

ALLTAGSTAUGLICHKEIT Eine rein hypothetische Frage, die sich hypothetisch mit „vorhanden“ beantworten lässt

SCHRAUBERFREUNDLICHKEIT „Nichts an diesem Auto geht schnell“, sagt der Kenner – und damit eigentlich alles

TEILEVERSORGUNG Zunehmend besser, mit weiter steigender Tendenz. Doch es klaffen riesige Lücken...

HABT ACHT!

Wohl kein Oldtimer-Stammtisch, an dem nicht schon Schauergeschichten über den Alfa Romeo Montreal kursierten und wie der Sirenengesang des Achtzylinders arglose Schrauber ins Verderben riss. Hören-Sagen oder nichts als die Wahrheit?

Der Sound und die Aussicht über die lange Haube – Montreal fahren macht einfach glücklich“, seufzt Alfa-Kenner Udo Klein versonnen, während sein Blick den Schwellkörper der Bertone-Karosserie abfährt. War etwas anderes zu erwarten angesichts der Anlagen, die das Coupé in Arese einst mit auf den Weg bekommen hatte? Im Auftrag seines Chefs Nuccio Bertone griff Formgestalter Marcello Gandini Mitte der Sechziger zu Bleistift und Papier und warf mit leichter Hand und flottem Strich ein rasant aussehendes Coupé mit den Abmessungen einer Giulia darauf. Denn genau darum ging es ursprünglich: einen Nachfolger für den Bertone GT zu zeichnen.

Die Alfa-Chefetage war von Gandinis Entwurf so begeistert, dass sie den Bau zweier Prototypen beschloss, von denen einer auf der Weltausstellung 1967 im kanadischen Montreal als Leuchtturm italienischer Automobilkunst diente und Petrolheads aus aller Welt zum Blankoscheck greifen ließ. Was sie nicht wussten: Der vermeintliche Mittelmo-

tor-Sportler mit den scheinbaren Lüftungsschlitzen in der B-Säule trug das Triebwerk vorn und dort auch nur den altbekanntesten 1,6-Liter-Doppelnocker. Der hätte sich an den 1,2 Tonnen Coupé-Blech jedoch so mühsam abgearbeitet, dass jeder 1300er Fiat zum Angstgegner geworden wäre. Ein unhaltbarer Zustand.

Als die Serienentwicklung des Montreal Ende der Sechziger endlich konkret wurde, griff Ingegnere Giuseppe Busso daher in das Motorenregal des atemberaubenden Alfa 33 Stradale, zog dessen hyperaktiven Zweiliter-Vollalu-V8 heraus und domestizierte ihn mittels deutlich größerem Hub und reduzierter Verdichtung. Sowohl die Spica-Einspritzung mit acht Einzeldrosselklappen als auch die elektronische Zündung blieben als Reminiszenz an die sportive Herkunft erhalten.

Die Handschrift des Miura-Schöpfers Marcello Gandini ist dem Montreal deutlich anzusehen



Als die Monti-Produktion 1970 endlich anlief, entwickelte sie sich allerdings nicht gerade zum Massengeschäft: Lediglich 3925 Coupés tröpfelten binnen sieben Jahren aus der Fertigung Bertones. Vermutlich war das Markenlogo nicht exklusiv genug für den mondänen Einstandspreis – für 35.000 Mark gab es 1970 auch einen gleich starken BMW 3.0 CSI samt 1300er Käfer für die Gattin oder einen zwölfzylindrigen Jaguar E. Zudem zeigte sich schnell, dass viele Alfa-Händler mit der Wartung des komplexen V8 überfordert waren und sie deshalb nicht selten schlicht ablehnten. Der resultierende Wartungsstau nagte umso gieriger am Image des Edel-Alfa...

KAROSSERIE



1 Unter den Einstiegsblenden gammeln die Schweller besonders gern, sie sind aber auf ganzer...



2 ...Länge rostgefährdet, vor allem bei verstopften Abläufen. Grund: Durch die Zierschlitze...



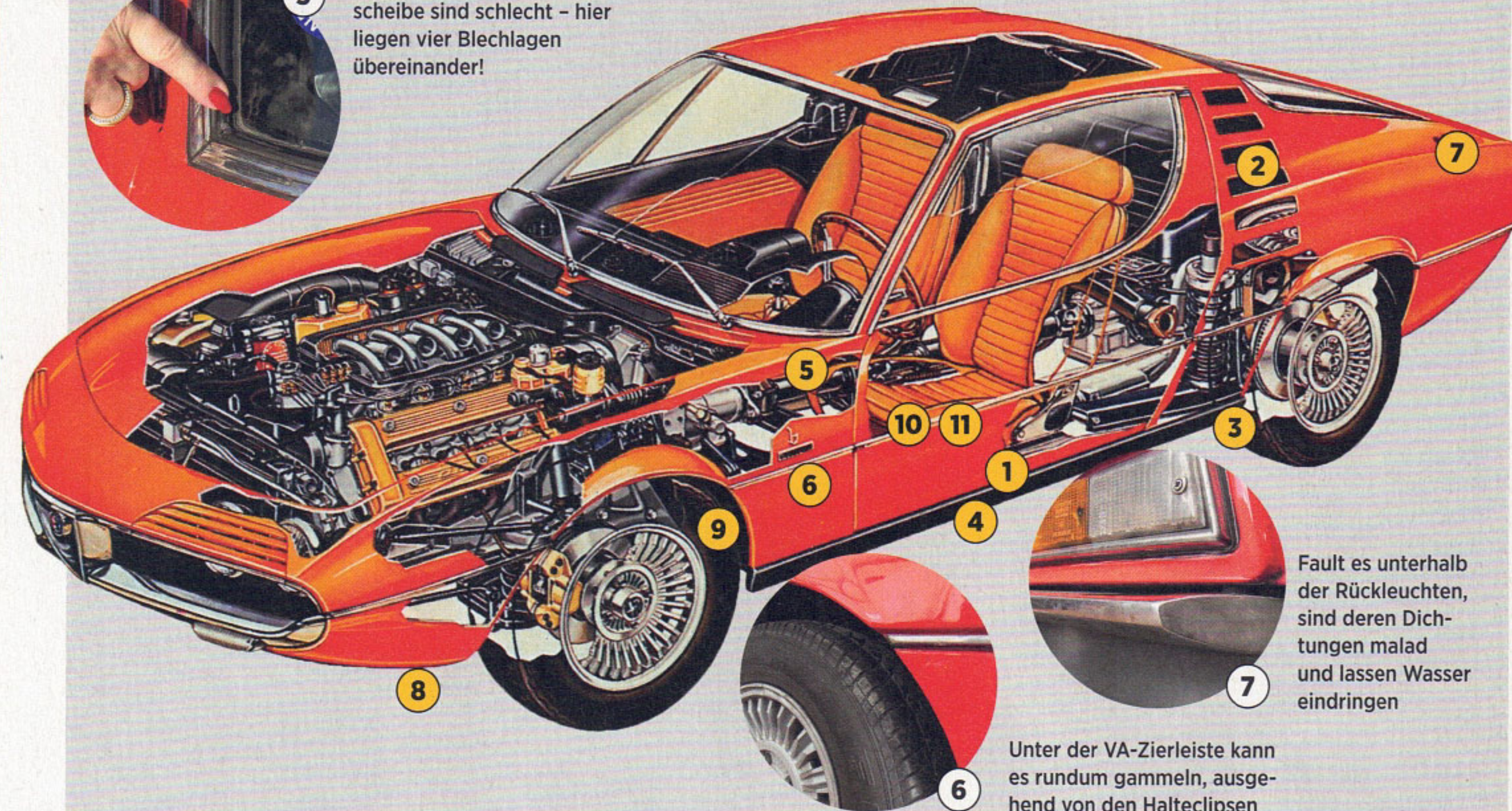
3 ...dringt Wasser ein, das am Seitenteil herunterläuft und sich im Schweller sammelt



4 Ein Umlenkrollen-Halteblech im Innern der Türen lässt die Böden mittig durchfaulen



5 Blasen unterhalb der Frontscheibe sind schlecht – hier liegen vier Blechlagen übereinander!



7 Fault es unterhalb der Rückleuchten, sind deren Dichtungen malad und lassen Wasser eindringen



6 Unter der VA-Zierleiste kann es rundum gammeln, ausgehend von den Halteclipsen



8 Korrosion, vor allem aber Unfälle können der Frontschürze zugesetzt haben



9 Die Radhäuser stehen rundum auf dem Prüfstand. Vorn rechts fand sich ein Loch (Pfeil)



10 Abgesehen von den Wagenheberaufnahmen und den an die Schweller grenzenden...



11 ...Blechpartien gilt der Unterboden des Montreal als relativ rostresistent

„Einfach geht an dem Auto nix“, stellt denn auch Udo Klein klar und erläutert das an einem illustren Detail. Der Montreal weist neben der üblichen Hupe ein luftdruckbetriebenes „Überlandhorn“ auf. „Dessen Kompressor sitzt tief unten im Wagenbug und soll laut Wartungsvorschrift bei jeder Inspektion geölt werden“, so Klein. Erreichbar ist er theoretisch durch einen Spalt, der sich zwischen Frontblech und geöffneter Motorhaube auftut. Praktisch schaffen das nur

Leute, die auch durch einen Briefschlitz einen Hausflur tapezieren könnten... Alfa-Kenner Udo Klein aus dem badischen Haßloch und die Breisgauer Montreal-Fachleute Gernot und Sohn Matthias Krauß (siehe „Die Spezialisten“) werden uns die Monti-Schwächen erläutern.

Karosserie

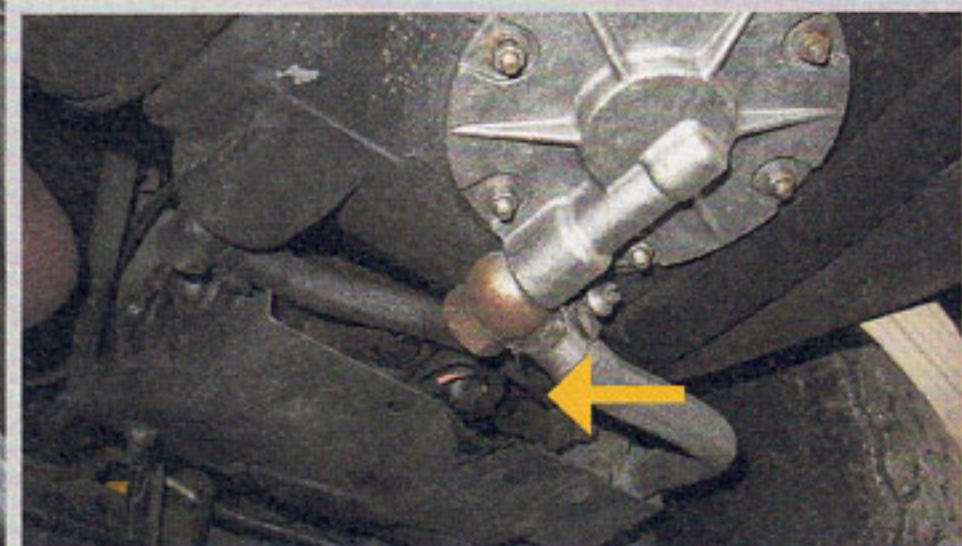
„Das Blech des Montreal ist nicht schlechter als das anderer Alfas aus der Zeit, aber auch

nicht nennenswert besser – und außer Türen und Hauben rundum verschweißt“, stellt Klein klar. Die kritischste Zone verortet er im Bereich der B-Säule: „Durch die Pseudo-Lüftungsschlitze dringt Wasser ein, das in den Schweller läuft und dort Korrosion fördert. Vor allem dann, wenn die Ablaufbohrungen verstopft sind.“ Schwellern und Seitenteilen gilt daher besondere Aufmerksamkeit sowie den Einstiegen, unter deren Edelstahlblechen es ebenfalls gammelt.

MOTOR

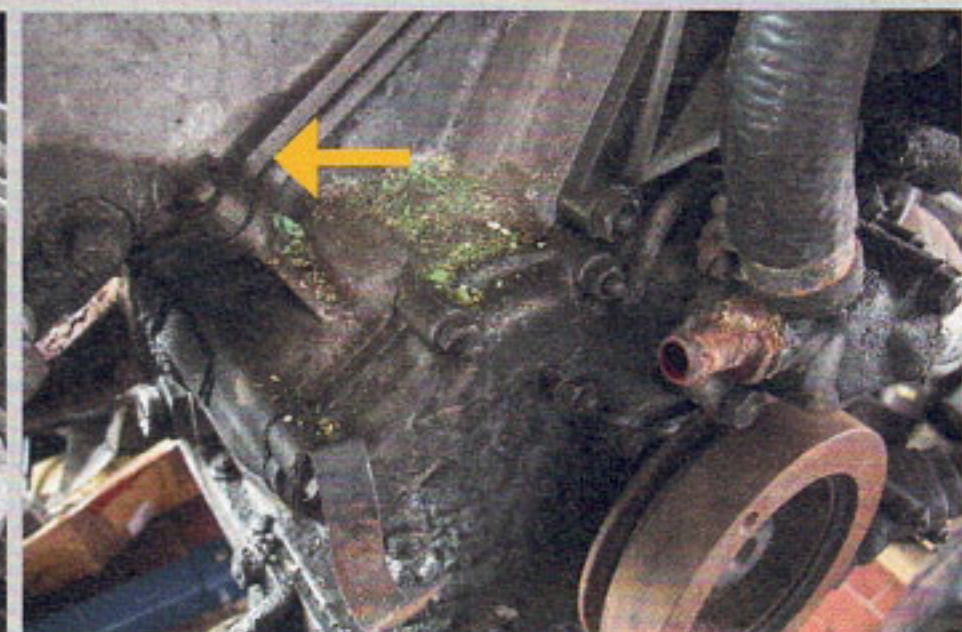
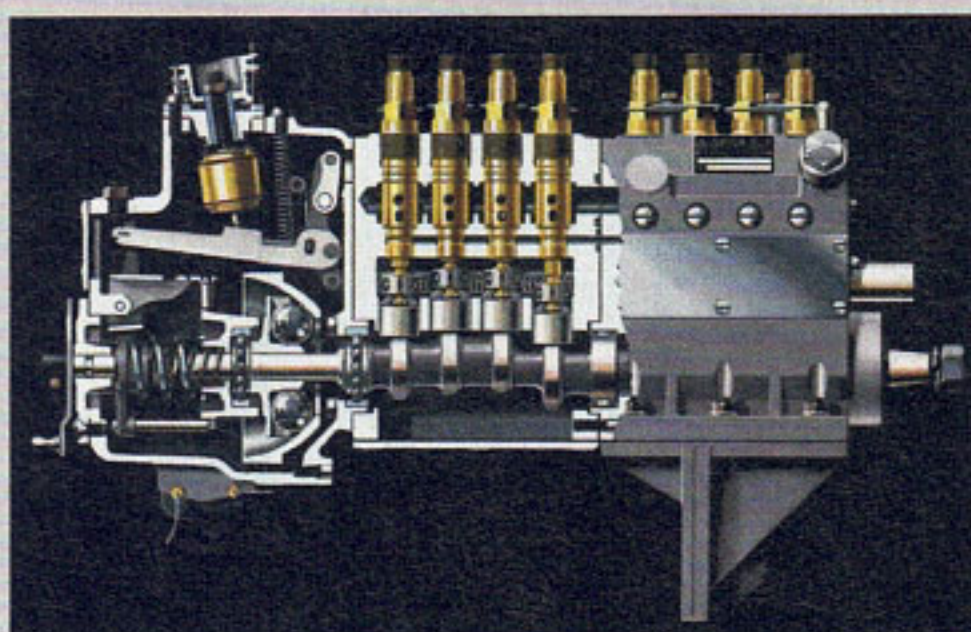


Ist die Dichtung oberhalb der Zündsteuergeräte hin? Dann drohen Wassereinträge



Riecht es im Heck nach Sprit, könnten die Benzinpumpen (Pfeil) undicht sein

Grande Complication: Eine Kernsanierung des Rumpfmotors verschlingt trotz nasser Laufbuchsen schnell an die 20.000 Euro. Einmal gut gemacht, ist für bis zu 200.000 Kilometer Ruhe



Bis zu 3000 Euro verschlingt die Überholung der Spica-Einspritzanlage. Ihre Hauptfeinde sind Öl-mangel wegen eines verstopften Filters, Benzinverdünnung des Öls – und „Bastler“. Wird der Kaltstart zum Geduldsspiel, ist der für Gemischanreicherung zuständige Temperaturfühler defekt (Pfeil)

Der Pfeil zeigt auf den Zylinderkopf. Darunter das Steuergehäuse samt Wasserpumpe, für deren Wechsel die Köpfe demontiert werden müssen

Nächster Programmpunkt: die umlaufende Sicke mit der eingelassenen Zierleiste. „Hier breitet sich der Rost von den Haltern der Leiste aus und greift auf das umgebende Blech über“, hat Gernot Krauß beobachtet. Ein ähnlicher Effekt stelle sich häufig an den Türböden ein, an denen eine Umlenkrolle der Fensterheber verschraubt sei.

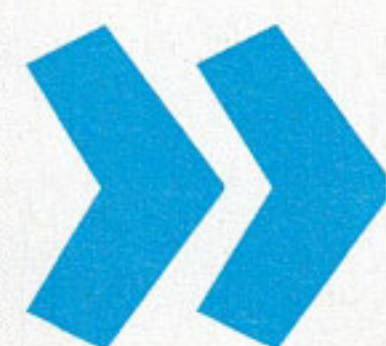
Alarmstufe rostrot geben beide Experten, wenn sich unterhalb der unteren Windschutzscheibenecken Korrosion zeigt: „Hier treffen vier Blechlagen aufeinander, was die Instandsetzung äußerst schwierig macht“, so Krauß. Die letzten, Montitypischen Malaisen finden sich in den Tiefen des Kofferraums, in dem links ziemlich versteckt die Batterie wohnt. Udo Klein: „Der Akku steht zwar in einer Kunststoffwanne, trotzdem ist dieser Bereich oft von Säure zerfressen.“ Gernot Krauß rät zudem, sich auch die Durchführung des Pluskabels am Unterboden genau anzuschauen. Und auch das Heckblech un-

terhalb der Rückleuchten sollten Interessenten genau inspizieren.

Gammel kann sich neben den genannten Stellen freilich auch sonst überall finden. Ein intensiver Check der Radhäuser rundum ist ebenso unerlässlich wie eine Sichtkontrolle der (ab Werk gleichmäßigen) Spaltmaße. Gerade bei älteren Restaurierungen empfiehlt es sich ferner, die Außenhülle per Magnet oder besser noch Schichtstärkenmesser abzutasten, da die lange Zeit miserable Versorgung mit Reparaturblechen Prestolith-Künstler auf den Plan gerufen haben könnte.

Technik

Doch nicht die elegante Hülle, sondern deren kapriziöses Innenleben hat dem Montreal seinen berühmten Ruf beschert – zurecht? „Wie gesagt, nichts an dem Auto geht einfach, und wenn ein Verkäufer behauptet, sein Montreal laufe gut und müssen ‚nur mal eingestellt‘ werden, ist Vorsicht geboten“, mahnt Udo Klein. Und Krauß ergänzt: „Bis alle acht



»Zum Wechsel der Wasserpumpe samt aller Lager müssen die Köpfe runter und am besten gleich der ganze Motor raus.«

Alfa-Spezialist Gernot Krauß

Drosselklappen korrekt und spielfrei eingestellt sind und der Klappendrehwinkel mit dem Pumpenhebel synchronisiert ist, vergeht ein Tag – allein schon deshalb, weil manche Einstellarbeiten bei kaltem, andere bei warmem Motor durchgeführt werden müssen.“

Dazu kommen typische Fehlerquellen wie der mit einer Art Wachs gefüllte Temperaturfühler für die Gemischanreicherung, der oft malad ist und Kaltstarts zum Geduldsspiel macht. Gefährlich wird es gar, wenn der kleine Ölfilter vorn unterhalb der Einspritzpumpe ewig nicht mehr gewechselt wurde und so verstopft ist, dass er die Pumpe vom Motorölkreislauf abschneidet – dann sind Fresser programmiert.

Stichwort Motoröl: Elf Liter fasst der Tank der Trockensumpfschmierung, allein das ist ein Kostenfaktor bei der großen Inspektion. Und wie bei Giulia&Co. auch, müssen zur Ventileinstellung die Nockenwellen ausgebaut werden – nur eben vier Stück und unter deutlich beengteren

DIE SPEZIALISTEN

Echte Alfa-Menschen

Seit er mit 14 Jahren seine Lehre bei Alfa-Hehn in Mannheim antrat, hat die Marke aus Mailand **Udo Klein** (rechts) nicht mehr losgelassen. In seiner Werkstatt in Haßloch (August-Bebel-Str. 14, Tel. 06324/78341) befasst er sich vorwiegend mit den heckgetriebenen Modellen der Marke.

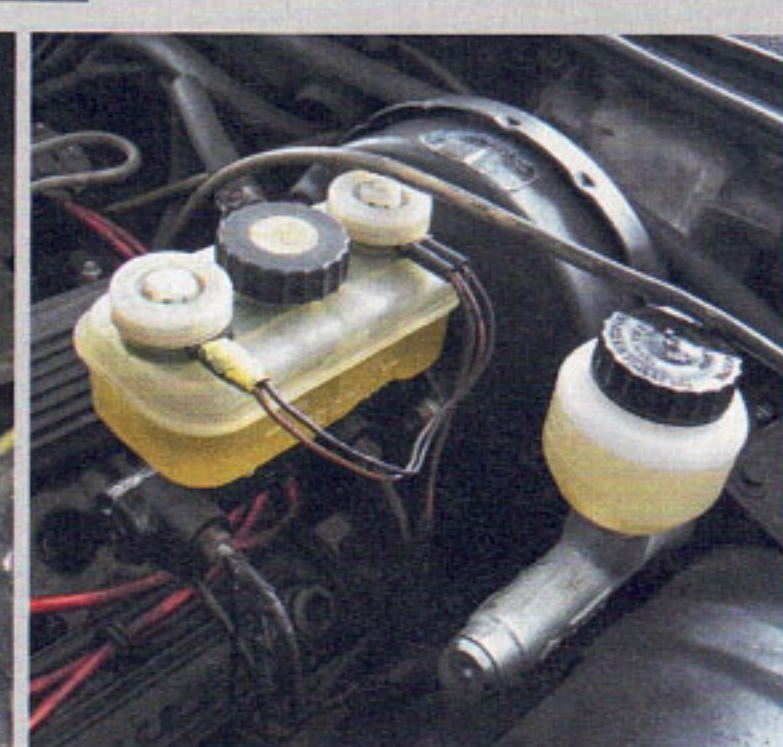


Auch Gernot Krauß und sein Sohn Matthias schrauben seit vielen Jahren hauptberuflich an italienischen Autos. 2003 grün-

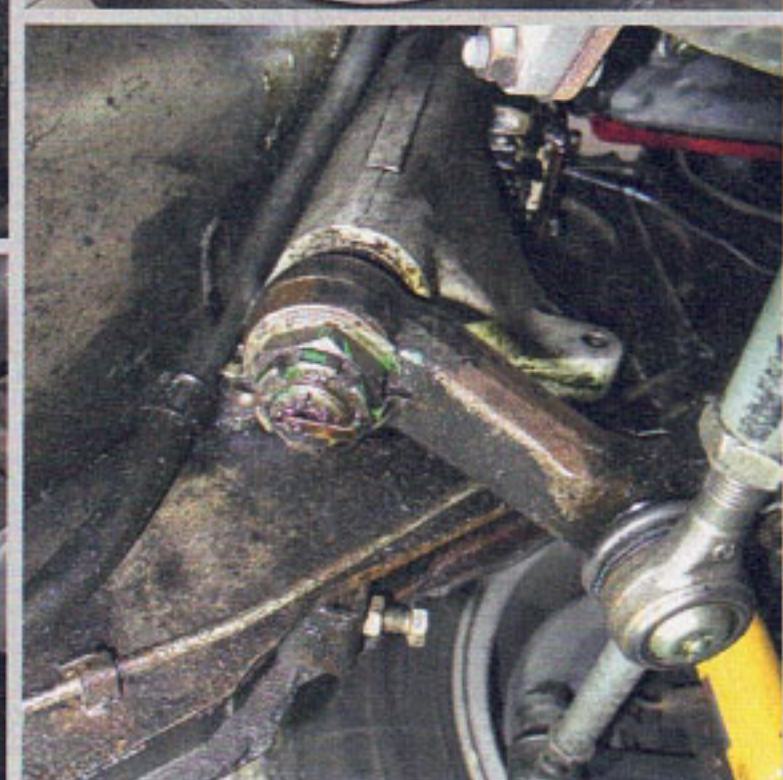
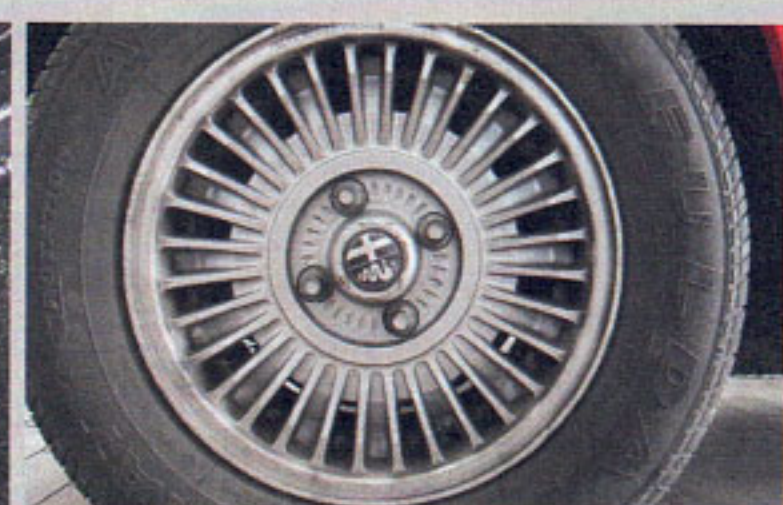
deten sie den Alfa Montreal Service (Im Johannesgarten 3, 77975 Ringsheim, Tel. 07822/447180, www.alfa-montreal-service.de). Neben der piekfeinen Werkstatt (in der auch andere Italo-Klassiker verarztet werden) bildet der Monti-Teileservice ein weiteres Standbein des Familienunternehmens.



FAHRWERK UND BREMSE



Die zahnlose Bremsanlage basiert im Grunde auf jener der Giulia, nur mit innenbelüfteten Scheiben. Erst die letzten gut 200 Exemplare verzögerten dank großem ATE-Bremskraftverstärker (oben im Bild der kleine) adäquat



Fahrwerksbuchsen und -bauteile stammen überwiegend aus dem Giulia-Regal und sind entsprechend gut verfügbar – im Gegensatz zu den zisierten Monti-Alurädern. Das Lenktriebegehäuse ist überfordert und reißt oft, kann aber geschweißt und verstärkt werden

Platzverhältnissen. Merke: Bei den Wartungskosten liegt der Montreal auf Augenhöhe mit deutlich exklusiveren Italo-Sportlern...

Doch zurück zu den Problemzonen, von denen die Spica-Einspritzung nur eine ist. Die zu Undichtigkeiten neigenden zwei Benzinpumpen sind eine andere, deren Überholung Gernot Krauß für 300 Euro pro Stück anbietet. Einen ähnlichen Betrag ruft der Breisgauer Spezialist für die Revision der Bosch-Zündsteuergeräte auf. „Die stellen die Arbeit gern nach Besuchen der Waschanlage ein. Sind die Motorhaubendichtungen marode und lassen Wasser durch, läuft es gleich in die darunter liegenden Steuergeräte“, erläutert Udo Klein.

Kein Monti-Kauf ohne ausgedehnte Probefahrt, die den Motor auf Betriebstemperatur bringt. Und besser nicht darüber hinaus, sonst könnte die Wasserpumpe austauschbar sein. „Da löst sich das Flügelrad auf der Antriebswelle“, so Kenner Klein, „was vor allem nach flotter Fahrt im Stadtverkehr zu Hitzewallungen führt.“ Das Problem dabei: „Die Pumpe sitzt im Steuergehäuse, und

TECHNISCHE DATEN

ALFA ROMEO MONTREAL	
MOTOR	
Bauart	Wassergekühlter Achtzylinderviertakt-V-Motor (90 Grad) aus Leichtmetall; v-förmig im Kopf hängende Ventile, von zwei kettengetriebenen, obenliegenden Nockenwellen über Tassenstößel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Trockensumpfschmierung; mechanische Spica-Einspritzung
Bohrung x Hub	80 x 64,5 mm
Hubraum	2593 ccm
PS bei U/min	200 bei 6500
Nm bei U/min	235 bei 4750
Antrieb	Einscheiben-Trockenkupplung; vollsynchronisiertes Fünfgang-Sportgetriebe; Hinterradantrieb

KAROSSERIE	
Aufbau	Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie
L x B x H	4220 x 1672 x 1205 mm
Radstand	2350 mm
Leergewicht	1270 kg
FAHRWERK	
Vorderachse	Einzelradaufhängung an oberen Querlenkern und unteren Dreiecks-Querlenkern; Schraubenfedern; Teleskop-Stoßdämpfer; Querstabilisator
Hinterachse	Starrachse an unteren Längslenkern und oberem Reaktionsdreieck; Schraubenfedern; Teleskop-Stoßdämpfer; Querstabilisator
Bremsen	Hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit innenbelüfteten Scheiben rundum

DATEN & MESSWERTE	
Verbrauch Ø	12 bis 14 l Superbenzin/100 km
Vmax	220 km/h
Bauzeit	1970 bis 1977
Stückzahl	3925

Clubadressen

Club klass. Alfa Romeo Fahrzeuge e.V.

Detlev Segger,
Angelsachsenweg 68
D-48167 Münster, Tel.: 0251/616819
E-Mail: vorstand@club-klassischer-alfa.de
www.club-klassischer-alfa.de

Alfa Classic Club e.V.

Wolfgang Dietrich,
Hauptstr. 25
D-76877 Offenbach
Tel.: 06348/5329, 0171/8344237
E-Mail: 1.vorsitzender@alfa-classic-club.de
www.alfa-classic-club.de

Alfaclub „Alfisti“

Sandro D'Onofrio,
Im Letten 8
D-73433 Aalen
Tel.: 07361/72007, Fax: /78770
E-Mail: info@alfa-club.de
www.alfa-club.de

Giulietta 750-101 Register des Alfaclub e.V.

Frank Dietrich, Postfach 1251
D-26833 Hesel
E-Mail: giulietta.750-101@alfaclub.de
www.alfaclub.de

Alfaclub Österreich

Postfach 36, A-1150 Wien
E-Mail: alfaclub@aon.at
www.alfaclub.cc

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de

Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter Tel.: 06131/992164 gern weiter.

Ersatzteilpreise

Alfa Romeo Montreal

Frontscheinwerfer	70 €
Lichtmaschine (AT)	199 €
Anlasser (AT)	299 €
Stoßstange hinten links	290 €
Hardyscheibe Kardanw.	149 €
Kupplungsgeberzylinder	81 €
Motor el. Fensterheber	125 €

Alfa-Service Hurtienne, Tel. 02383/93640,
www.alfa-service.com

Unteres Seitenteil (B-Säule)	189 €
Endspitze	219 €
Außenschweller	219 €
Schweller-Oberteil	193 €
Frontscheibendichtung	389 €
Sitzbezug Kunstleder/Stoff	369 €
Motordichtsatz (o. Simmerringe)	230 €
Rep-Satz Wasserpumpe	279 €

G. Häckner, Tel. 09721/388020,
www.haekner.com

Weitere Anbieter finden Sie im Kleinanzeigenenteil

das ist mit den Zylinderköpfen verschraubt“, so Krauß. „Zum Tausch der Pumpe samt allen Lagern heißt das: Köpfe runter. Und weil man an das hintere Lager kaum rankommt, nimmt man am besten den Motor raus.“

Vernimmt man in Fahrt Geräusche und Vibrationen aus dem Antriebsstrang, kann das mehrere Gründe haben: Die Hauptwellenlager des ZF-Getriebes müssen erneuert werden, was nach Krauß' Erfahrung etwa alle 80.000 km der Fall ist. Oder die Zentrierbuchse zwischen Getriebeabgang und Kardanwelle hat es zerrieben. Möglicherweise ist auch die Hardyscheibe am Ende oder das hintere Kreuzgelenk nie abgeschmiert worden. Lange damit herumfahren sollte man jedenfalls nicht mehr, denn wenn Kegel- und Tellerrad des Hinterachsgetriebes Schaden nehmen, ist Ersatz nur schwer aufzutreiben. Das gilt auch für das unterdimensionierte Burman-Lenkgetriebe, das der Schweizer

Montreal-Spezialist Josef Bürgi (www.alfamontreal.ch, Tel. 0041/52 3665503) jedoch schweiß und die Lagersitze verstärkt.

Eine Stärkung könnten auch die Bremsen vertragen, die zwar innenbelüftet sind, ansonsten aber den Stopperrn der Giulia-Baureihe entsprechen. „Notbremsungen aus 200 km/h sind kein Spaß“, weiß Udo Klein aus eigener Erfahrung. „Der Bremskraftverstärker ist zu klein“, analysiert Gernot Krauß, „erst die letzten gut 200 Montreal hatten einen großen ATE-Verstärker an Bord.“ Lenkt das Heck in Kurven mit, dürften die Buchsen des Reaktionsdreiecks verschlissen sein. Sie stammen wie alle anderen Fahrwerksteile aus dem Giulia-Regal und sind daher leicht und günstig auszutauschen.

Interieur/Zierteile

Was sich von Interieur- und Zierteilen definitiv nicht behaupten lässt: Gerade der überwiegend edelstählerne Karosserieschmuck

ist kaum mehr aufzutreiben, während manche Interieurteile wie Teppichsätze wieder im Angebot sind. „Gerissene Armaturenbretter habe ich noch nicht gesehen, die sind sehr alterungsbeständig. Für die oft gebrochene Blende der Mittelkonsole arbeiten wir derzeit an einer Reprö-Lösung“, beruhigt Krauß, „Instrumente und Lenkräder lassen sich ohnehin überholen.“ Schwierig sei die Umstellung vorhandener Klimaanlage auf zulässige Kältemittel.

Fazit

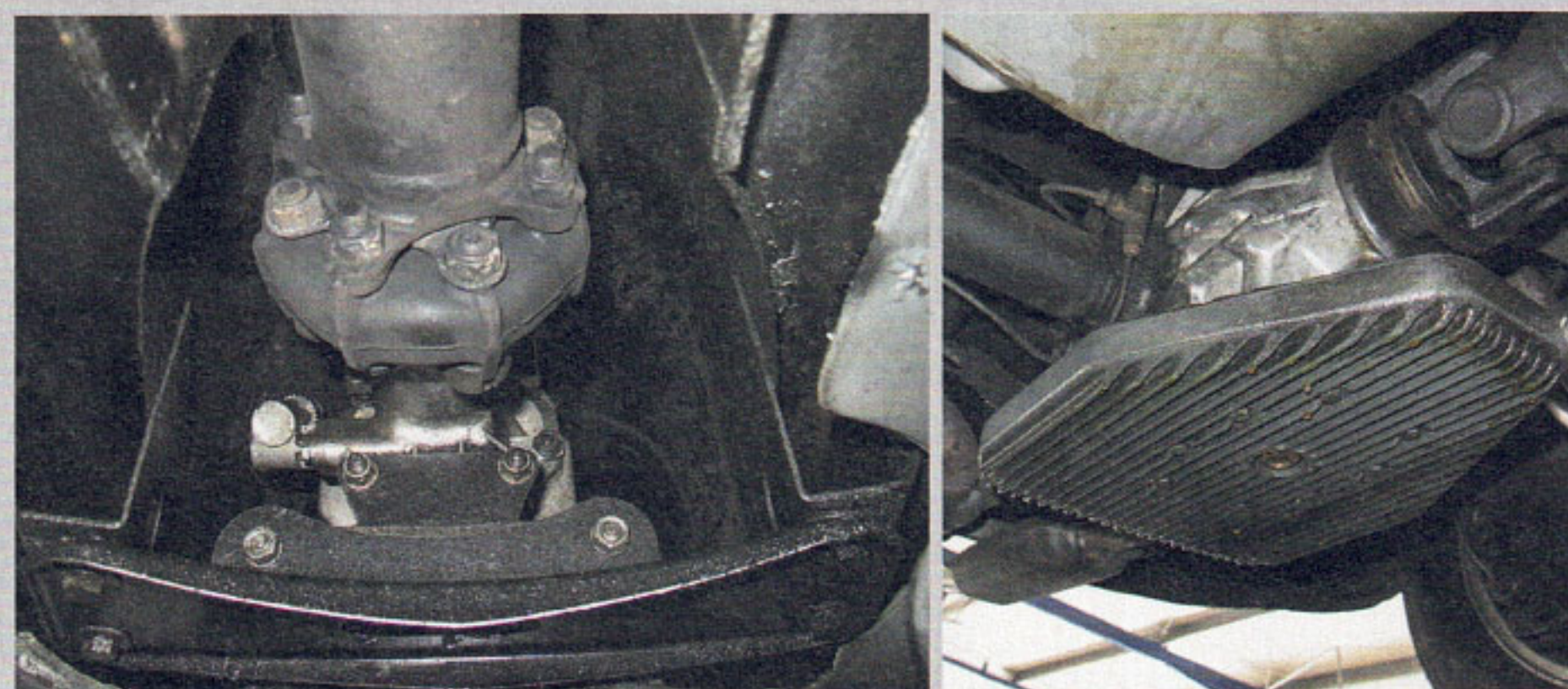
Die „Flucht in Sachwerte“ hat dem Montreal Wertzuwächse im dreistelligen Prozentbereich beschert, ungetrübtes Monti-Glück gibt es heute nur noch für hohe fünfstelligen oder gar sechsstelligen Beträge.

Oder für jene, die Giulia, GTV 6 & Co. längst im Schlaf restaurieren können und neue Herausforderungen suchen. Sie dürfen sich über die inzwischen deutlich bessere Teileversorgung freuen. Die ist die Sonnenseite des Garagengoldrauchs, denn je wertvoller das Auto, desto eher lohnen sich Nachfertigungen.

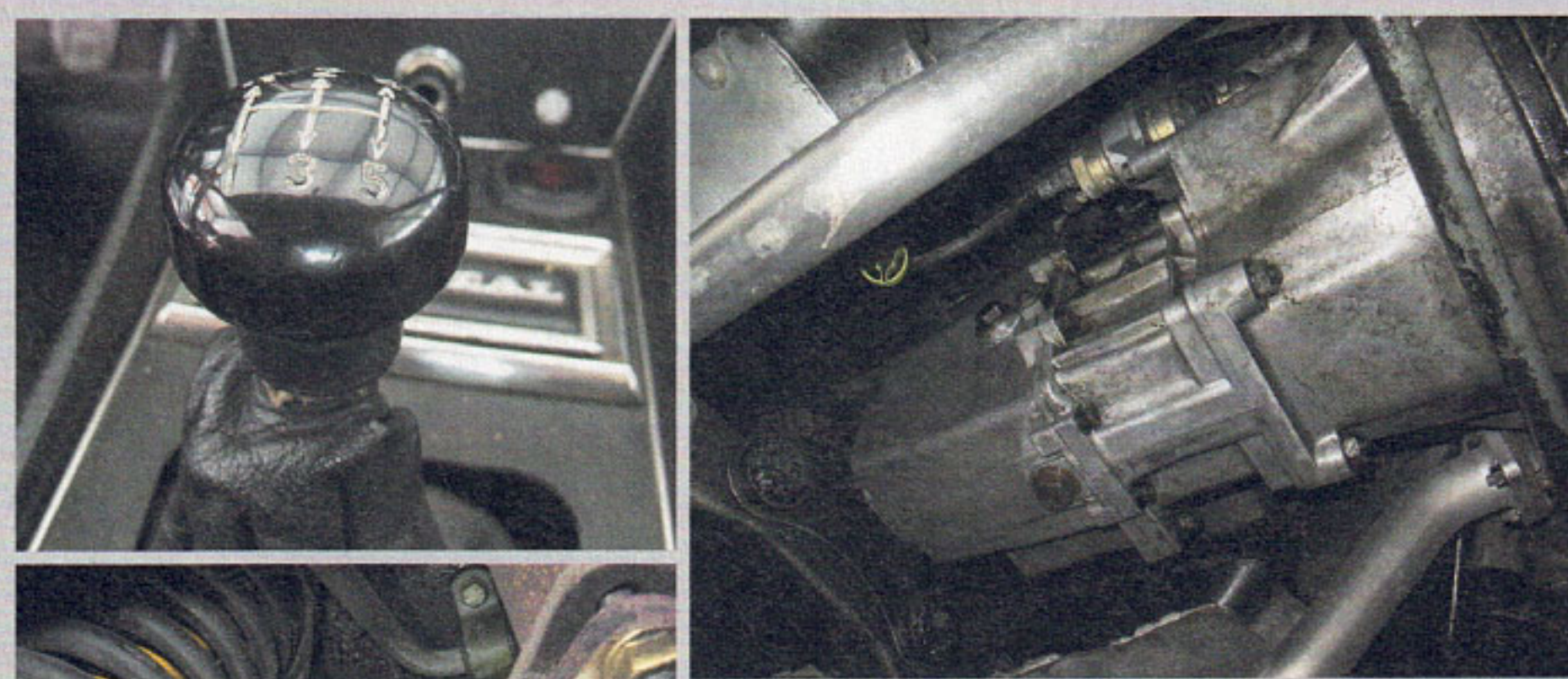
TEXT **Dirk Ramackers**

FOTOS **Andreas Beyer/DR/Archiv**
d.ramackers@oldtimer-markt.de

ANTRIEB



Eine intakte Zentrierbuchse zwischen Getriebeausgangs- und Kardanwelle und stramme Hardyscheiben sind essentiell für einen vibrationsarmen Antrieb, der die nicht mehr verfügbaren Kegel- und Tellerräder im Diff schonnt. Die Alu-Ölwanne heißt unter Kennern „Bügeleisen“



Die Hauptlager des ZF-Getriebes haben eine Lebensdauer von etwa 80.000 km, sind aber noch verfügbar, wie auch Synchronkörper. Lenkt das Heck in Kurven mit, fällt der Verdacht auf verschlissene Buchsen des Reaktionsdreiecks, das durch Distanzstücke (Pfeil) von Giulia- auf Monti-Spurbreite angepasst wurde

INTERIEUR UND ZIERRAT



Während die Blende der Mittelkonsole oft Risse zeigt, gibt sich das bizarre Armaturenbrett im Flash-Gordon-Stil sehr UV-fest. Es gilt: Das Interieur muss vollständig und sollte gut sein



Üblich waren Stoffsitze, Leder bot Alfa nur in schwarz an. Für den edelstählernen Karosserieschmuck gilt dasselbe wie für den Innenraum: Fehlteile ziehen endlos lange internationale Suchen nach sich



RETRO CLASSICS

02. – 05.03.2017
MESSE STUTTGART
Sie finden uns in
Halle 1 · Stand C35



Ich brauche richtige Oldtimerversteher...



Mit unseren Oldtimer-Dienstleistungen gehen Sie auf Nummer sicher! Denn besondere Fahrzeuge verdienen besonderen Service.

Unsere nichtamtlichen Dienstleistungen: Kurzugutachten, detailliertes Wertgutachten, Schadensgutachten, Restaurierungs- und Reparaturbegleitung.

Oldtimerservice im Internet: Oldtimerdatenbank, Checklisten & Kaufvertrag, Bestätigung der Daten, Oldtimer-Ratgeber zum Download, Newsletter.

Unsere amtlichen Dienstleistungen: H-Kennzeichen (§ 23 StVZO), Hauptuntersuchung (§ 29 StVZO), Änderungsabnahme (§ 19,3 StVZO)

Altes Blech trifft neue Medien:



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbh
Fon: 0711 97676-0
www.gtue-oldtimerservice.de
www.gtue.de



CLASSIC-DATA-MARKTWERT

ALFA ROMEO	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
Montreal	1970-1977	120.000 €	75.000 €	50.000 €	39.600 €	18.400 €	35.000 DM