

ALFA ROMEO MONTRÉAL, 1974

En août 1966, Alfa Romeo fut chargée de préparer deux concept-cars pour l'Exposition universelle de 1967, qui devait se tenir à Montréal, au Canada, pour célébrer le centenaire de la formation de la Confédération du Canada. Voyant une opportunité de promouvoir la marque Alfa Romeo en Amérique du Nord et d'avoir la chance de présenter un potentiel fleuron de la course, le président d'Alfa, Giuseppe Luraghi, a décidé de charger son carrossier préféré, Bertone, de développer le nouveau modèle.



Basé sur l'Alfa Romeo Giulia Sprint GT, le design de Marcello Gandini était une belle évolution du profil de la Miura. Une ligne d'épaule ondulée, avec une élévation dans la zone centrale, la ligne de fenêtre s'incurvant au niveau du montant B pour rejoindre le toit, qui à son tour s'incurvait vers la lunette arrière profonde, qu'elle ouvrait comme une trappe pour accéder au coffre. A la suite, une queue tronquée adaptée à un design fluide, galbé, sexy mais élégant, qui ravit par son aspect discret. Les phares semi-cachés sous le capot, mais visibles à travers la calandre sculptée sur le bord supérieur, le petit et gracieux emblème Alfa au centre, les sept ouvertures sur le montant central pour extraire l'air de l'habitacle, complétées par les douze sur le le capot, l'ouverture en coquille de ce dernier, la fermeture définie le long du garde-boue par une découpe qui s'étend sur toute la longueur de la voiture étaient d'autres éléments qui donnaient du charme à cette voiture.

Bien qu'il ait été possible de développer jusqu'à 150 ch à partir du moteur quatre cylindres de la Giulia Sprint GT, Giuseppe Luraghi pensait que le fleuron de la marque avait besoin d'un compartiment moteur plus exotique, qui développerait idéalement 200 ch ou plus. La division Autodelta Motorsport d'Alfa Romeo avait déjà conçu et développé un moteur de course V8 de deux litres installé dans la Tipo 33.

Pour s'adapter à la surface de la baie, le moteur a dû être reculé et son installation, ainsi que l'utilisation de pneus plus grands, ont nécessité une augmentation de taille. Avec l'ajout de ces modifications, une protubérance centrale a été créée sur le capot pour abriter la pompe d'injection Spica. À l'avant, les quatre phares ont été conservés, mais les grilles au-dessus et à l'avant ont été transformées en « paupières » de rideau qui permettaient de clignoter en mouvement et, en même temps, offraient une vision plus claire lorsque les feux de route étaient allumés.

La Montréal est entrée en production au milieu de 1971 et a été bien accueillie : Alfa a réussi à vendre un total de 3 925 Montréal jusqu'en 1977, année où elle a cessé la production. La voiture de la collection date de 1972.