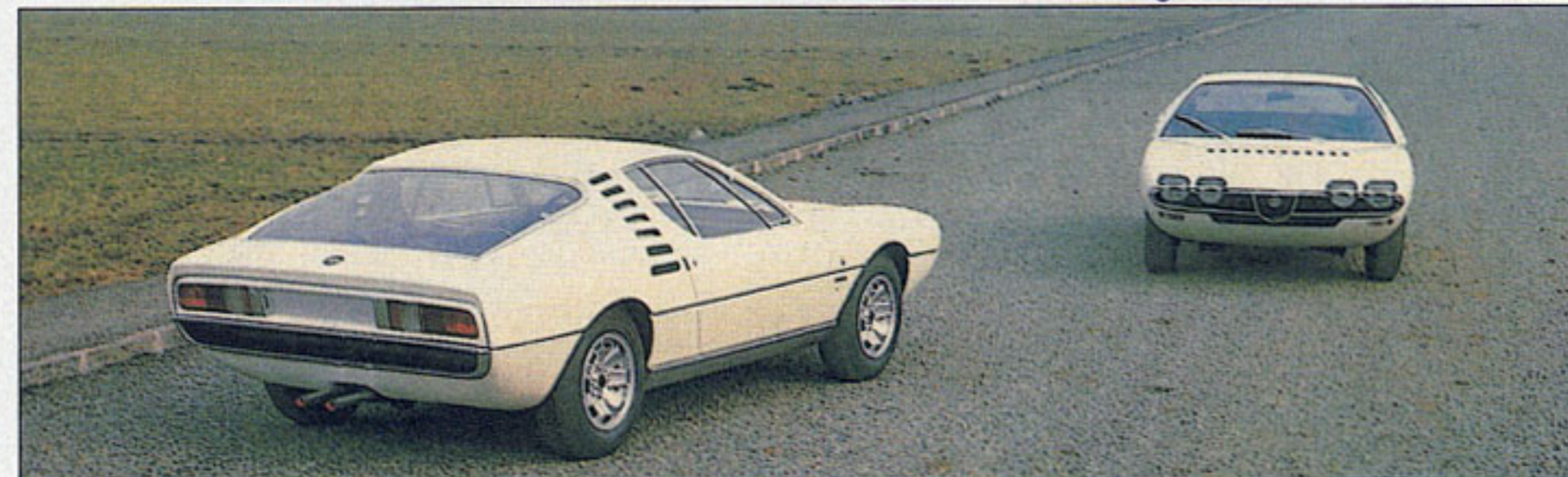
Giugiaro bereicherte die Prototypen-Vielfalt 1969 um den Leguan „Iguana“, der von der Presse besonders gefeiert wurde.



Für viele Enthusiasten der schönste Straßen-Alfa der Sechziger: der 33 Stradale in der „Serien“-Karosserie von Franco Scaglione.



Der Montreal-Prototyp von 1967 war bis ins Detail ausgearbeitet. Ein lederbezogenes Cockpit, feine Sitze und eine hervorragende Verarbeitung beeindruckten das Publikum der „Expo '67“. Die sieben Schlitze hinter den Türen dienen als zusätzlicher Lichteinlaß und sind verglast.



Insgesamt entstanden zwei Prototypen. Einer reiste per Luftfracht nach Montreal, der andere diente als Versuchsträger für die verschiedensten Detaillösungen und wurde vielfach verändert. Das Ausstellungsstück steht heute im „Museo Storico“ von Alfa Romeo in Arese bei Mailand.

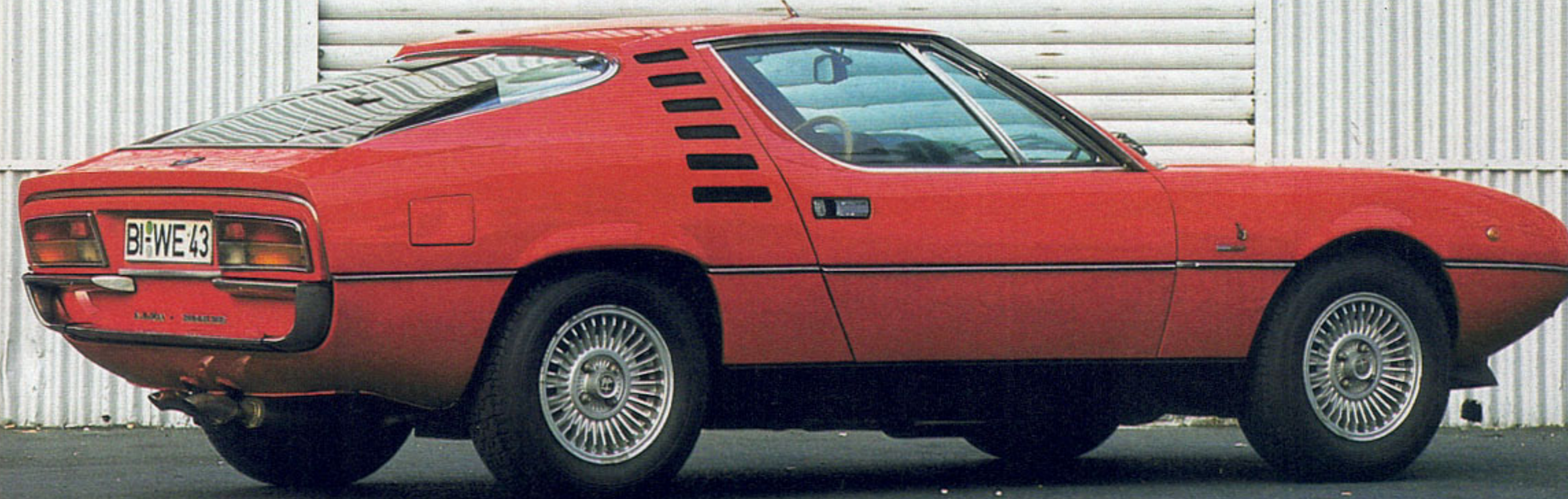
„Nonono!“ sagt Ingenuere Giuseppe Busso zu der Mittelmotor-Saga, und er muß es wissen. Schließlich hat er nicht nur den legendären Achtzylinder konstruiert, sondern auch maßgeblich dafür gesorgt, daß sich dieser unter der Fronthaube des Montreal wiederfand. Doch langsam. Lassen wir den Achtzigjährigen die Geschichte von Anfang an erzählen. Es ist die Geschichte eines Motors und eines Autos, die einfach nicht für einander geschaffen waren und am Ende doch zueinanderfanden.

1953 war Alfa offiziell aus dem Rennsport ausgestiegen, und Anfang der sechziger Jahre begannen die angestaubten Lorbeerkränze in der Ruhmeshalle von Portello, ihre welken Blätter zu verlieren. Privatfahrer mühten sich redlich mit den kleinen Vierzylinder-Giuliettas, das Mailänder Wappen hochzuhalten. „Ende 1963 gab Chefingenieur Satta endlich grünes Licht für das Projekt 105.33, ein reines Wettbewerbsfahrzeug, das in der neuen Sportprototypen-Klasse starten sollte“, erinnert sich Busso. „Zum ersten Mal seit dem Tipo 512 von 1940, der durch den Krieg nie offiziell zum Einsatz kam, entstand auf unseren Reißbrettern ein Mittelmotor-Rennwagen.“



Beweismaterial: Unter der Fronthaube des Prototyps sorgte der Giulia-TI-Motor für bescheidenen Vortrieb. Deutlich sichtbar: die Luftschlitze!

Das erste Auto war Ende 1965 fertig und bekam den brandneuen 1600er-Vierzylindermotor mit 170 PS, den wir für den TZ2 entwickelt hatten. Gleichzeitig arbeiteten wir an einem neuen Achtzylindermotor für die größeren Hubraumklassen. Das Triebwerk hatte einen Zylinderwinkel von 90 Grad und sah aus wie eine Verbindung aus zwei Giulietta-Vierzylindern. Busso hatte bei dem Achtzylinder auf die bewährte Ventilsteuerung seines Giulietta-Motors zurückgegriffen, und so krönten je zwei obliegende Nockenwellen die beiden Zylinderbänke. Doch schon bald mußte sich der Konstrukteur von seiner Neuschöpfung verabschieden, denn inzwischen hatte sich Alfa-Boß Luraghi entschlossen, in Portello



Verschlafen, lässig und doch aggressiv — dieser Anblick sorgte auf allen Straßen der Welt für Überholprestige. Berechtigt, solange sie gerade waren.



Viele Monti-Besitzer ließen das gesamte Heck in Wagenfarbe lackieren. Wie beim Prototyp war allerdings auch in der Serie die untere Hälfte mattschwarz.

wieder eine Rennabteilung aufzumachen. Dorthin wanderte alles, was neuen Lorbeer versprach. Chefingenieur Orazio Satta-Pulgita und sein Motoren-Macher Busso widmeten sich wieder dem Alltagsgeschäft. Der Einfachheit halber hatten die Mailänder nicht ein neues Team von Renntechnikern zusammengewürfelt — sie kauften es gleich im Stück. Die kleine Tuningschmiede Autodelta ging 1966 in den Besitz von Alfa Romeo über, wurde in eine GmbH umgewandelt und Carlo Chiti Generaldirektor. Der ehemalige Alfa-Mann Chiti war 1957 dem unwiderstehlichen Ruf des Commendatore Enzo Ferrari gefolgt und zeichnete als Chef der Versuchs- und Entwicklungsabteilung für das Dino-Projekt und den 1,5-Liter-Grand-Prix-Wagen von 1961 verantwortlich, zwei Autos, die drei Weltmeistertitel nach Maranello holten. Nach einem kurzen Intermezzo 1962 als Rennstall-Teilhaber bei A.T.S. (Automobili Turismo Sport) in Bologna hatte Chiti zusammen mit Ludovico Chizzola 1963 Autodelta gegründet. Bei seiner Rückkehr zu Alfa wartete bereits Bussos Achtzylinder auf den letzten Schliff für den geplanten Renneinsatz.

Der flache rote Rennwagen, der am 6. März 1967 im Blitzlichtgewitter der Fotografen glänzt, trägt die nüchterne Bezeichnung 33/2, wobei die „33“ ein Überbleibsel der Projektnummer 105.33 ist und „/2“ auf den Hubraum von zwei Litern hinweist. Der Achtzylinder leistet 270 PS bei 9600 U/min, was den 580 Kilo leichten Sportprototypen in Langheck-Version 298 km/h schnell macht. Sechs Tage später gewinnt dieses Auto das Bergrennen von Fléron (Foto auf Seite 9) und zeigt dem zweitplatzierten 4,4-Liter-McLaren souverän die Rücklichter. Doch dieser spontane Sieg macht weitaus weniger Furore als die „gedrosselte“ Version des „Trenta Tre“, die im September 1967 bei der Sportwagenschau in Monza zu sehen ist. Der „33 Stradale“ mit der hinreißenden Karosserie von Franco Scaglione hat zwar „nur“ 230 PS und ist mit seinen 700 Kilo auch „nur“ 260 km/h schnell — aber diese Qualitäten stellt er auf Wunsch auch auf dem Weg ins Büro unter Beweis! Der Stradale ist ein Rennwagen mit Straßenzulassung. Er bietet den Komfort eines echten Sportwagens: Zwei weit ins Dach reichende Türen, zwei Sportsitze, ein klei-

nes Lederlenkrad, umfangreiche Kontrollinstrumente, eine Beschallungsanlage mit acht Trompeten (die glücklicherweise immer das gleiche Lied spielt und nur mit dem rechten Fuß zu bedienen ist). Sogar die fünf Magnesium-Felgen gehören zur Serienausstattung, und das für läppische zehn Millionen Lire (damals rund 85.000 Mark). Die „Serie“, das sind zwischen 1967 und 1969 ganze 18 Exemplare — genug, um der Star eines jeden guten Autoquartetts zu werden. Genug, um Alfa Romeo wieder einzureihen in die Gilde des italienischen Blech-Adels von Ferrari und Maserati. Wenn Sie jetzt allerdings glauben, der Stradale sei der Urahn des Montreal, sind Sie auf dem gleichen Holzweg wie die ehrenwerten Kollegen von *auto*, *motor* und *sport*. Völlig unabhängig von der Achtzylinder-Euphorie in Portello greift der geistige Vater des Montreal zu seinem Handwerkszeug. Er braucht weder Festigkeitstabellen noch Rechenschieber. Mit weichem Bleistift wirft Marcello Gandini im Designbüro von Nuccio Bertone seinen Alfa-Traum auf den Zeichenblock. Ein hinreißend flaches Sportcoupé blinzelt unter verschlafenen Lamellen-Lidern hervor. In Stil der ausge-



Captain Kirk an Maschinenraum: „Ich kann die Instrumente so schlecht ablesen!“



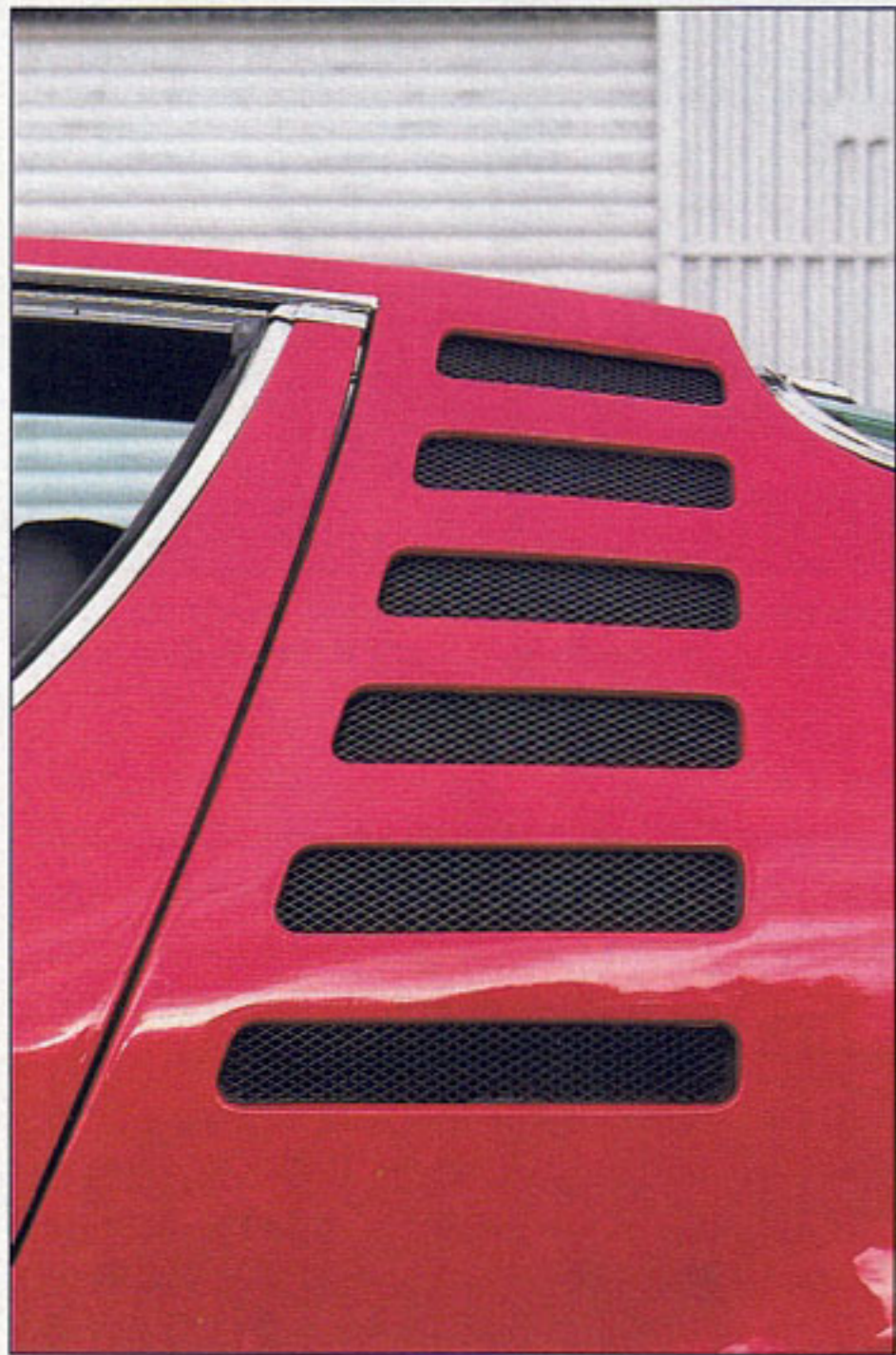
Leider ist vom herrlichen Achtzylinder nach Öffnen der Haube nur wenig zu sehen.



Die Lamellen-Lider über den Scheinwerfern wurden zum Markenzeichen des Montreal.



Augen auf! Bei eingeschaltetem Licht schwingen die Lamellen per Luftdruck nach unten.



Sechs Schlitze zieren die Seite des Montreal. Sie sollen die Gesamterscheinung auflockern.



Ein Hauch von Nerz: Viele Stilelemente erinnern an den „großen Bruder“ Lamborghini Miura.

henden Sechziger ist es eine verspielte Vision von futuristischer Stromlinie und nostalgischer Hüftschwung-Eleganz. Ein wenig schwülstig, na ja, aber Prototypen-Schnörkel sind dazu da, um von Buchhalter-Rotstiften verwässert zu werden — also lieber ein wenig zu dick auftragen! Und weil Geschwindigkeit auf dem Papier allein durch den begradigten Strich eines echten Meisters entsteht und nicht durch verbrennendes Gasmisch, nehmen Gandini und Bertone einfach Maß an der Giulia. Sie entwerfen nämlich ein Coupé für die Giulia-Baureihe, gedacht als Nachfolger des sehr erfolgrei-

chen GT. Meister Bertone konnte zu diesem Zeitpunkt noch nicht wissen, daß die GT-Reihe zu den absoluten Dauerbrennern des Alfa-Programms werden würde — und wer sägt schon einen Bestseller ab? Aus den Entwürfen entstehen zwei Prototypen, und natürlich steckt unter deren Fronthauben der altbekannte 1,6-Liter-Doppelnocker der Giulia. Bezeichnenderweise sogar in der TI-Version mit nur einem Vergaser — wie gesagt, auf dem Papier kommt Geschwindigkeit von ganz allein. Auch in der Alfa-Chefetage löst der Prototyp Entzücken und Wohlgefallen aus, und

**Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\***

**Alfa Classic Club e.V.**  
Thomas Mayenborn, Hermannstr. 14  
42897 Remscheid  
Tel.: 02191/662532

**Alfa Romeo Club Freiburg e.V.**  
Bernd Tritschler, Hurstweg 35  
79114 Freiburg

**Alfa Romeo Club „Visconti“**  
Peter Of, Rotenbergstr. 125  
70190 Stuttgart-Ost

**Alfaclub**  
Geschäftsstelle, Siegfriedstr. 73  
33615 Bielefeld  
Tel.: 0521/65295, Fax 0521/123763

**Alfaclub „Alfisti“ 1992 e.V.**  
Im Letten 8  
73433 Aalen-Oberalfingen  
Tel.: 07361/72007-8, Fax: 07361/78770

**Club Alfa Romeo Classico**  
Frau M. R. Bühler, Stallikerstr. 4  
CH-8142 Uitikon

**Alfa Romeo Club Schweiz**  
Silvia Burkhard, Kellerackerstr. 27  
CH-8967 Widn  
Tel.: 057/317265, 056/961507

**1. Alfa Romeo Club Tirol**  
Postfach 209  
A-6060 Mils bei Hall in Tirol  
Tel.: 05223/42088

**Mailänder Sportwagenclub**  
Karin Neubauer, Postfach 22  
A-1142 Wien

**Sezione Classica Milano**  
Granichstaedtengasse 98  
A-1130 Wien

\* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

so einigen sich Alfa und Bertone, das wohlgeformte Coupé als Schaustück der gemeinsamen Fähigkeiten zu präsentieren. Den passenden Rahmen für den wunderschönen Neuling bietet schließlich die Weltausstellung „Expo '67“ die anlässlich des 100. Jahrestages der Kanadischen Föderation in Montreal stattfindet. Und wie das so ist mit schnittigen Einzelstücken: Es findet sich sofort eine Schar von Begeisterten, die Blancoschecks schwenken und eine Serienfertigung verlangen. Am Ende bleibt der Prototyp ganze sechs Monate in Montreal — als blechgewordenes Beispiel für den Stand der Technik im Automobilbau in der Expo-Halle für „Zukunfts-Automobile“! So etwas verpflichtet.

Giuseppe Busso: „Wir waren alle begeistert von dem Bertone-Entwurf, und bald stand fest, daß das Auto in einer kleinen Stückzahl gebaut werden sollte. Schon damals begannen die Spekulationen um den Mittelmotor, was wohl in erster Linie an den Luftschlitzen hinter den Türen lag. Wir sind jedoch nie vom ursprünglichen Frontmotorentwurf abgegangen. Schlitze gab es übrigens auch auf der Fronthaube.“



Die großen Türen mit der unverwechselbaren Form sind genauso schwer, wie sie aussehen. Mit 1270 Kilo ist der Montreal denn auch alles andere als ein Leichtgewicht. Die große (Heck-)Klappe verspricht mehr Kofferraum, als sie halten kann: Das Reserverad läßt nur ein winziges Gepäckabteil übrig.

Für Spekulationen blieb der Fachpresse mehr Zeit als üblich: Drei Jahre vergingen zwischen der Präsentation in Montreal und dem Start der Serienproduktion 1970. Verschiedene Karoserieschneider taten ein übriges, um die Gerüchteküche anzuheizen. Auf Basis des 33-Stradale-Chassis entstanden weitere Prototypen: Der „Carabo“ von Bertone und der „P 33 Roadster“ von Pininfarina (beide 1968), das „P 33 Coupé“ von Pininfarina und der „Iguana“ von Giugiaro (beide 1969). In der Presse mußten wieder Probleme mit dem vermeintlichen Mittelmotor herhalten, um die Terminnot des Montreal zu erklären. Statt dessen steckte der „Monti“ in einer hausinternen Warteschleife.

Busso: „Die Alfetta, die in Zukunft die großen Stückzahlen sichern sollte, hatte absoluten Vorrang. Deshalb machte das Prestige-Projekt Montreal nur langsam Fortschritte. Ein Problem zeigte sich außerdem

schon recht bald: Der Vierzylinder war einfach zu schwach, wenn der Montreal an der Spitze der Modellpalette angesiedelt werden sollte. Eine andere Rolle konnte das Coupé jedoch nicht spielen — dafür war der Bertone-Entwurf optisch einfach zu schnell. Ich machte Chefingenieur Satta den Vorschlag, auf den Achtzylinder des Tipo 33 zurückzugreifen, wenn er wirklich einen Prestige-Alfa haben wollte. Und Satta brachte wieder einmal das Kunststück fertig, die Chefetage von einer verrückten (und teuren) Idee zu überzeugen.“

Auch wenn der Stradale bereits eine Straßenversion des 33 darstellte, bedurfte es einer weiteren Zähmung des widerspenstigen Motors, wenn aus dem Boliden ein potentieller Boulevard-Bummel werden sollte. Busso erhöhte vor allem den Hub, um aus dem bissig-nervösen Zweiliter einen bulligen 2,6-Liter zu machen. Mit 80 Millimetern Bohrung und 64,5 Millimeter Hub

(Stradale: 78 x 52,2 Millimeter) ist der Montreal-Motor immer noch gut für Drehzahlorgien ohne Reue. Das Verdichtungsverhältnis sank von 10:1 (Stradale) auf 9,3:1, und dank des rundlicheren Kolbenbodens reichte nun auch eine Zündkerze pro Zylinder, wo der Stradale noch mit zeitlich versetzter Doppelzündung operieren mußte. Sowohl die mechanische Spica-Einspritzanlage als auch die elektronische Zündung zeugen noch in der Serie von der heißblütigen Herkunft des Triebwerks. Weil das Sechsganggetriebe der Mittelmotor-Versionen nicht zum Frontmotor-Konzept des Montreal paßte, erhielt dieser ein eigens entwickeltes Fünfganggetriebe von ZF, bei dem der erste Gang hinten links, also in einer Schaltebene mit dem Rückwärtsgang (vorn links) liegt. Die restlichen vier Übersetzungsstufen ließen sich so vorbildlich präzise im H-Schema schalten.

„In technischer Hinsicht steckten unter

**Der heutige Marktwert**

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Wenn Sie einen Sachverständigen suchen, der Ihr Fahrzeug nach dem Classic-Data-System bewertet, wenden Sie sich an Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05 / 290 11. Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Karosserieteile für den Montreal sind sehr gesucht und teuer. Das macht sich im Preis von Note-5-Autos ebenso bemerkbar wie bei den Restaurierungskosten für Note 1.

Modell	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Alfa Romeo Montreal	DM 55.000	DM 41.000	DM 31.000	DM 16.800	DM 9.500

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder kompletzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

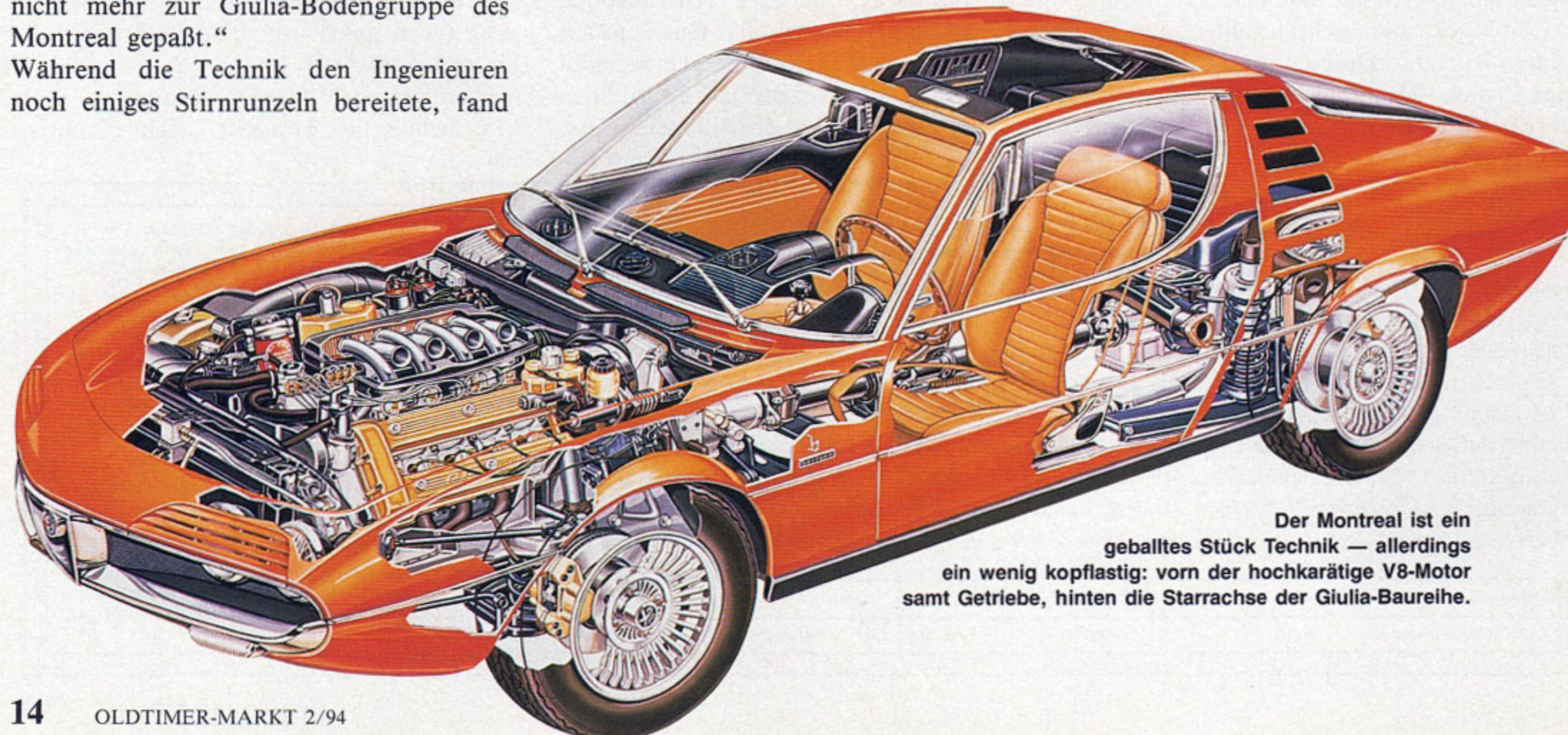
Technische Daten: Alfa Romeo Montreal/33 Stradale

Modell	Montreal	33 Stradale (Version Scaglione)
<b>Motor</b>	Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor im 90-Grad-Winkel; V-förmig hängende Ventile, von je zwei oberliegenden Nockenwellen über Tassenstößel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung mit Trockensumpf; mechanische Kraftstoffeinspritzung nach dem Spica-System; elektronische Zündung (Stradale: zwei Kerzen pro Zylinder)	
<b>Hubraum</b>	2593 ccm	1995 ccm
<b>Bohrung x Hub</b>	80 x 64,5 mm	78 x 52,2 mm
<b>PS bei U/min</b>	200 bei 6500	230 bei 8800
<b>Kraftübertragung</b>	Fünfganggetriebe, vollsynchronisiert; Einscheiben-Trockenkupplung	Sechsganggetriebe, vollsynchronisiert; Einscheiben-Trockenkupplung
<b>Karosserie</b>	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Bodengruppe entspricht weitgehend den übrigen Modellen der Giulia-Baureihe	H-förmiger Rahmen aus 200-mm-Leichtmetallrohren, die gleichzeitig als Tank dienen (98 Liter); Aufbau aus 1 mm Duraluminium
<b>Vorderradachse</b>	Einzelradaufhängung an oberen Querlenkern und unteren Dreiecks-Querlenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Stabilisator	Einzelradaufhängung an kastenförmigen Profil-Querlenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Stabilisator
<b>Hinterradachse</b>	Starrachse von Schubstreben und Reaktionsdreieck geführt; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Stabilisator	Einzelradaufhängung an kastenförmigen Profil-Querlenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Stabilisator
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	4220 x 1672 x 1205 mm	3970 x 1710 x 990 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	220 km/h	260 km/h
<b>Leergewicht</b>	1270 kg	700 kg
<b>Bauzeit</b>	1970 bis 1977	1967 bis 1969
<b>Stückzahl</b>	3925	18

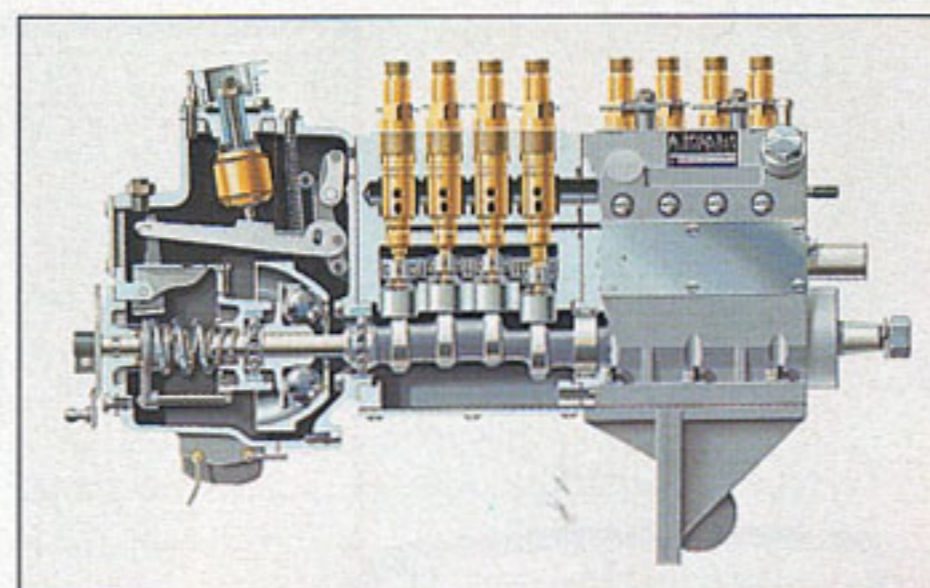
dem Blech des Montreal einige unbefriedigende Kompromisse“, schildert Busso. „Die größte Schwachstelle war die Hinterachse, die mit Gewicht und Leistung des Wagens schlicht überfordert war. Eine De-Dion-Konstruktion wie später bei der Alfetta wäre die richtige Lösung gewesen — aber so etwas gab es im Baukasten-System der Giulia-Baureihe 105 nicht. Die Alfetta-Achse war zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht serienreif — und sie hätte auch gar nicht mehr zur Giulia-Bodengruppe des Montreal gepaßt.“

Während die Technik den Ingenieuren noch einiges Stirnrunzeln bereitete, fand

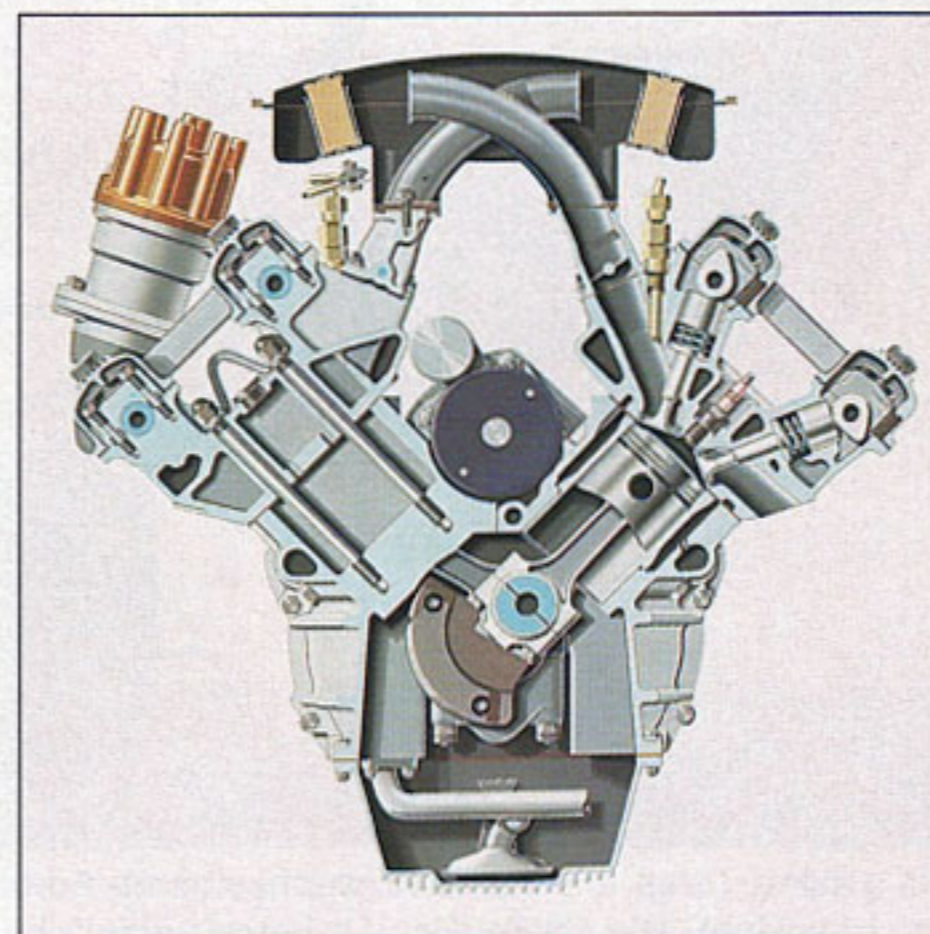
der Karosserieentwurf auch nach drei Jahren ungeteilte Zustimmung. Bis auf wenige Retuschen entsprach die Serie dem Prototyp von 1967. Und kein Buchhalter gebot den Designern Einhalt, als es um kostspielige Detaillösungen ging. Der Instrumententräger aus hochmodernem Hartplastik scheint unmittelbar einer frühen Folge von *Raumschiff Enterprise* entsprungen zu sein, und nach einiger Gewöhnung kann man sogar mit einer gewissen Sicherheit



Der Montreal ist ein geballtes Stück Technik — allerdings ein wenig kopflastig: vorn der hochkarätige V8-Motor samt Getriebe, hinten die Starrachse der Giulia-Baureihe.



Renntechnik: Die mechanische Spica-Einspritzpumpe ist besser als ihr Ruf.



Die langen Ansaugrohre verschaffen dem gezähmten Rennmotor mehr Durchzug „von unten“.

den Tankinhalt schätzen. Eine filigrane Zierleiste tritt an die Stelle einer Frontstoßstange (hier liegt der Grund dafür, daß originale „Monti-Nasen“ nicht für Geld und gute Worte aufzutreiben sind). Zum Markenzeichen des Montreal werden jedoch seine verschlafenen dreinschauenden Doppelscheinwerfer unter den typischen Lamellen. Sie und das Gesamterscheinungsbild des Über-Alfas erinnern an den Lamborghini Miura — was kein Zufall ist, schließlich stammt auch der erste Mittelmotor-Lambo aus der Feder des Bertone-Mitarbeiters Marcello Gandini. Hier schließt sich der Kreis der Mißverständnisse: Bei aller Ähn-

Jürgen Westheide: Ein Mann tankt sich durchs Land

„Ein Spritverbrauch von 18 Litern ist für ein 200-PS-Auto eigentlich nicht spektakulär — wenn da nicht der 63-Liter-Tank wäre“, erzählt Jürgen Westheide, Besitzer unseres Foto-Montreal. Das nebenstehende Bild zeigt ihn demnach bei einer für Monti-Fahrer typischen Handbewegung.



Für den Bielefelder war der Achtzylinder die Krönung seines „Alfanatismus“, wie er es beschreibt. „Ich hatte einen Giulietta Spider, einen Fastback-Spider, ein Bertone-Coupé, einen GTC und eine Giulia Super — und dann wollte ich es irgendwann wissen. Der Montreal ist so etwas wie die letzte Stufe auf dieser Leiter.“

Daß die letzte Stufe ganz schön wacklig sein kann, bestätigt Westheide freimütig: „In Kurven macht das Auto weniger Spaß als so mancher kleine Alfa — aber der Motor ist ein Gedicht. Ein Radio braucht man im Monti nicht

— die Musik spielt im Achtkanalton unter der Haube, und dorthin wandert auch das meiste Geld, wenn man nicht selbst schrauben kann — der Monti ist im Unterhalt unglaublich teuer!“ Eine Alternative zu seinem Achtzylinder sieht Westheide allenfalls bei der italienischen Konkurrenz: Nur Ferrari oder Maserati hätten Ähnliches zu bieten, schwärmt er.

lichkeit und dem gleichen Design-Vater mußte der Montreal einfach ein Mittelmotor-Auto sein — oder nicht?

Auf der Straße hält der V8 aus Mailand dem Vergleich mit dem V12 aus Sant’Agata nicht lange stand — wobei dies am allerwenigsten am Motor liegt. In engen Kurven fährt sich der Montreal nämlich eher wie eine vollbeladene Tuning-Giulia als wie ein Super-Sportwagen. Beherzte GT-Piloten haben auf verwundenen Landstraßen keine Probleme, das Monti-Heck dauerhaft im Auge zu behalten. Auf der Geraden wandelt sich der schwerfällige Dr. Jekyll dann in einen angriffslustigen Mr. Hyde: Aus dem tiefsten Keller heraus entwickelt der Ex-Rennmotor den bulligen Biß eines

kurzfristig aus dem Innenspiegel verschwindet.

Den Ruf des unzuverlässigen Exoten trägt der Montreal allerdings zu Unrecht. Motorschäden und vor allem miserabel laufende Triebwerke gingen eher auf das Konto des Alfa-Servicenetzes oder zu Lasten der schlechten Pflegemoral der Monti-Besitzer. Die Händler winkten nicht selten dankend ab, wenn der kapriziöse Achtzylinder eingestellt werden sollte, und brauchbare Werkstattliteratur lag unter strengem Verschluss der Vertragshändler. So zogen die oft weniger finanzstarken Zweitbesitzer die kurzen Wartungsintervalle immer weiter auseinander — schließlich müssen zum Ventileinstellen alle vier Nockenwellen raus, eine Arbeit, die selbst in guten Werkstätten einen ganzen Tag in Anspruch nimmt! In Folge blieben die wenigen Montreals reihenweise mit verbrannten Auslassventilen liegen, obwohl sich der V8 in den ersten Tests als problemlos und zuverlässig erwiesen hatte. Die *ams*-Redaktion fuhr sogar mit dem Monti in den Skiurlaub, wo er klaglos seinen Dienst versah. Ein weiterer Grund für frühe Malessen mit dem Motor lag im Ölkreislauf: Ein kleiner, versteckter Ölfilter sollte die Spica-Einspritzpumpe vor Schmutzpartikeln schützen. Beim Ölwechsel an der Tankstelle wurde er aber entweder vergessen oder war nicht greifbar — worauf der verstopfte Filter nicht nur den Schmutz, sondern auch das Öl zurückhielt. Diagnose: Pumpe fest.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

139 Fahrzeuge vom Typ Alfa Romeo Montreal  
Stichtag: 1. Juli 1993

Diese Zahl beinhaltet alle zugelassenen oder nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.

Smallblock-Amis, dreht jedoch viel williger hoch. Und dann, jenseits der 4500-U/min-Marke, bläst der Geist des 33 zum Angriff. Wie entfesselt zeigt die Maschine ihr wahres Gesicht und wuchtet das 1270 Kilo schwere Auto vorwärts. Bei 6500 U/min liegen 200 PS an, aber der Genuß geht weiter bis in die 7000er hinein!

Einen kühlen Kopf braucht der Pilot zum Bremsen. Die vier innenbelüfteten Scheiben werden zwar mit dem Gewicht spielend fertig, aber das Fahrwerk macht sportliche Ambitionen erneut zunichte: Die Nase taucht bedrohlich ab, und das Heck reckt sich derart himmelwärts, daß ein Verfolger

Trotz alledem läßt Giuseppe Busso bis heute nichts auf seinen Achtzylinder kommen — und so wie früher beflügelt das Triebwerk die Phantasie des achzigjährigen Ingenieurs: „Eine Alfetta mit Montreal-Motor, das wäre eine phantastische Kombination gewesen — und vergessen Sie die Sache mit dem Mittelmotor!“

Text: Peter Steinfurth  
Fotos: Andreas Beyer und Centro di Documentazione Storica Alfa Romeo



Oldie Car Service

- wir bringen Sie mit Vergnügen weiter...

...zum Reise-Beispiel:



- Concours d'Elegance Pebble Beach
- Monterey Races
- Christie's-Auktion
- Oldie-Händler und -Restaurierer
- Blackhawk Collection
- und vielen OCS - exklusiven Attraktionen

Wollen Sie das komplette Reise-Info? Einfach anfordern bei:

Oldie Car Service (OCS)  
Obere Straße 34, 71134 Aidlingen  
Telefon: 07034 / 65 04-0  
Telefax: 07034 / 65 04-10