



AUTOZEIT

Old- und Youngtimer

Ausgabe 2 - März/April 2025

CHF 12.-

ISSN 1662-7997

02



9 771662 799007



Alfa Romeo Montreal

Citroën DS - Dodge Charger - Nissan 240Z - MGB - Alfa Romeo Tipo 33 Stradale
Urs Hauenstein - Salon Rétromobile Paris - 75 Jahre Formel 1 - Maybach-Museum

Opel Calibra



4 News und Events
Wissenswertes, Spannendes und Informatives rund um die Welt der Old- und Youngtimer.

10 Büchertipps
James-Bond, Formel 1 und Ferrari 330GT.

12 Agenda
Die wichtigsten Veranstaltungen im Jahr 2025.

16 Alfa Romeo Montreal
Die ganze Geschichte des Gran Turismos mit dem Achtzylinder eines Sportwagens.



24 Alfa Romeo Tipo 33 Stradale
Eine kurze Geschichte zum Teilespender für den Alfa Romeo Montreal.

26 Zeitbilder
Vom Autosalon bis zum Osterstau.

32 SHVF
Kolumne zum sozialen Wert des Automobils.

34 Kinder und das Auto
Auch der Nachwuchs zeigt Interesse.

40 Bild des Monats
Früher war alles bunter.

42 Schweizer Rennfahrer: Urs Hauenstein
Oberflächser Rennfahrer wird zum Hüter des Motorsportwissens.



50 Gastkolumne Sean J. Wagner
Unser Gastautor kann autofahren. Meistens.

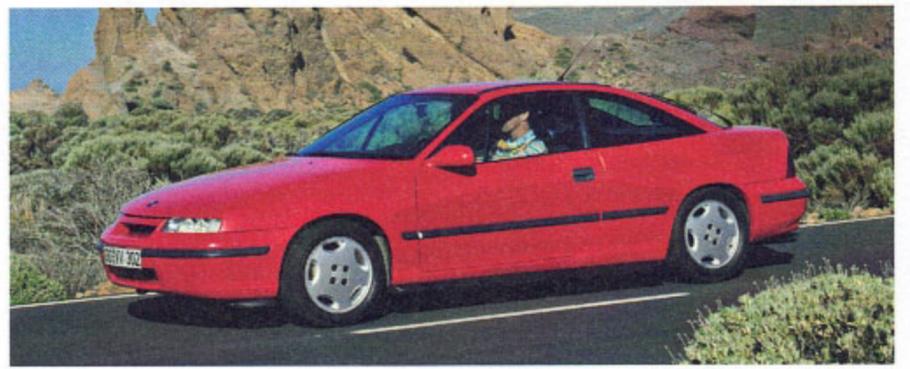
52 Technische Zeichnung: Nissan 240Z
Der Z432 war die leistungsstärkste Variante.

54 70 Jahre Citroën DS
Die Göttin feiert Geburtstag. Während 40 Jahren wurden über eine Million Stück gebaut.



64 Dodge Charger 225
Der Sechszylinder ist zur Rarität geworden. Weil er schon immer eine war..

70 Opel Calibra
Die deutsche Antwort auf die Konkurrenz aus Japan im Segment der günstigen Coupés.



76 Zu Besuch im Maybach-Museum
Ein kleines, aber feines Museum zum Pionier.

80 75 Jahre Formel 1
Die Anfangsjahre 1950 bis 1959. Teil 1 des grossen Rückblickes.



88 MGB
Der Wandel des Sportwagens und die Kehrtwenden in der Werbestrategie.

92 Event-Rückblick
Rétromobile Paris, The I.C.E., Sam's OTM, Retro Classics Stuttgart, RM Sotheby's Miami, Youngtimer-Treffen Enter Technikwelt.

102 Kleinanzeigen

Gran Turismo

Für die Weltausstellung 1967 in Montreal sollte Alfa Romeo ein neuartiges Auto entwerfen – und reichte den Auftrag weiter an den jungen Marcello Gandini. Die Rückmeldungen auf den «Montreal Expo» waren so positiv, dass das Auto vier Jahre später in Serie ging.



Der Name kommt nicht von ungefähr. Sondern eben von: Montreal. Für die Weltausstellung in der kanadischen Metropole wurde Alfa Romeo angefragt, ein Auto zu entwerfen, das das Motto «Der Mensch und seine Welt» widerspiegeln sollte. Bloss: Die Zeit war knapp, nur neun Monate blieben noch bis zur Eröffnung. Also reichte man den Auftrag weiter an Bertone, wo sich Marcello Gandini der Aufgabe annahm. Gandini,

damals noch keine 30 Jahre alt, hatte zwei Jahre zuvor die Position als Chefdesigner von Giugiaro übernommen, war zum engen Vertrauten von Nuccio Bertone geworden. Und: Er hatte bereits den Lamborghini Miura vorzuweisen.

Auf der technischen Seite musste improvisiert werden. Als Basis diente die Giulia Sprint GT, Gandini hatte allerdings einen Mittelmotor im Sinn, wie ihn der Miura auch

hatte. In die Serie schaffte es dieser nicht, die Überbleibsel sind in Form der auffälligen Kiemen in der B-Säule noch zu sehen, die später anstelle der Motorkühlung der Belüftung des Innenraums dienten. Die Reaktionen auf den «Montreal Expo» waren durchwegs positiv. So positiv, dass Alfa Romeo die Umsetzung einer Serienversion in Angriff nahm. Weil diese rasch folgen sollte, gab es auch keinen neuen Motor, sondern den potentesten, den man in der Hinterhand hatte: den V8 aus dem Tipo 33, den Carlo Chitti bei Autodelta entwickelt hatte. Der hatte aber eben keinen Platz hinter dem Fahrgastraum, ausserdem war das Chassis auch nicht auf diese Konstruktion ausgelegt, so dass der Montreal zum Standardantrieb wurde, also: Frontmotor, Hinterradantrieb.

Grösser aber weniger stark

Der Motor hatte sich im Tipo 33 bereits im Renneinsatz bewiesen, war ausserdem gerade eben für die Strassenvariante Tipo 33 Stradale angepasst worden. Für den Montreal wurde er aber grundlegend überarbeitet: Grössere Bohrung, andere Kurbelwelle, dadurch eine Vergrös-

serung des Hubraums von winzigen 2.0 auf immer noch kleine 2.6 Liter – bei acht Zylindern wohlgernekt. Vor allem der Hub war gering. Das war eine nötige Voraussetzung für die hohen Drehzahlen des Rennmotors, um die maximalen Kolbengeschwindigkeiten tief zu halten. Die Leistung wurde von 230 PS auf 200 PS reduziert, das Drehmoment auf 240 Nm. Auch drehte der Motor nicht mehr ganz so hoch, anstelle der 10 000 U/min beginnt im Montreal der rote Bereich bereits bei 6500 U/min. Geblieben ist die mechanische SPICA-Saugrohreinspritzung, für die der Hersteller Società Pompe Iniezione Cassani & Affini namensgebend war.

Darauf war man stolz, der Schriftzug prangt prominent auf dem Motor. Zurecht, schliesslich war die Benzineinspritzung zu dieser Zeit alles andere als üblich, die italienische Konkurrenz arbeitete grösstenteils noch mit Vergasern, erst bei den Deutschen hatte sich die Saugrohreinspritzung unter der Federführung von Bosch in die Serienmodelle verbreitet. Auch die Trockensumpfschmierung wurde beibehalten, ebenso die vier Nockenwellen und die natriumgekühlten Auslassventile. Aufgegeben hat



Eine Länge von 4.22 Meter und ein Radstand von 2.37 Meter: Der Alfa Romeo Montreal hat kompakte Abmessungen.

man dafür die Doppelzündung. Bloss noch zwei Zündspulen und ein Zündverteiler kamen zum Einsatz, der an der rechten Zylinderbank auslassseitig an die Nockenwelle angeflanscht war.

Und der Motor klingt gut – richtig gut. Wie ein italienischer V8 zu klingen hat, dumpf im unteren Drehzahlbereich, heiserer oberhalb der 4000er-Marke, nie ohne den sonoren Unterton zu verlieren. Wenn die Italiener etwas richtig gut können, schon immer konnten, dann ist es die Klangkulisse. Direkt an den Motor angebracht war das relativ kurz übersetzte Fünf-Gang-Getriebe von ZF,

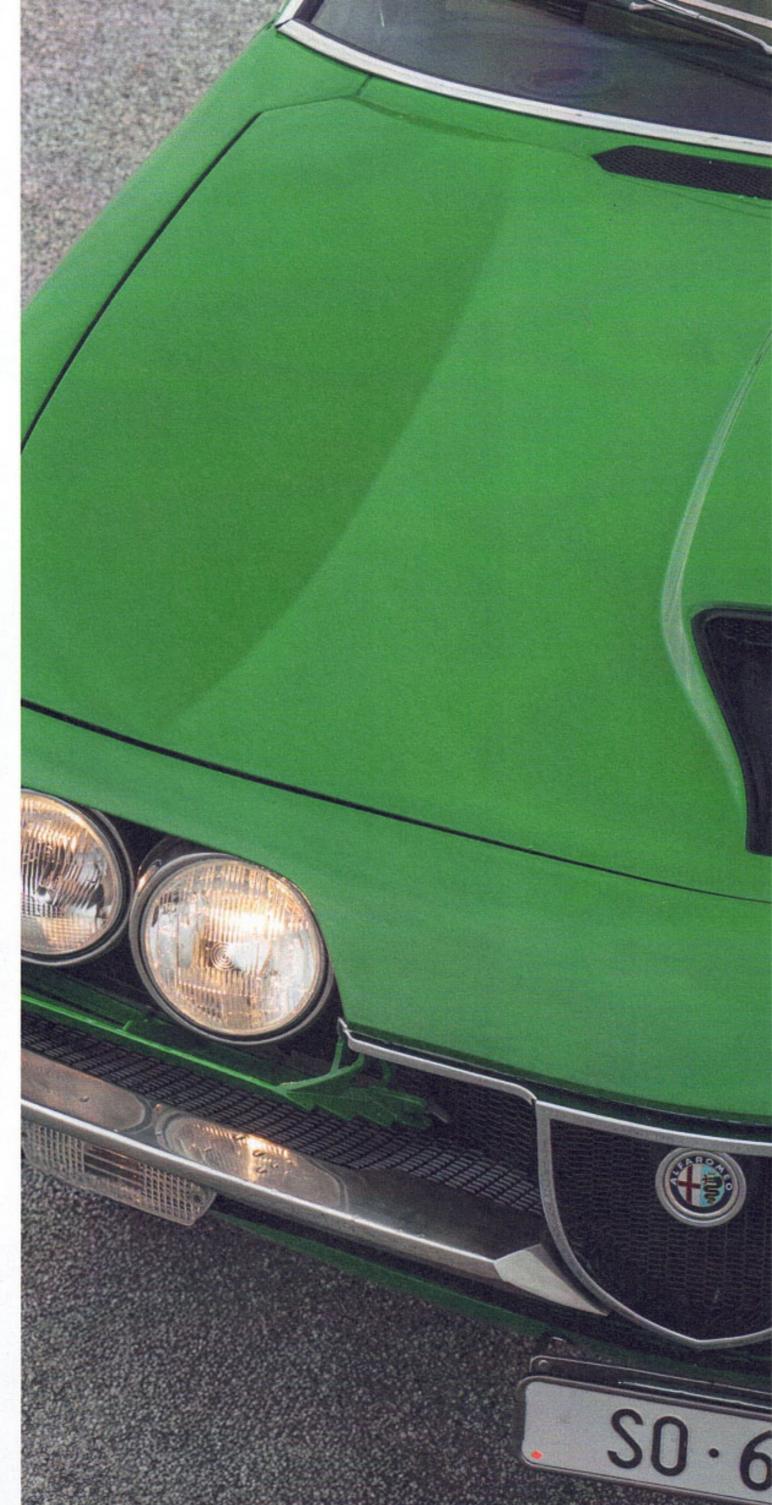
das weit in den Innenraum, unter die hohe Mittelkonsole hineinragt, sich dank tiefer Sitzposition zwischen Fahrer und Beifahrer schiebt. Der Schalthebel ist perfekt positioniert, der erste Gang liegt hinten links, so dass zwei und drei in einer Schaltgasse liegen.

Zahmes Chassis

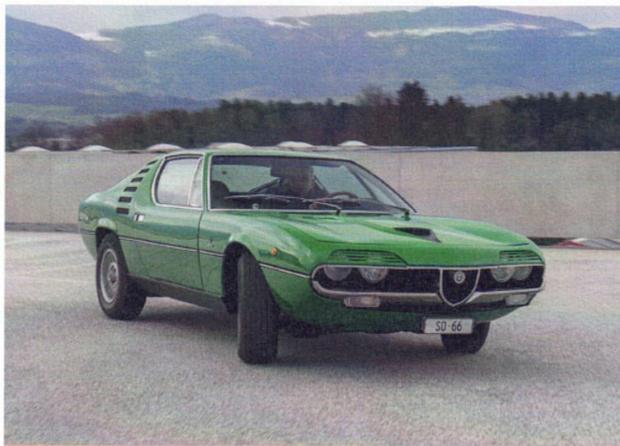
Das Chassis konnte nur schwer mit dem Motor mithalten, trug nicht die Rennsport-Gene in sich, sondern eben jene der alltagstauglichen Giulia Sprint GT. So mussten beim Fahrwerk Abstriche gemacht werden, an der Hinterachse

kam eine simple Starrachse mit Längslenkern zum Einsatz, die Federn waren komfortabel ausgelegt, die Kugelumlauf- lenkung wenig sportlich. Der Montreal war kein Sportwagen, sollte auch keiner sein. Sondern eben: Ein Gran Turismo. Die Bremsen übrigens sind nicht nur für heutige Verhältnisse eher mau, sondern waren es damals schon.

Am Genfer Autosalon 1970 wurde der serienfertige Montreal präsentiert und das Publikum war nicht minder begeistert von dem Auto als drei Jahre zuvor in Kanada. Wenig überraschend natürlich, schliesslich hatte Gandini optisch wenig verändert. Die Jalousien vor den Schein-



Die Armaturen des Montreals waren gewöhnungsbedürftig, die Meinungen dazu gingen auseinander. Die Detailverliebtheit der Italiener zeigte sich im Innenraum ganz besonders mit den zahlreichen Schriftzügen.



Technische Daten Alfa Romeo Montreal (1971)

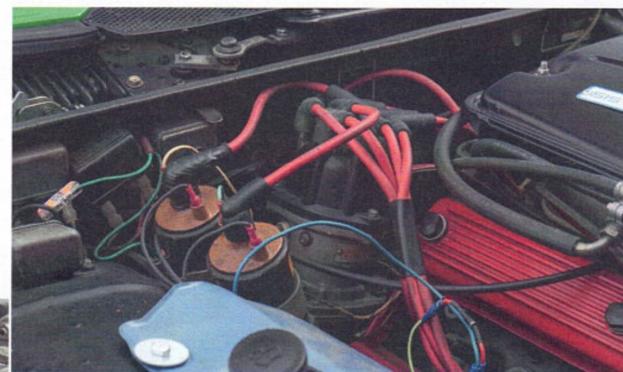
Motor	V8 (90°)
Hubraum	2593 ccm
Bohrung × Hub	80 × 64,5 mm
Verdichtungsverhältnis	9:1
Leistung	200 PS bei 6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Dimensionen (L × B × H)	422 × 167 × 120,5 cm
Radstand	235 cm
Spur vorne/hinten	137/134 cm
Gewicht	1310 kg

werfern waren jetzt nicht mehr in die Karosserie integriert, sondern wurden unterdruckgesteuert weggeklappt. Die Motorhaube leicht angehoben, um den V8-Motor aufzunehmen und die Kiemen darauf durch einen einzelnen Naca-Lufteinlass ersetzt, dessen einziger Zweck es allerdings war, noch mehr Bauhöhe für den Motor zu gewinnen.

Die Proportionen waren unorthodox für ein Sportcoupé. Mit bloss 4,22 Metern Länge war der Montreal kurz, der Radstand von 2,37 Metern erst recht. Und dann ist er schmal mit 1,67 Metern. Das fällt alles aber nur aus dem richtigen – oder eben falschen – Blickwinkel auf, im Grunde wirkt er stimmig, da gibt es an Gandinis Linien nichts auszusetzen. Sowieso ist alles eine Frage des Blickwinkels: Es ist die Detailverliebtheit, die Freude macht. Das Biscione auf dem Rückspiegel, die einzigartigen – wenn auch polarisierenden – Armaturen, das elegante Lenkrad, der Schriftzug auf dem Aschenbecher.

Ein altes neues Auto

Das Urteil nach den ersten Fahrten fiel weniger positiv aus, als noch während der Messe. Ein deutsches Magazin, nie um Kritik an fremdländischen Marken verlegen,



Der V8-Motor entstammte dem Tipo 33 Stradale – der Hubraum wurde auf 2,6 Liter vergrössert, die Leistung auf 200 PS reduziert. Die Doppelzündung gab es nicht mehr, dafür die mechanische SPICA-Saugrohreinjection.

bezeichnete ihn als «ältestes neues Auto», das jemals präsentiert worden sei. Was nicht ganz von der Hand zu weisen war, ging die Umsetzung des Serienmodells doch nicht ganz so schnell vonstatten, wie man das eigentlich geplant hatte. So waren zwischen der Vorstellung des Konzepts und der Lancierung des fertigen Fahrzeuges im Frühling 1971 bald vier Jahre vergangen und der Produktionsstart hatte sich mehrfach verzögert. Deutlich wohlwollender als bei den Deutschen klangen übrigens die Töne in der einschlägigen Schweizer Presse: Der Montreal taugte «gleichermassen zum angenehmen Reisesportwagen für zwei Personen, wie zum echten Männerfahrzeug für begüterte, überdurchschnittliche Fahrer», hiess es da.

Mit einem Preis von 5,7 Millionen Liren in Italien und 39 500 Franken – heute wären das rund 120 000 Franken – war der Montreal nicht günstig, bewegte sich auf Augenhöhe mit den deutschen Sportwagen. Echten Sportwagen, mit entsprechendem Fahrverhalten. Ausserdem kam der zwar grossartige, aber eben auch durstige V8 zu einem denkbar schlechten Zeitpunkt, direkt in die Ölkrise. Benzin war teuer und die rund 20 Liter, die sich der Montreal gönnte, gingen ins Geld und schreckten wohl auch manch einen potentiellen Kunden ab. So stellte Alfa Romeo die Produktion 1977 wieder ein. Wie viele Exemplare genau

Der Montreal war kein Sportwagen, sollte auch keiner sein. Sondern eben: Ein Gran Turismo.



Das Biscione auf dem Rückspiegel (Bild oben links) war ein nettes Detail, die Lüftungsschlitze in der B-Säule ein Überbleibsel des Mittelmotor-Konzeptes (Bild Mitte rechts). Der Naca-Lüftungseinlass diente der Gewinnung von Bauhöhe (Bild unten links).



Der Montreal war schmal, bloss 1.67 Meter breit. Die druckluftgesteuerten Jalousien vor den Lichtern waren in der 1967 präsentierten Version noch nicht versenkbar, sondern sind erst für die Serienversion hinzugekommen.

gebaut wurden ist unklar, entweder 3917 oder 3925 Stück sollen es gewesen sein, davon eine Handvoll Rechtslenker, die anstelle der Kugelumlaufenkung mit einer direkteren Schneckenübersetzung ausgestattet waren.

Teuer, günstig, teuer

Markante Änderungen gab es während der Produktionsjahre keine. Die Tester bemängelten damals Qualitätsprobleme in der Detailverarbeitung, aber immerhin erwiesen sich die bei Bertone gefertigten und verzinkten Karosserien als langlebig. An gewissen Exemplaren nagte trotzdem der Zahn der Zeit – beziehungsweise: der Rost. So auch an unserem Fotomodell, das umfangreich und kostenintensiv überholt werden musste, unter anderem einen neuen Tank erhielt.

Die Preise lagen während Jahrzehnten tief, der Montreal stand im Schatten seiner italienischen Brüder. In den vergangenen Jahren zogen sie an, sind aber inzwischen auch wieder auf unter 100000 Franken gefallen, nachdem sie eine Zeit lang deutlich darüber waren.

Text: Ramon Egger – Bilder: Kim Hüppin



Aus der Enter Fahrzeugwelt

Der gezeigte Alfa Romeo Montreal stammt aus der Sammlung von Felix Kunz, Gründer und Inhaber der «Enter Technikwelt Solothurn» in Derendingen. Neben klassischen Fahrzeugen und diversen Filmautos gibt es im Museum auch alte Technik zu bestaunen. Ausserdem werden regelmässig Autotreffen organisiert. www.enter.ch



Der Achtzylinder-Benziner ist durstig, gönnt sich gerne 20 Liter auf 100 Kilometer. Dem Erfolg des Montreals verhalf das nicht, mit seinem Erscheinungstermin in den 1970er-Jahren traf er direkt in die Ölkrise.