



„Wenn er läuft fangen die Kieselsteine zum Wandern an“

Cuore Sportivo. Einen 8-Zylinder von Alfa hat es nicht oft gegeben. Mit dem Montreal hat der italienische Autobauer in den 70er Jahren versucht, die Porsche Dominanz zu durchbrechen. Ein Auto, das jeglicher Vernunft widerspricht und vielleicht gerade deswegen den allergrößten Spaß bringt.

Eines vorneweg - ersatzteilmäßig, mechanisch, reparaturmäßig ist der Alfa Romeo Montreal eigentlich ein Horrorfahrzeug. „Absoluter Unsinn“, sagt die Vernunft, denn: man bekommt für den Montreal so gut wie keine Ersatzteile mehr und wenn doch, dann sind sie mit extrem langer Wartezeit und meist auch hohen Kosten verbunden. „Der Motordichtsatz war defekt und wir mussten ihn in Italien bestellen“, so Oldtimerliebhaber Oliver Schimek, „nach sieben Monaten Wartezeit ist das Paket gekommen. Was es

beim Montreal braucht sind Geduld, Geld und Kontakt.“ Ein Auto mit Macken, aber genau das ist der Reiz an der Sache - jeder, der schon mal einen Montreal gefahren hat weiß auch, wenn die erste Kurve kommt und man aufs Bremspedal steigt, dass sich erstmal nicht viel tut - will heißen - die Bremsen sind komplett unterdimensioniert und mit Vorsicht zu genießen. Macht man beim Montreal einen Ölwechsel, dann laufen locker 12 bis 13 Liter Öl durch - natürlich nur das von einer feinen Marke, weil sich sonst gar

nichts mehr regt. Startet man den Montreal kalt - dann braucht er mal sicher 20 Minuten, bis er warm wird. Aber wenn das Ding mal fährt, wenn ... dann macht das Auto richtig Spaß. „Von der Wirtschaftlichkeit ein absolutes Unvernunftsauto - ein Schluckspecht, der gut 20 Liter braucht“, so Oliver Schimek, „aber was ist schon Vernunft bei einem Oldtimerfanatiker.“ Schimek kann sich der Faszination des Montreals nicht entziehen, auch wenn er seinen vor zwei Jahren „viel zu früh“ verkauft hat, „denn heute ist der Wagen mit dem Zustand 2+ das Doppelte wert.“

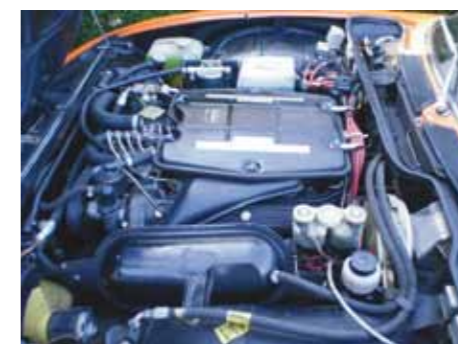
Schimek hatte damals „seinen“ Montreal nach 25 Jahren aus dem Dornröschenschlaf erweckt. „Wir haben ihn in einer Scheune gefunden. Das Faszinierende an dem Auto war, dass noch das Auslieferungspolster im Fahrgastraum war, das Auto aus Erstbesitz kam und nur 14.000 Kilometer am Tacho hatte.“ Lack und Karosserie waren in einwandfreiem Zustand - einzig eine Motorrevision war nötig, um ihn wieder richtig zum Laufen zu bringen. „Das war auch das Interessante an unserem Auto für viele begeisterte Montreal-Fahrer, weil jeder Besitzer meist nur von einer Kopie kopiert hat - Spaltmaße beispielsweise - unser Wagen hatte all diese Maße im Original.“

Bewertung nach Eurotax InterClassic:

Alfa Montreal Coupé / 1970-1977

Werte für A/D/NL/B/L/F/I (in Euro):

Zustand 1	Euro 80.000
Zustand 2	Euro 54.400
Zustand 3	Euro 36.800
Zustand 4	Euro 20.800
Zustand 5	Euro 9.600



Heutzutage sieht man nur noch wenige Montreals auf den Straßen - auch bei Rallyes sind sie eine absolute Rarität. Aktuell sind in Österreich rund 20 Stück zugelassen und einsatzbereit - Schätzungen zufolge gibt es rund 50 Stück, die auch als Ersatzteillieferer fungieren.

Wie viele Montreals von 1970 bis 1977 überhaupt gebaut wurden - auch darüber herrscht Uneinigkeit; kolportiert werden zwei Stückzahlen: 3917 und 3925 - fix ist nur, dass definitiv weniger als 4000 Stück vom Band liefen. Kein einziges davon wurde übrigens nach Montreal verkauft; die kanadische Stadt, die als Namensgeber fungierte, nachdem das Sportcoupé dort bei der EXPO 1967 erstmals der Weltöffentlichkeit präsentiert wurde. Der Montreal hat echte Rennsport-Gene; der erstmals bei Alfa Romeo seriell verbaute Achtzylindermotor mit vier obenliegenden Nockenwellen und mechanischer Saugrohreinjection stammte vom Tipo33, der speziell

für den Rennsport entwickelt wurde. Der Montreal bekam auch die für einen Mittelmotor (wie Typ 33) ausgerichteten seitlichen Lüftungsschlitze, war jedoch von Anfang an für einen Frontmotor ausgelegt. Die Leistung betrug 147 kW (200 PS) bei 6500/min. „Es ist eine Auto, das extreme Aufmerksamkeit und eine sanfte Hand verlangt“, so Schimek, „missachtet man eines, zeigt es sich von seiner ganz anderen Seite.“ Zugegeben, das Zusammensein gestaltet sich nicht immer ganz einfach. Nimmt man ihn jedoch an, so wie er ist - mit all seinen Kanten, Ecken und Eigenheiten dann lebt man eine Leidenschaft fern der Mittelmäßigkeit beherrscht von großen Emotionen und ungezügelter Leidenschaft.

Gerlinde TSCHEMPLAK

Mögen Sie Klassik?
www.eurotaxpro.at/InterClassic
EUROTAX