

ALFA ROMEO MONTREAL

Dražja od porscheja 911 in jaguarja e-type, a žal ne tako uspešna

Pri Alfisov v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja z montrealom vstopili v razred super športnih avtomobilov. Poskus ogrožanja uveljavljenih tekmecev ni pustil vidnejših sledov.

Kupe, ki mu je podoba ukrojil Marcello Gandini iz studia Bertone, je bil leta 1967 rojen kot študija ob svetovni Expo razstavi v kanadskem Montrealu. Koncept brez uradnega imena je požel precej navdušenja. Kmalu je sledila odločitev o serijski proizvodnji. Avtomobil, ki so mu v primerjavi s konceptom z 1,6-litrskim motorjem precej dodelali obliko, je dobil podvozje s skrajšano medosno razdaljo iz giulie

sprint GT in 2,6-litrski bencinski osemvaljnik s štirimi odmičnimi gredmi, mehanskim vbrizgavanjem goriva Spica in močjo 147 kW (197 KM). V kombinaciji z ročnim petstopenjskim menjalnikom ZF je Italijan dosegel najvišjo hitrost 219 km/h, potegnil do 100 km/h v 7,6 sekundah in izstopal z izjemno motorno odzivnostjo. Osemvaljnik, ki je nastal na osnovi 2,0-litrskega stroja iz dirkalnika alfa romeo 33 stradale, se je zavrtel do v tistih časih težko predstavljalivih 7000 vrtljajev na minuto.

Manj dramatična sta bila podvozje in zasnova. Montreal je imel postavljen motor nad prednjo premo, ne

pa sredinske, kot si zasluži čistokrvni super športnik. Kupe s štirimi sedeži (zadnja sta bila zasilna) je posledično navduševal predvsem z visoko potovalno hitrostjo in udobjem. Manj izrazita je bila alfa v smislu športne ostrine in igrivega drsenja čez ovinke s pomočjo zadnjega pogona in njegove mehanske zapore diferenciala. Tu je bila alfa precej manj izrazita od uvedno omenjenih konkurentov.

Bolj bombastična je bila macchina sportiva, ki je bil v proizvodnji od leta 1970 do 1977, s podobo. V oči je bodel nos s pomičnima zasteroma, ki sta delno prekrižala okrogle žaromete in

Montreal pridobiva na ceni že več kot deset let. Za spodobno ohranjene primerke je treba odšteti vsaj 50 tisoč evrov, najlepši dosegajo na dražbah šestmestne številke.



se ob njihovem vklopu prefinjeno pomaknila navznoter – vsaj dokler sta delovala. S tem so imeli lastniki kar nekaj težav v kasnejših obdobjih. Med zelo stilske je spadala še šoba za navidezni zajem zraka na srednjem delu motornega pokrova, ki je bila tam zaradi optične razbremenitve sredinsko privzdignjene grbe. Bolj estetski kot funkcionalni (razen za odvod zraka iz potniške kabine) so bili veliki vzdolžni zračniki za bočnimi vrati, zaradi katerih je marsikdo pomislil na sredinsko namestitev motorja. Nič manj všečna nista bila izpod klasično kupejskega zadka štrleča izpuha.

Za montreal, ki je nastajal v logistično zapleteni navezi med Alfino tovarno Arese v bližini Milana in dvema proizvodnima enotama podjetja Bertone v okolici Torina, si moral imeti ob nakupu na bančnem računu več denarja kot za jaguar e-type ali porsche 911. Za tiste čase je bil to zelo gosposki avtomobil, ki pa ni dohajal prodajnih števil bližjih konkurentov. Skupno število izdelanih avtomobilov je doseglo 3917 primerkov, med katerimi ni bil zaradi odsotnosti prodaje na severnoameriškem trgu prodan niti eden v mestu, po katerem je montreal dobil ime.



Bencinskemu osemvaljniku so v sedemdesetih letih peli hvalnice na račun tehnične zasnove in izjemnega veselja do visokih vrtljajev.



Notranjost šteje po zasnovi armaturne plošče, merilnikov in počutju med najbolj imenitne v svojem času.