

# Motor Klassik

Kaufen Restaurieren Fahren Genießen

Heft 12 Dezember 1992 DM 7,-

Österreich öS 59,-, Schweiz sfr 7,-, Niederlande hfl 8.50,  
Dänemark dkr 38,-, Finnland fmk 32,-,  
Schweden skr 35,-, Italien Lit 7900,-, Spanien Ptas 700,-.

HEIMATFORSCHUNG

**Benz-Söhne in Ladenburg**

»SUPER-KNAUDEL '92«

**Das Werkzeug  
der Gewinner**



TRAUMWAGEN VON BERTONE – EINER ZUM KAUFEN, EINER ZUM STAUNEN

## Alfa Montreal • Alfa Carabo

MOTOR KLASSIK-AKTION

**Targa Florio  
'92 – mit  
Walter Röhrl im  
Porsche-Team**



MOTOR KLASSIK-SERIE

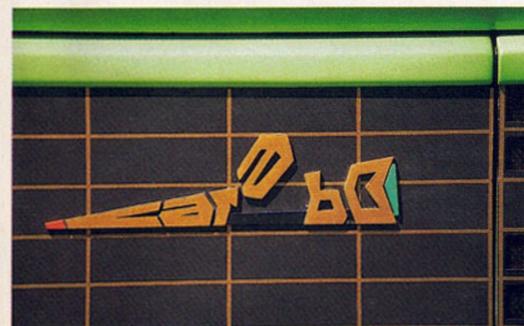
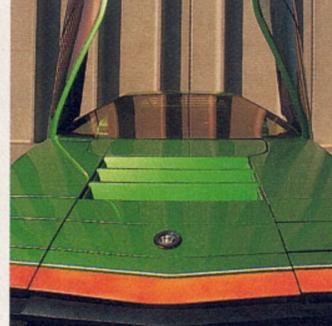
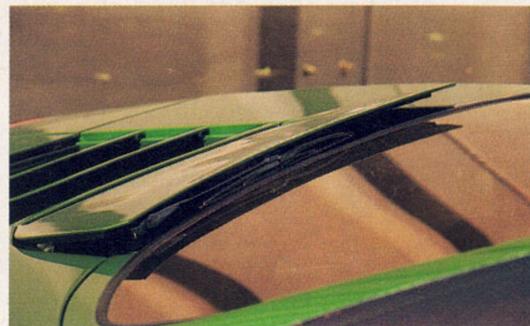
**Restaurier-  
Profis im Test –  
Folge 2:  
Fiat 124 Spider**

# Ein Tag in Grünen



Motor Klassik  
präsentiert zwei  
Bertone-Klassiker  
mit Rennmo-  
tor: den legendären  
Alfa Carabo von  
1968 und  
den faszinierenden  
Alfa Montreal  
von 1970.

Ein Bericht von  
Bernd Woytal mit  
Fotos von  
Hans-Dieter Seufert.



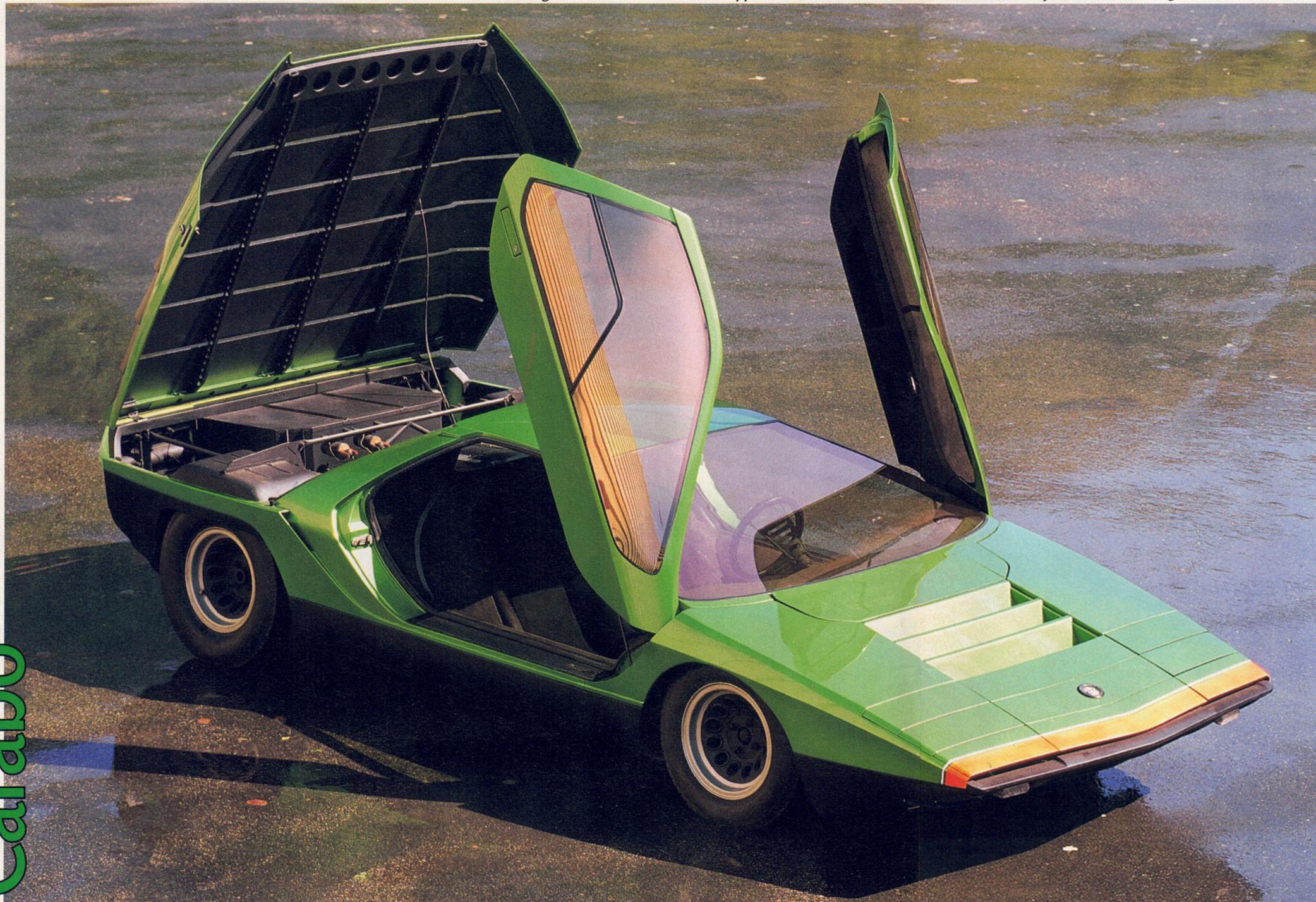
Carabo: Wischer, unter Windlauf versteckt,...

...vorne ein Streifen in Orange... ...Luftinlaß und Schuppen am Heck.

Das Emblem symbolisiert die Wagenform

Für einen Kofferraum war auch noch Platz

Autogramm des Designers

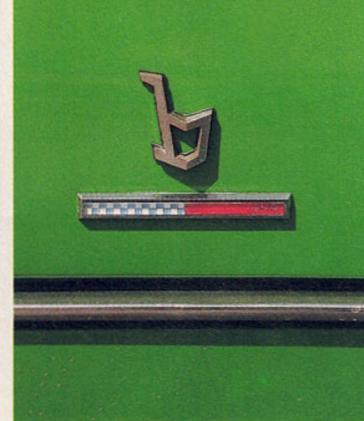


Die Instrumente sind weit vom Fahrer entfernt postiert und spiegeln in der Frontscheibe. Die Konstruktion des gewählten Stradale-Chassis erzwang dicht nebeneinander angeordnete Sitze.



Der ursprüngliche Doppelzündungs-Motor des Stradale wurde durch ein Montreal-Triebwerk ersetzt (oben). Die geöffneten Türen erinnern an hochgestellte Flügel eines Käfers – daher der Name Carabo (links). ▷

Carabo



Montreal: Luftschlitze an der B-Säule...

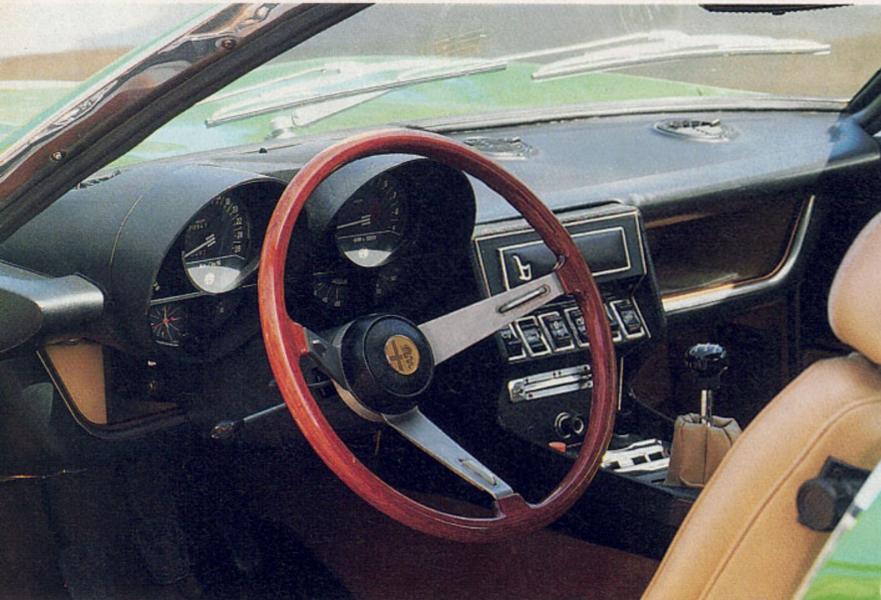
...zentraler Lufteinlaß auf der Motorhaube...

...und gekrümmte Auspuff-Endrohre.

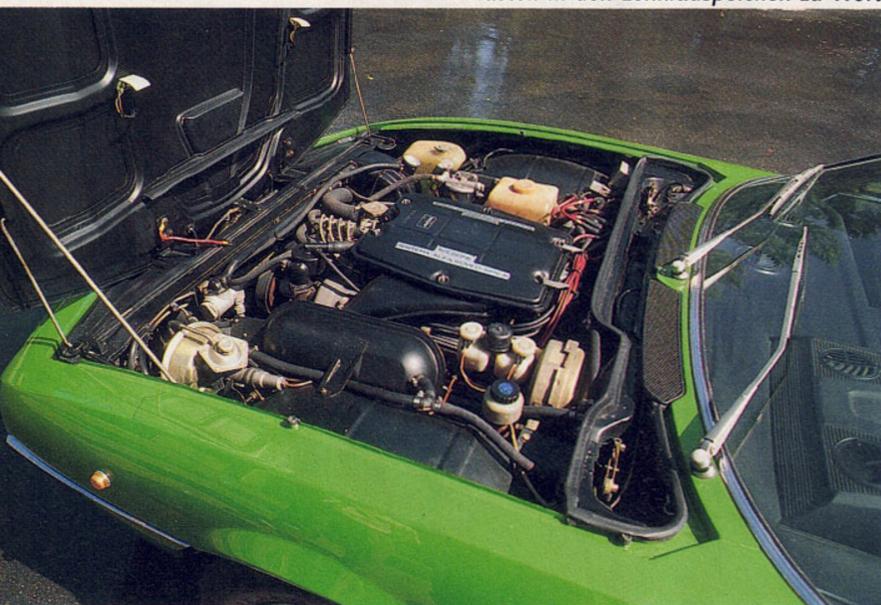
Bertone-Signet am Kotflügel

Die Scheinwerferabdeckungen lassen sich...

...per Unterdruck nach unten klappen.



Montreal-Innenraum mit klassischem Holz-Volant und gewöhnungsbedürftiger Instrumentierung. Die herrliche Fanfare meldet sich nach Druck auf eine der Tasten in den Lenkradspeichen zu Wort.



Der kleinvolumige Achtzylinder sorgt für Rennatmosphäre. Der zusätzliche Bremskraftverstärker im Motorraum vorne links ersetzt den stillgelegten alten (oben). Edel wirkt die gläserne Heckklappe (rechts).



Montreal

Die Marke Alfa Romeo verstand es stets, ihre Anhänger zum Schwärmen zu bringen. Ja, es gab Zeiten, da wirkte das Alfa-Programm wie die Speisekarte eines Feinschmecker-Restaurants und das Angebot anderer Autohersteller wie der Aushang an einer Schnellimbü-Bude.

Teuerstes und exklusivstes Gericht auf der Alfa-Karte war Anfang der 70er Jahre der Montreal – ein Traum, der sich für 35 000 Mark realisieren und genießen ließ. Pech hatte, wer den Wunsch nach einer Delikatesse namens Carabo äußerte. Die war zu diesem Zeitpunkt zwar schon gute zwei Jahre alt, aber dennoch unverkäuflich.

Doch genug der Anlehnung an die Gastronomie, werden wir sachlich. (Für kleinere Begeisterungsausbrüche bitten wir um Verständnis.) Der Alfa Romeo Carabo entstand im Jahre 1968. Aber noch heute, wo sich selbst Zahnbürsten aerodynamisch durchgestylt präsentieren, provoziert die Flunder beim Betrachter das Ausstoßen seltsamer Urlaute wie „Uaaa“ oder „Uäää“.

Der in glitzerndem Grün lackierte Keil ist niedliche 99 cm hoch. Jeder traut ihm das Durchbrechen der Schallmauer zu, denn die flache Schnauze scheint jeden Widerstand zu brechen. Trotz der seitlichen Lufteinlässe hinter den Türen und den Lamellen der großen Heckklappe kommt der Carabo wesentlich glatter und nicht so zerklüftet daher wie der Lamborghini Countach, dessen Form er vorwegnahm. Und was für eine Frau der Hüfhalter, das bedeutet für den Carabo die Tönung der Scheiben: Sie soll die Figur betonen.

### Dickbäuchige Carabo-Piloten können durch tiefes Einatmen die Instrumentierung zum Leuchten bringen.

Mit dem Carabo realisierte Bertone seine 60er-Jahre-Ideale eines schnellen Sportwagens. Und wer schnell unterwegs ist, sollte gesehen werden. So finden sich am Auto fluoreszierende Umrandungen – orangefarben an der Front,

hellgrün am Heck. Dazu Bertone: „Besonders bei schlechter Sicht bleiben oft nur Sekundenbruchteile, um ein Auto wahrzunehmen. Die Farben helfen bei der Orientierung – Orange steht für Achtung, Gefahr, das Auto nähert sich, während hellgrün bedeutet, daß sich der Wagen entfernt.“

Schon die Basis des Carabo ist schnell, denn das Chassis stammt vom 1967 vorgestellten Alfa 33 Stradale. Dieser besitzt den bei Autodelta, der Alfa-Sportabteilung, unter Carlo Chiti herangereiften V8-Zylinder Leichtmetall-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderbank. Alfa setzte diesen Zweiliter-Motor mit Lucas-Einspritzung im Typ 33/2 im Rennsport ein. Der Stradale war ein daraus abgeleiteter Straßensportwagen mit etwas gezähmter Maschine (230 statt 270 PS) und mit Spica-Einspritzung.

Das Rückgrat des Stradale-Chassis bilden drei gewaltige, H-förmig zusammengesetzte Röhren, die gleichzeitig den Benzintank beherbergen. Vorder- und Hinterräder sind unabhängig von-

einander an Querlenkern und Schraubenfedern aufgehängt, hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Kurvenstabilisatoren vervollständigen das Fahrwerk. Die Karosserie des Stradale besteht aus Leichtmetall, die des Carabo jedoch aus Stahlblech. Dr. Gian Beppe Panico, Pressechef von Bertone, begründet diese Wahl so: „Stahlblech war für uns leichter verfügbar, billiger und einfacher zu verarbeiten.“

Eine Gewichtseinsparung und ein Gewinn an Sicherheit für die Insassen brachte die Verwendung der belgischen Glaverbel-Scheiben für die Fenster, womit Bertone einer der ersten war, der das Glas mit der Bezeichnung V.H.R. (Verre à Haute Résistance) im Auto verwendete. Dieses Verbund-Glas zeichnet sich durch außerordentliche Flexibilität und Bruchfestigkeit bei geringem Gewicht aus. Die große Carabo-Frontscheibe besteht aus zwei 1,32 mm dicken Scheiben mit einer 0,76 mm starken Zwischenfolie und war damit 50 Prozent leichter als eine Scheibe aus herkömmlichem Verbundglas.

Wo wir gerade bei Gläsern sind: Der Carabo wurde damals, 1968, richtig getauft. Wieviel Schampus dabei drauf ging, ist nicht überliefert, aber an den Namen Carabo konnte man sich nach der Feier noch erinnern. Ausschlaggebend waren die nach oben öffnenden Türen, die das Ein- und Aussteigen in engen Parkreihen erleichtern. Mit diesen hochgeklappten Türen sieht der Wagen wie ein Käfer aus, der gerade seine Flügel anhebt, um zu starten. Und kleine grüne Käfer heißen in Italien Carabo.

Der Einstieg in den Flachmann vollzieht sich problemlos, weil sich das winzige Lenkrad samt Lenksäule etwa 18 Zentimeter zur Seite kippen läßt. Der Fahrer befindet sich anschließend in fast liegender Position.

Die wegen der breiten seitlichen Chassis-Rohre eng beisammengerückten, Wildleder-bezogenen Sitze schaffen eine außerordentlich intime Sphäre im Innenraum und legen den Wunsch nach einer Beifahrerin nahe. Einen eigenwilligen Weg ging Bertone bei der Anord-

nung der Instrumente. Damit die Augen während der Fahrt durch den ständigen Wechsel zwischen fern und nah nicht zu stark beansprucht werden, verteilte er die Uhren in den entferntesten Winkeln im Passagiererraum. So entdeckt man in der vorderen linken Ecke einen großen Drehzahlmesser, ganz rechts beeindruckt ein bis 300 km/h reichender Tacho mehr den Beifahrer. Ohne die Augen von der Straße nehmen zu müssen, hat man fünf weitere Kontroll-Instrumente im Blick, die an der Unterkante

### Prinz Faisal fuhr im Carabo seine Freundin zu einem Londoner Nachtclub.

der Frontscheibe angeordnet sind. Dickbäuchige Piloten können diese Uhren durch tiefes Einatmen beleuchten – der zuständige Schalter reagiert nämlich bei Druck auf das Lenkrad.

Eine zierliche Mittelkonsole beherbergt ein paar Kippschalter, das Zündschloß und obenauf zwei kleine Hebel-

## Daten, Fakten, Quellen

### Alfa Romeo Montreal

- ◆ **Motor:** Achtzylinder-V-Motor (90 Grad), vorne eingebaut, Bohrung x Hub 80 x 64,5 mm, Hubraum 2593 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,0:1, Leistung 200 PS bei 6500/min, maximales Drehmoment 24,0 mkp (235,4 Nm) bei 4750/min.
- ◆ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 2,99, II. 1,76, III. 1,30, IV. 1,0, V. 0,87, R. 3,64, Achse 4,1.
- ◆ **Karosserie/Fahrwerk:** selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse, Schubstreben und Reaktionsdreieck, Schraubenfedern, Stabilisator; Teleskopstoßdämpfer; Scheibenbremsen; Felgen 6,5 Jx14, Reifen 195/70 VR 14.
- ◆ **Maße/Gewichte:** Radstand/Länge 2350/4220 mm, Breite/Höhe 1672/1205 mm, Gewicht vollgetankt 1310 kg.
- ◆ **Fahrleistungen**<sup>1)</sup>: Höchstgeschwindigkeit 229 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 7,4 s.
- ◆ **Bauzeit:** 1970 bis 1977.
- ◆ **Stückzahl:** 3925.
- ◆ **Die Literatur:**
  - Luigi Giuliani, Alfa Montreal, Giorgio Nada Editore, via Treves 15/17, I-20090 Vimodrone (MI);
  - Alfa Classic Heft 8 von 1984, Clubmagazin des Alfa Classic Clubs.
- ◆ **Der Wagen:** Alfa Romeo Montreal, Baujahr 1971, Fahrgestellnummer 10564.1425555, Besitzer: Bertone, Italien.

#### ◆ Die Preissituation:

Fahrzeuge in gutem Zustand sind derzeit schon für unter 50 000 Mark zu bekommen, restaurierungswürdige Exemplare bewegen sich im Bereich 15 000 bis 20 000 Mark.

#### ◆ Die Clubs:

- Alfa Classic Club e. V., Sauerbruchstraße 31, 5657 Haan/Rheinland;
- Alfaclub e.V., Siegfriedstraße 73, 4800 Bielefeld 1;
- Club klassischer Alfa Romeo-Fahrzeuge, Altenbergerstraße 10, 4200 Oberhausen 1;

- Montreal-Register, B. Schalbetter, Luchswiesenstraße 190, CH-8051 Zürich.

- ◆ **Die Spezialisten:**
- werden jeweils vom Club vermittelt.

## Alfa Romeo Carabo

- ◆ **Motor:** Achtzylinder-V-Motor (90 Grad), als Mittelmotor eingebaut, Bohrung x Hub 78 x 52,2 mm, Hubraum 1995 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10:1, Leistung 230 PS bei

8800/min, max. Drehmoment 21,0 mkp bei 7000/min.

- ◆ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,25, II. 2,18, III. 1,6, IV. 1,3, V. 1,12, VI. 0,96, R 3,273, Achsantrieb 4,55.

- ◆ **Karosserie/Fahrwerk:** Stahlblechkarosserie, drei H-förmig verschweißte Stahlblechröhren mit 20 cm Durchmesser, Schenkel des H durch nach hinten ragende Ausleger aus Magnesiumlegierung verlängert, die am Ende durch ein Vierkant-Stahlrohr verbunden sind, Magnesium-Rahmen mit Stahlrohrgestell am vorderen Ende der H-Schenkel; vorne und hinten Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hydraulische Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Scheibenbremsen an allen vier Rädern; Reifen Dunlop Racing, vorne 5.25/M 13, hinten 6.00/12.00-13.

- ◆ **Maße/Gewichte:** Radstand/Länge 2350/4176 mm, Breite/Höhe 1785/990 mm; Gewicht ca. 1000 kg.
- ◆ **Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit ca. 250 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h ca. 6,5 s.
- ◆ **Bauzeit:** 1968.
- ◆ **Stückzahl:** 1.
- ◆ **Die Literatur:**
  - Style Auto 18/19 von 1968, Corso Roselli 93, I-10129 Torino;
  - Automobile Quarterly, 40 east 49th street, New York, N.Y. 10017, USA.

- ◆ **Der Wagen:** Alfa Romeo Carabo, Baujahr 1968, Fahrgestellnummer 10533.75033 109, Besitzer: Alfa Romeo, Italien.



<sup>1)</sup> Messung: Automobil-Revue 1972

chen. Das rechte läßt über eine Mechanik das Windlaufblech vor der Frontscheibe einige Zentimeter nach oben klappen, worauf ein darunter versteckter Scheibenwischer zum Vorschein kommt. Mit dem linken Hebel lassen sich die Abdeckungen über den Frontscheinwerfern öffnen. Toll, nicht wahr – aber fliegen kann der Carabo nicht.

Erst Details wie die fehlenden Sicherheitsgurte oder der Knopf im Fußraum für das Fernlicht erinnern daran, daß der Prototyp Carabo 24 Jahre alt ist. Dieser Prototyp präsentiert sich allerdings ziemlich ausgereift. Die Türen schließen noch heute mit sattem Klang. Es gibt einen Kofferraum im Heck, und Bertone installierte sogar den bei Alltagsautos in der Türsäule üblichen Kontakt-Stift zur Betätigung der Innenraumbeleuchtung.

Natürlich bewegte sich der Carabo damals aus eigener Kraft. Nur Schade, daß sich dieses Erlebnis heute nicht mehr nachvollziehen läßt, denn laut Dr. Panicco schweigt der Motor seit über 20 Jahren. Damals, so erzählt er, habe sich Prinz Faisal außerordentlich stark für den Carabo interessiert und sehr viel Geld geboten. „Wir haben ihm dann klargemacht, daß wir den Wagen nicht verkaufen möchten und sich der Carabo nicht für den Alltagsverkehr eignet. Als er keine Ruhe gab, überließen wir ihm einmal den Wagen in London für einige Stun-

**Ein wenig Zwischengas provoziert ein aggressives Fauchen des Montreal-Motors.**

den. Er hat dann schnell eingesehen, daß es kein Alltagsauto ist. Ich glaube, er ist damals lediglich mit seiner Freundin zu einem Nachtclub gefahren.“

Daß sich der Prinz mit diesem nicht gerade übersichtlichen Wagen ohne Außenspiegel und mit reinrassigem Rennmotor in London nicht wohlgeföhlt hat, läßt sich leicht nachvollziehen. Aber mit Sicherheit erregte er gehöriges Aufsehen, wenn man sich den Carabo im 1968er Straßenbild vorstellt.

„Panik in den Straßen“ nannte dann auch ein italienischer Journalist seinen Carabo-Fahrbericht. Atemraubende Fahrleistungen bescheinigte er dem 230 PS starken Wagen. „Ab 4000/min wird der Motor erst lebendig, aber dann versteht man sein eigenes Wort nicht mehr“, schreibt er weiter.

Rückschlüsse auf die Fahrleistungen bietet eine von „auto motor und sport“ anno 1969 inszenierte Meßfahrt

mit einem Serien-Stradale. Das Sechsgang-Getriebe bot dabei günstige Voraussetzungen für eine gute Beschleunigung des Straßensportlers. Zitat: „Bei den Meßfahrten ließ der Stradale am Ende des stehenden Kilometers um unser Meßrad bangen, denn er passierte ihn nach 24 Sekunden mit 214 km/h.“ Ein heutiger Ferrari 512 TR kann das nur wenige Zehntelsekunden schneller.

Der Carabo geriet zwar etwas schwerer als der Stradale, doch seine Fahrleistungen wären sicher ähnlich imponierend. Und wie muß erst der Motor geklungen haben? Ein Mysterium bleibt übrigens, wieso der Carabo heute anstelle des damaligen Doppelzündungsmotor einen Motor aus einem der ersten Montreal besitzt (Nr. 56400172). Dr. Panicco kann sich nur daran erinnern, daß Bertone den Carabo zu einem symbolischen Preis von 700 000 Mark an Alfa abtrat, und der Wagen kurzzeitig wegen Kuppelungsschaden bei Autodelta weilte. Die Reparatur sei dann nie erfolgt. Ob damals vielleicht zufällig der Original-Motor abhanden kam?

Doch lenken wir unsere Aufmerksamkeit weg von Mysterien, hin zu Realitäten, nämlich zum zweiten grünen Fahrzeug dieser Geschichte – zum

Montreal. Auch er besitzt jenen V8-Zylinder, jedoch in modifizierter Form. Ein größerer Hubraum (2593 cm<sup>3</sup> statt 1995 cm<sup>3</sup>), nur eine Kerze pro Zylinder und eine auf 200 PS bei zivilen 6500/min reduzierte Leistung machten aus ihm ein alltagstaugliches Serienfahrzeug. Das Chassis liegt weit entfernt von dem des Stradale und entspricht im Prinzip dem der Giulia (siehe Daten Seite 16).

**Das Heck schwenkt so heftig aus, als hätte es einen Tritt von der Seite bekommen.**

Der „Monti“ ist ein klassischer Vertreter der Sportwagengilde mit Frontmotor und angemessenem Raumangebot. Seine italienische Herkunft kann er nicht verleugnen. Allein wenn man die vorwiegend laute Überland-Fanfare betätigt (es gibt einen Schalter zur Umstellung auf dezentere Töne für den Stadtbetrieb), taucht vorm geistigen Auge ganz Italien mit seinen Wäscheleinen-überspannten Gassen und rasanten Vespa-Fahrern auf.

Rassig, aber auch verspielt wirkt seine Karosserie mit den Lamellen über den Scheinwerfern und den Lüftungsgit-

**Kurz-Historie**

**Alfa Romeo Montreal**

Vorläufer des Montreal waren zwei von Bertone entworfene Prototypen, die Alfa Romeo anlässlich der Weltausstellung EXPO 1967 in der kanadischen Stadt Montreal präsentierte. Die beiden Wagen auf Giulia-Basis mit Vierzylinder-Frontmotor wiesen viele Stilmerkmale auf, die später für den Montreal übernommen wurden.

Erst im Frühjahr 1970 präsentierte dann Alfa auf dem Genfer Autosalon den aus diesen Prototypen abgeleiteten Montreal – zwar im Prinzip mit dem Giulia-Fahrwerk, aber als Motorisierung hatte man eine gezähmte Ver-

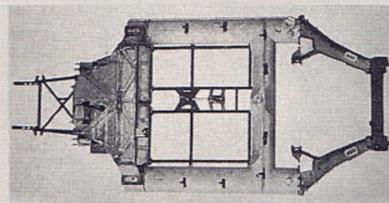
sion des in den Alfa-Rennern Typ 33 verwendeten Achtzylinders gewählt.

Die Modellpflege im Verlauf der Bauzeit fiel bescheiden aus. Beispielsweise soll es ab Motornummer 00564.01536 eine Änderung in der Motorölrückführung gegeben haben. Eine weitere Änderung betrifft die Lage des Verteilers für die Leerlauf-Luftschläuche. Äußerlich veränderte sich der Monti nur in Details. Dazu gehörten der Einbau anderer Türgriffe oder der Wegfall der kleinen Heckzierleisten. Bereits sehr früh gab es als Zubehör einen Frontspoiler.

*Der Prototyp von 1967, erstmals präsentiert in der kanadischen Stadt Montreal, nach der man den Wagen später nannte.*



Das Chassis mit den drei H-förmig zusammengesetzten Röhren (unten) des Alfa 33 Stradale (oben) bildete die Basis für den Carabo.



tausch des Stradale-Triebwerks gegen ein Exemplar aus dem Montreal. Heutiger Besitzer des Carabo ist Alfa Romeo, der Wagen befindet sich allerdings in der Bertone-Sammlung in Grugliasco bei Turin.

**Kurz-Historie**

**Alfa Romeo Carabo**

Der Name des Wagens wurde dem Scarabäus entliehen, ein grüngoldener Käfer, dessen Form im Altertum als Vorlage für Schmuckstücke genommen wurde. Der bei Bertone unter der Regie von Marcello Gandini gestylte Carabo basiert auf dem Chassis des Alfa 33 Stradale.

Erste Pressefotos zeigen den Carabo noch ohne Motor, mit Sitzen aus glattem Leder (später Wildleder) und lückenhafter Innenausstattung. Auch das markante Carabo-Emblem am Heck wurde noch ergänzt, bevor der Wagen zum Pariser Autosalon 1968 rollte.

Nach einigen Fahreinsätzen wurde der Wagen eingemottet und nicht mehr gefahren. Zu einem unbekanntem Zeitpunkt erfolgte der Aus-

tern an der B-Säule. Mit der Übersichtlichkeit hapert es etwas. Das Alfa-Herz an der Front ist einem Hindernis meist näher als man denkt, und die breite B-Säule behindert die Sicht nach schräg hinten.

Das hölzerne, tulpenförmige Volant steht ungewohnt, aber sehr italienisch flach, die in zwei großen Rundungen untergebrachte Instrumenten-Sammlung ist in ihrem ungewöhnlichen Design Geschmackssache. Geübten Monti-Piloten gelingt es aber in der Regel, die gewünschten Informationen von den Instrumenten abzulesen.

Nach leichter Drehung des Zündschlüssels beginnt im Heck das helle Singen der Benzinpumpen, und es glimmt kurz eine rote Kontrolleuchte mit der Aufschrift „Aliment“ auf. Dies soll den Fahrer nicht an die Zahlung von Alimenten erinnern, sondern an ungenügenden Kraftstofförderdruck. Sobald die Anzeige erlischt, kann der V8 gestartet werden. Dampf beginnt er zu blubbern, der Zeiger des Ampèremeters zuckt im Takt dazu, und bei leichtem Druck auf das Gaspedal erhebt sich der Zeiger für den Öldruck aus seiner Nullstellung.

Der Montreal hat zwei Charaktere. Einen davon zeigt er, solange der Motor noch nicht warmgefahren ist. Mit der im Stand und bei langsamer Fahrt relativ schwergängigen Kugelumlauf lenkung,

die etwas direkter sein könnte, dirigiert man das Coupé durch den Verkehr. Besonders, wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers um 1600/min bewegt, entwickelt das Triebwerk einen monotonen, aber besonders kräftigen Klang, der viele guttrainierte Pferdestärken erahnen läßt. Der Pilot ertappt sich dabei, wie er ständig diesen Drehzahlbereich anstrebt und in engen Gassen zur Steigerung des Geräuscherlebnisses klammheimlich das Seitenfenster öffnet.

Selbst im fünften Gang, der als Fahr- und nicht als Spargang ausgelegt ist, läßt sich der Alfa auch in kaltem Zustand mit dieser geringen Drehzahl problemlos fahren. Lustvoll bummelt man durch die Innenstadt, und wird beim Abbiegen ein Herunterschalten nötig, läßt sich mit ein wenig Zwischengas ein spontanes und aggressives Fauchen des Motors provozieren.

Mehr als zehn Liter Öl der Trockensumpfschmierung gilt es auf Temperatur zu bringen. Nach einigen Kilometern regt sich das Kühlwasserthermometer, von Öltemperatur noch keinerlei Anzeichen. Die Landstraße beginnt. Bei einer freiwilligen Drehzahlbeschränkung auf etwa 3000/min erreicht man gut 100 km/h im oberen Gang. Nach 15 bis 20 Kilometer Fahrstrecke zeigt das Ölthermometer 70 Grad an. Auf Wunsch kann nun der gemütliche Teil enden.

Es darf Gas gegeben werden. Zwischen 3000/min und 6500/min stehen stets mindestens 90 Prozent des maximalen Drehmomentes von 24 mkp zur Verfügung. Der Motor entwickelt in diesem Bereich Bärenkräfte und bügelt selbst ansehnliche Steigungen nieder, daß es eine Freude ist. Aus dem dunklen kraftvollen Brummen wird ein aggressives, helles Brüllen beim Beschleunigen, und man fühlt sich unversehens in einen Rennwagen versetzt.

Das Hochbeschleunigen wird zur Sucht. Immer wieder möchte man die Beschleunigung spüren, den Achtzylinder kreischen hören. Das ZF-Fünfganggetriebe mit erstem Gang links hinten bietet günstige Anschlüsse und läßt sich exakt schalten. Es ist eine Wonne, wie unbeschwerlich man sich vom Beschleunigungsstreifen aus auf die Autobahn katapultieren kann. Im dritten Gang gibt man Gas, schaltet in den Vierten, ordnet sich ein, schaut auf den Tacho, und der zeigt 20 an. Nein, er ist nicht kaputt, sondern Alfa mutete seinen Kunden eine Multiplikation der angezeigten Zahl mit zehn zu.

Kurven nimmt der Alfa in starker Schräglage. Je nach Seitenneigung bewegt sich dabei die Kühlwassertemperatur zwischen 50 und gut 100 Grad, weil der Instrumentenzeiger wie ein Pendel die senkrechte Lage aufsucht. Die Tendenz zum Übersteuern ist deutlich spürbar. Allerdings merkt der Fahrer rechtzeitig, wenn das Coupé auf der Hinterachse leicht wird. Tückischer wird die Sache bei Nässe. Das Anfahren im ersten Gang um eine Ecke läßt bei unbedachtem Gasgeben das Heck so heftig ausschwenken, als hätte ihm jemand einen Tritt von der Seite verpaßt.

Viele heutige Monti-Besitzer klagen über mangelnde Fahrwerksqualitäten ihres Schmuckstückes. Die Kritik ist berechtigt, besonders auf unebener Fahrbahn gerät die Hinterachse schnell an ihre Grenzen. Der Einbau von Bilstein-Gasdruckdämpfern bringt jedoch Besserung. Die Qualität der Bremsen verdeutlicht ein Vergleich mit dem Porsche 928 GTS, der in dieser Disziplin heutzutage die Maßstäbe setzt. Er benötigt rund 36 m Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand, Alfa gab damals für den Motor 59 m an. Natürlich sind auch die Fahrleistungen absolut betrachtet nicht mehr so überwältigend, wenn man bedenkt, daß ein Golf VR 6 ebenso schnell ist.

Aber spätestens beim Anfahren eines Parkplatzes versinkt der Golf in der Uniformität seiner modernen Brüder. Mit einem Montreal passiert das nicht. ■