



+ DUEL: Citroën SM mod Alfa Montreal



NR.14 EFTERÅR 2010

KR. 49,50

motorclassic

**GALLERI
CLASSIC**
Masser af klassiske
biler til salg



MÅGEN FLYVER ENDNU

Vi kører Mercedes 300 SL: Derfor holder legenden stadig



ET ÆGTE 60ER-HIT

▶ Morris Marina 1100:
Forhjulstræk for folket

CRUISING!

▶ På tur gennem det
danske sommerland i
tilbagelænet V8-stil



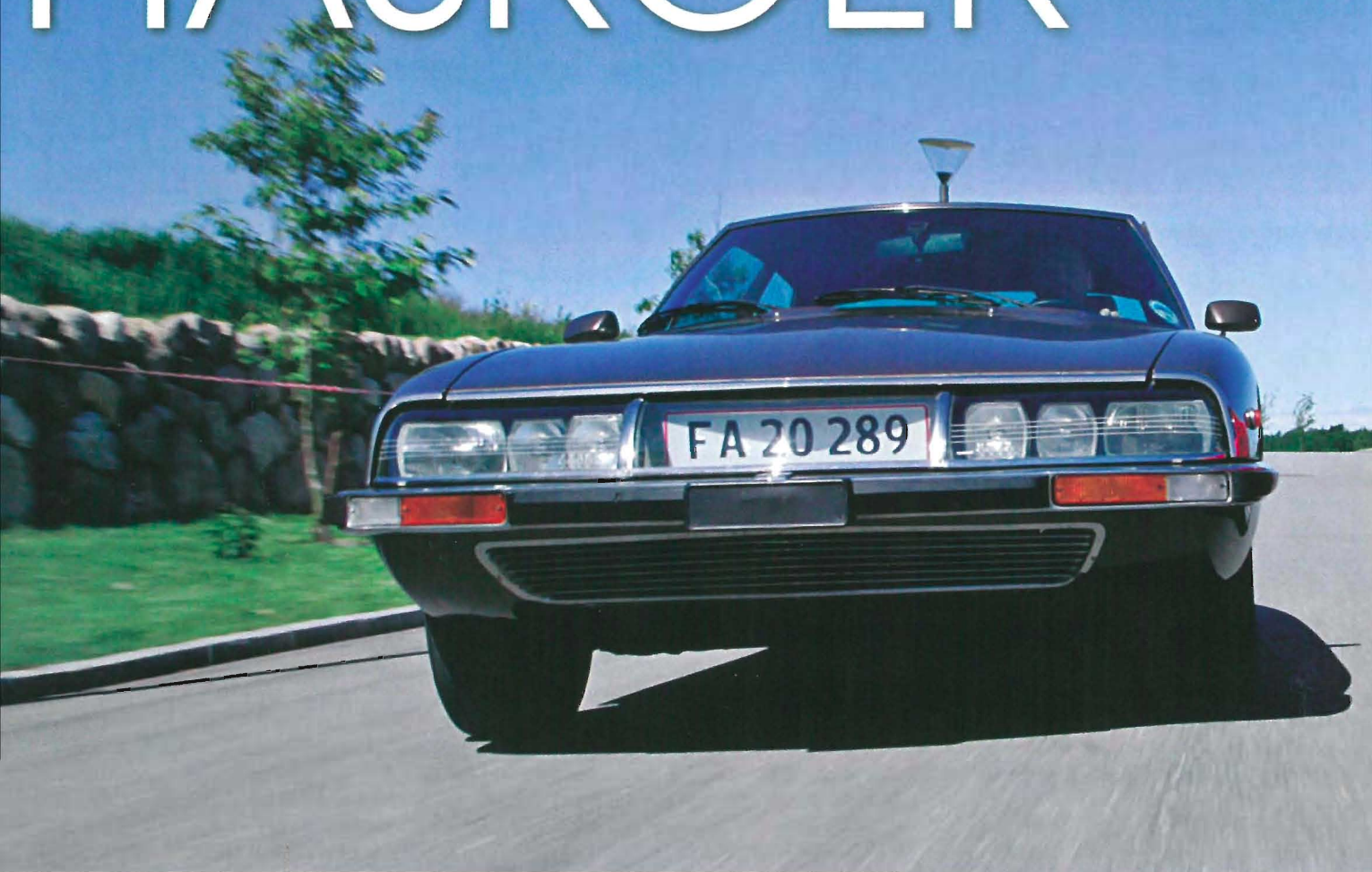
EFTERÅR 2010
19.08.10 - 17.11



FDI

UDSALG PÅ MUSEET • PEUGEOT 200 ÅR • PORSCHE'S GLEMTE KRIGER • ALT OM AUKTIONSKØ

FANTASTISKE FIASKOER



I SLUTNINGEN AF 1960ERNE OG BE- GYNDELSEN AF 1970ERNE

havde ingen forestillet sig, at ordet oliekrise snart ville være en del af det almindelige ordforråd. Benzinen var billig, og hestekræfter, acceleration og tophastighed var endnu ikke blevet fy-ord. Tværtimod red bilindustrien på en bølge af succes, og stort set alle bilfabrikker havde en topmodel, der kunne give de andre baghjul i et spil bilkort. Selv producenter af almindelige familiebiler så superbilerne som et vigtigt værktøj i det, man med et moderne ord kalder branding, men som dengang nok

mest handlede om at vise, at en superbil ikke behøvede at hedde Ferrari eller Lamborghini. Det var de forhold, der skabte duellanterne i denne udgave af MotorClassic. Begge biler er resultatet af en lang udviklingsperiode og kom på markedet på et tidspunkt, hvor fremtiden så lysere ud end nogensinde før.

Alfa Romeo Montreal blev vist første gang på verdensudstillingen i Montreal i 1967. EXPO 67 var med til at fejre Canadas 100 års dag som selvstændig nation, og de udstillende nationer blev bedt om at vise det fineste, de kunne byde på in-

den for kunst, videnskab og industri. Som den eneste bilfabrik fik Alfa Romeo muligheden for at vise en bil, eller som det lidt højtravende var formuleret: "at udtrykke menneskets højeste ambitioner inden for bilernes verden"...

En ægte racermotor

Alfa Romeo bad Nuccio Bertone om at tegne en bil baseret på Giulia Sprint GT, og to cremehvide prototyper blev udstillet i Montreal. Bilen havde intet navn, men døbt hurtigt Montreal i folkmunde. Modtagelsen var overvældende, og Alfa

På overfladen er de meget forskellige, men Alfa Romeo Montreal og Citroën SM har mange lighedspunkter. Begge kom i 1970 og måtte lade livet på grund af olie-krisen, de kostede næsten det samme, begge er håbløst upraktiske coupéer med fantastiske linjer, og begge er baseret på mere almindelige produktionsmodeller

●●●●● TEKST **BO CHRISTIAN KOCH** FOTO **KARSTEN MEYLAND LEMCHE**



▲ **AF UDSEENDE ER CITROËN SM** og Alfa Romeo Montreal som nat og dag. SM er svulmende fransk, mens Montreal er skarp italiensk

Romeo besluttede sig for at sætte bilen i produktion, men det var klart, at en bil med så dramatisk og potent et udseende ikke kunne nøjes med prototypens 1,6-liters motor. Det var der råd for, for sportsafdelingen Alfa Corse havde en V8-motor fra racerbilen Tipo 33, der kunne passes ind i Montreal-motorrummet. Motoren blev oprindeligt udviklet i forbindelse med Alfa Romeos deltagelse i sportsprototype-klasserne i slutningen af 60'erne, hvor den opnåede ganske pæn succes. Det var en 90-graders V8 med fire overliggende knastakslar, Spica-benzinindsprøjtning og tør-

sumpsmøring – en vaskeægte racermotor i en produktionsbil.

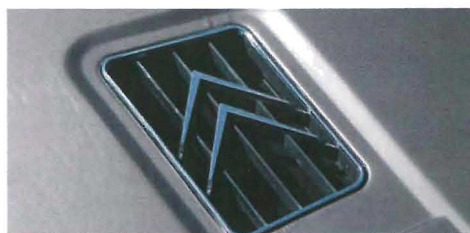
Det var også en avanceret motor, der var hjertet i Citroëns SM-projekt. Projektet blev startet allerede i begyndelsen af 60'erne, hvor Citroëns topledelse bad ingeniørerne om at udvikle en bil, der på alle måder kunne afspejle fabrikkenes overlegenhed indenfor design og køredynamik. Eneste problem var, at Citroën ikke selv fremstillede en egnet motor. Det blev der rådet bod på i 1968, hvor Citroën købte italienske Maserati. I løbet af kort tid udviklede Maseratis ingeniører en helt ny

motor til SM, og italienerne levede op til de nye ejeres tradition for aparte løsninger. For at efterleve de franske skatteregler var motoren en 2,7-liters V6 med et temmelig usædvanligt 90 graders V. Det skyldtes, at Maserati-ingeniørerne baserede motoren på en tre-liters V8, som de i forvejen havde på tegnebrættet.

Begge biler er baseret på eksisterende modeller i fabrikkenes repertoire. Alfa Romeo Montreal er således baseret på Giulia-familiens undervogn med ganske få ændringer, mens Citroën SM er bygget på DS-plattformen med alt, hvad det ►►



▲ **GEARKULISSEN ER** et helt lille kunstværk i sig selv
 ► **MOTORRUMMET** er kaotisk fyldt til bristepunktet



▲ **DESIGNET ER SPÆKKET** med fine detaljer



▲ **TYPISK CITROËN** med et-egget rat og masser af blød plastic

Citroën SM 1971

MOTOR: V6, 2.670 ccm, 16V. Vandkøling. 4 overliggende, kædetrukne knastaksler. 170 hk (DIN) ved 5.500 o/min., 230 Nm (DIN) ved 4.000 o/min. Tre dobbelte Weber 42 DCNF 2 faldstrømskarburatorer.

TRANSMISSION: 5-trins manuel gearkasse.

OPBYGNING: Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, forhjulstræk. Fortil tværsvingarme, bagtil langsvingarme, hydropneumatisk affjedring og krængningsstabilisatorer for og bag, automatisk niveauregulering. Skivebremser for og bag, 2 kredse, bremseforstærker. Tandstangsstyring med servo.

MÅL OG VÆGT: Længde 490 cm, bredde 184 cm, højde 133 cm, vægt 1.450 kg. 195/70VR15 dæk.

PRÆSTATIONER: 0-100 km/t. 8,9 sek., topfart 220 km/t.

PRODUKTIONSTAL: 12.920 (1970-75).

PRIS 1971: 171.941 kr.

PRIS I DAG: 150.000-200.000 kr.



indebærer af Citroën-varemærker som forhjulstræk og hydropneumatisk affjedring.

Designet er et kapitel for sig. Begge biler er imponerende i deres fremtoning, selv om ingen af dem vel kan kaldes klassisk smukke. Ja, der er sikkert ligefrem nogen, der vil anse Citroënen for at være lidt plump og tung i linjerne, mens andre måske vil kalde Alfaen rodet og over-designet. Men begge os af finurlige detaljer og småskøre påfund, som er rundet af en tid uden de store bekymringer.

Man behøver bare at kaste et blik på forlygterne. Citroën SM har seks forlygter fordelt bag en glashvelving, der strækker sig i hele bilens bredde og dækker ikke bare lygterne, men også nummerpladen. De inderste lygter drejer i hjulenes retning, en Citroën-særhed, som SM har taget med fra DS. Alfa Romeo Montreal har "øjebryn" over forlygterne, en slags persiennet, der forsvin-

der ned under lygterne, når lyset bliver tændt. Aldeles overflødigt og tidstypisk charmerende.

Som dag og nat

På vejen er de to biler så forskellige som dag og nat. Alfaen er en typisk italiensk sportsvogn i ordets egentlige forstand, mens Citroënen sætter de klassiske franske dyder som komfort og stil i højsædet.

Når man stiger ind i SM, er det tydeligt, at Citroën satte alle sejl til for at sikre, at bilen virkelig kunne tage kampen op med de bedste af de bedste. Materialerne er i top med masser af rustfrit stål og poleret aluminium. Dørene lukker med et dumpt drøn, og man glider ubesværet ned i de bløde, men komfortable sæder. Det et-egede rat er ikke særlig stort, men kan justeres både i længde og højde, og det er let at finde en komfortabel kørestilling. Til gengæld kræver

selve kørslen en del tilvænning. SM er den første Citroën med den hastighedsafhængige DIRA-VI-powersteering, som arbejder ekstremt let ved lave hastigheder og tilsvarende tungt og stabilt ved høje hastigheder. Det kræver øvelse at mestre det meget følsomme og direkte styretøj, ligesom man skal vænne sig til at dosere bremserne, som nærmest fungerer som en tænd/sluk-knap, indtil man har fundet den rette balance. I det hele taget er Citroën SM noget af en håndfuld for den uøvede, men når først man har lært bilens særegne personlighed at kende, får man masser af komfortabel køreglæde for pengene.

Alfa Romeo Montreal er måske ikke SMs diametrale modsætning, men det er en helt anden køreoplevelse, den milanesiske skønhed lægger for dagen. For det første er kørestillingen typisk italiensk. Strakte arme er øverst på dagsordenen, når man sætter sig ned bag bilens store, tynde træ-



▲ **BAGSÆDET ER MEST** til pynt, og Alfa Romeo har taget konsekvensen og monteret remme til bagagen i stedet for sikkerhedsseler



◀ **FÆLGENE MED** det fine filigran-mønster er mere elegante end sporty



▼ **I FORHOLD TIL SM** er motorrummet i Alfaen et studie i orden



▼ **TO STORE, RUNDE INSTRUMENTER** dominerer instrumentbrættet i Montreal - typisk Alfa Romeo



Alfa Romeo Montreal 1972

MOTOR: V8, 2.593 ccm, 16V. Vandkøling. 4 overliggende, kædetrukne knastakser, Spica mekanisk benzinindsprøjtning. 200 hk (DIN) ved 6.500 o/min. 255 Nm (DIN) ved 4.750 o/min.

TRANSMISSION: 5-trins manuel gearkasse. **OPBYGNING:** Selvbærende karrosseri, motor på langs foran, baghjulstræk. Fortil dobbelte triangler med skruefjedre, teleskopstøddæmpere og krængningsstabilisator, bagtil stiv aksel med reaktionsarme, central T-arm, skruefjedre og teleskopstøddæmpere. Ventilerede skivebremser for, skivebremser bag, 2 kredse, bremseforstærker. Kuglekredsløbsstyring.

MÅL OG VÆGT: Længde 422 cm, bredde 167 cm, højde 121 cm, vægt 1.330 kg. 195/70 VR14 dæk.

PRÆSTATIONER: 0-100 km/t. 7,2 sek., topfart 220 km/t.

PRODUKTIONSTAL: 3.925 stk. (1970-77)

PRIS 1972: Ca. 200.000 kr.

PRIS I DAG: 200.000-300.000 kr.

rat, og gearstangen sidder højt og tæt og en smule akavet. Instrumenterne er samlet i to store, runde konsoller og er svære at aflæse, fordi instrumenter og advarselsslamper er fordelt med løs og ikke altid lige logisk hånd. Men flot, det er det! V8-motoren springer til live med et bulder, der er en USA-otter værdig, tilsat lige den rette dosis hysterisk italiensk hvinen. Motoren er enormt fleksibel og kan snildt køres ved 1.500 omdrejninger. Der er perfekt samspil mellem motor og gearkasse, og gearskiftene falder let og præcist.

På vejen er Alfaen mere komfortabel, end man umiddelbart skulle tro, selv om komfortniveauet ikke når op på siden af Citroënen. Det er også tydeligt, at undervogn, bremses og så videre er skabt til en bil med betydelig færre kræfter, og ved frisk kørsel bliver bagvognen hurtigt lidt for levende til at være rigtig sjov. Det ændrer dog ikke ved, at Montreal generelt er en rigtig velkørende og gan-

ske forudselig bil uden primadonna-nykker. Den føles ikke helt så sikker i sving som SM, men kører overraskende nok væsentligt bedre ligeud, sikkert en konsekvens af Citroëns temmelig follesomme power steering.

Sjældne fugle

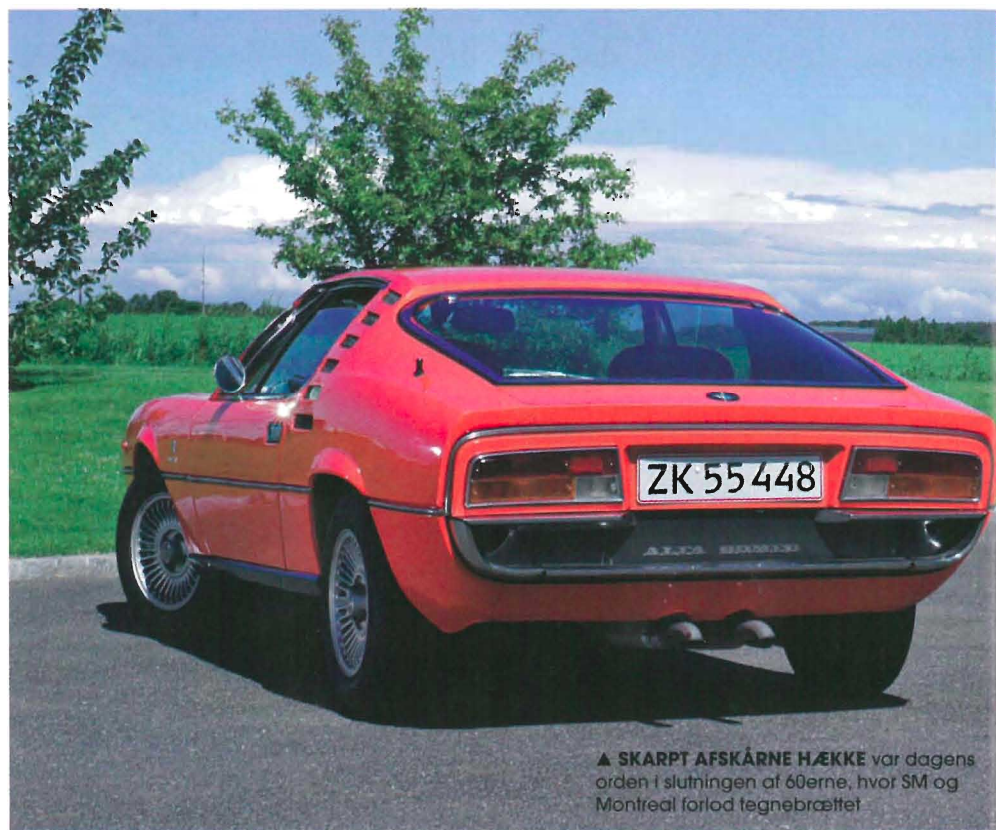
Der kører en håndfuld SM og et tilsvarende antal Montreal på danske nummerplader, og selv om langt de fleste er blevet importeret til Danmark som brugte, så blev der faktisk også solgt enkelte fabriksnye SMere herhjemme. Hvis man besøgte sin lokale Citroën-forhandler i 1971, kunne man vælge at forlade forretningen med 11 stk. 2CV eller en enkelt SM – 171.941 kr. var den officielle pris, og ifølge Citroën Danmark blev der faktisk indregistreret i hvert fald to fabriksnye SM. Derimod er det straks mere tvivlsomt, om der blev solgt en eneste ny Montreal i Danmark, for den

er fra en periode, hvor Alfa Romeos importørforhold i Danmark var temmelig uklare, og der har aldrig været anmeldt nogen officiel dansk pris for bilen. I udlandet kostede en Montreal og en SM i øvrigt stort set det samme.

Begge biler led en krank skæbne. Alfa Romeo Montreal blev overhovedet ikke videreudviklet i de fem år, den var i produktion, og i løbet af syv år blev der kun fremstillet 3.925 eksemplarer, for Alfa Romeo besluttede at hive stikket ud som følge af oliekrisen. Citroën SM blev fremstillet i noget større antal, 12.920 stk. Her var det ikke kun oliekrisen, men i højere grad Citroëns konkurs i 1974 og det efterfølgende salg af Maserati til De Tomaso, der var udslagsgivende for beslutningen om at indstille produktionen. Omkring 2.400 Citroën SM blev i øvrigt eksporteret til USA, hvor bilen blev solgt uden glasoverdækningen på forlygterne. ♦

EN FIN ALFA RØG TIL MELLEMØSTEN

Denne Montreal blev solgt ny til Bayerische Eigenthumsbau i Nürnberg i 1972. I 2007 kom bilen til en dansk Alfa-entusiast, Jens Andre- sen, som i løbet af 2007 og 2008 gennemførte et restaureringsarbejde, hvor der hverken blev sparet eller gået på kompromis. Resultatet er en nærmest perfekt Montreal, hvor alt fungerer, helt ned til det elektriske ur. Efter endt restaurering blev bilen sat til salg hos Stelvio Automobili i Måløv med et km-tal fra ny på 55.700 km. Men selv om der var betalt dansk afgift af bilen, var det umuligt at finde en dansk køber, og bilen endte (desværre) hos en samler i Bahrain.



▲ **SKARPT AFSKARNE HÆKKE** var dagens orden i slutningen af 60'erne, hvor SM og Montreal forlod tegnebrættet

5 TING, DU IKKE VIDSTE OM ALFA ROMEO MONTREAL:

I 1976 blev der kun bygget 23 Montreal. I 1977, sidste produktionsår, var tallet 27.

Fleere medlemmer af The Who var Montreal-ejere. Sir John Gielgud havde også én.

Montreal skulle gå i produktion i 1970, men en af datidens ufallige strejker i Italien udsatte produktionsstarten i næsten et år.

Læderindtræk var aldrig på udstyrslisten. Alle Montreal blev leveret med velour-lignende indtræk.

Forsæderne er identiske med dem, der sidder i Fiat Dino Coupé – som også blev bygget hos Bertone.

HVIS DU VIL HAVE EN

Alfa Romeo Montreal er en sjælden fugl og kan være et kostbart bekendtskab. Det betaler sig at bruge tid, kræfter og ikke mindst penge på at finde et godt eksemplar. Et velholdt eksemplar giver til gengæld ikke de helt store udfordringer i dagligdagen.

KARROSSERI: Montreal er en italiensk specialbil på godt og ondt, ikke mindst når det gælder rust. Det vil sige, at man for enhver pris skal undgå et rustent eksemplar. En Montreal kan ruste overalt, og er der rust af se, er der 10 gange så meget skjult i hulrum og kringelkroge. Karrosseridele findes, men de er dyre, og bilens linjer og kurver er meget svære at banke op i hånden, selv for en dygtig pladesmed. Styrehusets monteringspunkter bliver slidt og har en tendens til at revne i metallet.

TEKNIK: Meget teknik er hentet over fra 105-serien (Giulia/GTV/Spider), og er derfor ikke specielt kompliceret at have med at gøre. Men hjertet, motoren, er som nævnt i artiklen en fuldblods racermotor, der

er tilpasset gadebrug. Og som altid ved den type potente motorer er den løbende vedligeholdelse altafgørende for, om ejerskabet bliver en fornøjelse. En motorrenovering kan let løbe op i mere end 100.000 kr., og Spica-indsprøjtningen kræver en kyndig mekaniker. Til gengæld giver gearkassen fra ZF sjældent problemer.

INTERIØR: Velouren på sæderne bliver slidt, men kan skiftes af en sadelmager. Trim-dele er svære at opdrive. Bagruden, der gør det ud for bagagerumsklap, skal åbnes og lukkes med følelse. Den knækker let, og en ny koster 15.000 kr.

RESERVEDELE: Reservedelssituationen er, som man kan vente for en bil, der er produceret i mindre end 4.000 eksemplarer for næsten 40 år siden: udfordrende, men trods alt ikke umulig. Det bedste overblik får du ved at klikke dig ind på www.alfamontreal.info, som har en omfattende liste over reservedele og dele, der kan substituere, og i øvrigt byder på masser af gode råd om vedligeholdelse af din Montreal.

KLUB: Alfa Romeo Klub Danmark er en af landets mest aktive og seriøse mærkeklubber. Klubben er opdelt i tre geografiske sektioner, se nærmere på www.arkd.dk, hvor du kan melde dig ind. Klubben udgiver et af Danmarks flotteste klubblade, Alfa Romeo Nyt.





ELEKTROINGENIØRENS PAS-SION FOR FINE CITROËNER

Niels Plougman er elektroingeniør og Citroën-fanatiker om en hals. Han har fem af det franske mærkes topmodeller gennem tiderne, lige fra en sekscylindret Traction Avant over de fineste udgaver af DS og CX til hverdagsbilen, en XM V6. I 2008 udvidede han samlingen med den fine, metalbrune SM, der er genstand for vores duel. Bilen har oprindeligt tilhørt en italiensk lingerie-fabrikant, efter en tur via Holland fandt Niels bilen i England, og efter lidt tilløb har han i år omsider fået den indregistreret og ud at køre på de danske veje.



5 TING, DU IKKE VIDSTE OM CITROËN SM:

Mange tror, at SM betyder Sa Majeste (Hendes Majestæt), men det står for Special Maserati.

Citroën SM var den hurtigste forhjulstrukne bil på markedet i hele sin produktionstid.

Speedometeret viser også den forventede bremseafstand fra bilens hastighed i vådt og tørt føre.

I hele sin produktionstid var Citroën SM den eneste franske bil med flere end fire cylindre. Selvfølgelig bortset fra Ligier JS2, som også havde en V6-motor – fra Citroën SM.

Maserati Merak deler motor, gearkasse, bremser, instrumenter, instrumentbræt og rat med SM.

HVIS DU VIL HAVE EN



Citroën SM er et eksotisk bekendtskab i alle ender og kanter, og det kan gøre ejerskabet til noget af en udfordring. Betal derfor hellere noget mere for et komplet eksemplar i ordentlig stand end gå efter et renoveringsprojekt – det bliver alligevel aldrig færdigt!

KARROSSERI: Som alle sydeuropæiske 70er-biler er Citroën SM stort set ubeskyttet mod rust, og da den også er svær at reparere, er det af største betydning, at bilen ikke er angrebet. Se især efter omkring ophængene, døre, skærme, forruderamme og bagklap.

TEKNIK: Et blik ned i motorrummet kan få angstens sved frem på panden hos selv den mest hærdede gør-det-selv-mand, men i virkeligheden giver Maserati-motoren normalt ikke de store problemer, hvis den er blevet passeret ordentligt. Svageste punkt er knastkædestammeren, og lyt også efter mislyde fra hovedlejer og plejlstænger. Det originale tændingsystem var noget af en katastrofe, og mange ejere har derfor

skiftet det ud med et elektronisk system. Gearkasse, bremser og styretøj giver sjældent problemer, det samme gælder hydraulikken, bare rørene er tætte og pumpen i orden.

INTERIØR: Slidt indtræk, dørsider og lignende kan restaureres af en dygtig sadelmager, men der er så godt som ingen dele at få, især lister, håndtag og andre fittings er nærmest umulige at finde.

RESERVEDELE: Reservedele er det helt store problem i SM-ejerskabet. Efter sigende skroffede Citroën hele sit restlager i midten af 80'erne, og det er begrænset, hvad man kan få fat i. Karrosseridele og interiørdele er stort set umulige at opdrive, mens det stadig kan lade sig gøre at finde nogle af de tekniske komponenter, som SM delte med andre Citroëner. Glasst over forlygterne er stort set uopdriveligt, og prisen er derefter. Det bedste råd er at besøge www.citroen-sm.org/wiki, der er en guldgrube af informationer om bilen.

KLUBBER: Citroën-folket har altid haft et meget aktivt klubliv herhjemme, hvor flere klubber støtter op om de frankofile interesser. Størst er Citroënisterne i Danmark, www.citroenist.dk, mens Dansk Citroën Klub er paraplyorganisation over en lang række modelspecifikke eller geografisk baserede Citroën-klubber. Mere på www.danskcitroenklub.dk.