

Numero 10 - Anno 2 - lug-ago 2023

# PROFUMO DI **Alfa**

# **MONTREAL** *L'ESCLUSIVO RADUNO INTERNAZIONALE*

MACCHINE, DONNE, UOMINI E PASSIONE

**1750 GT**  
**VELOCE**  
*LA RARISSIMA  
PRIMA SERIE*

*IL FASCINO  
DISCRETO...*

**1900 SS**  
**TOURING**  
**SUPERLEGGERA**

PREZZI ESTERI: AUT 18,50 € - BE 17,80 € - D 20,90 € - PTE CONT 16,00 € - E 16,00 € - CH CT 18,80 CHF

PROFUMO DI ALFA N. 10 - BIMESTRALE - 9,90€



P.T. 15-07-2023 LUGLIO-AGOSTO

# Montreal, il Biscione con il V8

*La Montreal è stata, per oltre tre decenni,  
l'ultima Alfa Romeo a montare  
un 8 cilindri a V prima dell'avvento,  
nel 2003, della 8C in tiratura limitata.*

Ogni collezionista ne vorrebbe una da ospitare nel proprio garage per custodirla con cura usandola il meno possibile per non rovinarla. Ecco, noi con la Montreal e la complicità del suo proprietario l'abbiamo portata in una cava per confrontarsi con i mezzi che ci lavorano ogni giorno e...

TESTO IVAN SCELSA  
FOTOGRAFIE ARCHIVIO F&V EDITORI, IVAN SCELSA



L'occasione per riparlare di **Montreal** nasce quasi spontanea. Dal 7 al 10 settembre, infatti, gli organizzatori preventivano l'adesione di circa un centinaio di coloratissimi esemplari del modello che invaderanno le strade della Lombardia tra i centri di Milano, Arese e la Franciacorta. L'occasione è il **36° Meeting internazionale** del modello che sta già richiamando appassionati da tutto il mondo, con adesioni già pervenute agli organizzatori da tutta Europa, Gran Bretagna e anche dagli Stati Uniti.

Proiezione cinematografica a tema, favolosi percorsi turistici costeggiando il Lago d'Iseo, visita guidata a una delle più importanti cantine enologiche della Franciacorta, cena nelle sale della collezione dell'**Alfa Blue Team**, backstage dedicato al modello in programma il 9 settembre al **Museo di Arese** e un'elegante serata di gala con intrattenimento musicale a bordo piscina sono certamente uno stimolo a prendervi parte. E, qualora non



Il logo coniato per l'evento che si terrà dal 7 al 10 settembre a Milano.

In omaggio al primo servizio fotografico risalente al maggio 1970 dove la Montreal fu immortalata a Venezia di fronte all'attracco delle gondole, nel nostro articolo l'abbiamo portata nel posto più polveroso che si possa immaginare: una cava di sabbia.

bastasse, un importante libro dedicato alla **Montreal** in tiratura limitata!

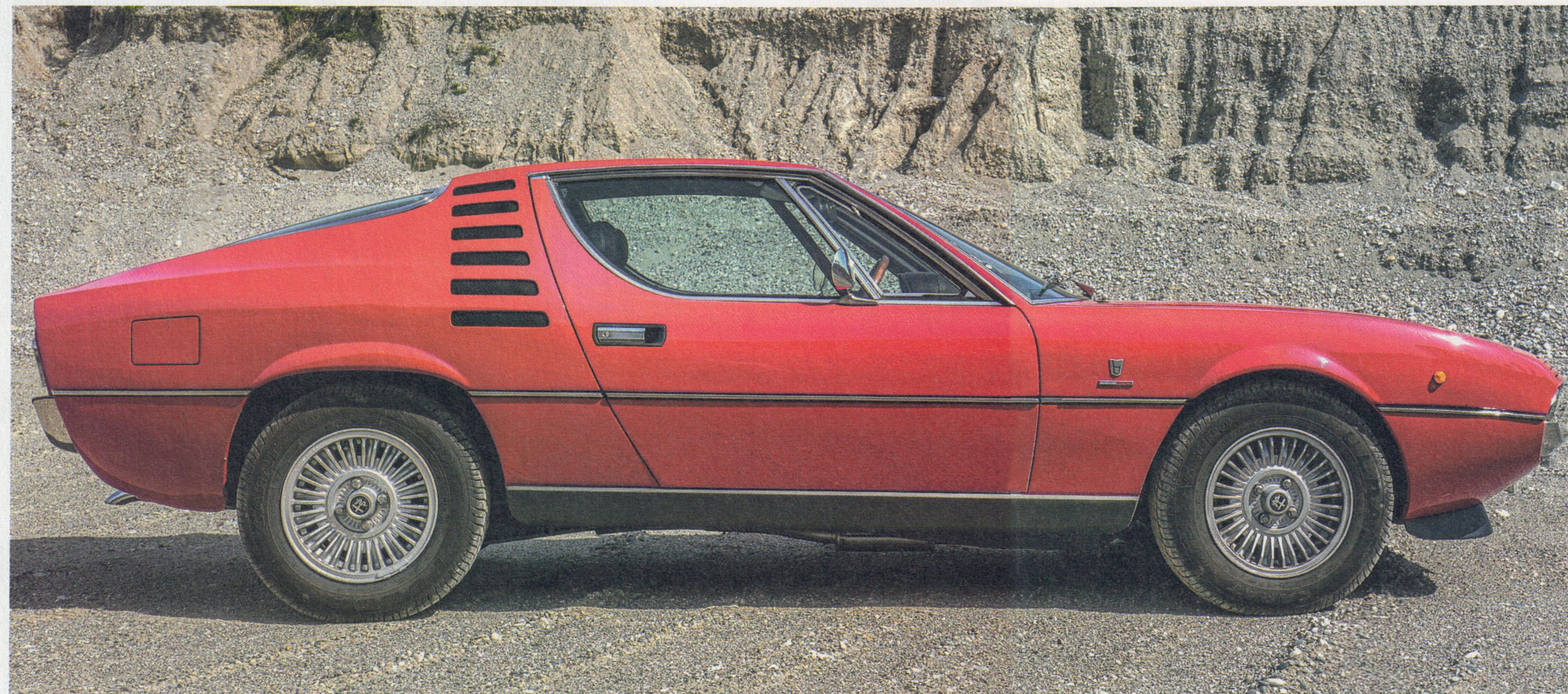
Davvero un evento imperdibile per tutti i possessori di questa 8 cilindri - soprattutto stranieri - che, anno dopo anno fissano l'appuntamento in un diverso Paese organizzatore per condividere la comune passione per un modello che, nel tempo, continua a consolidare il suo successo, non solo di immagine.

Ma non è sempre stato così e la storia della **Montreal** rappresenta a pieno il travaglio del Marchio in quegli anni. Dopo il risanamento aziendale, i dirigenti dell'**Alfa Romeo** cominciano a pensare a un ritorno nelle competizioni che sono state abbandonate nel 1951, dopo la conquista del secondo titolo mondiale di **Formula Uno**.

Nel corso degli Anni Sessanta, l'**Alfa** presenta progetti importanti, forte della collaborazione di nomi come quello di **Carlo Chiti** e della sua esperienza bolognese maturata con la **ATS** prima e l'**Autodelta** poi. Sono anni di cambiamenti anche nella società, con eventi che stravolgono equilibri mondiali con cui, il mondo dell'automobile, deve fare necessariamente i conti. Nel Vecchio Continente si affacciano nuove mode e proprio quel legame ideale venutosi a creare con l'America, porta nel 1966 alla presentazione della nuova **Spider 1600** sul transatlantico **Raffaello**.

Nello stesso periodo, approfittando di un'iniziativa internazionale di **Finmeccanica** (finanziaria del **Gruppo Iri** a cui appartiene anche la **Fincantieri**, costruttrice proprio del transatlantico **Raffaello**) l'Azienda accetta di partecipare a una mostra commerciale a New York. È questa l'occasione per lanciare il nuovo prodotto negli Stati Uniti, cercando di bissare il successo della **Giulietta Spider Oltreoceano**.

Ma il DNA e la storia del Marchio sono parte stessa del suo futuro e i più attenti osservatori del periodo già intravedono un piano per lanciare anche una nuova ed importante Gran Turismo prodotta su larga scala il cui compito è quello di guardare, ancora una volta, a una clientela internazionale.



## RESTAURATA CON AMORE E PAZIENZA

La vettura protagonista del nostro servizio è stata prodotta nel 1972 e, successivamente, venduta in una concessionaria tedesca l'anno seguente. L'attuale proprietario – il nostro affezionato lettore Carlo Cecchinelli – l'ha acquistata nel 2010 da un nostro connazionale residente in Germania. Sebbene l'esemplare si presentasse bene, ha suo malgrado scoperto che la lamiera era stata aggredita dal sale con cui, nel nord Europa, si prova a fronteggiare neve e gelate sull'asfalto. Ha così deciso di "riportarla a zero" con un restauro davvero impegnativo durato alcuni anni e che ha interessato anche tutta la meccanica e le parti elettriche, Spica compresa che – contrariamente all'alone di leggenda che adorna il modello – abbiamo potuto verificare essere davvero efficiente (se seguita da mani esperte), anche dopo decine di avviamenti.

Riverniciata nel suo originale colore "Rosso Cina", è stata quindi ri-assemblata dallo stesso proprietario, con cura e dovizia di particolari, rendendola oggi una delle più belle tra quelle censite.

Nella bellissima cava N.C.T. di Treviglio, in provincia di Bergamo, l'abbiamo volutamente affiancata ai potenti mezzi d'opera della famiglia Bergamini, proprio per sottolineare il poderoso motore V8 che la alimenta e, nel contempo, la vivacità cromatica di questo modello di Arese.

L.S.

Come è noto, l'occasione per il lancio arriva con il padiglione "L'uomo, il produttore" dell'*Esposizione Universale di Montreal* tenutosi dal 27 aprile al 29 ottobre 1967. In uno spazio piuttosto piccolo, circondata da molteplici specchi che riproducono l'immagine della vettura all'infinito, la bellezza delle linee della nuova nata del Marchio colpisce il mondo intero. Lo scopo è quello di mostrare i risultati dell'ingegno umano dell'ultimo secolo di cui, ovviamente, l'automobile ne è l'emblema. È un invito mirato, quello per l'**Alfa Romeo**, che con la collaborazione della carrozzeria **Bertone**, è chiamata a interpretare "la massima aspirazione dell'uomo in fatto di automobili". Ed è proprio la carrozzeria torinese fondata nel 1912 che coglie l'opportunità, ipotizzando una vettura capace di stupire.

Milioni di visitatori e stampa specializzata internazionale rappresentano un'occasione imperdibile sia per l'**Alfa Romeo** sia per **Bertone**: un'opportunità tale da poter pensare di proporre qualcosa di diverso dalle tante ipotesi stilistiche per il prossimo futuro. L'idea embrionale è quella di dare una nuova veste alla piattaforma, senza però discostarsene troppo, anche meccanicamente. Il tratto del giovane designer **Marcello Gandini**, poi, avrebbe dovuto fare il resto.

Di fatto nasce l'anno prima, la **Montreal**. I primi disegni e figurini in scala ipotizzano una coupé due posti molto bassa e dal passo largo, dal classico schema con motore anteriore e trazione posteriore. **Gandini** inizia a esprimere su carta i primi bozzetti a fine agosto 1966. Dopo i test nella galleria del vento del **Politecnico di Torino** eseguiti con un modello in scala 1:5, soltanto un mese dopo il modello è in scala naturale a grandezza 1:1.

È una celerità figlia anche delle esperienze maturate con la **Lamborghini Miura** (e in parte con la **Giulia Canguro**), grazie a cui, il 22 febbraio 1967, nascono due modelli identici di colore bianco perlato realizzati in scala naturale. Per realizzare in soli nove mesi il progetto, è chiaro come non vi sia il tempo di proporre una nuova meccanica e, pertanto, a **Bertone** viene affidato un telaio della **Giulia Sprint GT** con relativo motore della **Giulia 1600 TI**.

Sette feritoie sulla fiancata, al posteriore. Altre dodici sul cofano motore. Palpebre a celare la fanaleria anteriore, cristalli laterali fuggenti verso l'alto e parabrezza molto inclinato sono elementi caratteristici e in parte accomunabili a quelli delle vetture precedentemente presentate da **Bertone**.

*Durante la guida di notte la scomparsa delle palpebre dei fari compromette l'estetica pensata da Marcello Gandini.*





LE CONCORRENTI		
Modello	Potenza e Prestazioni	Prezzo (in lire)
Alfa Romeo Montreal	200 CV DIN - 220 km/h	5.200.000
Ferrari Dino 246 GT	195 CV DIN - 240 km/h	5.500.000
Porsche 911 S 2.2	180 CV DIN - 230 km/h	5.300.000
Jaguar E-Type 2+2 coupé	265 CV DIN - 240 km/h	5.350.000
Citroen SM	170 CV DIN - 220 km/h	5.200.000
Bmw 3.0 CSi	200 CV DIN - 220 km/h	5.700.000
Fiat Dino 2400 Coupé	180 CV DIN - 205 km/h	4.450.000



L'auto è grintosa, dalla linea slanciata: il concept **Montreal** del '67 porta con sé un'ottima distribuzione dei volumi, con un cofano motore molto alto e una coda dal profilo meno deportante rispetto a quello visto sulla **Miura**. All'anteriore, quasi come fosse una cornice, spiccano eleganti cromature che corrono lungo tutto il frontale e che racchiudono al centro il trilobo **Alfa Romeo**, quello che da tempo ormai caratterizza la calandra delle vetture milanesi.

Al rientro in Italia, il **motore 1.6** preso frettolosamente in prestito dalla **Giulia** per equipaggiare i due esemplari per la kermesse d'oltreoceano viene sostituito con uno di cubatura due litri che viene testato in pista a **Balocco**.

La versione definitiva vede la luce alla quarantesima edizione del **Salone di Ginevra** a marzo 1970, dove l'**Alfa Romeo** presenta i primi due telai costruiti: la **#101** e **#102**: la prima in colore arancione, l'altra verde metallizzato. Ma il progetto **Montreal** diviene presto motivo di polemica e attrito tra l'**Alfa Romeo** e la stessa carrozzeria a cui è sta-

to commissionato il progetto. **Bertone**, infatti, sottolinea come l'adozione dell'otto cilindri comporti l'arretramento di tutto "il gruppo motore", compresa la pedaliera. L'ingombro della parte meccanica comporta l'innalzamento dell'auto, la modifica al cofano motore e l'aggiunta della presa d'aria per permettere l'inserimento del filtro; non solo, varia anche l'inclinazione del parabrezza e si registra un minor slancio del posteriore della vettura. Ancora: una bombatura modifica anche i passaruota (questo per dotare l'auto di pneumatici di maggiori dimensioni in virtù della variata motorizzazione) e anche il lunotto posteriore diventa meno avvolgente e integrato nella carrozzeria. L'eccessivo consumo di carburante rimproverato al modello, rende poi necessario l'aumento di capacità del serbatoio. Ma le criticità non vengono ascoltate e la dirigenza dell'**Alfa** impone la sua scelta, alterando il progetto inizialmente pensato dal giovane **Marcello Gandini**.

*Nelle foto in alto, il portellone, molto inclinato e totalmente in vetro, la coda tronca con un accenno di spoiler e i doppi scarichi al centro. Nella foto del particolare dell'abitacolo si intravede il sostegno del poggiatesta in legno e la feritoia per l'estrazione dell'aria. Sotto, l'iniezione elettronica Spica domina dall'alto il motore 8 cilindri.*



*Per nulla intimorita dalla presenza  
di due mastodontici mezzi  
per la movimentazione della terra,  
la protagonista del nostro servizio  
si mostra in tutta la sua eleganza.*

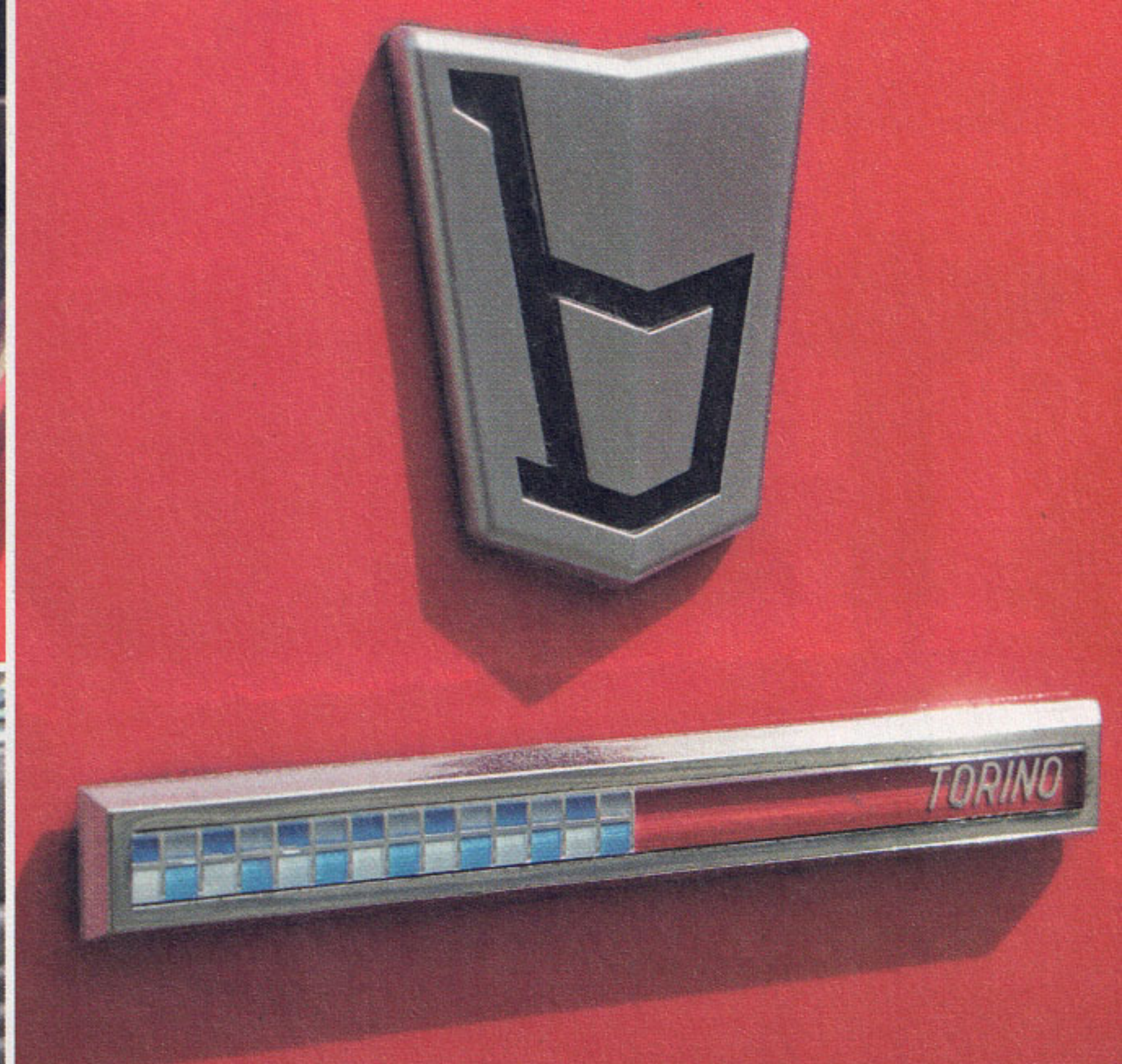
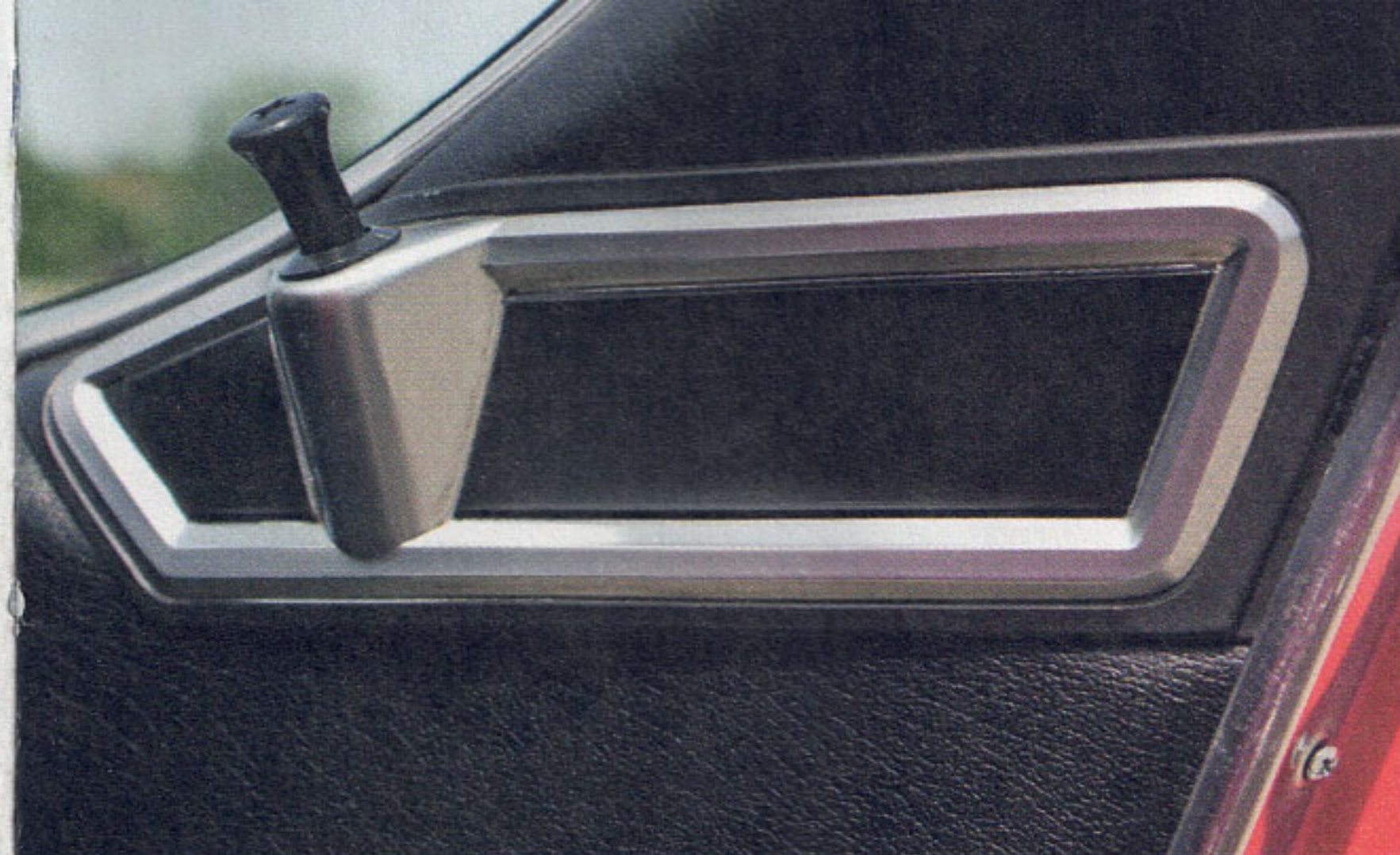
Ma per la **Montreal** i problemi non finiscono qui. Dal debutto all'**Expo** alla commercializzazione passano più di trentacinque mesi; tra le difficoltà di omologazione riscontrate negli Stati Uniti e il ritardo nelle consegne per il mercato Europeo (Italia compresa, dove i clienti aspettano anche un anno per poter veder consegnato il proprio esemplare) la produzione viene avviata solo nel 1970 e i concessionari riescono ad averla in vetrina l'anno seguente.

I motivi di questo ritardo sono diversi, sia di natura tecnica sia politica. Per le prime, riprendendo anche il tema delle difficoltà d'omologazione riscontrate negli Stati Uniti, si può riassumere il ritardo con quanto dichiarato dallo stesso **Bertone** al lancio: «**Montreal**, un tema impegnativo: conciliare funzionalità, elementi psicologici di una clientela a estensione mondiale, norme legislative disparate, aerodinamica ed estetica».

La **Montreal**, come è noto, nasce in un periodo caratterizzato da una forte attività sindacale e di una particolare e sfavorevole congiuntura economica, non solo nazionale.

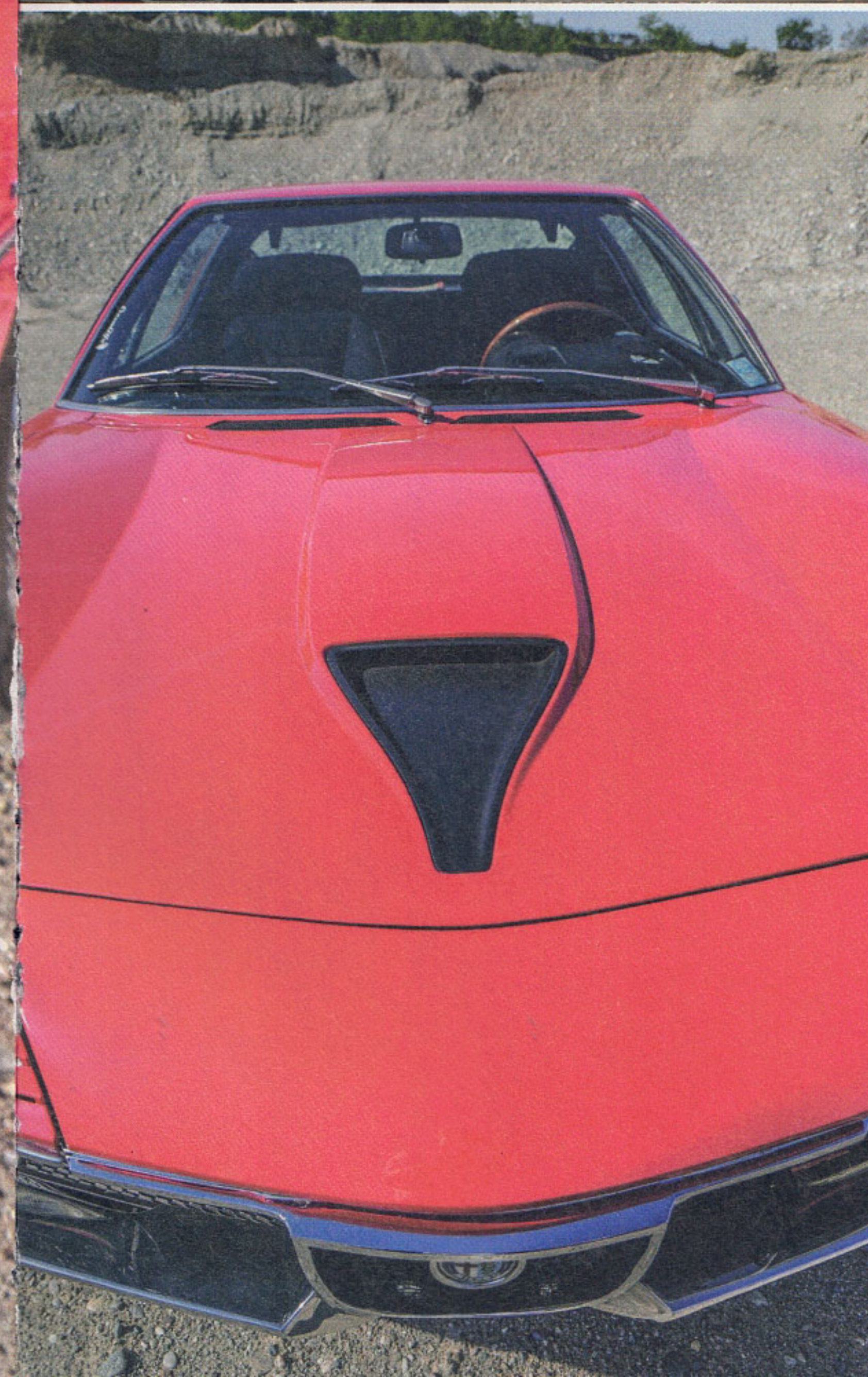
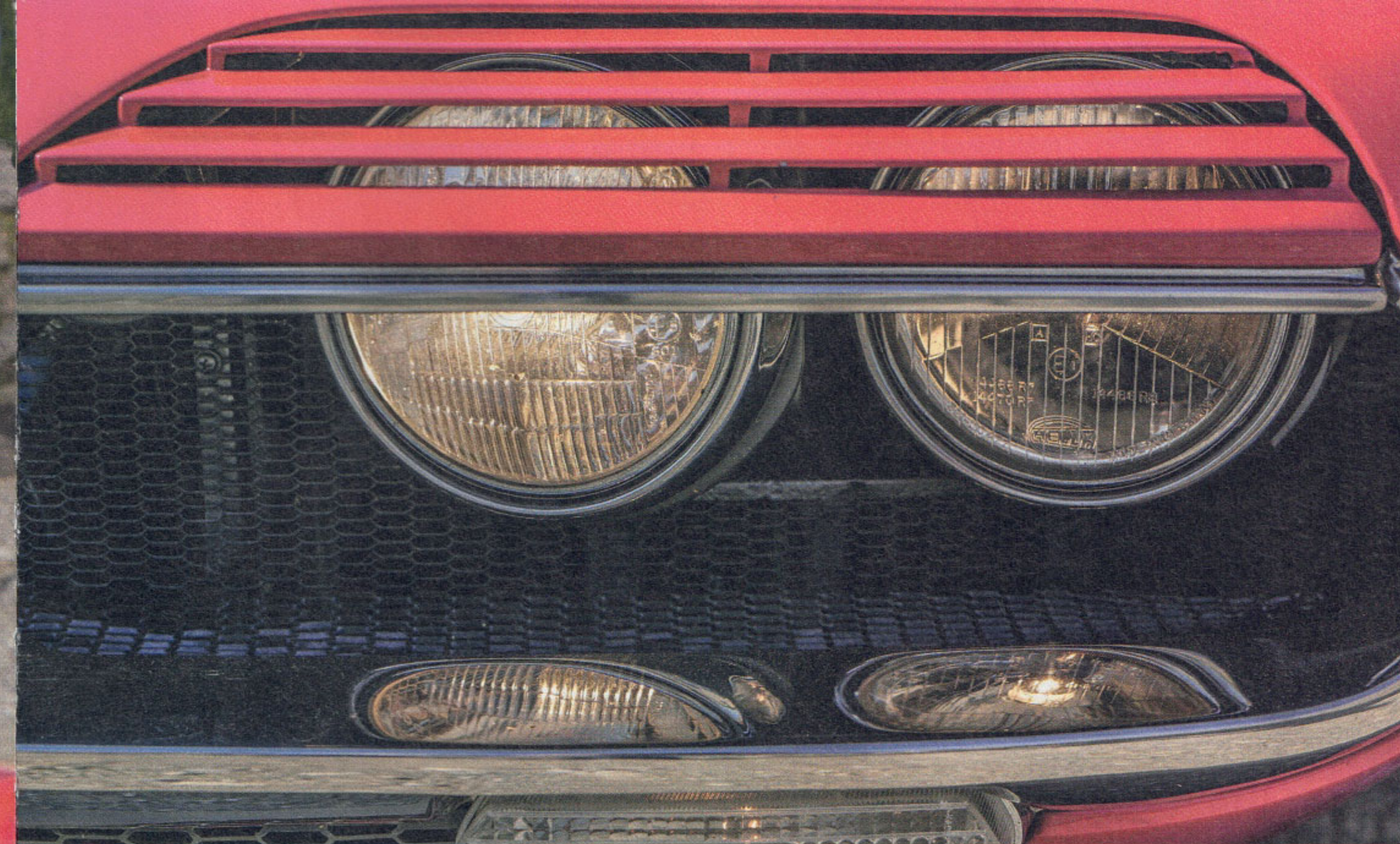


*L'interno molto curato della Montreal, da vera gran turismo, prevedeva vetri elettrici di serie, sedili sagomati sportivi, volante Hellebore e una strumentazione completa.*





*Le caratteristiche sei prese d'aria sul montante laterale, disegnate da Marcello Gandini, nel prototipo esposto all'Esposizione Universale di Montreal del 1967 erano sette.*



*Sopra, un particolare delle palpebre sui fari, con azionamento a depressione. Sotto il disegno della finta presa d'aria stile NACA (che anche in questo caso nel prototipo non c'era), il rigonfiamento sul cofano e il suo bordo sembrano sorriderci per un'ultima foto ricordo.*

Questo rallenta la produzione, con un tempo medio di cinque giorni per il singolo esemplare. Come se non bastasse, la crisi petrolifera comincia ad avere ripercussioni anche sulle Case automobilistiche, soprattutto quelle che propongono vetture più sportive.

Ciò nonostante, la presentazione ufficiale ai giornalisti avviene sulla pista di **Balocco**. È il mese di aprile del 1971, i test di collaudo sono finiti da poco e hanno evidenziato la bontà del progetto iniziale che vede tanti elementi sviluppati in modo del tutto simile a quelli della **33-3**. Ma in fondo, questi sono dati noti di cui, tra l'altro, abbiamo avuto modo di parlare anche in un ampio servizio nel primo numero della nostra rivista.

A distanza di dieci lustri, analizzare la storia della **Montreal** rappresenta quasi l'analisi dello stesso mercato collezionistico, con tante vetture per anni colpevolmente penalizzate nei valori (e nell'immagine). Quel prezzo d'acquisto elevato e raddoppiato in soli cinque anni di commercializzazione a causa della crisi petrolifera che l'ha penalizzata e resa una vettura elitaria, oggi rappresenta il vero motivo di riscatto, proprio come il design affidato a chi, soltanto pochi anni prima, aveva creato un mostro sacro come la **Miura**. ■