

50 anni di un mito senza tempo

Creata per rappresentare l'Italia all'Expo del Canada nel 1967, l'Alfa Romeo Montreal fu commissionata a Bertone, che creò un prodotto pieno di contraddizioni e nel contempo geniale



L'Alfa Romeo Montreal (la pronuncia esatta è Monreal trattandosi di una città di lingua francese) la si può guardare da ogni angolazione e non si riesce a darle un'età precisa: ha una linea personale, senza tempo, senza richiami ad altre auto, che non denuncia il periodo che l'ha generata. Frutto di una gestazione rapida e senza ripensamenti, ha avuto poi una messa in produzione lenta e farraginoso, con infiniti riflessioni, cambi di orientamento, non ultima la decisione di dotarla di una meccanica d'eccezione, per la quale non era stata minimamente pensata: fu insomma, la Montreal di produzione, una tipica figlia dell'Alfa Romeo del suo tempo, geniale e piena di contraddizioni.

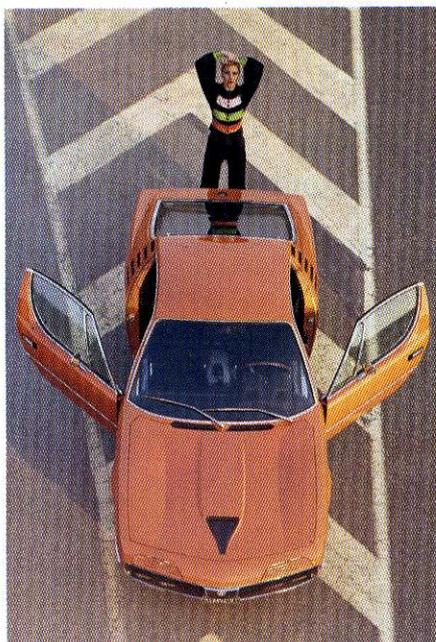
Pensata e voluta per rappresentare l'Alfa Romeo, e quindi l'Italia, all'Expo di Montreal in Canada del 1967, fu commissionata al carrozziere che più ha legato il suo nome alla casa milanese: Bertone. L'Expo di Montreal fu voluto per celebrare i 100 anni della Federazione Canadese e avrebbe ospitato quelle che al tempo erano le eccellenze di ogni settore: unica casa automobilista invitata fu l'Alfa Romeo, nella sezione "L'uomo, il produttore, ad interpretare "la massima aspirazione dell'uomo in fatto di automobili", con il suo storico carrozziere e collaboratore.

L'atelier torinese, gestito e guidato dal geniale Nuccio Bertone, volle realizzare una vettura coupé, sportiva ma non estrema, che portasse all'at-

tenzione di tutti l'automobile italiana, in una prefigurazione, però, che potesse portare poi ad una produzione in serie. Si pensava, in Alfa Romeo, il cofano lungo ed aggressivo, alla sostituzione della Giulia Sprint Gt, presentata nel 1963, con un nuovo modello, più moderno e accattivante, sotto il profilo della linea, non della meccanica, considerata ancora all'avanguardia. Bertone diede l'incarico al giovane ma già sperimentato Marcello Gandini. Si prese spunto dalla dream car, sempre di disegno Bertone, Canguro e dalla Lamborghini Miura (precedente lavoro dello stesso designer): si volle creare un coupé 2+2, basso e largo (1780 mm), impostato per una meccanica 4 cilindri. Con un modello in scala 1/5 furono fatti studi e test alla galleria del vento del Politecnico di Torino. Della Canguro venne ripresa l'idea delle feritoie laterali riprese anche sul cofano motore, dalla Miura l'idea delle portiere, con il caratteristico bordo a rialzare. Il muso sfuggente ma necessariamente più alto della supercar emiliana per l'ingombro della meccanica, appare elaborato seppur molto aerodinamico, con la grigliatura a copertura parziale dei fari anteriori e con l'importante scudetto Alfa Romeo. Il parabrezza curvo e molto inclinato, come già sulla Miura e il cofano anche qui lungo ed aggressivo, il tutto concorre ad aumentare l'a-



sensazione di grinta e sportività del nuovo coupé milanese. Sulle fiancate appaiono quelle feritoie che diventeranno un segno inconfondibile del modello, riprese direttamente dal design della Canguro. La coda fu disegnata corta, alta e tronca, in una unica soluzione con il lunotto, ampio ed apribile, altra novità per il periodo. Lo specchio di poppa è incorniciato dagli inediti fanali a sviluppo orizzontale e dal paraurti che racchiude il tutto con eleganza inequivocabile. Gli stessi cerchi, molto elaborati, richiamano nel disegno quelli studiati per le auto del marchio Lamborghini. L'abitacolo, degno di tanto design, richiama la tradizione Alfa Romeo, con due sedili sportivi ad alto contenimento, il volante della GTA (ma rivestito in pelle) e un cruscotto a due cupolini che racchiudono gli strumenti principali e alcuni interruttori sul tunnel centrale: due sedili di fortuna completano la parte posteriore. Purtroppo i tempi per lo studio e la realizzazione dei due prototipi previsti per l'esposizione canadese sono molto ristretti e non permettono, alla Carrozzeria Bertone e alla Alfa Romeo, di studiare un pianale nuovo e particolare, per cui si usò il pianale della Giulia Sprint Gt, con il ponte posteriore rigido. Per la meccanica il tempo non permise altro che inserire quella della Giulia TI, nonostante fosse disponibile quella della Giulia Super se non quella della Giulia SS, oppure anche quella maggiorata a 1750, che sarebbe stata presentata di lì a poco. I due prototipi, di un accattivante colore bianco perlato, furono esposti in una sala con le pareti a specchio, che rimandavano all'infinito la loro immagine, risultando molto di effetto: purtroppo le dimensioni della sala erano estremamente ridotte e per di più ingombre anche di un

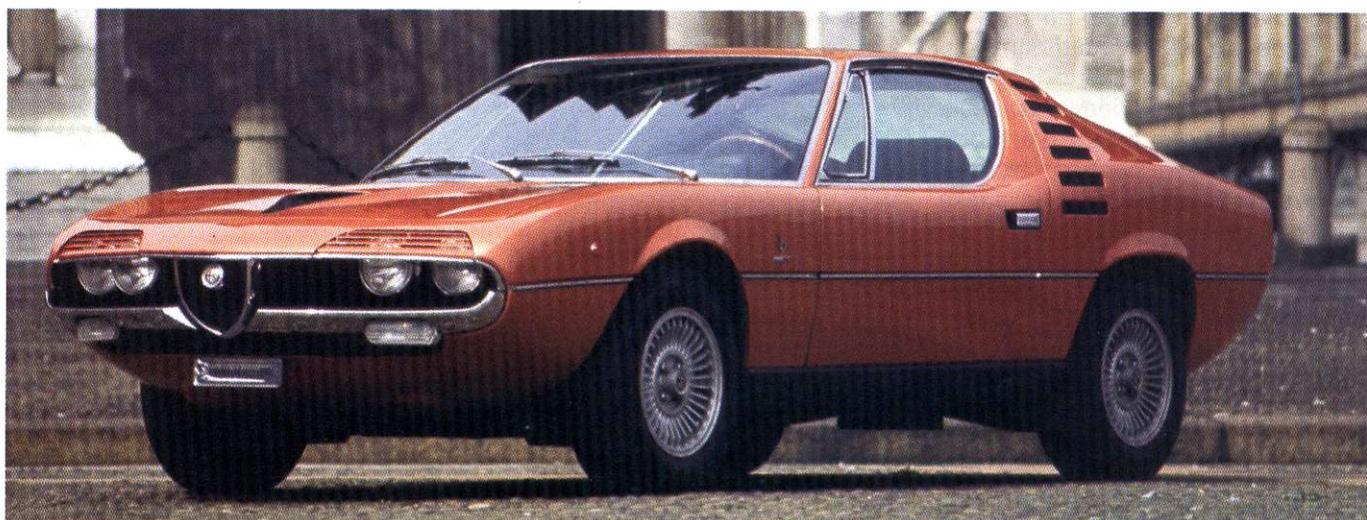


paio di motociclette, cosa che limitò di molto l'impatto che era stato immaginato. Ciò nonostante il pubblico di tutto il mondo non poté non notare l'affascinante vettura e l'interesse venne registrato in Alfa Romeo. Già dall'inizio si era pensato ad un possibile sviluppo produttivo per la nuova auto e si era immaginato di aumentare la cilindrata del brillante 4 cilindri a due litri tondi, magari anche con la doppia accensione, derivando la tecnologia dalla GTA da corsa. Il brillante tecnico Busso, collega di Orazio Satta Puliga nel reparto Esperienze, aveva la netta sensazione che in questo modo il nuovo coupé sarebbe stato sottomotorizzato, inficiando in questo modo il suo appeal e la stessa immagine dell'Alfa Romeo: pensò quindi ad un motore di prestigio, da poco nato in Autodelta, il motore 8 cilindri della 33 da competizione, opportunamente rivisto e "civilizzato" per l'uso stradale. Da qui alla decisione finale, il passo fu

breve. La Montreal, che già aveva avuto il suo nome definitivo, avrebbe avuto un motore a otto cilindri a V, di assoluto prestigio e che l'avrebbe lanciata nell'olimpo delle vetture di un livello estremamente alto, come le Alfa Romeo degli anni 30!

Ma tra il dire e il fare, come sempre, possono nascere molte difficoltà: infatti gli ingombri del propulsore plurifrazionato sono molto diversi da quello a 4 cilindri e soprattutto gli accessori da studiare per rendere stradale un motore nato e studiato per le competizioni. Il primo intervento fu stato l'aumento della cilindrata, dagli originari due litri ai 2600cc del motore pensato per la Montreal, aumentando sia la corsa (a 64,5mm) sia l'alesaggio (a 80mm): tale miglioramento era stata sperimentata sui motori utilizzati nella Tasman Cup, sulle monoposto a telaio Brabham (corsi e ricorsi ... nel futuro) con ottimi risultati sia a livello di potenza (315cv) che di resistenza. Il motore rimase con la lubrificazione a carter secco come quello da competizione, ulteriore raffinatezza per una vettura così prestigiosa, dotata anche di un radiatore per il raffreddamento del lubrificante. Altra raffinatezza della nuova coupé (ricordiamoci andava a sostituire nell'alto di gamma la datata 2600 Sprint a sei cilindri) fu l'adozione dell'iniezione meccanica di carburante SPICA, azienda del gruppo Alfa Romeo: un impianto molto raffinato che fornì ulteriore regolarità di funzionamento al V(8 milanese (cosa che la Lucas del modello da competizione non poteva garantire) nonché contribuì anche ad un abbattimento delle emissioni allo scarico. Questo impianto nel tempo è stato più volte messo sotto accusa per anomalie di funzionamento, ma i veri colpevoli furono solo i meccanici non capaci di gestire simili raffinatezze: con sensore barometrico (per regolare la miscela alla variazione della pressione atmosferica), termostato e dispositivo per il taglio dell'alimentazione in rilascio, necessitava di appropriate cure che i normali meccanici non seppero fornire e imputarono alla loro ignavia il cattivo funzionamento di un dispositivo che invece era un fiore all'occhiello della tecnologia italiana. E pensare che l'Alfa Romeo forniva un libretto di uso e manutenzione, dedicato specificatamente all'impianto





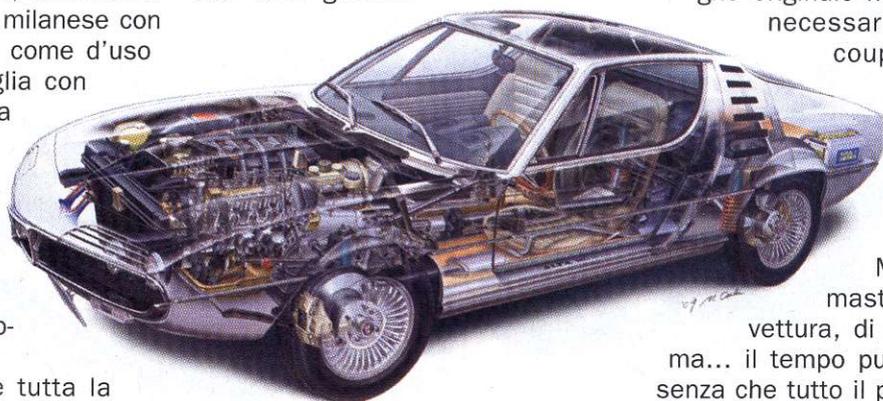
to di iniezione, di ben 44 pagine, nel quale venivano specificati chiaramente anche i semplici interventi per mantenere correttamente questo componente: ad esempio era chiaramente indicato come impostare il sensore di temperatura al variare della temperatura esterna, alla portata di ogni utente. Sopra i 15° di temperatura ambientale levetta a sx, tra 15° e 0° levetta al centro, sotto 0° levetta a dx: chiaro che se non si esegue questa semplicissima operazione, l'impianto non può funzionare correttamente, così come non può funzionare bene se non si cura la pulizia del piccolo filtro dell'olio dell'impianto di iniezione che può portare ad una usura anomala e precoce degli eccentrici della pompa.

Dove invece non fu possibile adottare un componente interno all'Alfa Romeo fu il cambio: non esisteva ad A-rese una trasmissione stradale in grado di reggere la potenza e la coppia che il motore V8 erano in grado di emanare e fu quindi scelto un cambio della tedesca ZF, ancorato direttamente al motore. Rapporti ottimamente scalati, precisione di innesti davvero rimarchevole, si allineava alla miglior produzione milanese con una quinta di potenza, come d'uso in Alfa Romeo. La griglia con spaziatura da corsa (con prima in basso a sinistra) aumentava il fascino: la potenza veniva poi trasmessa ad un differenziale (i-poide) autobloccante derivato dalla produzione della serie Giulia. Ovviamente, dato che tutta la

trasformazione dei propulsori utilizzati nella Tasman Cup era stata eseguita dall'Autodelta, fu la stessa factory, braccio sportivo e sperimentale della Casa del Biscione, che venne incaricata di seguire lo sviluppo del nuovo coupé sportivo di alta gamma. La prima cosa fu di studiare le modifiche necessarie ad ospitare un propulsore così diverso rispetto al 4 cilindri per il quale il telaio era stato studiato. Ma, con la solita sapienza dei bravi tecnici guidati dall'Ing Chiti, il tutto in poco tempo venne risolto e uno dei due esemplari esposti all'Expo fu designato come vettura per i test e (comprensibilmente) finì poi distrutto. Fortunatamente la seconda è rimasta sino ai giorni nostri tra le vetture del Museo Storico e possiamo ammirare la bellezza e la pulizia del design originario. Parlando del design, la forma dovette adeguarsi alla sostanza, in questo caso l'ingombro del nuovo motore e alcuni elementi vennero modificati: il cofano venne innalzato al centro per permettere l'alloggiamento del grossi filtro aria necessario alla respirazione del V8 e tale "cupola" fu mimetizzata con una grande

presa d'aria NACA, evidenziata dal colore nero. Precisiamo che, questa evocativa presa d'aria, che sottolinea la sportività e la potenza del motore, non ha nessun utilizzo, essendo cieca: solo alcuni proprietari di Montreal hanno modificato il cofano delle loro auto aprendo l'ingresso di aria dalla NACA, pensando (forse) di migliorare il rendimento del propulsore. L'adozione di questa soluzione fece venir meno la pulizia formale e la coerenza del disegno, essendo state soppresse la grigliatura sul cofano che si accoppiava con le feritoie sulle fiancate. Anche queste ultime vennero modificate passando da sette a sei, per far spazio alle maniglie delle portiere.

Anche il muso diventò forzatamente meno filante, nella zona dello scudetto e del fascione sottoparaurti, sempre per poter alloggiare il V8 e i suoi accessori quali ad esempio il radiatore, chiaramente più esteso di quello del 4 cilindri. Vennero inseriti anche diverse finiture cromate, sul muso, sulle fiancate e anche il paraurti della coda fu modificato, che in un certo senso appesantirono il disegno originale ma che erano resi necessari per adeguare il coupé alla classe di lusso del mercato al quale ambiva: tutto questo analizzato, si deve comunque dire che la Montreal era rimasta una bellissima vettura, di classe, grintosa, ma... il tempo purtroppo passava, senza che tutto il progetto arrivasse



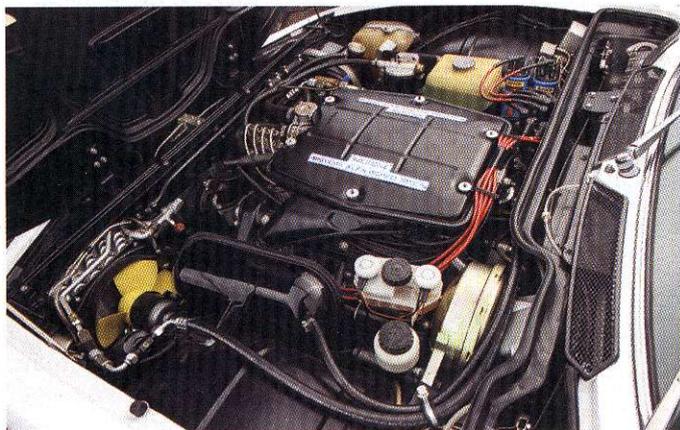
disponibile sul mercato, nonostante la grande attesa di moltissimi appassionati. E venne infine il Salone di Ginevra del 1970 dove venne finalmente presentata la versione commerciale della Montreal: tre anni erano purtroppo passati e la snella e levigata vettura dell'Expo era diventata un autorevole coupé senza rivali nella classe tre litri per raffinatezze tecniche e prestazioni. Mentre il tempo passava, come successe altre volte in Alfa Romeo, più per lungaggini gestionali/ politiche che progettuali, il gusto della gente cambiava, le mode cambiavano e la Montreal, quando finalmente uscì e si rese disponibile dai concessionari, era un qualcosa, se non di vecchio, di certamente già visto, la sua splendida linea non riscontrò quel senso di novità e di aspettativa che ogni nuova vettura deve avere quando arriva sul mercato. In più ci si mise anche la Guerra del Kippur del 1973 a tarparle le ali non appena avuto accesso al mercato: il prezzo del petrolio schizzò alle stelle, ci furono le domeniche di austerità con il traffico privato bloccato e via di questo passo. Le auto a grandi prestazioni e grandi divoratrici di benzina in tutto il mondo vennero messe in un angolo e praticamente dimenticate. E fu un peccato, perché la qualità meccaniche, prestazionali e di handling della vettura milanese erano davvero ai massimi del periodo, pur dovendo scontare alcuni compromessi derivanti dall'adozione del pianale serie 105: a tal proposito si racconta che Luraghi, Presidente dell'Alfa Romeo, si arrabbiò molto con Bertone perché, a suo giudizio, aveva fatto la Lamborghini Marzal molto più moderna della Montreal. Bertone rispose che avrebbe voluto

un pianale diverso e allora avrebbe fatto vedere di cosa si era capaci nella carrozzeria torinese, ottenendo però un netto rifiuto da Luraghi. Bertone fu costretto ad abbozzare e a chinare il capo per non incrinare i rapporti con la casa milanese e a proseguire lo sviluppo della Montreal sul pianale già utilizzato. Nella guida questa vettura si esprime ai massimi livelli, risentendo solo di un certo sottosterzo in entrata di curva per il peso gravante sull'avantreno, ma basta alleggerire il gas che il muso si riallinea e la Montreal è pronta a scattare verso l'uscita di curva, sovrasterzando di potenza grazie anche al differenziale autobloccante: chiaro come all'epoca fossero in pochi a saper gestire in modo corretto queste prestazioni e alcuni ritennero di criticare quelle che invece erano pure caratteristiche sportive. Oggi, a maggior ragione, con i moderni automobilisti viziati dai mille ausili elettronici, si deve prestare ancora maggior attenzione alla guida di questa supercar ante litteram. Nessun problema né allora e nemmeno oggi per l'impianto frenante con quattro dischi autoventilanti e servofreno a depressione. Pure a depressione erano le griglie che nascondono a metà i fari anteriori, permettendo sempre l'utilizzo per il lampeggio diurno: anche questo componente è stato nel tempo criticato per l'assenza di motorini elettrici deputati a sollevare le griglie, ma anche qui una corretta manutenzione può ovviare ai minimi inconvenienti che possono presentarsi.

Alla precisione di guida di questo prestigioso coupé non erano, e sono, estranei i cerchi in lega adottati: prodotti in esclusiva per Alfa Romeo dalla Campagnolo, con fusione in e-

lektron, tecnologia allora riservata soltanto ai prototipi da competizione. Con il basso peso (solo 5,8 kg per ogni cerchio) tenevano basso il peso delle masse non sospese, con benefici effetti sulla guida e sulla frenata, oltre ad assicurare una rigidità sconosciuta ai cerchi in lamiera, garantendo una precisione assoluta nella guida sportiva. A questi cerchi vennero abbinati molto larghi per l'epoca, a profilo ribassato: 195/70 con raggio 14". questi cerchi sono ancora oggi famosi per le loro qualità e sono stati denominati dagli appassionati come "Millerighe", ed equipaggiarono come optional vari modelli successivi della casa milanese.

I clienti che speravano, subito dopo il Salone di Ginevra, di potersi recare nelle concessionarie per poter ordinare la Montreal, ebbero una sgradita sorpresa. Le pratiche di omologazione andavano per le lunghe e fu solo nel 1971 che apparvero le prime brochure di vendita e che furono omologate le prime quattro vetture di pre-serie da dimostrazione: due arancio, una verde e una rossa, tutte targate Milano perché immatricolate a nome della Casa stessa. Solo nel 1972 arrivarono sul mercato i primi esemplari per i clienti, quasi tutti dotati di serie dei vetri elettrici (con manovella di emergenza) e con gli interni in tessuto tinta unita anziché a righe come nei pre-serie e, soprattutto, tutti dotati di un piccolo spoiler anteriore di colore nero sotto il muso, per tenere ancora più incollato a terra l'avantreno: i pochissimi esemplari usciti dalle linee di montaggio senza, ne vennero dotati prima di essere messe in vendita. Le poche modifiche durante la produzione riguardarono la maggiorazione della





pompa dei freni (da 20mm a 22mm) e il restringimento di pochi centimetri del divanetto posteriore, entrambe del 1974. I clienti ne furono subito soddisfatti ma, come abbiamo già scritto, la guerra del Kippur fece uno sfacelo delle vetture sportive: la Montreal, così come la Citroen SM, la Fiat Dino, venne accantonata e non spuntò i successi di vendita che la sua linea raffinata ed aggressiva unita alle sue qualità meccaniche avrebbero meritato. Rimase a listino sino al 1976, ma fermando il numero di esemplari a 3.725, quando ben altre erano le aspettative. Oggi questo contribuisce alla sua rarità e al rialzo che le quotazioni dei modelli in vendita hanno subito negli ultimi anni, portando la (un tempo) incompresa Montreal ai vertici dei desideri dei collezionisti.

Montreal nelle corse

L'essere dotata di un propulsore potente e raffinato, accese gli appetiti di quanti vollero portare la nuova nata del Biscione a misurarsi nelle competizioni. nell'aprile del 1972 la FIA rilasciò la fiche per la Montreal, sia per il Gr4 (granturismo preparato) che per il Gr3 (granturismo di serie), al raggiungimento, per il Gr3, dei 1.000 esemplari prodotti. Avendo la fiche, il distributore americano per l'Alfa Romeo Bob Cozza, dopo aver provato una Montreal a Balocco, chiese l'allestimento di un esemplare per le corse USA e, come sempre, fu l'Autodelta ad occuparsene: cilindrata portata al limite dei 3.000 cc, potenziando il motore e ade-

guando (per quanto possibile) l'assetto, come previsto dal regolamento Fia GT. Bob Cozza però correrà negli USA dove vige il regolamento IMSA, più permissivo. L'ing. Chiti allora montò il motore di un prototipo 33/3 destinato al Mondiale Marche e le prestazioni furono ancora più entusiasmanti. Quanto proposto per il Gr4 venne allora utilizzato per un'altra Montreal destinata a correre in Europa. Questa esordì nel 1973 nella 1000 km del Nurburgring con un interessante 42° tempo in prova ma con ritiro in gara. In USA invece la Montreal IMSA debuttò nel 1973 alla 6 Ore di Watkins Glen con Everett e il pilota Alfa Teodoro Zeccoli: ritiro per rottura del cambio, rimasto di serie. Ed è il componente che per tutta l'esperienza americana, nonostante i continui aggiornamenti effettuati da Chiti e dai suoi tecnici, si rivelò irrimediabilmente fragile, vanificando così tutti gli sforzi di Cozza e del suo team. Anche in Europa i risultati restarono insoddisfacenti, soprattutto a causa dei molteplici ritiri dovuti a guai alla trasmissione: il miglior risultato fu un 3° posto a Zolder alla Dueren-Nordheim con il pilota Dieter Gleich, colui che più credette nelle doti della otto cilindri milanese.

Il bilancio di questi sforzi fu molto semplice: la potenza non è tutto, soprattutto quando questa non riesce a essere scaricata correttamente al suolo, sia per carenze di cambio e di differenziale, sia di telaio. Il pianale 105, seppur dotato dello slittone che tanto aveva fatto sulle GTA e G-

TAm, non poté qui mettere una pezza a fronte degli oltre 300 cv erogati dal poderoso V8. E se la Montreal riusciva in accelerazione a battere persino le gloriose Ferrari GTB/4 Daytona, tutta questa supremazia crollava miseramente al momento di frenare ed inserirsi in curva dove la Montreal mostrava tutti i limiti di un progetto ormai datato. E a nulla valsero i pur geniali tentativi degli uomini dell'Autodelta: sarebbero servite modifiche sostanziali, non sempre permesse dai regolamenti e comunque costose oltre ogni possibilità del sempre "tirato" bilancio del reparto corse milanese (costantemente sotto analisi del management della casa madre, quasi sempre avverso a spendere per le corse).

Il motore V8, se non sulla Montreal, ebbe comunque qualche altro sprazzo di notorietà quando il Gr4 venne montato, nel 1975, su una scocca dell'Alfetta GTV da rally: ne scaturì un mostro da 340 cv. Pilotato da Amicalre Balestrieri/Sergio Maiga al 5° Rally delle Valli Piacentine, andò subito fortissimo ma dovette fermarsi alla terza prova speciale per cedimento della trasmissione. Ma il debutto confermò che la Alfetta Gtv V8 avrebbe potuto essere l'anti Stratos per eccellenza e che con le modifiche studiate da Chiti (trasmissione rinforzata e scocca d'alluminio) avrebbe potuto diventare imbattibile: purtroppo i costi per allestire gli esemplari necessari all'omologazione in Gr4 (400) sarebbero stati talmente elevati da non poter essere sostenuti. Quindi questa potenziale belva ammazzarally finì sul nascere, la cui esperienza venne utile quando, nel 1977, per utilizzare una ventina di motori della Montreal di serie residui in magazzino, l'Autodelta realizzò una piccola serie di Alfetta GTV V8 solo per il mercato tedesco.

Molto più gloriosa fu invece l'esperienza dei V8 Montreal nella motonautica: sempre seguiti dall'Autodelta (immaginiamoci l'impegno per il pur sempre ridotto atelier milanese) i V8 marinizzati vinsero per anni corse e campionati, sia in circuito sia in competizioni in linea, contribuendo a perpetuare il prestigio del Biscione anche sull'acqua, come già avevano fatto i 4 cilindri Giulietta e Giulia.

Marco Antonio Faveri