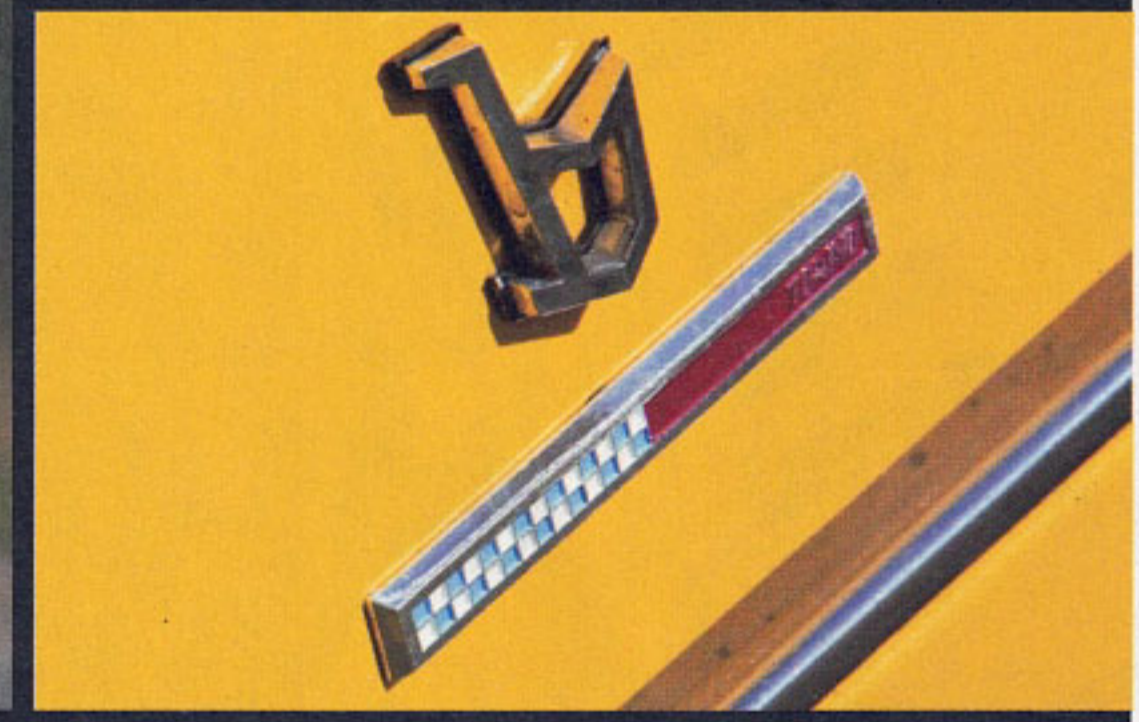




Per Unterdruck lassen sich die Jalousien über den Scheinwerfern absenken. Die Sitze – normalerweise mit Stoff bezogen – sind groß und bequem. Gruß vom Meister: Das Bertone-b zierte den vorderen Kotflügel



Gerade Endrohre hatte nur die Vorserie, später krümmten sie sich abwärts

Geld oder Liebe

In Jürgen von der Lippes Fernsehshow mussten sich die Kandidaten zwischen Geld und Liebe entscheiden. Beim Montreal ist es anders: Besitzer müssen ihm beides schenken

■ Doch, ja. Man sollte dieses Auto nur rückwärts in die Garage fahren und eine clevere kleine Schaltung installieren: Öffnet sich das Tor später zu einer Ausfahrt, schaut der Montreal durch seine halb geschlossenen Lider so lasziv wie Brigitte Bardot oder Jeanne Moreau in einem jener 60er-Jahre-Filme, die unsere Eltern erröten und uns schlaflos werden ließen.

Man fragt sich staunend, wieso weder Alfa Romeo noch eine andere Firma diese effektvolle Spielerei wiederbelebt hat – und denkt mit Bedauern daran, was aus dieser Marke geworden ist. Haben die wirklich mal solche Autos gebaut? Antwort: Sie haben. Lang ist es her.

Im Stammbaum des kleinen V8 findet sich ein Le-Mans-Sieger

1967, als der Montreal als Studie auf der Weltausstellung in Kanada für Aufsehen sorgte, stand Alfa Romeo in vollem Saft, baute begeisterte Straßenautos mit Motortechnik wie von einem anderen Stern und Rennwagen, die aus dem Stand Le Mans gewinnen konnten. Au-

tos wie die Giulia oder wie den Tipo 33/2, der mit seinem 270 PS starken Zweiliter-V8 sogar deutlich stärkeren Konkurrenten davonfuhr. Dieser Motor, schon für die Straßenversion 33 Stradale auf 2,6 Liter Hubraum vergrößert und für den Montreal dann von 230 auf 200 PS gezähmt, macht ein Großteil der Montreal-Faszination aus. Wenn die Türen mit unerwarteter Schwere ins Schloss

gefallen sind und der kleine Zündschlüssel die zwei Benzinpumpen zu hell summendem Leben erweckt hat, dauert es nur noch wenige Sekunden, bis die Kontrollleuchte genügend Benzindruck signalisiert. Nun Feuer frei – und rauschend und fauchend, nicht Ami-V8-stakkatomäßig, sondern eigentümlich weich singend, springt der Kurzhuber an und versetzt uns zurück

in die Zeit, als Koteletten noch buschig waren und Hosenschläge Namen hatten: „Hit“ zum Beispiel oder „Shake“. Und wer sich immer fragte, was weise Alte mit „Froschhaltung“ meinen, ist nun klüger: Das Lenkrad mit dem schönen Holzkrantz steht zu flach, um es wirklich bequem im oberen Drittel umfassen zu können. Dafür sind die Beine stark angewinkelt.

Doch das wird zur Nebensache, wenn der Montreal einmal in Bewegung ist. Der V8 da vorn, den manche bei der Premiere in Montreal wegen der vermeintlichen Belüftungsschlitze in der B-Säule als Mittelmotor im Rücken des Fahrers wähten, erweist sich als unkomplizierter Typ – trotz seiner Abstammung vom Rennmotor. Der 2,6-Liter zieht aus Leerlaufdrehzahl sauber hoch, legt

bei 4500 Umdrehungen noch einmal eine Schippe nach und macht mit heißem Atem gierig weiter. Das Fünfganggetriebe von ZF mit dem ersten Gang hinten links lässt sich kurz und präzise schalten und unterstützt die Drehfreude durch seine kurze Übersetzung. Die führt bei Höchstgeschwindigkeit zu Drehzahlen nahe dem roten Bereich, was auf Dauer ►

» **HISTORIE** Der Montreal lernt das Laufen langsamer als andere. 1967 zeigt Alfa Romeo ihn als Studie auf der Weltausstellung Expo in Montreal zum Thema Zukunfts-Automobile. Wegen der Schlitze in der B-Säule – und wohl auch wegen des im März 1967 vorgestellten Mittelmotor-Rennwagens Tipo 33/2 und dem von ihm abgeleiteten, zwischen 1967 und 1969 nur 18-mal gebauten Straßensportwagens 33 Stradale – dichten viele dem Montreal einen V8-Mittelmotor an. Doch unter der von Bertone-Designer Marcello Gandini gezeichneten

Hülle steckt die Technik der seit 1962 gebauten Alfa Romeo Giulia mit Vierzylinder-Frontmotor. Wegen der positiven Resonanz beschließt Alfa Romeo die Serienfertigung und zeigt im Frühjahr 1970 auf dem Genfer Salon das Serienauto – nun mit dem gezähmten V8-Frontmotor des 33 Stradale. Bis 1977 werden 3925 Montreal gebaut, Modellpflegemaßnahmen gibt es so gut wie keine. Nach etwa 100 Exemplaren kommt der Frontspoiler in die Serie, die Einspritzung wird zweimal optimiert. Der nächste V8-Alfa für die Straße, der 8C Competizione, kommt erst 2007.



1962 bis 1978 Die Giulia setzt Maßstäbe als sportliche Mittelklasselimousine



1967 bis 1969 Der Zweiliter-Tipo 33/2 etabliert sich als siegfähiger Rennwagen

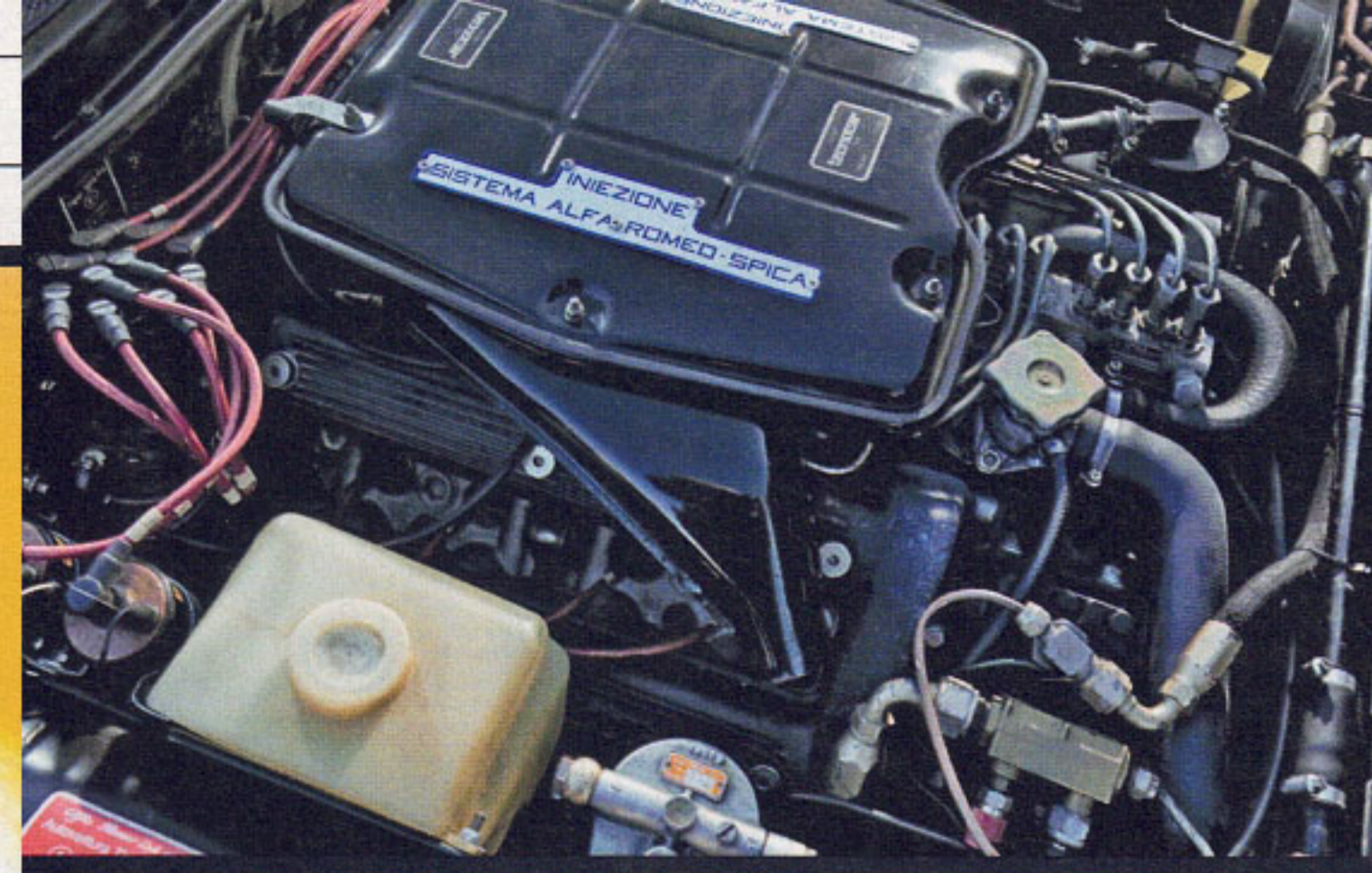
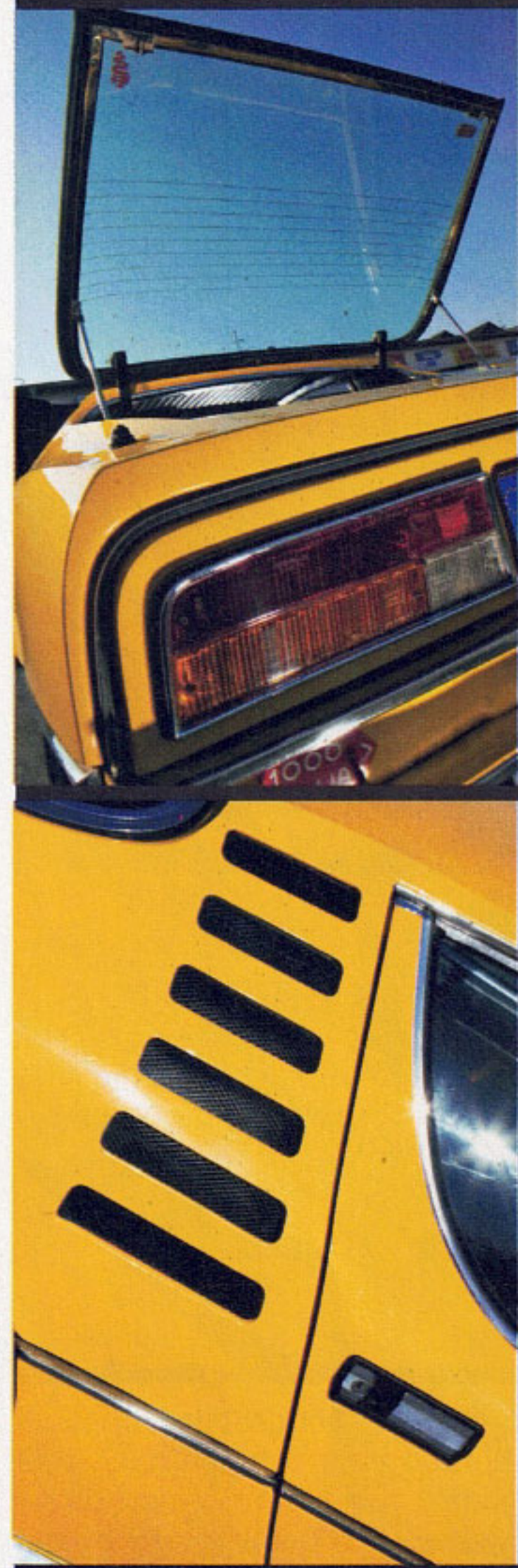


1967 bis 1969 Coupé 33 Stradale: 2,6 Liter, 230 PS; Rennwagen mit Straßenzulassung



2007 bis 2010 Der 8C Competizione ist auf 500 Stück limitiert, wird regelrecht verteilt

Die Sitzposition hinter dem tief geschüsselten Holzlenkrad ist nicht optimal, der kurze Schalthebel liegt dafür perfekt zur Hand. Chrom findet sich reichlich am Montreal, so auch an der Heckklappe und den Rückleuchten. Die Showcars in Montreal hatten sieben Schlitzte in der B-Säule, nur sechs schafften es ins Serienmodell



Motorraum-Design war damals noch ein Fremdwort. Daher darf sich der kleinvolumige Achtzylinder mit Rennmotor-Genen als Naturschönheit präsentieren. Der Kofferraum schluckt das Gepäck für zwei. Den Montreal von hinten zu sehen, ist fast so ergreifend, wie ihm von hinten zu lauschen



weder komfortabel noch ökonomisch ist. Unter 16 Litern pro 100 Kilometer geht selbst bei verhaltenem Tempo kaum was, bei engagierter Fahrweise dürfen es auch schon mal 20 sein. In diesem Punkt ist der Montreal ein typisches Kind jener frühen 70er-Jahre, als Sprit billig und die erste Ölkrise von 1973 noch nicht absehbar war.

Das Fahrwerk des 1310 Kilogramm schweren, aus mancher Perspektive leicht pummelig wirkenden Coupés bildet einen harten Kontrast zum filigranen V8, dem eine mechanische Spica-Ein-

spritzung den Saft fürs Leben verabreicht. Denn es stammt in seinen Grundzügen von der Mittelklasse-Limousine Giulia ab. Die



„Der Alfa Romeo Montreal ist wie eine begehrte Diva - schön und nicht billig.“

Peter Hagemeier, Chef des Alfa Classic Centers Dortmund

Hinterachse ist daher nicht nur starr, sondern auf unebenen Pisten auch halsstarrig bis zum Versetzen. Die Lenkung ist zudem

nicht nur nach heutigen Maßstäben schwergängig und indirekt.

Den größten Spaß macht dieser nur 4,2 Meter lange 2+2-Sitzer

(Miura und Countach) daher nicht bei der Hatz über Berg und Tal, sondern mit wiegendem, verblüffend gutem Federungskomfort bei entspannten Reisen auf den langen Geraden eines erfolgreichen Lebens.

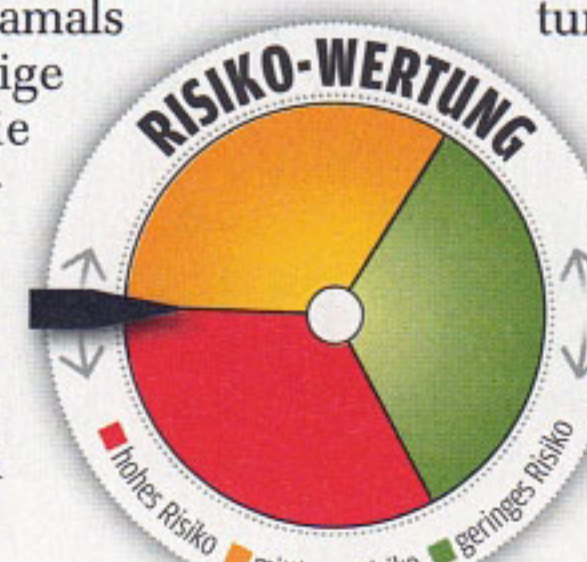
Und im richtigen Beruf erfolgreich, und daher wohlhabend, musste damals wie heute sein, wer sich in dieses Coupé verliebt. Das zelebriert zwar mit Details wie Türgriffen oder Lenkradhebeln die in Vergessenheit geratene Kunst, Bauteile filigran und zugleich funktional und ästhetisch zu gestalten.

Heute sind es noch weniger Spezialisten, die etwa

die mechanische Einspritzung einstellen können oder wissen, dass es ein Tanksieb zu reinigen und einen Ölfilter für die Einspritzung zu wechseln gilt.

Der Montreal - eine Diva? Ja, denn der braucht sachkundige Pflege und ist teuer bei Wartung und Reparaturen. Gut also, wenn sich zu der sehr verständlichen Liebe zum Alfa auch ebenso viel Geld im Portemonnaie gesellt.

M. Harnischfeger



TECHNISCHE DATEN

Alfa Romeo Montreal

V8, vorn längs • vier oben liegende Nockenwellen, Kettenantrieb, zwei Ventile pro Zylinder • mech. Einspritzung • Hubraum 2593 cm³ • Leistung 147 kW (200 PS) bei 6500/min • max. Drehmoment 235 Nm bei 4750/min • Fünfgangschaltgetriebe • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung vo. an Querlenkern; Starrachse hi. m. Schubstreben u. Reaktionsdreieck; vo. u. hi. Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabi • Reifen 195/70 VR 14 • Radstand 2350 mm • L/B/H 4220/1672/1205 mm • Leergew. 1310 kg • 0-100 km/h 7,4 s • Spitze 222 km/h • Verbrauch ab 16 l/100 km • Neupreis 1972: 35 000 Mark

➔PLUS/MINUS

Der charismatische V8 und die elegante Form sprechen ebenso für den Montreal wie das Raumangebot und das souveräne Fahrgefühl. Die Karosserie ist aber nahezu überall anfällig für Rost. Das A und O der Prophylaxe ist die regelmäßige Kontrolle der Ablaufschäuche. Einmal eingestellt, arbeitet die Einspritzung problemlos, doch das erfordert Werkzeug, das nur noch wenige Experten haben. Thermische Überlastung kann zu Rissen in den Zylinderköpfen führen. Spezialisten optimieren deshalb Wasserpumpen und Kühlkreisläufe. Das filigrane Lenkgehäuse reißt gelegentlich. Originalteile sind rar, doch das Alfa Classic Center Dortmund und Partner arbeiten an einem geätzten, stabileren Nachbau. Die gute Nachricht: Die Ersatzteilversorgung wird zusehends besser.

➔REPARATURKOSTEN

Sitzen Sie? Gut. Manche Positionen des Alfa Classic Centers Dortmund können zu Ohnmachtsanfällen führen.

| | |
|-----------------------------|------------------------|
| Motorölwechsel mit Filter | 250 Euro ¹⁾ |
| Bremsbeläge | |
| und -scheiben rundum | 2000 Euro |
| Zylinderköpfe überholen | 4600 Euro |
| Auspuffanlage ab Krümmer | 1100 Euro |
| Stoßdämpfer vorn und hinten | 1100 Euro |
| Reinigung Tanksieb | 250 Euro |
| Wasserpumpe mit Lager | 5800 Euro |
| Zündverteiler instandsetzen | 650 Euro |
| Lenkgehäuse erneuern | auf Anfrage |

¹⁾ Alle Angaben inklusive Lohn und Mehrwertsteuer

➔MARKTLAGE

Der Montreal stand immer im Schatten der Ferrari, Maserati und Lamborghini. Entsprechend billig wurde er als Gebrauchtwagen gehandelt - und geriet dadurch häufig in die Hände finanzschwacher Fans. Die Wartung wurde dadurch oft vernachlässigt, erhaltende Arbeiten fielen bei vielen Exemplaren sparsam oder ganz aus. Mittlerweile sind diese Montreal nahezu verschwunden, da die Restauration solcher Exemplare wirtschaftlicher Unfug gewesen wäre. Gepflegte Autos bestimmen daher das sehr übersichtliche Angebot, wobei der Teufel durchaus im Detail stecken kann. Zustand-3-Montreal kosten heute etwa 20 000 Euro.

➔EMPFEHLUNG

Das beste, von Experten gewartete Auto am Markt ist allemal billiger als ein Montreal, an dem „nur noch Kleinigkeiten zu machen sind“. Denn für die sind oft vierstellige Beträge fällig. Wenn möglich, das Objekt der Begierde vom Experten gründlich prüfen lassen!

➔ADRESSEN

Klubs: Alfaclub e.V., www.alfaclub.de; Alfa Classic Club, www.alfaclassic-club.de; Club Klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V., www.club-klassischer-alfa.de
Literatur: Bruce Taylor: Alfa Romeo Montreal: The dream car that came true, Veloce Pub, 50,99 Euro; Christian Schön: Alfa Romeo, Automobilfaszination seit 1910, Heel Verlag, 19,95 Euro

| | |
|---------------------------------|-------|
| ➔Alltagstauglichkeit | ★★★★☆ |
| ➔Reparaturfreundlichkeit | ★☆☆☆☆ |
| ➔Ersatzteilversorgung | ★★☆☆☆ |
| ➔Unterhaltskosten | ★★☆☆☆ |
| ➔Verfügbarkeit | ★★☆☆☆ |
| ➔Preisprognose | ★★★★☆ |

Bewertungsschema

| | | | | |
|------------|-------------|--------------|------|----------|
| ★ | ★★ | ★★★ | ★★★★ | ★★★★★ |
| mangelhaft | ausreichend | befriedigend | gut | sehr gut |

FOTOS: A. FERENCIC (7)