



And the winners are...



Es hat sich ja schon herumgesprochen: Mit Austro Classic kann man nur gewinnen, z. B. F1-Uhren von unserem Sponsor Jacques Lemans, wofür wir uns im Namen unserer Gewinner ganz artig bedanken möchten.

Im ersten Quartal waren auf www.austroclassic.com eine Dame - Gabriele Haupt aus Wien - und ein Herr - Alfred Vollenweider aus Obfelden in der Schweiz - erfolgreich.

Richtig gelesen, unser neuer Quiz hat international Anklang gefunden. Hunderte Teilnehmer aus ganz Europa, Australien und den Vereinigten Staaten haben ihr Wissen (und ihr Glück) probiert. Glück nämlich deswegen, weil gleich einige Teilnehmer maximale Punktezahl erreicht haben und dann musste das Los entscheiden.

Auch die Wochenendkarten für das Oldtimer Festival am Nürburgring (www.oldtimer-festival.de) und den Startplatz bei der „Höllental Classic“ (www.e4cc.com) waren heiß begehrt. Auch hier musste unser „Glücksengel“ entscheiden ...

Die zweite Staffel des Quiz läuft jetzt noch bis Ende Juni auf www.austroclassic.com und dann entscheidet sich, wer das Nostalgie-Radio im Retro-Look von Roberts Radio (www.robertsradio.de) gewinnen wird.

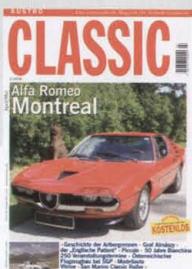
Übrigens: Da manche Preise recht kurzfristig gestiftet werden, wäre es eine clevere Idee uns eure e-Mail an office@austroclassic.com zu schicken ...

ASCHE AUF MEIN HAUPT



Feine Leut', sind wir von Austro Classic. Da borgen wir uns ein tolles Auto für einen Phototermin aus und dann schreiben wir nicht einmal dazu, wer unser Gönner war! Also: Der schöne Alfa Romeo Montreal auf der Titelseite der letzten Ausgabe steht (wenn nicht gerade wir damit herumfahren) im Oldtimermuseum Koller in Heldenberg (www.koller-oldtimer.at) und da wir ihn heil zurückgebracht haben (das machen wir übrigens meistens!) könnt ihr ihn, zusammen mit rund 120 weiteren Klassikern, dort bewundern.

Wir sagen dem Besitzer daher „Sorry!“ für das Versäumnis und nochmals vielen Dank!



Er ist da!



Die Rede ist hier von der zweiten Ausgabe des „Oldtimer Guide“. Was letztes ja als „Versuchsballon“ begonnen hat wird heuer erfolgreich fortgesetzt.

Mehr als 400 Seiten mit einem klassischen Alfa Romeo am Titelblatt - so präsentiert sich der „Oldtimer Guide 2008“. Inhaltlich ist man dem Konzept treu geblieben: Stories, Veranstaltungstermine, Touren-Tipps, Clubadressen,... und natürliche viele Bilder von Fritz Berger.

Zum Preis von EUR 14.90 gibt's das gute Stück unter www.kgv.at



Auf allen Vieren

Am 4. September ist es wieder soweit. An diesem Tag eröffnet die mittlerweile dritte Auflage der österreichischen Allradmesse. Als Austragungsort fungiert heuer nach Stationen in Gaaden (4x4 2004) und Bruck an der Leitha (4x4 2006) das Gut Dornau in Leobersdorf bei Baden, wo Allradinteressierten alles zum Thema 4x4 gezeigt wird.

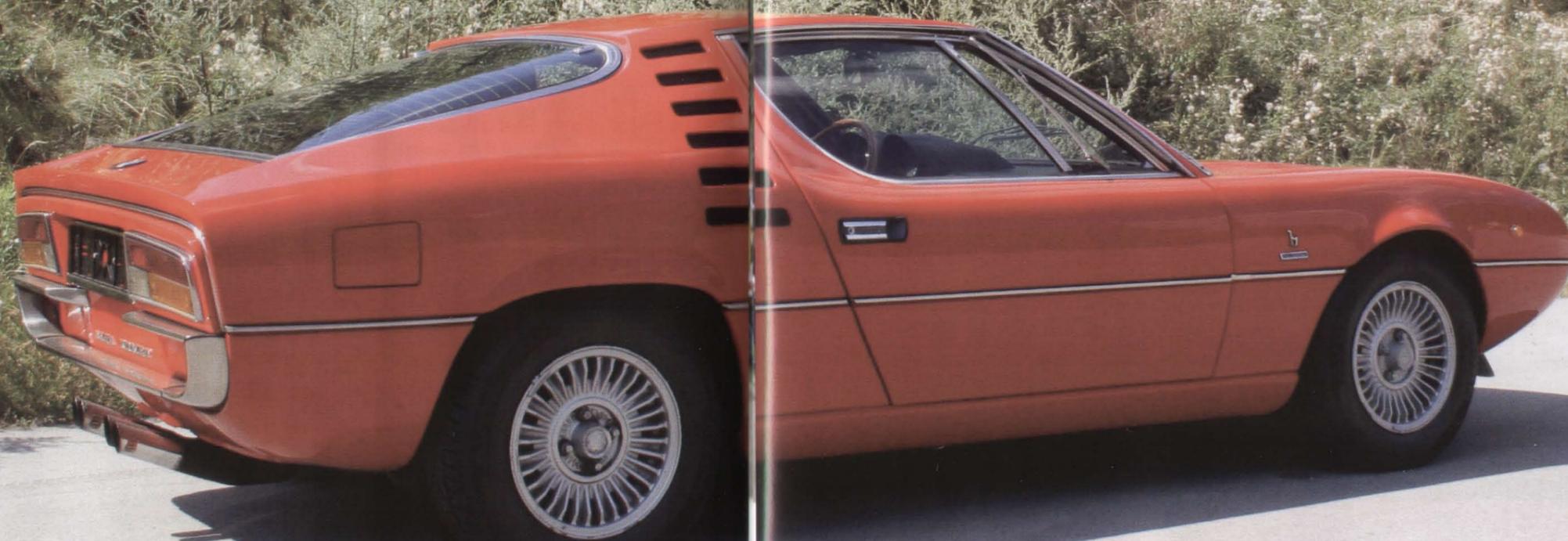
Dem Motto - anschauen, informieren, probieren - folgend, wird es auch auf der 4x4 2008, die vom 4. bis zum 7. September stattfindet, wieder umfassende Testmöglichkeiten von mehr als 60 SUV- und Geländewagenmodellen geben und auch ersten Gehversuchen am Quad steht nichts im Weg, steht doch hierfür ebenfalls eine eigene Teststrecke zur Verfügung.



Das Alfa Tier

Giulia, Giulietta, Duetto oder Bertone Coupe. Kleine sportlich Fahrzeuge, das war seit jeher die Kernkompetenz von Alfa Romeo. Ein Über-Alfa mit Achtzylinder-Rennmotor sollte den Griff nach den Sternen ermöglichen: der Montreal!

Text: Gernot Kronberger
Photos: Wolfgang M. Buchta, Archiv



1953 steigt die Traditionsmarke Alfa Romeo offiziell aus dem Rennsport aus und Anfang der sechziger Jahre beginnen die angestaubten Lorbeerkränze in der Ruhmeshalle von Portello, ihre welken Blätter zu verlieren. Etliche Privatfahrer mühen sich redlich, mit den kleinen Vierzylinder-Giuliettas das Mailänder Wappen hochzuhalten. Die glorreichen Siege auf den großen Rennstrecken dieser Welt sind nur noch Erinnerungen auf mittlerweile vergilbten Fotografien. Ende 1963 gibt Chefingenieur Oratio Satta-Puliga endlich grünes Licht für das Projekt 105.33, ein reines Wettbewerbsfahrzeug, welches in der neuen Sportprototypen-Klasse starten soll. Zum ersten Mal seit dem Tipo 512 von 1940, der durch

den Krieg nie offiziell zum Einsatz kam, entsteht auf den Reißbrettern von Alfa ein Mittelmotor-Rennwagen.

Trenta Tre, der motorische Urahn Ende 1965 ist das erste Auto fertig und bekommt den brandneuen 1600er-Vierzylinder mit 170 PS, der für den TZ 2 entwickelt wurde. Gleichzeitig arbeitet man bei Alfa an einem neuen Achtzylindermotor für die großen Hubraumklassen. Das Triebwerk hat einen Zylinderwinkel von 90 Grad und sieht aus, wie eine Verbindung aus zwei 1300er Giulietta Vierzylindern. Giuseppe Busso, Chef Motoren-Mann bei Alfa, greift bei dem Achtzylinder auf die bewährte Ventil-



Alfa Romeo Tipo 33

steuerung seines Giulietta-Motors zurück. So krönen je zwei oben liegende Nockenwellen die beiden Zylinderbänke. Doch schon bald muss sich der Konstrukteur von seiner Neuschöpfung verabschieden, denn inzwischen hat sich Alfa-Boss Luraghi entschlossen, in Portello wieder eine neue Rennabteilung aufzumachen. Alles, was Rennsiege verspricht, wandert nun dorthin. Chefingenieur Orazio Satta-Puliga und sein Motorenmacher Busso widmen sich wieder dem Alltagsgeschäft. Der Einfachheit halber würfen die Mailänder nicht ein neues Team von Renntechnikern zusammen, sondern kaufen es gleich im Stück. Die kleine Tuningschmiede Autodelta geht 1966 in den Besitz von Alfa Romeo über und wird in eine GmbH umgewandelt und Carlo Chiti als Generaldirektor eingesetzt.

Der ehemalige Alfa Mann Chiti ist 1957 dem Ruf des Commentatore Enzo Ferrari gefolgt und zeichnet als Chef der Versuchs- und Entwicklungsabteilung für das Dino-Projekt und den 1,5 Liter Grand Prix-Wagen von 1961 verantwortlich. Zwei Autos, die drei Weltmeistertitel nach Maranello holen sollten. Nach einem kurzen Intermezzo 1962 als Rennstall-Teilhaber bei A.T.S., Automobili Turismo Sport, in Bologna, gründet Chiti gemeinsam mit Ludovico Chizzola 1963 die Autodelta. Bei seiner Rückkehr zu Alfa wartet bereits Bussos Achtzylinder auf den letzten Schliff für den geplanten Renneinsatz.

Der flache rote Rennwagen, der am 6. März 1967 im Blitzlichtgewitter der Fotografen glänzt, trägt die nüchterne Bezeichnung 33/2, wobei die 33 ein Überbleibsel der Projektnummer 1005.33 ist und die 2

auf den Hubraum von zwei Litern hinweist. Der Achtzylinder leistet 270 PS bei 9600 U/min, was den 580 Kilo leichten Sport-Prototypen in der Langheck-Version 298 km/h schnell macht. Sechs Tage später gewinnt dieses Auto das Bergrennen von Fléron und lässt dem zweitplatzierten 4,4 Liter McLaren keine Chance. Doch dieser Sieg macht weit weniger Furore als die „gedrosselte“ Version des „Trenta Tre“, die im September 1967 bei der Sportwagenschau in Monza zu sehen ist. Der „33 Stradale“ mit der hinreißenden Karosserie von Franco Scaglione hat zwar „nur“ 230 PS und ist mit seinen 700 Kilo „nur“ 260 km/h schnell, stellt aber auf Wunsch diese Qualitäten am Weg ins Büro unter Beweis. Der Stradale ist ein Rennwagen mit Straßenzulassung. Er bietet den Komfort eines echten Sportwagen: zwei weit ins Dach reichende Türen, zwei Sportsitze, ein kleines Lederlenkrad, umfangreiche Kontrollinstrumente und eine Beschallungsanlage mit acht Trompeten, die glücklicherweise immer das gleiche Lied spielt und nur mit dem rechten Fuß zu bedienen ist. Sogar die fünf Magnesium-Felgen gehören zur Serienausstattung. Zwischen 1967 und 1969 entstehen ganze 18 Exemplare, genug, um der Star jedes guten Autoquartetts zu werden. Genug, um Alfa Romeo wieder einzureihen in die Gilde des italienischen Blech-Adels von Ferrari und Maserati. Wer jedoch denkt, der Stradale sei der Urahn des Montreal, der irrt genau wie der Kollege von „auto, motor und sport“ 1972, siehe der Montreal im Test.



Alfa Romeo 33 Stradale, 1967.
Links unten: Montreal auf dem Weg nach Montreal.
Ganz unten: Offizielles Werksphoto.



Der Montreal im Test

Der in der „Auto Motor und Sport“, Ausgabe 6/ 1972, erschienene Testbericht gilt heute als Ursache für das falsche Gerücht, der Montreal sei ursprünglich als Mittelmotor-Coupé konzipiert gewesen.

„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 Firma Bertone den Urtyp des Hochleistungs-Coupés als Schaustück präsentierte. Er hatte bereits die heute realisierte Karosserieform und als Triebwerk den Zweiliter-Achtzylindermotor vom Alfa-Renntyp 33, der damals allerdings noch als Mittelmotor eingebaut war. Die Firma Alfa Romeo, um ein exklusives Spitzenmodell bis dahin noch verlegen, zeigte sich von der Kombination angetan und dirigierte den Prototyp im Anschluss an die Weltausstellung direkt 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 Raumnutzung, 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 Mittelmotorsportwagen optisch zu erhalten, den vor allem die seitlichen Lüftungsschlitze - nur 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.“ Genau hier liegt die Wurzel des Mittelmotor-Gerüchtes. Nur der Alfa 33/2 und 33 Stradale hatten einen Mittelmotor. Der Montreal



Versuche im Motorsport blieben glücklos.

war von Anfang an als Frontmotor-Coupé geplant! Über das Herzstück des Montreals, dem Motor, gab es ausschließlich Lob: „... Als Achtzylinder ist sein Motor in dieser mittleren Hubraumklasse eine Rarität. Zudem ist er das Abbild eines reinrassigen Rennmotors, 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 heruntargestuft, behielt mit seinem sehr kurzen Hub (Bohrung/Hub 80 x 64,5 mm), vier obenliegenden Nockenwellen, Trockensumpf-Schmierung, Kraftstoffinspritzung 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 Serienmotor abgeben kann ... Das Geräusch des italienischen V8 ist eher Ohrschmaus als Belästigung. Da Einlass und Auslass gut gedämpft sind, ist es nur bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten als sportliches Brabbeln wahrnehmbar. Bei höherem Tempo wird es selbst bei voll geöffneten Drosselklappen immer leiser, um jenseits 180 km/h in den allgemeinen Fahrgeräuschen unterzugehen. Da auch diese nicht überaus hoch sind, ist eine schnelle Autobahnreise im Montreal eine ruhige,

stundenlang erträgliche Angelegenheit ... Das deutsche Fünfganggetriebe des Montreal - es stammt von ZF- geht mit dem italienischen Sportmotor eine harmonische Ehe ein, durch seine kurzen Gangsprünge und eines exakt und mit kürzesten Wegen operierenden Schaltknüppels, ist es kaum weniger als der Motor dazu angetan, sportliche Fahrfreude zu wecken...“ Fahrwerkseitig sah man den Montreal schon damals eher kritisch: „Keine Attraktionen hat der Montreal auf der Fahrwerksseite zu bieten. Die Fahrwerkskonstruktion mit der seitlich geführten, starren Hinterachse entspricht derjenigen der kleineren Alfa-Modelle und ist der hohen Leistung entsprechend dimensioniert. Mit der konventionellen Anlage der bewährten Bauteile ging man bei Alfa Romeo auf Nummer Sicher, vergab sich aber die Chance dem Spitzenmodell zu überdurchschnittlichen Fahreigenschaften zu verhelfen. Dementsprechend sind die Fahreigenschaften des Montreal unproblematisch, aber in keiner Phase brillant. Tadelloso verhält sich der Wagen noch auf ebenen Fahrbahnen. Auf schlechten Straßen zeigt sich dagegen eine ausgeprägte Versetzfreudigkeit der starren Hinterachse, die sich seitlich 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 ungetrüb. Vielmehr steuert das Coupé schon mal bei langsamen und mittleren Geschwindigkeiten nach 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 bis unterdimensionierte Stoßdämpfer verfügt.“

Der Weg nach Montreal Völlig unabhängig von der Achtzylinder-Euphorie in Portello greift der geistige Vater des Montreal zu seinem Handwerkszeug. Mit Bleistift wirft Marcello Gandini im Designbüro von Nuccio Bertone seinen Alfa-Traum auf den Zeichenblock. Ein hinreißend flaches Sportcoupe blinzelt unter verschlafenen Lamellen-Lidern hervor. Ganz im Stil der ausgehenden Sechziger ist es eine verspielte Vision von futuristischer Stromlinie und nostalgischer Hüftschwung-Eleganz. Vielleicht ein wenig schwülstig, aber Prototypen sind dazu da, um von Buchhalter-Rotstiften verwässert zu werden, also lieber mehr als weniger auftragen. Und weil Geschwindigkeit auf dem Papier allein durch den begnadeten Strich eines echten Meisters entsteht und nicht durch verbrennendes Benzin-Luftgemisch, nehmen Gandini und Bertone einfach Maß an der Giulia. Sie entwerfen nämlich ein Coupé für die Giulia-Baureihe, gedacht als Nachfolger des sehr erfolgreichen GT Junior. Meister Bertone ahnt zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass die GT-Reihe zu den absoluten Dauerbrennern des Alfa-Programms werden sollte, und wer sägt schon einen Bestseller ab?

Aus den Entwürfen entstehen zwei Prototypen und natürlich steckt unter der Fronthaube der altbekannte 1,6 Liter Doppelnocker der Giulia. Bezeichnenderweise sogar in der TI-Version mit nur einem Vergaser, wie gesagt, auf dem Papier kommt Geschwindigkeit ganz von alleine. Auch in der Alfa-Chefetage löst der Prototyp Begeisterung und Wohlgefallen aus und so einigen sich Alfa und Bertone, das bildhübsche Coupé als Schaustück der gemeinsamen Fähigkeiten zu präsentieren. Den passenden Rahmen dazu bietet schließlich die Weltausstellung „Expo 67“, die anlässlich des 100. Jahrestages der Kanadischen Föderation in Montreal stattfindet. Und wie das mit schnittigen Einzelstücken nun mal so ist, es findet sich sofort eine Schar von Begeisterten, die mit Blankoschecks winken und eine Serienfertigung verlangen. Am Ende bleibt der Prototyp ganze sechs Monate in Montreal, quasi als blechgewordenes Beispiel für den Stand der Technik im Automobilbau in der Expo-Halle für „Zukunfts-Automobile“.

Sehr bald steht bei Alfa Romeo fest, dass das Auto in kleiner Stückzahl gebaut werden soll. Schon damals beginnen die Spekulationen um einen Mittelmotor, was offensichtlich an den Lüftungsschlitzen auf der B-Säule liegt. Sie sind aber reines stilistisches Element. Auf der Fronthaube sind übrigens auch Schlitze, sie dienen tatsächlich der Luftzufuhr des Motors.

Monti, bitte warten! Für Spekulationen bleibt der Fachpresse mehr Zeit als üblich. Drei Jahre vergehen zwischen der Präsentation in Montreal und dem Start der Serienproduktion 1970. Verschiedene Karosserie-schneider tun ein übriges, um die Gerüchteküche aufzuheizen. Auf Basis des 33- Stradale Chassis entstehen weitere Prototypen: Der „Carabo“ von Bertone und der „P 33 Roadster“ von Pininfarina, beide 1968, das „P 33 Coupé“ von Pininfarina und der „Iguana“ von Giugiaro, beide 1969. In der Presse mussten wieder Probleme mit dem vermeintlichen Mittelmotor herhalten, um die Terminnot des



Montreal zu erklären. Stattdessen steckt der Montreal in einer hausinternen Warteschleife.

Die Alfetta, die in Zukunft die großen Stückzahlen sichern soll, hat absoluten Vorrang. Daher macht das Prestige-Projekt Montreal nur sehr langsam Fortschritte. Und ein Problem zeigt sich schon sehr bald: Der Vierzylinder ist einfach zu schwach, wenn der Montreal an der Spitze der Modellpalette angesiedelt werden soll. Eine andere Rolle kann das Coupé jedoch nicht spielen, dafür ist der Bertone-Entwurf einfach zu schnell. Giuseppe Busso schlägt vor, auf den Achtzylinder des Tipo 33 zurückzugreifen, um wirklich einen Prestige-Alfa zu haben. Chefingenieur Satta bringt das Kunststück zuwege, die Chefetage

von dieser absolut verrückten und teuren Idee zu überzeugen.

Auch wenn der Stradale bereits eine Straßenversion des 33 darstellt, so bedarf es einer weiteren Zähmung des widerspenstigen Motors, wenn aus dem Boliden ein wirklich straßentaugliches Fahrzeug werden sollte. Busso erhöht vor allem den Hub, um aus dem bisig nervösen Zweiliter einen bulligen 2,6 Liter zu machen. Mit 80 mm Bohrung und 64,5 mm Hub, Stradale 78 mm x 52,2 mm, ist der Montreal-Motor immer noch gut für Drehzahlorgien ohne Reue. Dank der gesunkenen Verdichtung und des rundlicheren Kolbenbodens reicht nun eine Zündkerze pro Zylinder. Sowohl die mechanische Spica-Einspritz-

„Ur“-Montreal - noch mit geteilten Scheinwerfer-Lamellen.

Die Montreal-Lügen

Der Montreal war ursprünglich als Mittelmotor-Sportwagen geplant:

Das stimmt definitiv nicht. Schon der Prototyp hatte einen Vierzylinder-Frontmotor. Die Luftöffnungen an der B-Säule waren immer nur ein stilistisches Element. Ingeniere Giuseppe Busso dementierte bei einem Interview 1994 die Mittelmotor-Saga, und er muss es wissen. Schließlich hat er nicht nur den legendären Achtzylinder konstruiert, sondern auch maßgeblich dafür gesorgt, dass sich dieser unter der Fronthaube des Montreal wiederfand.

Es gab Montreals mit Vergasermotor:

Dieses Gerücht hält sich bis heute hartnäckig, ist aber falsch. Der Montreal wurde immer nur mit der Spica-Einspritzung ausgeliefert. Auf

Grund der V-Form des Motors, müssten hochbauende Fallstromvergaser verwendet werden. Selbst ohne Verwendung eines Luftfilters geht dann die Motorhaube nicht mehr zu, weil einfach nicht genügend Platz vorhanden ist. Bastler, die den Montreal nachträglich auf Vergaser umgebaut haben, gibt es einige, es muss jedoch die Hutze auf der Motorhaube entsprechend erhöht werden. Zu Beginn der Markteinführung wurde versucht, über Motorsporterfolge das Interesse für den Montreal zu wecken. Alfa gab daher der hauseigenen Tuningschmiede Autodelta den Auftrag, zwei Montreals für die CANAM-Serie zu bauen. Diese beiden Fahrzeuge waren auf 3 Liter Hubraum aufgebohrt und hatten tatsächlich einen Vergasermotor. Sie wurden vom Italoamerikaner Roberto Cozza (in Amerika nannte er sich Bob Corr) bei Rennen eingesetzt und gerieten wegen permanenter Erfolglosigkeit bald in Vergessenheit. Das Handling, teilweise wegen des veralteten Fahr-

werks, war nicht in den Griff zu bekommen, auch nachdem man den Motor um 10 Zentimeter nach Hinten versetzt hatte.

Die meisten Montreals wurden nach Amerika verkauft:

Stimmt ebenfalls nicht, kein einziger Serien-Montreal wurde offiziell nach Amerika verkauft. Grund waren die Abgasnormen, die einen Export verhinderten. Trotz Einspritzung wartete der Montreal-Motor mit einem CO-Gehalt von 4,5 bis 6,5% auf. Eine unüberwindliche Hürde für den US-Markt. Es wurden wenig später durch die Einführung des abgasoptimierten S-Motors weitere Bestrebungen unternommen, jedoch erfuhr mittlerweile die Bestimmungen in den USA eine neuerliche Verschärfung. Die Katalysatorpflicht bedeutete gleichzeitig das Aus für diese Bestrebungen. Alle amerikanischen Montreals sind Eigenimporte.



Der Montreal mit 4-Zylinder-Doppelnockenwellen-Motor unter der Fronthaube.



Montreal-Modelle

Folgende Modelle gibt es aktuell im Handel:

Minichamps 1:43
orange, grün
Altaya (Ixo Junior)
grün, rotmetallisch

Folgende Modelle sind aktuell nicht mehr erhältlich, werden aber in Sammlerkreisen gehandelt:

Siku 1:55,
hellgrün, grünmetallisch, silber
Norev
gelb, grünmetallisch
BBR
verschieden
Mercury
verschieden
Politoys 1:25
rot, grün

Unser Partner in Sachen Modellautos ist gerne bei der Suche nach Ihrem Liebling behilflich:
www.car-crazy.eu



„ ... kein Buchhalter gebietet den Designern Einhalt, als es um kostspielige Detaillösungen geht. Der Instrumententräger aus damals hochmodernen Hartplastik scheint unmittelbar einer frühen Folge von Raumschiff Enterprise entsprungen zu sein.“

Der Montreal aus der Sicht des Fachmannes

Gerhard Hackl, Österreichs-„Montreal Papst“ gibt Einblicke in die Leidenschaft der Monti-Fans.



Die Technik des Montreal, mit Ausnahme des Fahrwerks, welches aus der Giulia stammt, ist absolut eigenständig und findet sich in keinem anderen Alfa dieser Zeit. Bei Markteinführung 1970 wurden Mechaniker des Kundendienstnetzes von Europa eigens im Werk in Mailand auf den Alfa Montreal eingeschult. Auf Grund des verhaltenen Kaufinteresses, Beginn der Ölkrise, kam es in der Folge nur sehr selten zu einem Werkstattbesuch und das Know-how ging sehr schnell wieder verloren.

Die Technik des Montreal ist weit besser als ihr Ruf. Echte Motorschäden sind äußerst selten. Probleme bestehen fast ausschließlich im Bereich der mechanischen Benzineinspritzung aus dem Hause der Alfa Tochter SPICA. Dieses komplexe System verfügt über einen automatischen Choker, Startanreicherung, mechanischer Schubabschaltung und einer Anpassung des Gemisches auf unterschiedliche Luftdruckbedingungen (Höhenbarometer). Bei der Einstellung der Pumpe sind Mechaniker damals wie heute meist überfordert. Die Original Werkstattdokumente, die seit einiger Zeit im Internet verfügbar sind, sind auch nur zum Teil hilfreich, da sie nur sehr mangelhaft ins Deutsche übersetzt wurden. Da wird aus einer Benzinpumpe schnell eine Einspritzpumpe und wer weiß schon, was ein „fixes Scheinthermostat“ ist. Das Grundproblem bei der Einspritzung ist der Thermofühler für die Warmlaufphase. Dieser misst die Kühlwassertemperatur und magert das Gemisch stufenlos bis zur Betriebstemperatur ab. Ist dieses Teil defekt, was zu 90% der Fall ist, dann springt der kalte

Motor problemlos an, beginnt stark zu qualmen und stirbt bei Betriebstemperatur wegen totaler Überfettung des Gemisches ab. Der Wartungsaufwand für den Montreal ist enorm und nicht mit dem einer Giulia oder eines Bertones vergleichbar. Ölwechsel inklusive Filter erfordern ca. 13 Liter vom Feinsten. Ventileinstellen erfordert einen ganzen Tag, es müssen insgesamt 4 Nockenwellen raus, weiters muss der Antrieb der Einspritzpumpe und der gesamte Zündverteiler ausgebaut und anschließend wieder in der korrekten Stellung eingebaut werden. Ist man in der Steuerkette nur einen Zahn daneben, sind zumindest 8 der 16 Ventile verbogen. Die korrekte Einstellung der Drosselklappen ist ohne Vakuum-Testgerät unmöglich. Motoren, die dort Falschluf ziehen, werden früher oder später einen Ventilschaden erleiden. Montrealbesitzer, die ihrem Liebling neue Unterbrecherkontakte vergönnen, tun zumeist auch nichts Gutes. Auch wenn nachher der Zündzeitpunkt korrekt eingestellt ist, laufen nur 4 Zylinder richtig, der Rest zündet irgendwo. Es müssen die beiden Kontakte zueinander abgestimmt werden, dazu ist eine Gradscheibe bzw. ein Verteilerprüfstand nötig. Häufig defekt sind die Bosch-Zündboxen, die wenn überhaupt, nur sehr schwer und zu einem hohen Preis zu beschaffen sind. Das gleiche gilt für die beiden Benzinpumpen. Der Motor wurde im Laufe der Zeit abgasoptimiert, es gab unterschiedliche Zündverteiler und insgesamt drei unterschiedliche Einspritzpumpen. Verteiler und Pumpe müssen zueinander passen. In den heutigen Montreals findet man oft einen bunten Mix dieser Komponenten, die dann nicht zueinander passen und neuerliche

Motorprobleme verursachen. Die Karosserie wurde bei Bertone durch ein Tauchbadverfahren rostgeschützt. Wer schon einmal versucht hat die hartnäckige Phosphatierung vom Blech zu entfernen, weiß dass dies nicht nur eine Werbebehauptung war. Zum Rostschutz hat diese Maßnahme nur bedingt beigetragen. Billiges Ostblock-Blech mit viel zu hohem Recycling-Anteil fand Verwendung, die Autos rosteten daher von Innen nach Außen. Problematisch sind vor allem die Schweller, beim Kauf unbedingt die aufgenieteten Außenblenden abnehmen, dahinter verbirgt sich meistens der Supergau. Weiters rostanfällig sind die Radläufe, die Bodenbleche im Bereich des Fußraumes, die Bereiche rund um die Heckleuchten und der Kofferraumboden im Bereich der Batterie. Originalersatzteile sind so gut wie nicht erhältlich, darum hält sich der Montreal-Fachmann zumindest einen Schlachtwagen. Schweller- und Kotflügelbleche sind mittlerweile in annehmbarer Qualität als Nachfertigung erhältlich, Anpassungsarbeiten sind jedoch immer erforderlich. Offizielle Montreal-Fachleute gibt

es in Österreich nicht, man ist auf private Bastler angewiesen. Ein Besuch in einer Alfa-Vertragswerkstätte ist nicht wirklich hilfreich, seit der Fiat-Übernahme 1986 legt man auf die Historie der originalen Alfas keinen Wert mehr. Bei Problemen wird der Umstieg auf ein aktuelles Modell angeraten. Oldtimer-Programme wie beispielsweise bei Mercedes, BMW und Porsche gibt es nicht. Eigentlich schade, denn der historische Hintergrund der Marke Alfa Romeo ist so emotional geprägt, wie bei kaum einer anderen. Die Marketing-Abteilungen anderer Automobilhersteller würden ein Vermögen ausgeben, um sich die Geschichte von Alfa Romeo zu erkaufen! Wer sich jedoch von den Problemen nicht beirren lässt und seinen Montreal gut in Schuss gebracht hat, genießt das Gefühl einen der schönsten und bemerkenswertesten Alfas zu fahren. Regelmäßige Wartung dankt der Monti mit erstaunlicher Zuverlässigkeit und uneingeschränktem Fahrvergnügen. Und sein Anblick hat schon manchem italienischen Supersportwagen die Schau gestohlen.



Fertigung bei Bertone parallel mit Fiat Dino 2400 Coupe. Rechts: Werkshof bei Bertone.



Links: Tauchbadverfahren bei Bertone. Unten: Karosserieaufbau des Montreal.



anlage als auch die elektronische Zündung zeugen noch in der Serie von der scharfen Herkunft des Triebwerkes. Da das Sechsganggetriebe der Mittelmotor-Version nicht zum Frontmotor-Konzept des Montreal passt, erhält er ein eigens von ZF entwickeltes Fünfganggetriebe. Der erste Gang liegt links hinten, also in einer Ebene mit dem Retourgang, links vorne. Die übrigen Gänge lassen sich so vorbildlich im H-Schema schalten. In technischer Hinsicht stecken unter dem Blech des Montreal einige unbefriedigende Kompromisse. Die größte Schwachstelle stellt die Hinterachse dar, die mit dem Gewicht und der Leistung des Montreal schlicht und ergreifend überfordert ist. Eine De-Dion Konstruktion, wie später bei der Alfetta, wäre die Lösung gewesen, aber im Baukastensystem der Giulia-Baureihe 105 gab es so etwas noch nicht. Auch die Transaxle-Bauweise, Getriebe und Kupplung auf der Hinterachse vor dem Differenzial, hätte die Kopplastigkeit entscheidend verbessern können. Aber die Alfetta-Achse war zu diesem Zeitpunkt noch nicht serienreif. Sie hätte aber auch nicht zur Giulia-Bodengruppe gepasst.

Frischer Wind Während die Technik den Ingenieuren noch einiges an Kopfzerbrechen bereitet, findet der Karosserieentwurf auch noch nach drei Jahren ungeteilte Zustimmung. Bis auf ganz wenige Retuschen entspricht die Serie den Prototypen von 1967. Und kein Buchhalter gebietet den Designern Einhalt, als es um kostspielige Detaillösungen geht. Der Instrumententräger aus damals hochmodernen Hartplastik scheint unmittelbar einer frühen Folge von Raumschiff Enterprise entsprungen zu sein. Nach einiger Gewöhnung kann man sogar mit einer gewissen Sicherheit den Tankinhalt schätzen. Eine filigrane Zierleiste tritt an die Stelle einer Stoßstange. Das ist auch der Grund dafür, dass originale „Monti-Nasen“ nicht für viel Geld und schöne Worte aufzu-

treiben sind. Zum Markenzeichen des Montreal werden jedoch seine verschlafenen blickenden Doppelscheinwerfer unter den typischen Lamellen. Geht das Licht an senken sich die Lamellen mittels einer genial komplexen Konstruktion nach unten und geben den Blick frei. Dass das Gesamterscheinungsbild des Montreal ein wenig an den Lamborghini Miura erinnert, ist nicht weiter verwunderlich, denn schließlich stammt auch der erste Mittelmotor-Lambo aus der Feder des Bertone-Mitarbeiters Marcello Gandini. Mit dem lange ersehnten Verkaufsstart schnellen die Stückzahlen begeistert nach oben um dann im Laufe der Jahre zu verebben. Die beginnende Ölkrise, Lieferschwierigkeiten nach den schon legendären Streiks in Italien und die schlichte Überforderung des Alfa-Servicenetzes, den Montreal entsprechend warten zu können, lassen die Verkaufszahlen langsam aber sicher nach unten gehen. 1977 werden gerade einmal 27 Stück des Kult-Coupés gebaut, ehe nach insgesamt 3.925 Stück die Produktion zu Ende geht. Zu dieser Zeit leben seine damaligen Rivalen auch nur mehr in der Erinnerung weiter: das Fiat Dino Coupe 2400 und der glücklose Citroen SM Maserati. BMW verabschiedet den 3,0 CSI, einzig und allein dem Porsche 911 S bleibt ein langes und dauerhaftes Leben erhalten. Der Alfa Montreal hat aber bis heute nichts von seiner Faszination verloren. Vielleicht sind es die kleinen Unzulänglichkeiten die den Charme dieser mittlerweile Exoten ausmachen. Und, Hand aufs Herz, wer vermutet beim Anblick eines Montreal ein über 40-jähriges Design? Legenden leben eben länger, auch wenn der Weg dorthin manchmal ein beschwerlicher ist!



Der Montreal hatte zahlreiche prominente Tester: Hier Juan Manuel Fangio.

Montis in Österreich

Offiziell wurden 42 Alfa Montreal nach Österreich importiert. Importeur war die Firma C. Jeschek in Wien, die damals auch eine der wichtigsten Peugeot-Vertretungen war. Gemessen an den 3925 gebauten Stück und einer dazu zu zählenden Anzahl von Eigenimporten, speziell im Kärntner und Tiroler Raum, erscheint die Anzahl relativ hoch für ein kleines

Land. Die Hauptgründe lagen in der damaligen Beliebtheit der Marke Alfa Romeo und dem kleinen Konjunkturrückgang Anfang der 70er Jahre. Giulias, Bertone GT und der Spider waren ein vertrauter und gerne gesehener Anblick auf unseren Straßen. Selbst der heutige Bundespräsident Heinz Fischer besaß Anfang der 70er eine Giulia TI und fuhr damit regelmäßig noch selbst ins Parlament! Heute gibt es nach Expertenmeinung ca. 50 Montreals in Österreich, wovon ca. 15-20 angemeldet und einsatzfähig sind.

Auf Grund der schwierigen Ersatzteilsituation, viele Montreals dienen einfach nur als Ersatzteil Lager, und der sehr begrenzten Anzahl von Montreal-Spezialisten, sind Fahrzeuge in sehr gutem bis gutem Zustand äußerst selten. Solche Fahrzeuge erzielen im Zustand 2+ gerne schon einmal EUR 40-50.000,-. Dies mag auch die Ursache dafür sein, dass der Alfa Montreal auf Oldtimer-Rallyes eher ein Exote ist. Robert Marksteiner bewegt einen solchen Exoten von 1972 in der heimischen Szene. Mit seinem „Goldie“, einem Montreal in der Farbe „oro metallizzato“, hat er mehrmals an der „Salz und Öl“-Rallye erfolgreich in den Top 20 teilgenommen und bewegt auch sonst seinen Monti artgerecht zwischen Bregenz und Wien. Härtere Federn und Bilstein-Dämpfer gegen die Seitenneigung bzw. eine modifizierte Bremsanlage machen sein Coupe so richtig zum Spaßgefährt. Einen, wenn nicht den schönsten Montreal Österreichs, bewegt Alfa-

Spezialist Gerhard Hackl. Seinen ersten Monti erstand er 1982, damals um ÖS 14.000,- in bedingtem fahrbereitem Zustand. Montreals waren damals auf den Gebrauchtwagenplätzen der größeren Städte keine Unbekannten. Das Lieblingsauto seiner damaligen Freundin, ein 1600er Duetto Spider, musste dafür in Zahlung gegeben werden. Die Beziehung stand wegen des Montreal und dessen ständiger Startschwierigkeiten und der permanenten Inanspruchnahme fremder Hilfe mehr als auf dem Spiel. Das Problem mit der Freundin wurde mit italienischer Finesse gelöst: ein besserer Montreal wurde angeschafft und in 8 jähriger penibler Restauration auf Top-Standard gebracht. Aus der Freundin wurde die Frau fürs Leben und ein 1600er Duetto Spider in neuwertigen Zustand steht jetzt ebenfalls wieder in der Garage. Die schönsten Dinge im Leben passieren offensichtlich immer nur mit einem Alfa Romeo!

