

Spät- geburt



Der Alfa Romeo Montreal dürfte das älteste neue Auto sein, das je auf den Markt kam. Seine Ursprünge gehen auf das Jahr 1967 und die Weltausstellung in Montreal zurück, wo die Karosseriefirma Bertone den Urtyp des Hochleistungs-Coupés als Schaustück präsentierte. Er hatte bereits die heute realisierte Karosserieform und als Triebwerk den Zweiliter-Achtzylindermotor vom Alfa-Renn-*typ 33*, der damals allerdings noch als Mittelmotor eingebaut war. Die Firma Alfa Romeo, um ein exklusives Spitzenmodell bis dahin noch ver-

Vorzüge

- Sehr hohe Fahrleistungen
- Kultivierter, sehr elastischer Hochleistungsmotor
- Exakt zu schaltendes und günstig abgestuftes Sportgetriebe
- Gute Heizung und Belüftung

Nachteile

- Schlechte Bodenhaftung auf unebener Fahrbahn
- Sportlich knapper Federungskomfort
- Zu kleiner Kraftstofftank
- Großer Wendekreis

legen, zeigte sich von der Kombination angetan und dirigierte den Prototyp im Anschluß an die Weltausstellung in die Mailänder Versuchswerkstätten.

Auf der Versuchspiste in der Poebene wirkte der Original-Montreal jedoch weniger überzeugend als auf dem Ausstellungsstand in Kanada. Vor allem zeigten sich die Engpässe, die sich durch die Mittelmotorbauweise hinsichtlich Raumausnutzung, Innengeräusch und Bauaufwand für einen Straßensportwagen ergeben. Doch die Mailänder reagierten flexibel: Sie verpflanzten den Achtzylinder kurzerhand in den Wagenbug und schufen ein konventionelles Coupé mit Notsitzen und

Kofferraum im Heck. Formale Änderungen wurden dabei bewußt vermieden, um den Eindruck vom Mittelmotorwagen optisch zu erhalten, den vor allem die seitlichen Lüftungsschlitze – nun der Innenraumbelüftung dienend – erzeugen. Daß dann bis zur Serienproduktion des Wagens noch etliche Jahre vergingen, lag an den Streiks in Italien sowie an der parallel, aber vorrangig verlaufenden Entwicklung der neuen Alfa Romeo-Typen *Alfasud* und *116*.

Karosserie: augenfällig

Als Montreal-Fahrer auf deutschen Straßen kann man feststellen, daß die jahrelange Präsenz des Wagens in Katalogen und auf Autosalons dem Neuigkeitswert des Modells keinen Abbruch getan hat. Auf seine Umwelt wirkt er als Attraktion und weckt in Bewunderern spontane Assoziationen an Maserati und Lamborghini. Die Befürchtungen von Meister Bertone, die vor

sieben Jahren entworfene Karosserie könnte bei Produktionsbeginn formal bereits überholt sein, wird vom Publikum sichtlich nicht geteilt, obwohl ihre rundlichen Konturen und die etwas hochbeinige Silhouette ihr frühes Entstehungsdatum verraten. Tatsächlich bietet die Karosserie dem Auge auch heute noch genügend Reize, um das Coupé interessant und augenfällig zu machen.

Der ursprüngliche Montreal war ein reiner Zweisitzer, und



ZUM VERGLEICH	Alfa Romeo Montreal	BMW 3.0 CSi	Citroen SM	Mercedes 350 SL	Porsche* 911 S
Hubraum ccm	2593	2985	2675	3499	2341
Leistung PS/U/min	200/6500	200/5500	170/5500	200/5800	190/6500
Preis DM	35 000,-	30 650,-	33 855,-	31 413,-	31 650,-
Beschleunigung in Sekunden					
0 bis 60 km/h	3,8	3,7	5,0	3,7	3,5
0 bis 80 km/h	5,5	5,3	7,4	5,7	5,6
0 bis 100 km/h	7,6	7,3	10,5	8,4	7,4
0 bis 120 km/h	10,2	10,4	15,4	11,9	10,2
0 bis 140 km/h	13,5	13,9	20,4	16,1	13,2
0 bis 160 km/h	18,1	18,0	28,2	21,5	17,8
0 bis 180 km/h	25,1	25,5	38,6	29,9	23,0
1 km mit stehendem Start	27,9	27,7	31,6	29,2	27,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	223,6	219,8	217,5	215,6	231,4

* mit Fünfganggetriebe

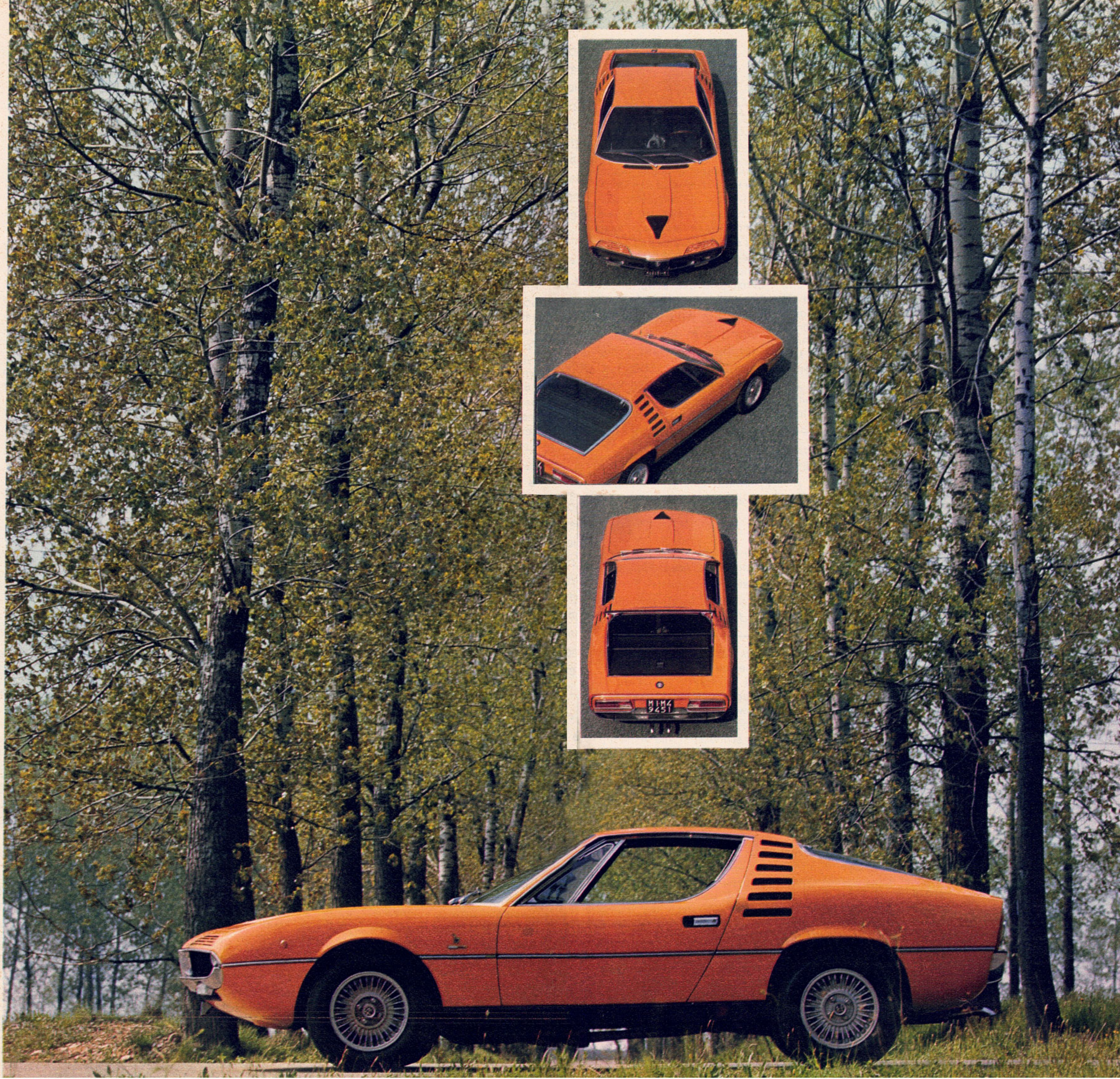
Alfa Romeo Montreal

auch bei seiner inneren Umgestaltung ist Alfa Romeo nicht der Versuchung erlegen, mehr daraus zu machen. So präsentiert sich der Alfa als echtes Sportcoupé, das in Gesamtlänge und Radstand nur geringfügig länger ist als ein Porsche. Seine Transportkapazität beschränkt sich auf zwei Personen, denn die hinteren Notsitze sind wirklich nur im Notfall als solche zu gebrauchen. Normalerweise unterstützen sie wirkungsvoll den Heckkofferraum, der – in einer flachen Etage über dem riesigen Reserverad und dem Kraftstofftank untergebracht – über keine allzu große Kapazität verfügt.

Die seitlichen Luftschlitze verraten, daß der Montreal ursprünglich ein Mittelmotorwagen war, als ihn Bertone vor sieben Jahren zeichnete.

Die beiden Insassen genießen in dem beträchtlich breiten Coupé viel Ellenbogenfreiheit, während Beinraum und Kopffreiheit für Figuren über 1,80 m knapp werden. Dank bis ins Dach hineingewölbter Türen ist der Einstieg auch für reifere Piloten nicht zu unbequem, und der Sitzkomfort selbst ist ausgezeichnet. Es zeigte sich, daß Sitzbequemlichkeit und Fahrposition gut sind für stundenlanges Reisen – mit einer kleinen Einschränkung: Das ungünstig angelenkte, hängende Gaspedal erlaubt dem rechten Fuß keine entspannte Haltung.

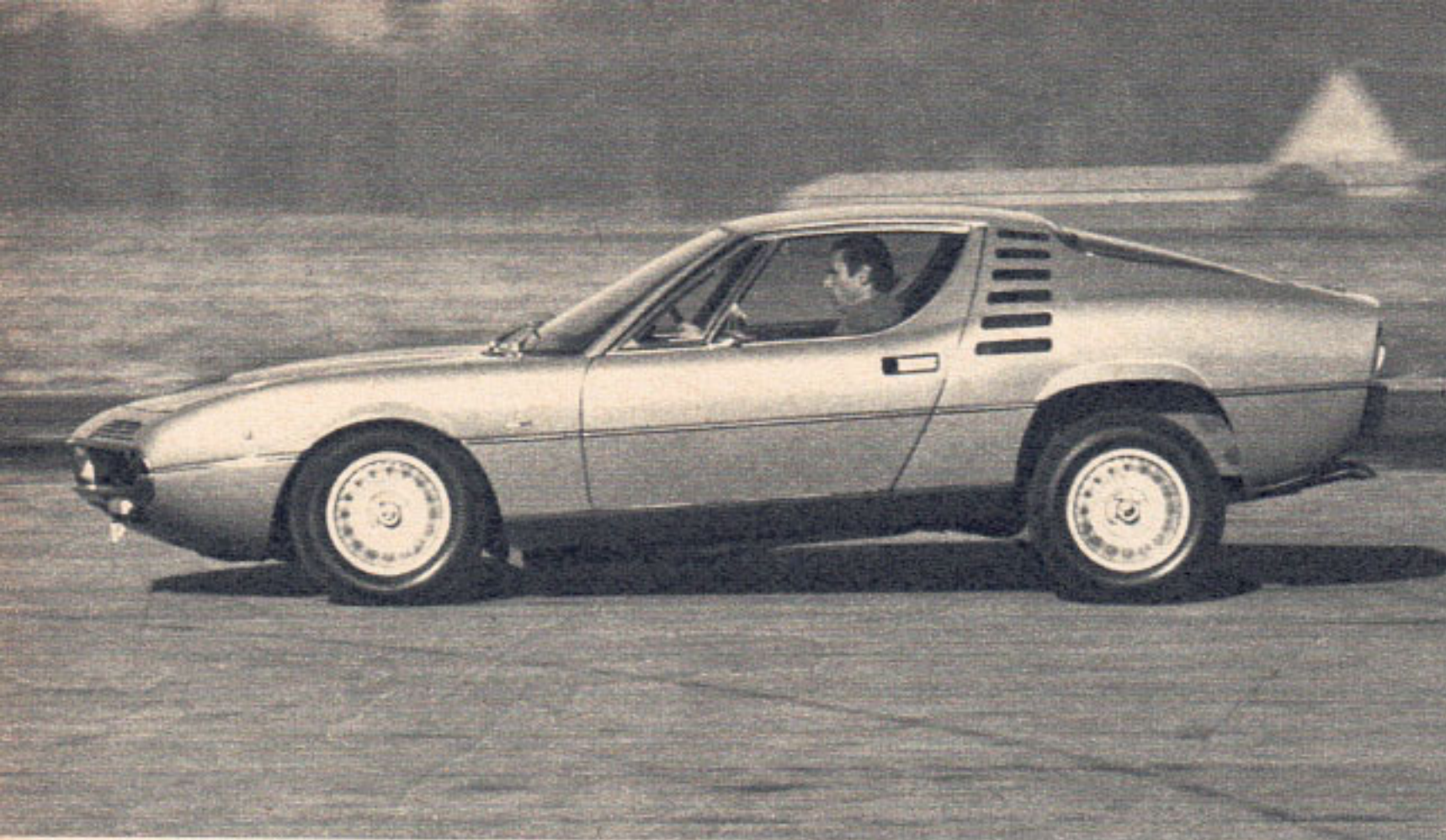
Trotz der tiefen Sitzposition ist die Sicht nach vorn und zur Seite ausgezeichnet und auch nach rückwärts durch die flache Heckscheibe noch akzeptabel. Hinten seitlich entsteht jedoch ein großer toter Winkel, der störend wirkt. Übersichtlichkeit der Wagen Grenzen ist selten die Stärke



exotischer Karosserien. Sie ist auch hier nicht vorhanden, was beim Parken Vorsicht gebietet; denn das erste, womit der Montreal auf einen Vordermann oder die Garagenwand auftrifft, ist keine Stoßstange, sondern die Karosserie-nase. Derart profane Eigenheiten werden dem Liebhaber durch zahlreiche interessante Karosseriedetails aufgewogen. Dazu gehören die Scheinwerferklappen, die beim Lichteinschalten mittels Unterdruck automatisch öffnen, der imposante, zentral mündende Doppelrohrauspuff, aber auch der faltbare Deckel, mit dem man den Heckkofferraum vor unerwünschten Einblicken abschirmen kann, oder die durch Haftklebten fixierten Bodenteppiche.

Von kühler Zweckmäßigkeit ist die Bertone-Karosserie ein gutes Stück entfernt, doch zeigte sich in mehrmonatigem Fahrbetrieb, daß sie eine durchaus befriedigende Alltagstauglichkeit besitzt. Heizung und Belüftung funktionieren hervorragend, die Bedienungshebel sind – bis auf den unpraktischen Fußwischer – sinnvoll angeordnet, und natürlich umfaßt die Ausstattung vom kompletten Instrumentarium mit Drehzahlmesser, Ölmanometer, Ölthermometer, Wasserthermometer, Ampèremeter und Zeituhr über einen mehrstufigen Ventilator und stufenlos verstellbare Sitzlehnen bis zur heizbaren Heckscheibe alles, was man in dieser Preisklasse erwarten kann. Das Anzeigen-Konglomerat ist allerdings nicht sehr übersichtlich, und vergessen wurde ein Griff, mit dem man die gläserne Heckklappe anheben kann. Auf Wunsch läßt sich die Serienausstattung noch um eine Klimaanlage sowie elektrische Fensterheber bereichern.

Angst vor automatischen Waschanlagen, die man mit manchen Exoten haben muß, ist unbegründet, und Skifah-



auto motor sport Test

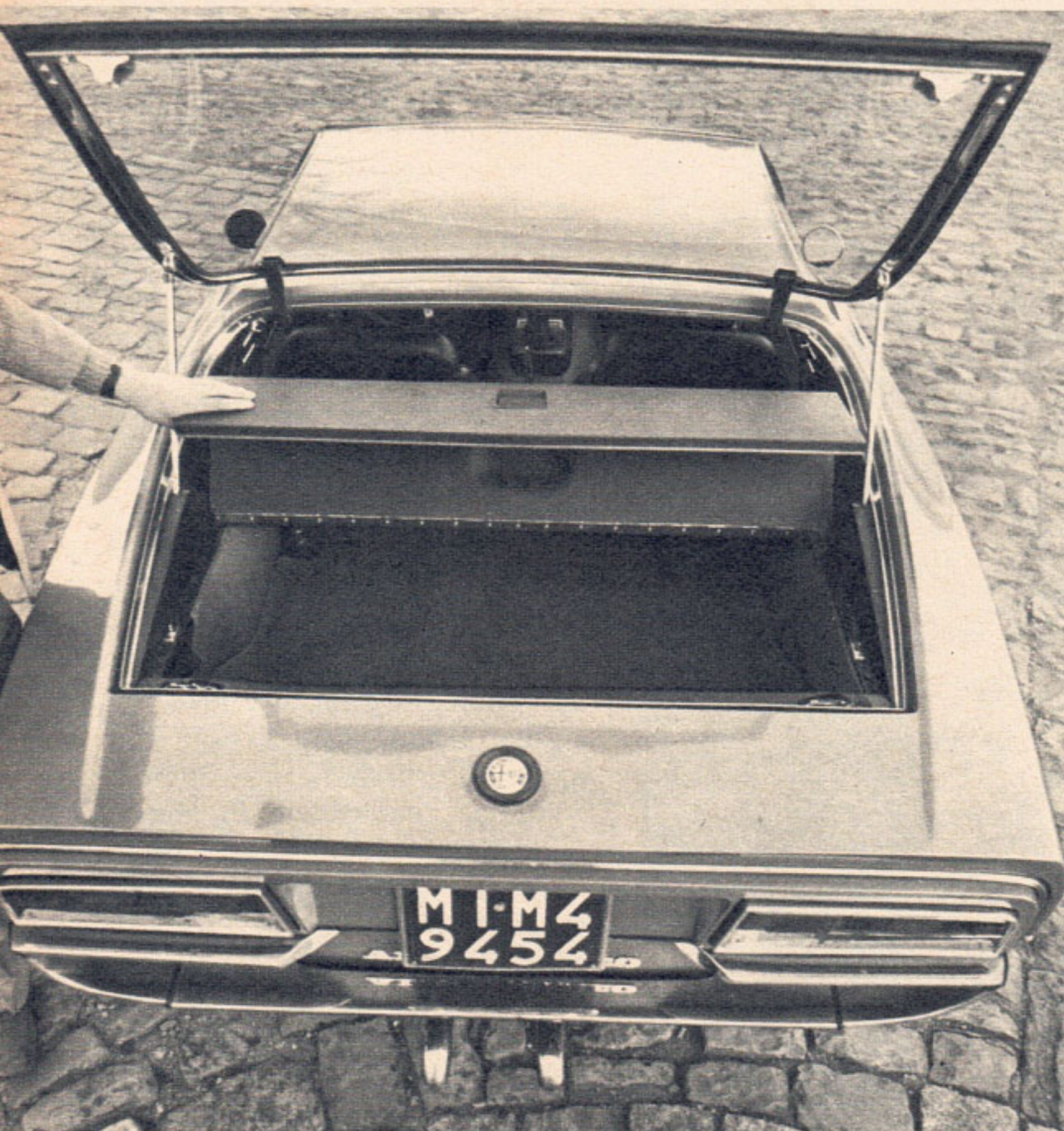
Alfa Romeo Montreal

rer wird interessieren, daß man am Montreal konventionelle Dach-Skiträger montieren kann.

Motor: rennerprobt

Neben der exklusiven Form besitzt der Alfa Montreal für anspruchsvolle Sportwagen-Enthusiasten einen weiteren, beinahe noch größeren Reiz: Als Achtzylinder ist sein Motor in dieser mittleren Hubraumklasse eine Rarität. Zudem ist er das Abbild eines reinrassigen Rennmotors,

Serienmotor abgeben kann. Der Bauaufwand für den Montreal-Motor ist ungewöhnlich hoch, doch dafür ist er ein Sportwagenmotor, wie man ihn sich nur wünschen kann. Die Maschine besticht durch hohe Leistung ebenso wie durch eine alle Erwartungen übertreffende Kultiviertheit. Klug hat Alfa Romeo die Leistung auf ein breites Drehzahlband verteilt, das sich nahtlos von 1500 bis 7000 U/min erstreckt. So ist es tatsächlich möglich, im IV. oder V. Gang unter 2000 U/min heranzugehen und anderer-



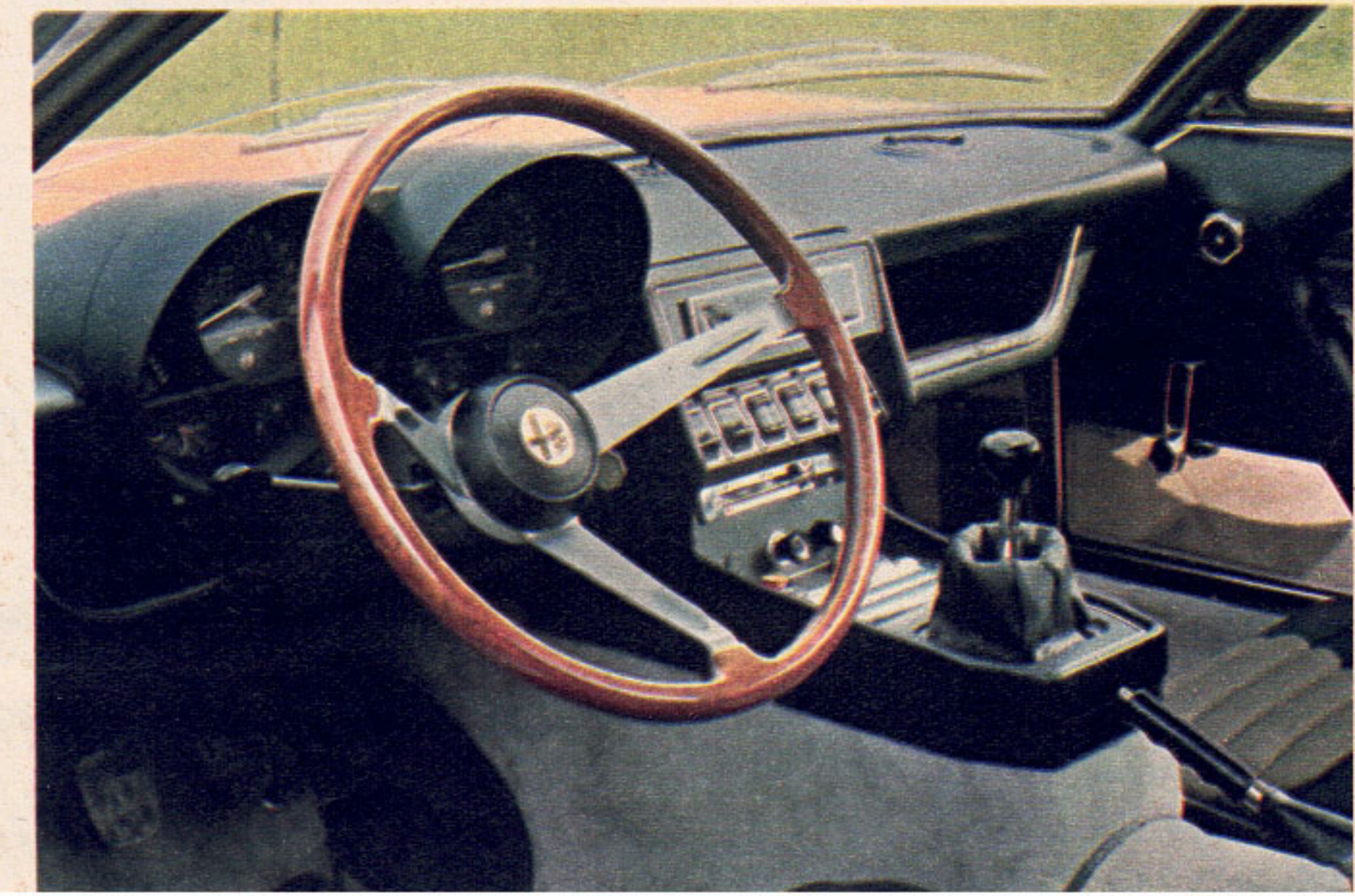
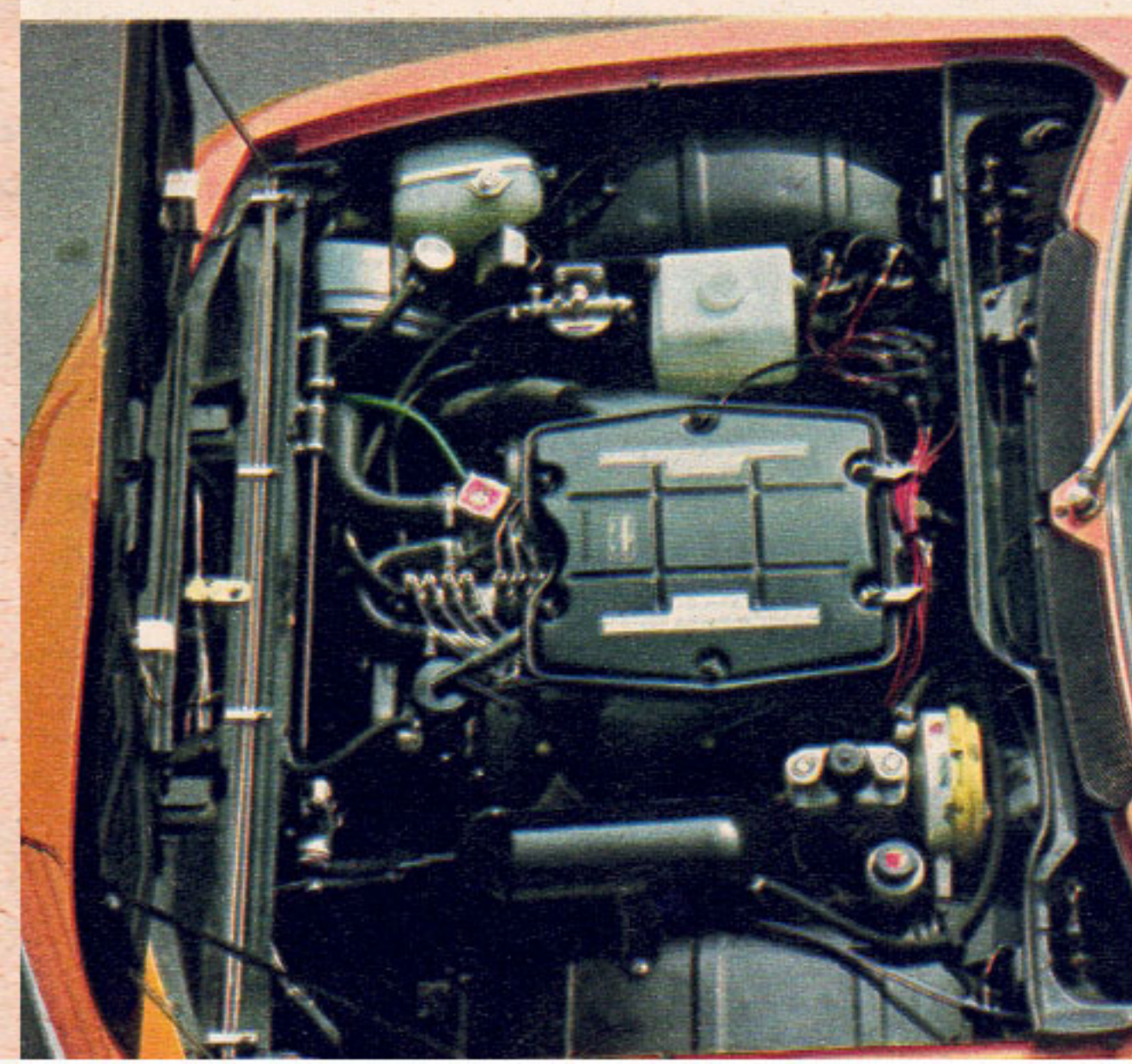
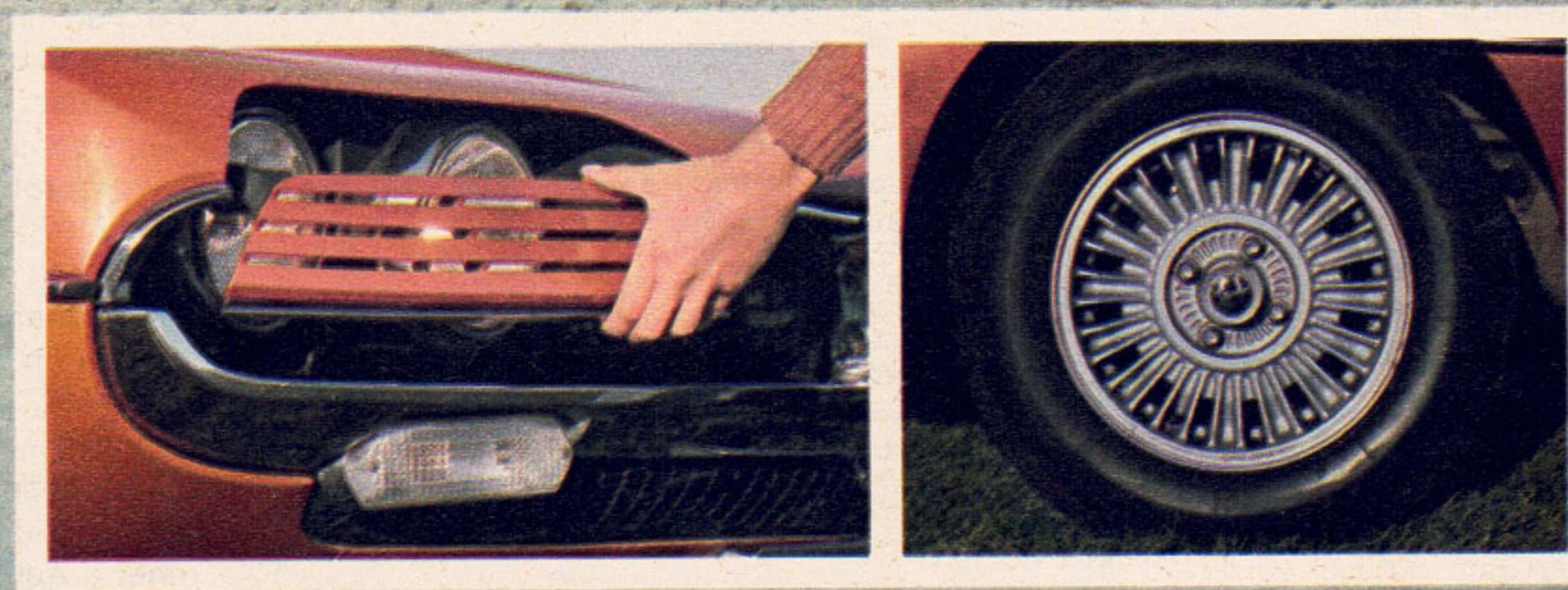
Linke Seite: Die weiche Stoßdämpfung läßt den Montreal bei scharfem Bremsen sichtbar tauchen (oben). Im flachen Heckkofferraum (Mitte) schützt eine Klappjalousie vor unerwünschter Einsicht. Am gläsernen Kofferraumdeckel fehlt ein Handgriff (unten).

Rechte Seite: Die transparenten Augenlider des Montreal lassen sich pneumatisch oder von Hand abklappen. Alfas 2,6 Liter V8-Motor ist einer der kleinsten Serien-Achtzylinder, die je gebaut wurden. Im Wageninnern erwartet den Fahrer ein klassisches Sportwagen-Cockpit.

nämlich der erfolgreichen Alfa 33-Maschine, die ihre Karriere mit 2000 ccm begann, später mit 2500 ccm in der Tasman-Rennserie konkurrierte und heute mit 3000 ccm in der Markenweltmeisterschaft sowie in der Formel 1 erfolgreich eingesetzt wird. Der 2593 ccm große Montreal-Motor fußt direkt auf der Tasman-Maschine. Für den Alltagsbetrieb wurde er auf 200 PS (gleich 77,1 PS/Liter) heruntergestuft, behält mit seinem sehr kurzen Hub (Bohrung/Hub 80 x 64,5 mm), vier obenliegenden Nockenwellen, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung und Kondensatorzündung aber alle Merkmale des Hochleistungsmotors bei. Im Straßenbetrieb demonstriert der kleine Achtzylinder in überzeugendem Stil, daß ein gut gebautes Renntriebwerk sehr wohl einen brauchbaren

seits über 5500 U/min das Feuer eines heißen Sportmotors zu spüren. Die Fahrleistungen des mit 1310 kg keineswegs leichten Montreal sprechen für sich: Sie rücken den schnellsten Alfa in die unmittelbare Nachbarschaft des Porsche 911 S.

Das Geräusch des italienischen V8 ist eher Ohrenschmaus als Belästigung. An Einlaß und Auslaß gut gedämpft, ist es nur bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten als sportliches Brabbeln vernehmbar. Bei höherem Tempo wird es, selbst bei voll geöffneten Drosselklappen, immer leiser, um jenseits 180 km/h in den allgemeinen Fahrgeräuschen unterzugehen. Da aber auch diese nicht übermäßig hoch sind, ist eine schnelle Autobahnreise im Montreal eine ruhige, stundenlang erträgliche Angelegenheit.



Alfa Romeo Montreal

Kenner der Materie richten sich bei Motoren dieses Genres von vornherein auf kleinere Tücken ein, immer in der Hoffnung, daß es keine größeren geben möge. Der Montreal-Motor gab sich indes während 10 000 Testkilometern nicht die geringste Blöße. Er springt unter allen Umständen spontan an, zeigt makellose Kaltlaufeigenschaften, kommt ausreichend schnell auf Betriebstemperatur und signalisiert bei hohen Dauergeschwindigkeiten auf der Autobahn über die Instrumente bestes Wohlbefinden. Auch ein Aufenthalt in den winterlichen Alpen mit täglichem Kurzstreckenbetrieb verdarb ihm nicht die Laune.

Ölverbrauch war während der Testdistanz kaum feststellbar, und das Wagenheck blieb auch nach langen Vollgasfahrten staubtrocken. Um so stärker neigt die Maschine zum Benzinkonsum. Im gemischten Fahrbetrieb mit Kurzstrecke und schnellen Autobahn-Einlagen ergaben sich zumeist 20 Liter/100 km, die sich nur bei gleichmäßiger Langstreckenfahrt auf ca. 17 Liter reduzierten. Zu berücksichtigen ist hier, daß der Stellhebel im Motorraum, mit dem der Fahrer die Einspritzmenge der Jahreszeit bzw. Außentemperatur in drei Stufen (um +15 Grad, um null Grad, um -15 Grad) anpassen kann, fast immer in Winterstellung stand. Außerdem, wer will einem so schnellen Auto gesunden Benzindurst verdenken? Es gibt ja auch langsamere und sparsamere. Unangenehmer ist schon, daß man mit der Tankkapazität des Montreal nicht einmal 300 Kilometer weit fahren kann. Auf langen Strecken versetzt einen der rapide sinkende Kraftstoffspiegel in steile Unruhe, die durch eine vollkommen sinnlos schwankende und blinkende Benzinuhr noch verstärkt wird.

Das deutsche Fünfganggetriebe des Montreal – es stammt

Resultate

Alfa Romeo Montreal

Karosserie

Zweisitzige Coupé-Karosserie mit sehr knappen Notsitzen im Fond; flacher, begrenzter Kofferraum über Reserverad und Tank im Wagenheck. Gute Einstieg- und Sitzbequemlichkeit, schlechte Sicht nach seitlich hinten.

Ausstattung

Komplette, qualitativ hochwertige Ausstattung, auf Wunsch durch Klimaanlage und elektrische Fensterheber zu ergänzen. Wirksame Heizung und Belüftung, gute Karosserieverarbeitung.

Bedienung

Sinnvolle Anordnung der Bedienungselemente mit Ausnahme des Fußwaschers und des nicht ideal angelegten Gaspedals. Reichhaltiges, aber unübersichtlich gestaltetes Instrumentarium.

Kraftübertragung

Leicht und exakt schaltbares ZF-Fünfganggetriebe mit sportlich enger Gangabstufung. Hinterradantrieb mit Differentialsperre.

Motor

Vom Alfa Romeo-Renntriebwerk abgeleiteter Doppelnockenwellen-Achtzylinder von hoher Leistung und Laufkultur. Hervorragende Elastizität, hohe Drehfreudigkeit; sympathische, kultivierte Geräuschentwicklung.

Fahrleistungen

Für die Hubraumklasse exzellente Fahrleistungen mit starker Beschleunigung über den gesamten verfügbaren Geschwindigkeitsbereich, hohe Spitzengeschwindigkeit über 220 km/h.

Verbrauch

Den hohen Fahrleistungen entsprechender, hoher Benzinverbrauch von durchschnittlich 20 Liter/100 km. Dafür zu geringe Tankkapazität von ca. 60 Litern.

Fahreigenschaften

Durch einfache Fahrwerkskonstruktion für einen Hochleistungs-Sportwagen nur durchschnittliche Fahreigenschaften. Unproblematisches Kurvenverhalten, aber mangelnde Bodenhaftung sowie nicht befriedigender Geradeauslauf auf unebenen Fahrbahnen.

Fahrkomfort

Dem sportlichen Wagencharakter entsprechender, knapper Federungskomfort durch relativ kurzen Radstand und straffe Federung; gute Sitzbequemlichkeit, geringe Geräuschbelästigung

Lenkung

Günstig übersetzte, jedoch nicht ganz exakte Lenkung. Keine Servounterstützung, daher relativ hohe Lenkkräfte beim Rangieren. Großer Wendekreis.

Bremsen

Üppig dimensionierte Bremsanlage mit vier ventilierten Bremscheiben und Servounterstützung. Gut dosierbare, hohe Bremswirkung, geringe Fadingempfindlichkeit.

von ZF – geht mit dem italienischen Sportmotor eine harmonische Ehe ein. Durch seine kurzen Gangsprünge und den exakt und mit kürzesten Wegen operierenden Schaltknubbel ist es kaum weniger als der Motor dazu angetan, sportliche Fahrfreude zu wecken.

Fahrwerk: hausbacken

Keine Attraktionen hat der Montreal auf der Fahrwerksseite zu bieten. Die Fahrwerkskonstruktion mit der gut geführten, starren Hinterachse entspricht derjenigen der kleineren Alfa-Modelle und ist nur der hohen Leistung entsprechend dimensioniert. Mit der konventionellen Anlage aus bewährten Bauteilen ging Alfa Romeo auf Nummer Sicher, begab sich aber der Chance, dem Spitzenmodell zu überdurchschnittlichen Fahreigenschaften zu verhelfen.

Dementsprechend sind die Fahreigenschaften des Montreal unproblematisch, aber in keiner Phase brillant. Tadellos verhält sich der Wagen nur auf ebenen Fahrbahnen. Auf schlechten Straßen zeigt sich dagegen eine ausgeprägte Versetzfreudigkeit der starren Hinterachse, die sich selbst auf den Fugen schnell gefahrener Autobahnkurven bemerkbar machen kann. Auch der Geradeauslauf ist – wie bei vielen Autos mit überbreiten Reifen und negativem Vorderradsturz – auf unebenen Straßen nicht ungetrübt; vielmehr steuert das Coupé, zumal bei langsamen und mittleren Geschwindigkeiten, hier jedem Schlagloch nach. Die mäßige Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn wie auch starkes Tauchen (Einfedern des Vorder- und Ausfedern des Hinterwagens) bei Vollbremsungen erlauben die Feststellung, daß der Montreal über zu weiche bzw. unterdimensionierte Stoßdämpfer verfügt. ▷

Alfa Romeo Montreal

Technische Daten und Meßwerte

Alfa Romeo Montreal

MOTOR

Achtzylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 80 x 64,5 mm, Hubraum 2593 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 200 PS bei 6500 U/min, spezifische Leistung 77,1 PS/Liter, maximales Drehmoment 24,0 mkg bei 4750 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6500 U/min) 14,0 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 3050 U/min) 6,5 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3550 U/min) 7,6 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, 2 obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, Nockenwellenantrieb durch Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 12 Liter, Trockensumpfschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor ca. 11 Liter, mechanische Benzineinspritzung in die Saugrohre durch Achtstempel-Einspritzpumpe Spica, 63 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 50 Ah, Drehstromlichtmaschine 720 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,99 (12,26), II. 1,76 (7,22), III. 1,30 (5,33), IV. 1,0 (4,1), V. 0,87 (3,57), R. 3,64 (15,92), Achsantrieb 4,1, Öl-inhalt Getriebe 2 Liter, Differential 2,7 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern und einem Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisbremssystem, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler für die Hinterräder, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf separate Bremsstromeln der Hinterräder wirkend, Felgen 6 1/2 J x 14, Gürtelreifen Michelin X 195/70 VR 14, Abrollumfang 1940 mm, Luftdruck 2,2/2,0 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2350 mm, Spur 1374/1340 mm, Außenmaße 4220 x 1672 x 1205 mm, Innenbreite vorn 1335 mm, hinten 1335 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 865 mm, hinten 730 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten

390 mm, Knieraum hinten 0-85 mm, Wendekreis links 11,1 m, rechts 12,6 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1310 kg (davon Vorderachse 730 kg, Hinterachse 580 kg, Gewichtsverteilung 55,7:44,3), zulässiges Gesamtgewicht 1650 kg, Zuladung 340 kg, Personenindexzahl 4,0, Leistungsgewicht vollgetankt 6,5 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 7,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	223,6 km/h
(entsprechende Drehzahl 6850 U/min)	
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	2,6 s
0 bis 60 km/h	3,8 s
0 bis 80 km/h	5,5 s
0 bis 100 km/h	7,6 s
0 bis 120 km/h	10,2 s
0 bis 140 km/h	13,5 s
0 bis 160 km/h	18,1 s
0 bis 180 km/h	25,1 s
1 km mit stehendem Start	27,9 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)

	IV. Gang	V. Gang
40 bis 60 km/h	5,1 s	6,1 s
40 bis 80 km/h	9,4 s	11,5 s
40 bis 100 km/h	13,6 s	16,7 s
40 bis 120 km/h	17,9 s	22,5 s
40 bis 140 km/h	22,2 s	28,1 s

40 bis 160 km/h	27,4 s	34,9 s
1 km ab 40 km/h	32,3 s	35,1 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	59 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	84 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	86 Phon (dBA)

VERBRAUCH

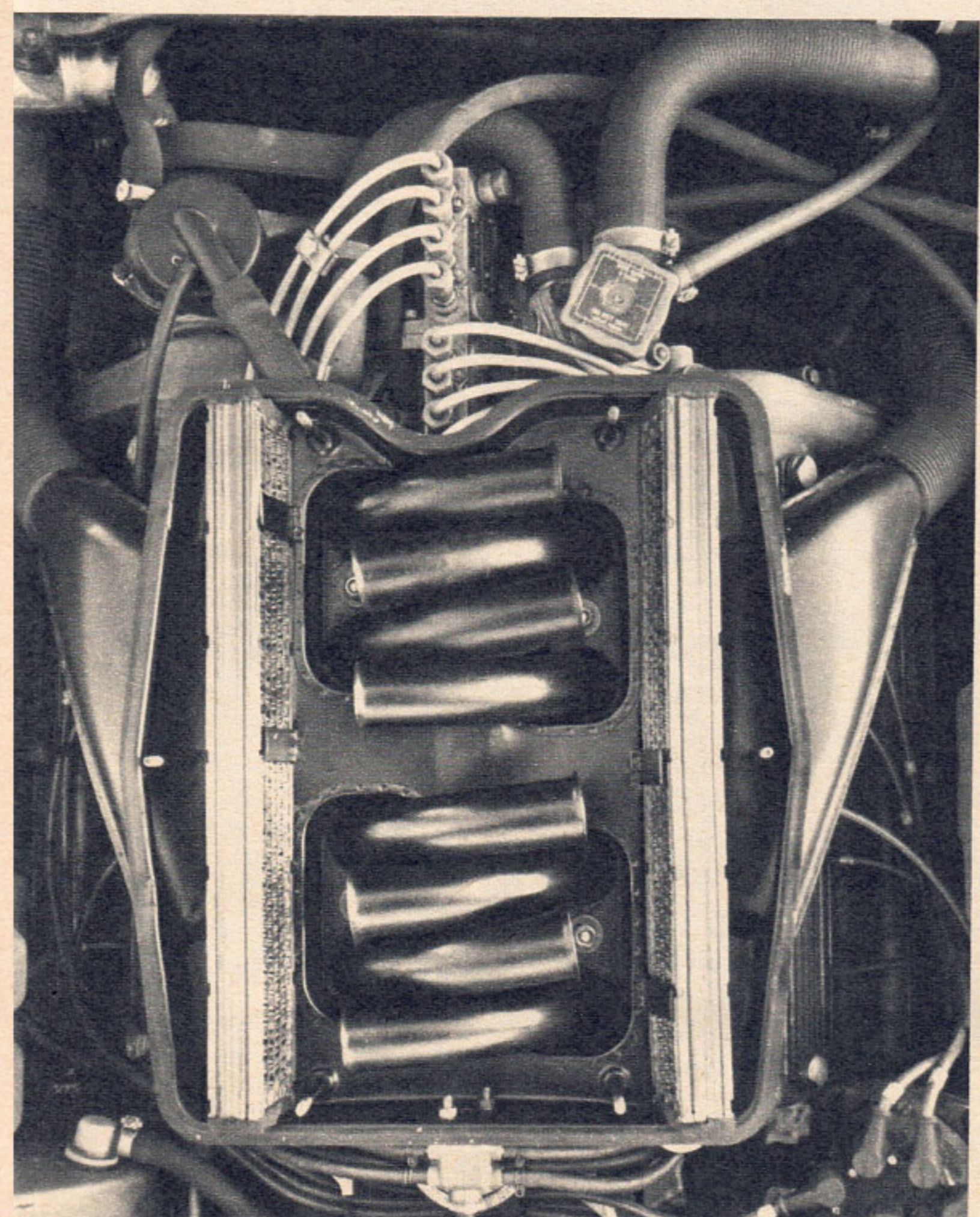
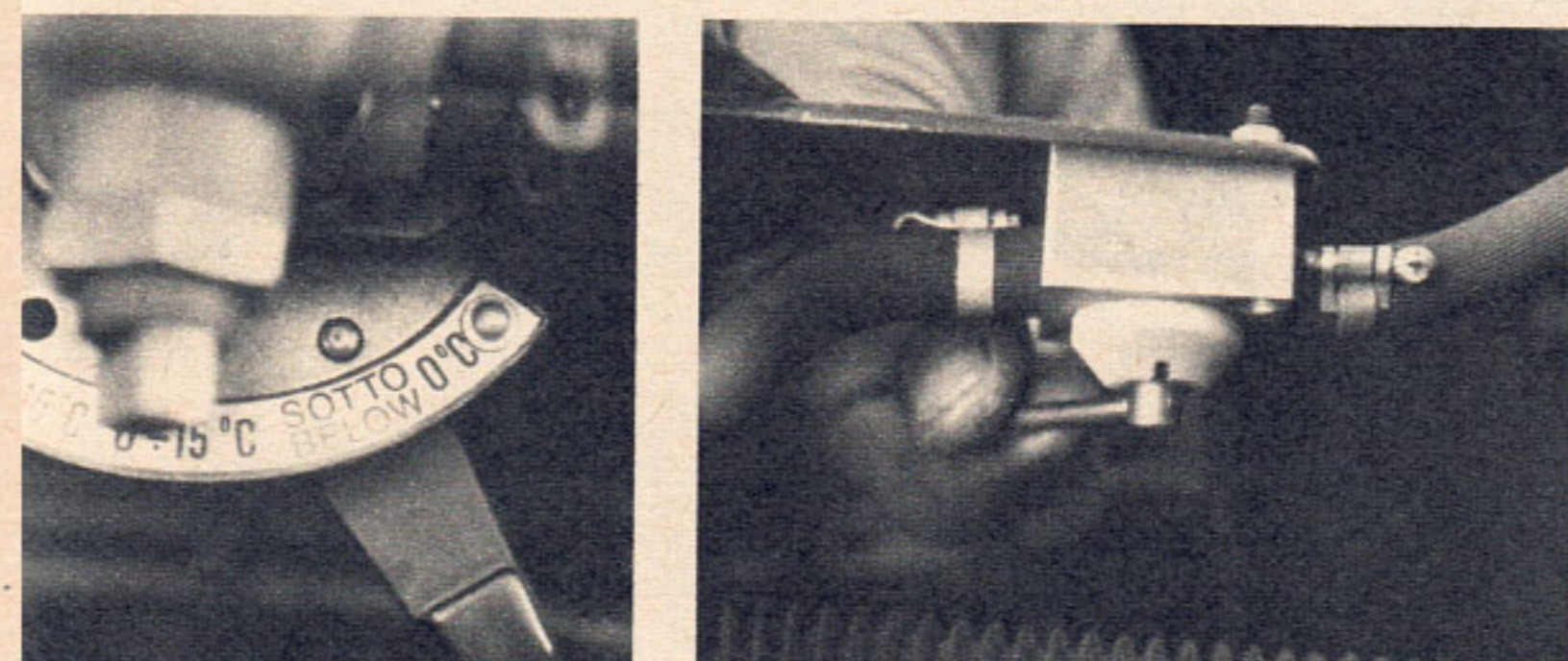
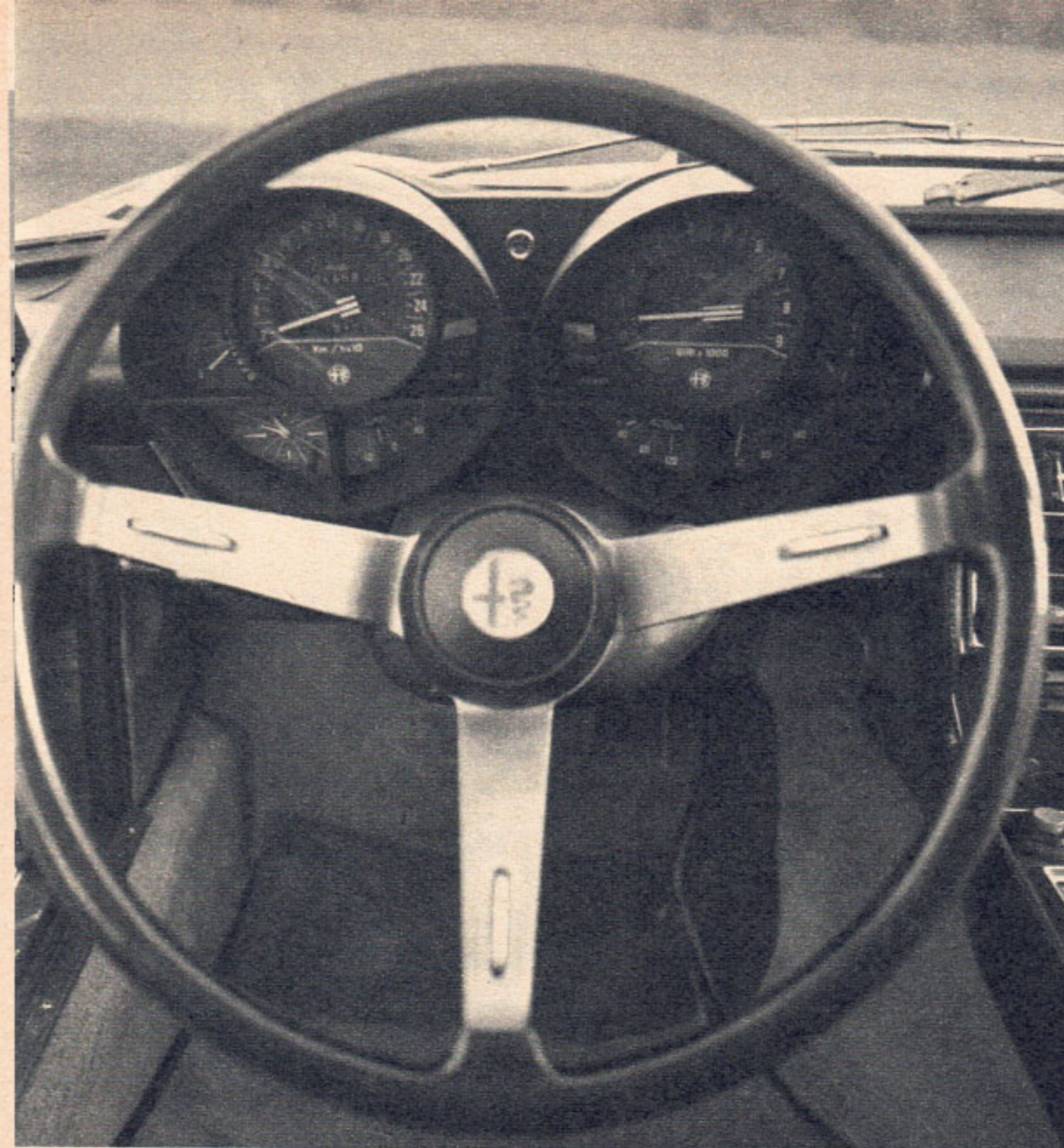
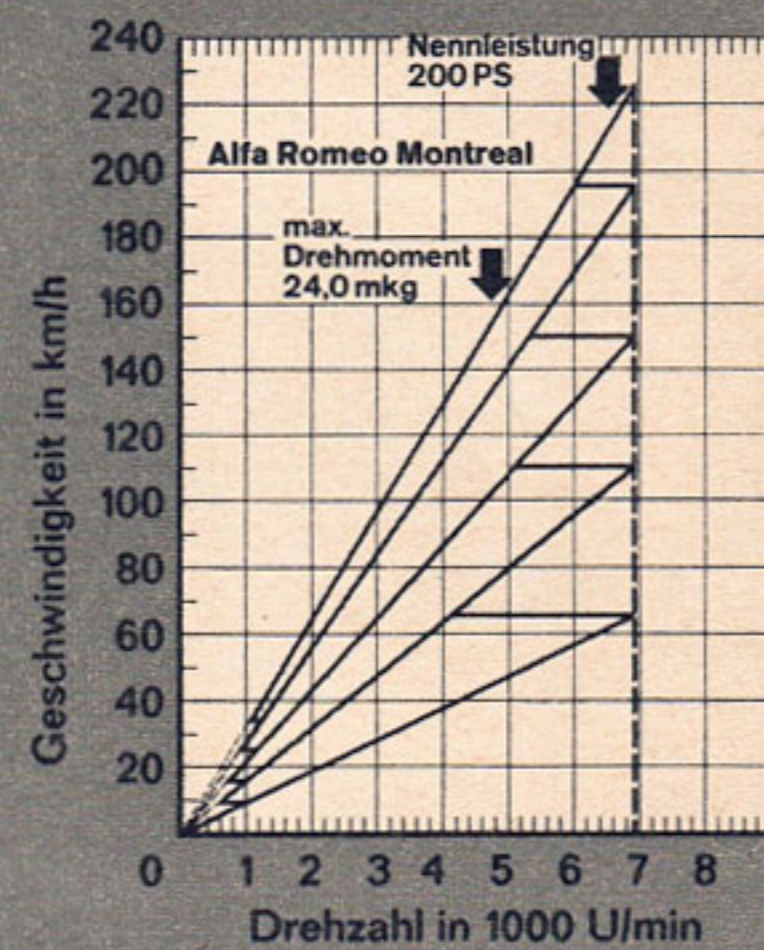
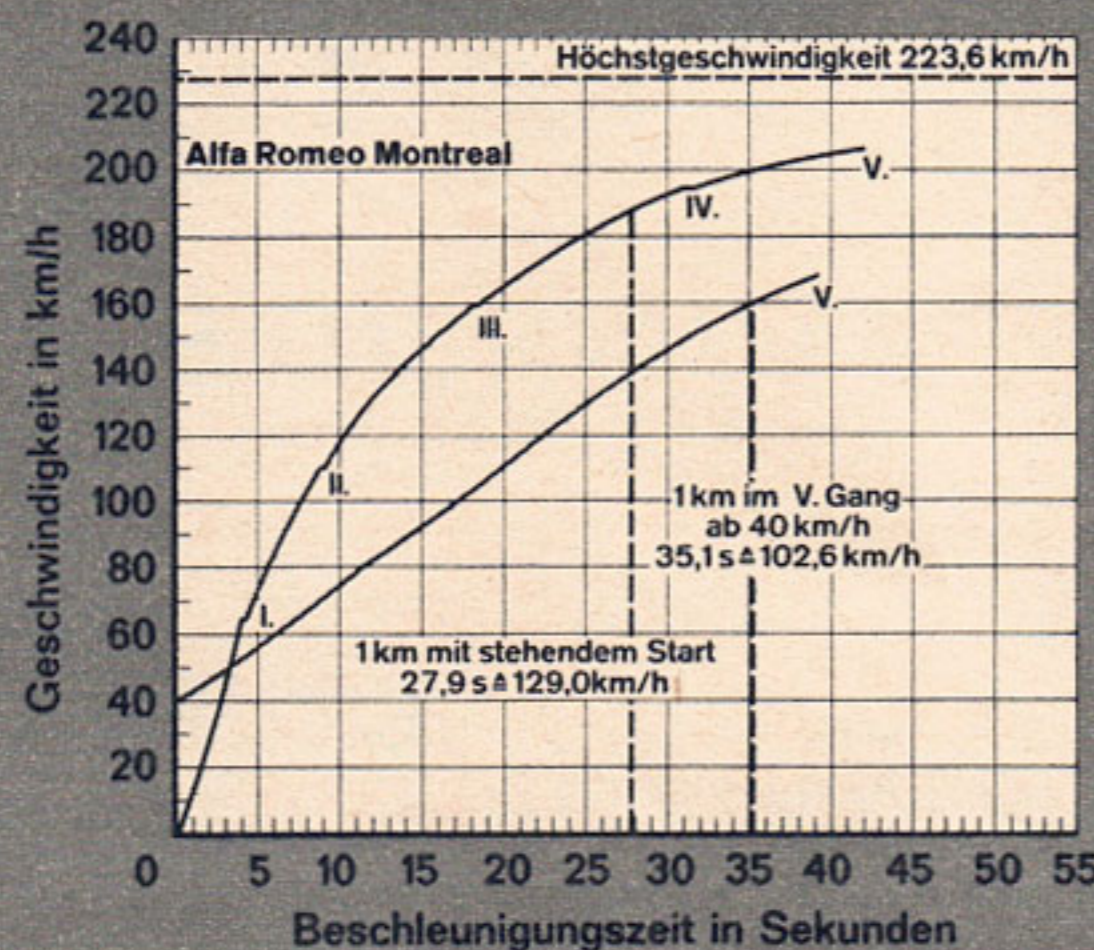
Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	16,9 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 165 km/h	24,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 80 km/h	17,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 100 km/h	20,1 L/100 km
Kurzstrecke	20,5-23,5 L/100 km
Testverbrauch	20,7 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 12 000 km.

PREISE

Coupé zweitürig	DM 35 000,-
Schweiz:	
Coupé zweitürig	sfr 39 500,-
Österreich:	
Coupé zweitürig	öS 268 900,-
Hersteller: Alfa Romeo S.p.A. via Gattamelata 45, Milano, Italien.	
Importeur: Alfa Romeo Vertriebs-GmbH, 623 Frankfurt-Griesheim, Lärchenstraße 110.	



Alfa Romeo Montreal

Zum Glück sind schlechte Wegstrecken heute die Ausnahme. Auf ebenen Straßen kann man dem schnellen Alfa unbedenklich die Sporen geben. Dabei ergeben sich praktisch keinerlei Traktionsprobleme, wofür eine sehr wirksame Differentialsperre und die dicken Reifen verantwortlich zeichnen. In schnell gefahrenen Kurven zeigt sich normalerweise eine unproblematische Untersteuerneigung, die durch den Einsatz der Motorleistung fast beliebig neutralisiert werden kann. Bei rennmäßiger Kurvenfahrt kann es jedoch auch zu einem ungewollten, plötzlichen Ausbrechen des Hecks kommen, woran der Schließ- bzw. Öffnungsvorgang der Differentialsperre nicht unbeteiligt zu sein scheint. Die Lenkung wünscht man sich für schnelle Korrekturen noch exakter; sie ist günstig übersetzt, aber

lich harten Klasse, in der beispielsweise der Porsche zu Hause ist. Kurzer Radstand, begrenzte Federwege und eine straffe Federkennung lassen auf diesem Sektor keine Bestleistungen zu. Man bekommt die Unebenheiten der Fahrbahn deutlich mitgeteilt, wird aber auf Straßen üblicher Qualität nicht so nachhaltig belastigt, daß man mit dem Auto nicht vergnüglich reisen könnte. Nicht zuletzt schlägt in der Komfortwertung zu Buche, daß eine Geräuschbelastigung weitgehend entfällt.

Wie die Vergleichstabelle zeigt, trifft der Alfa Montreal nicht gerade auf eine Marktlücke, sondern er bereichert eine neuerdings stark umkämpfte Klasse teurer und anspruchsvoller Sportwagen. Daß er sich in diesem Kreis behaupten kann, ist kaum zu

Blick in das Luftfilter-Innere mit den Ansaugstutzen (unten). Mit einem Handschieber (Mitte links) läßt sich die Einspritzmenge je nach Außentemperatur regulieren. Rechts daneben das Unterdruckventil für die Scheinwerferklappen. Das reichhaltige Instrumentarium (oben) entbehrt der Übersichtlichkeit.

FOTOS: WEITMANN, EISELE

nicht frei von einer gewissen Elastizität, die bei einem so schnellen Auto stört. Mit den Bedienungskräften der ohne Servohilfe arbeitenden Lenkung kann man sich abfinden, denn nur bei langsamem Rangieren oder fortgeschrittenem Reifenverschleiß an den Vorderrädern muß man kräftig zufassen. Keine Probleme gibt es auch bei scharfer Fahrweise mit den gut dimensionierten Bremsen (vier belüftete Scheiben). Beim Befahren von unwegsamem Gelände gilt es im übrigen zu beachten, daß der Montreal sowohl unter dem Motor wie auch unter dem Differentialgehäuse wenig Bodenfreiheit besitzt. Im Federungscharakter zählt der Alfa eindeutig zur sport-

bezweifeln. Als Trümpfe bringt er aufsehenerregende Linien und einen begeisternden Motor mit, weniger herausragend sind seine Fahrwerksqualitäten, die nur für mittlere sportliche Schwierigkeitsgrade taugen. Mit Platz und Komfort wird man in dem Sportcoupé naturgemäß nicht verwöhnt, dafür zählt der kompakte Zweisitzer zu den handlichen, wirklich sportlichen Sportwagen. Erfreulich ist der trotz exklusiver Formgebung erreichte Grad an Alltagstauglichkeit, der verrät, daß dieser Traumwagen nicht einer Bastelfirma entstammt, sondern einer Autofabrik, die auch beim Träumen realistische Maßstäbe anlegt.

Manfred Jantke