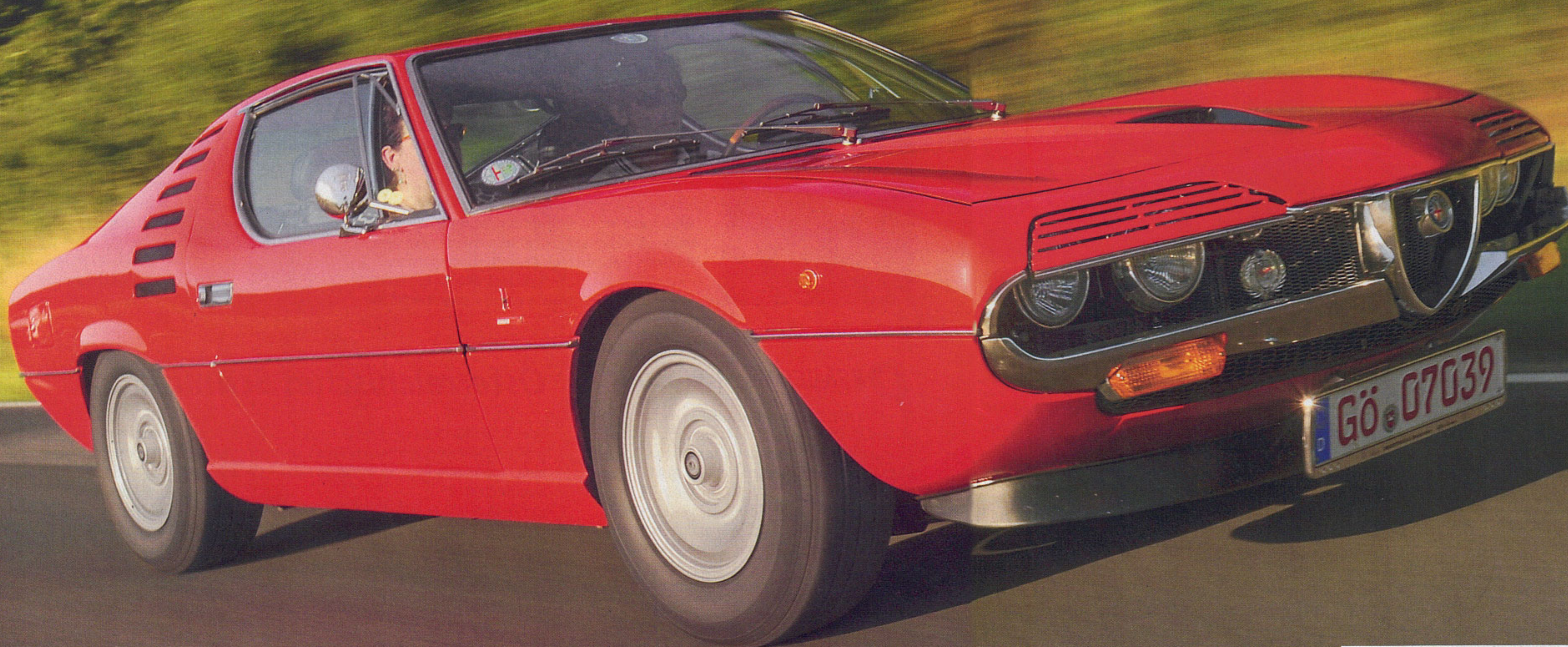


Traum wagen

Er ist keine Schönheit, der Alfa Montreal, der da hilflos auf der Hebebühne eines Händlers hängt. Doch Dirk Nehme greift beherzt zu, restauriert mal eben schnell und macht das Ganze dann nochmal richtig – zehn Jahre lang. Die Geschichte einer großen Leidenschaft



MÜTIGER MANN MIT „BELLA MACCHINA“:
DIRK NEHME BEI DER ERSTEN AUSFAHRT
MIT SEINEM FIX GEMACHTEN MONTREAL

geschlossen auf dem Hof, ich konnte natürlich nicht widerstehen: Es ist wie eine andere Welt, wenn man nur das Sudcockpit gewohnt ist. Diese Instrumente, der Drehzahlmesser bis 9000 Touren, der Blick auf die riesige Motorhaube, kaum zu beschreiben, das Gefühl!

Doch der V8-Alfa lässt sich nicht mal eben so aus der Sparschublade finanzieren. Vor allem die Unterhaltskosten, die locker auf Porsche-Niveau liegen, lassen den Traum des jungen Raumausstatters zerplatzen, vorerst zumindest. Das Geld des Mittzwanzigers reicht immerhin für einen Sechszylinder-GTV. „Danach gibt’s nur noch eine Steigerung, und die heißt Montreal“, bekennt der Südniedersachse aus Hann. Münden, den das V8-Verlangen nicht loslässt.

Nach vielen Drehungen und Wendungen und vergeblichen Versuchen, den GTV gegen eine ordentliche Montreal-Basis einzutauschen, kommt ihm 1989 der Zufall zu Hilfe. Auf dem Rückweg von einem Clubtreffen macht Nehme, mittlerweile mit Ehefrau Hannelore als Co-Pilotin, mal wieder einen Abstecher nach Kassel, ganz in die Nähe zum damaligen Alfa-Händler Eberlein. Sie erinnert sich: „Im Halbdunkel der Werkstatt hing ein Montreal



Geschenk der Gattin an ihren **Alfanatista**: Montreal-Briefmarke aus dem kleinen arabischen Emirat von Ajman. Das außergewöhnliche Fundstück stammt von 1971

Der Über-Alfa ist ein Auto, das schon im Stand Emotionen weckt, nicht nur bei vielen Alfisti. Der Prototyp stand 1967 auf der namengebenden Weltausstellung im kanadischen Montreal, von 1970 bis 1977 ließ Alfa bei Bertone knapp 4000 Exemplare produzieren. Das exzentrische 220-km/h-Coupé mit der Giulia-Basis, das aus der Feder von Bertone-Designer Marcello Gandini stammt und dessen 200 PS starker Achtzylinder reine Renn-Gene in sich trägt, hatte lange einen Ruf als unzuverlässiger Exot. Der Montreal litt jedoch oft nur unter mangelnder Wartung, sobald sich sein Erstbesitzer von ihm verabschiedete. Und selbst wenn es der nächste

Besitzer ernst meinte, hieß das noch lange nicht, dass jede Alfa-Werkstatt ganz genau wusste, was zu tun war... Kleine Stückzahl, kapriziöse Technik, kaum kompetente Wartung: Klingt ganz nach einem Auto, in das man sich besser nicht verlieben sollte – oder, Herr Nehme?

„Den Montreal habe ich in den Siebzigern als Teenager zum ersten Mal gesehen, und da hat er sich gleich in mein Gedächtnis eingebrannt. Die Augen, diese Linie, dieser irre Motor – die reinste Offenbarung“, schwärmt der 52-Jährige noch heute. Mit „Augen“ meint er übrigens das wohl markanteste Montreal-Merkmal, nämlich die Augenlider-

ähnlichen Lamellen der Doppelscheinwerfer. Die kultigen Klappen werden per ausgeklügelter Pneumatik gesteuert, sie schwingen bei eingeschaltetem Licht nach unten.

Seinen blechgewordenen Traum zu verwirklichen, dieses Ziel hat Nehme schon mit dem Erwerb des Führerscheins vor Augen. Zunächst manifestiert sich die Affinität zur Mailänder Marke in einem Alfasud: „In meiner Clique gab’s damals allein fünf Sud, an denen wir ständig geschraubt haben. Ab und zu machten wir bei unseren Sonntagstouren einen Abstecher zum Alfa-Händler. Dort hatte ich das erste Mal Gelegenheit, in einem Montreal Platz zu nehmen. Der stand unver-



Zwei, die das **Cuore Sportivo** am rechten Fleck haben: Hannelore und Dirk Nehme aus Hann. Münden. Fast ein Vierteljahrhundert schon gehen beide mit ihrem „Monti“ durch dick und dünn



DANK EINES SOLIDEN, SELBSTGEBAUTEN DREHGESTELLS GEHEN DIE ARBEITEN AM UNTERBODEN IN DER GARAGE GUT VORAN



ALS TROCKENEISSTRAHLEN NOCH EIN FREMDWORT WAR: WARUM ZUM TEUFEL MACHST DU DAS EIGENTLICH ALLES?



DER GESCHWEISSTE ROHBAU OHNE LACK: DAS „ROSSO 521“ IST MIT HEISSLUFTPÖN UND STECHBEITEL MÜHSAM ENTFERNT



Nervöses Augenleiden: Die charakteristischen Klappen werden per Pneumatik gesteuert, hier und da entweicht aber gerne mal Luft aus dem System

auf der Hebebühne, scheinbar mit einigen Schäden und definitiv nicht fahrbereit. Aber dieser Funke reichte, um das Feuer bei Dirk sofort wieder zu entfachen.“

Gleich am nächsten Tag der Anruf. Ja, das Auto sei zu haben, der GTV könne in Zahlung genommen werden. Völlig elektrisiert folgt bei Eberlein auf der Bühne die erste Bestandsaufnahme: Der 1972er Montreal ist teilerlegt, die Technik nur teilweise, der rote Erstlack jedoch völlig fertig. Aber Rost ist kaum ein Thema, außerdem stammt der Alfa aus erster Hand und hat gerade mal 61.000 Kilometer auf dem Tacho. Und das Beste: Der V8 ist trocken und läuft. Ein offenbar ehrliches Auto, für das Dirk Nehme den guten GTV kurzentschlossen hergibt. 19.000 Mark Eintritt bezahlt er, um die letzte Stufe in den Alfa-Olymp zu erklimmen – ohne überhaupt schon ganz oben angekommen zu sein. „Ich hatte leichte Zweifel, ob ihm klar war, welche Arbeit er sich damit aufgeladen hatte“, erinnert sich Helmut Eberlein noch gut an den sympathischen Kunden von damals, zu dem auch danach der Kontakt bleibt. „Aber der Dirk hat im besten Sinne ‘ne Alfa-Vollmeisel!“

Der Fahrplan des Alfista steht fest: Die Rundum-Restaurierung wird verschoben, auf dem Programm steht zunächst nur eins: Fahren! Um das Ziel möglichst rasch (und kostengünstig) zu erreichen, beschränkt Nehme sich aufs Nötigste: Eine Garagenlackierung reicht fürs Erste, alle Hohlräume werden gnadenlos mit Fertan geflutet. Die neue, sechsteilige Auspuffanlage gibt's noch beim Händler. Außerdem steht der Wechsel sämtlicher Flüssigkeiten auf dem Programm – unter anderem zwölf Liter Öl für die Trockensumpfschmierung. Nehme überholt die Bremsanlage, baut neue Benzinleitungen ein und ergänzt die Spritversorgung durch einen Benzinkühler, um die beiden E-Pumpen der Einspritzung zu schonen, noch so eine Spezialität des Montreal.

Aber die anspruchsvolle Spica-Anlage mit ihrer mechanischen Einspritzpumpe arbeitet einwandfrei. Fürs Triebwerk tut's ansonsten ein frischer Satz Kerzen, Stecker und Zündkabel.

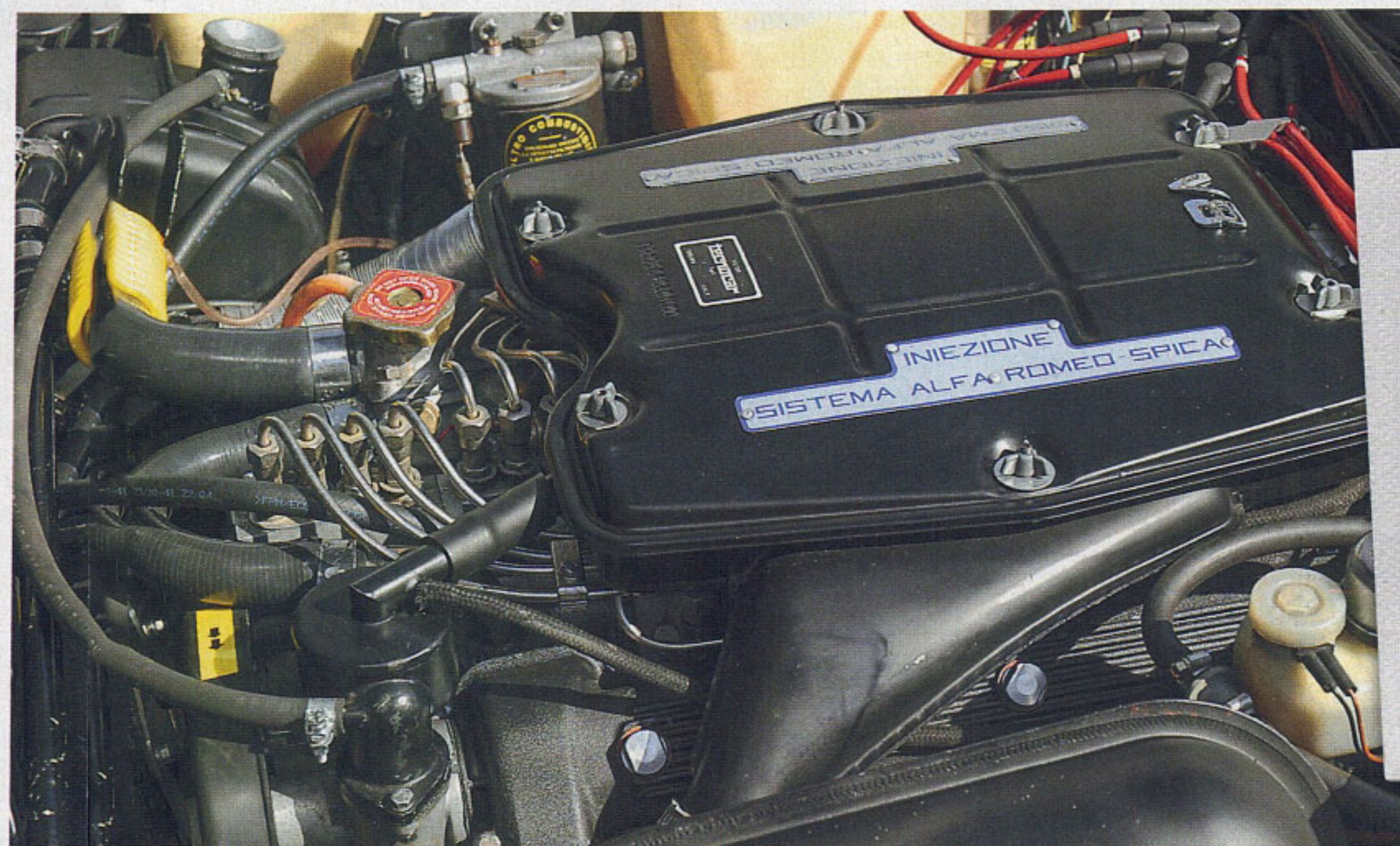
Die Vollabnahme rund ein Jahr nach dem Kauf dauert 15 Minuten, dann ist die Bahn frei für den Montreal mit dem Kennzeichen GÖ-AR 268. „Das Auto hat sich schnell als alltagstauglich rausgestellt, es war ein Genuss fast ohne Reue. Von Kleinigkeiten wie defektem Lima-Regler und Wischermotor mal abgesehen“, rekapituliert der Alfa-Pilot das knackige Zwei-Jahre-TÜV-und-Spaß-haben-

Kapitel. Es ist vor allem vom kernigen Crescendo des 2,6-Liter-Achtzylinders geprägt, der erst jenseits von 6000 Touren sein volles Potential offenbart – und der seine heißblütige Herkunft aus dem Alfa-Topsportler *Tipo Trenta Tre* kaum verleugnet...

Der faszinierende V8 verstummt jedoch bald darauf wie beschlossen – denn der Besitzer nimmt sein *Cuore Sportivo* in die Hand und die Totalsanierung voller Tatendrang in Angriff. Immer unterstützt von seiner Hannelore – für die der Gatte noch eigens das Gaspedal verlängert hat, damit die Ehefrau ja nicht zu kurz kommt... Das Power-Paar ist kaum zu bremsen; das Komplettprogramm für Karosserie und Technik soll zuhause in der mit Grube ausgerüsteten Garage gelingen, in der bereits viele Teile lagern, die es beim Händler längst nicht mehr für Geld und gute Worte



Keine Stoßstange stört die dynamische Front – der Naca-Lufteinlass mitten auf der Motorhaube ist allerdings nur Attrappe. E-Lüfter sorgen dafür, dass es darunter nicht zu heiß wird



Spezialität Spica: Der Vollalu-V8 wird von einer Achtstempel-Einspritzpumpe versorgt, die penibel gewartet werden will



BLOCK-BILDUNG: NACH DER DEMONTAGE DER LAUFBUCHSEN MUSS ERST MAL DER FESTVERKRUSTETE FROSTSCHUTZ RAUS



Auch diese Luftschlitze sind Attrappe. Im Cockpit dagegen ist alles echt – und ebenso restauriert wie der Rest



DA KOMMT WAS RUNTER: AUCH DER LACK DER MOTORHAUBE MUSS MIT HEISSLUFT UND VIEL HANDARBEIT ABGELÖST WERDEN



SECHS MONATE STEHT DER MONTREAL BEIM LACKIERER. ALS I-TÜPPELCHEN GIBT'S EINE SCHICHT KLARLACK OBENDRAUF



ZUSAMMENBAU, DER WAGEN BEKOMMT WIEDER SEIN GESICHT. DAS GANZE DAUERT JEDOCH NOCH EINMAL ZWEIFINHALB JAHRE

gibt. Die Demontage wird akribisch dokumentiert, mit cleveren Ideen vermeidet Nehme allzu großes Chaos: „Den Kabelbaum zum Beispiel habe ich mit Fähnchen für jeden Verbraucher versehen, ihn nach dem Ausbau in voller Länge auf einer etwa zwei Quadratmeter großen Spanplatte befestigt und eingelagert.“

Dass der Montreal nicht den Ruf eines üblen Rosters hat, bestätigt der Blick auf die entkernte Karosserie, denn zumindest deren tragende Teile sind noch gesund. Die Karosseriearbeiten erleichtert ein solides Gestell, das Nehme aus Stahlprofilen konstruiert. Damit lässt sich das nachträglich mit T-Eisen versteifte Auto auf angenehmer Höhe in der Längsachse um 90 Grad drehen. „Gesehen hatte ich sowas auf der Techno Classica, aber warum kaufen, wenn man es selbst machen kann?“

Abgegeben wird der Montreal zum Sandstrahlen – um das schlechte Ergebnis hinterher mit viel Fleiß selbst zu verbessern... Bei den besonders diffizilen Blecharbeiten, die unter anderem im Bereich der Seitenteile, der Schweller und der vorderen Wagenheberaufnahmen nötig sind, steht dem Laien ein versierter Profi zur Seite.

Vorder- und Hinterachse überholt Nehme von vornherein selbst, auch die Bremsanlage nimmt er sich erneut zur Brust. Nicht nur hier fließt seine bereits gewonnene Erfahrung in Verbesserungen ein: „Die Bremse vorn ist mit dem Fahrzeug völlig überfordert, die originalen Sättel habe ich gegen BMW-Teile vom ersten 7er getauscht, die problemlos an die originalen Haltepunkte passen. Das gleiche gilt für den größeren Merce-



Zehn Jahre Restaurierung, das bedeutet auch zehn Jahre Entbehrungen. Aber der Besitzer bereut nichts – der Montreal macht mit jedem Meter auf der Straße alles wieder wett

des-Bremsservo.“ In puncto Straßenlage sorgt die Umrüstung auf kürzere Federn und Koni-Stoßdämpfer dafür, dass das Mehr an Verzögerung zukünftig auch mit dem Fahrwerk korrespondiert – insbesondere mit der im Montreal eigentlich überforderten Giulia-Hinterachse. Die Kraft nach hinten überträgt eine feingewuchtete Kardanwelle (mit Kreuzgelenken vom VW LT!).

Und die Kraftquelle selbst? „Den Motor wollte ich eigentlich nicht öffnen, weil er ohne Murren lief. Aber immer wieder stolperte ich über diesen Dichtsatz, der schon längst bereit lag.“ Mit etwas Kopfschmerzen – die dohc-Zylinderköpfe sind an den Stehbolzen regelrecht angebacken – und viel Fingerspitzengefühl gelingt die Demontage, der verkrustete Frostschutz im Block lässt sich mit Dieselbad und Drahtbürste entfernen. Ein Motorenbauer plant die Köpfe; frisch abgedichtet, gereinigt und mit neuen Steuerketten ausgerüstet, baut Nehme das Alutriebwerk wieder zusammen – unter anderem mit Zylinderkopfdichtungen, die er beim Spezialisten Elring in teurer Kleinserie extra anfertigen lässt. „Die rissen uns Montrealfahrer weltweit quasi aus den Händen. An Teile fürs Triebwerk war ohnehin nicht leicht ranzukommen, vieles wurde gar nicht erst angeboten. Nicht zu vergleichen mit der Situation heute.“

Die Fangemeinde ist groß

Ob Bremsscheiben aus Australien, Lenktriebegehäuse aus Brasilien oder Kopfdichtungen aus Deutschland: Montreal-Fahrer helfen sich heute, wo sie können. Koordiniert wird fast alles von Bruce Taylor – der auch das beste Buch zum Thema verfasst hat (www.alfamontreal.info).

Was die Spica-Einspritzung betrifft, hält Nehme sich ans Motto *Never touch a running system*: „Die Einspritzpumpe selbst lief dank regelmäßiger Wartung einwandfrei, lediglich den Simmerring der Riemenscheibe habe ich getauscht und das Ganze gründlichst gereinigt.“ Diese Etappe kostet den unermüdlichen Alfista nicht viel Zeit – deutlich mühsamer und zeitraubender ist dagegen das Entlacken der Außenhülle mit Heißluftfön und viel Handarbeit. Zugleich ist es der letzte Schritt, bevor der ansonsten perfekt vorbereitete und mit Mike-Sanders-Fett konservierte Aufbau zum Lackierer geht – der schließlich ein halbes Jahr spachtelt, grundiert und lackiert. Eigens für den Transport wird der Alltags-Alfa, ein 75, vorher noch mit Anhängerkupplung ausgerüstet.

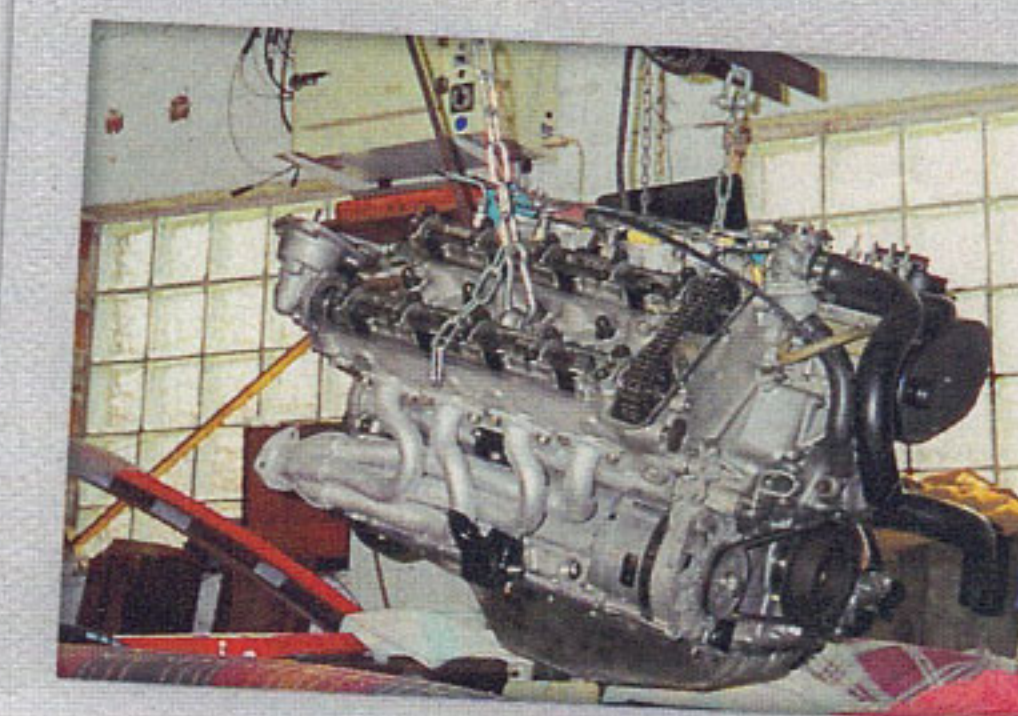
Damit's so ganz ohne den geliebten Montreal nicht langweilig wird, nutzt sein Besitzer die Zeit dazu, auch die Ledersitze in Eigenregie neu zu beziehen. Und natürlich wird auch der Himmel erneuert, als das frisch im originalen Farbton „Rosso 521“ lackierte Auto endlich wieder da ist.

Viele berufsbedingte Pausen unterbrechen immer wieder den erfolgreichen Abschluss der Mission Montreal: Erst gut zehn Jahre, nachdem der Alfa in der Garage in Hann. Münden mit dem letzten Schlüsseldreh verstummt ist, sitzen Dirk und Hannelore Hand in Hand wieder drin, in ihrem „Monti“, und wagen den ersten Startversuch: Kleiner Schlüsseldreh – die beiden Benzinpumpen melden sich. Eine Raste weiter – das ganze Gebäude vibriert, voller Lebensfreude meldet sich der Montreal mit fauchendem Achtzylinder zurück!

Das Ehepaar hat mit all seinen Erfahrungen längst auch andere motiviert, die große Herausforderung anzunehmen und den Traum zu wagen. Es braucht allerdings gewisse Nehme-Qualitäten!



VORFREUDE IST DIE SCHÖNSTE FREUDE: NACH DER RÜCKKEHR VOM LACKIERER HEISST ES ERSTMAL PROBESITZEN



HOCHZEITSFEIER IN DER GARAGE: DER FRISCH VORBEREITETE ACHTZYLINDER KANN ENDLICH WIEDER AN SEINEN PLATZ

Text: Frank Schobelt
Fotos: Andreas Beyer, Archiv Nehme
f.schobelt@oldtimer-markt.de