

IL SOGNO NEL CASSETTO

## Alfa Romeo Montreal

Un'auto "con le ciglia" che costa un ventesimo della Miura



**SE MAI UN'AUTO** ha raggiunto troppo presto il suo apice, questa è sicuramente l'Alfa Romeo Montreal. Commissionato come esemplare unico per l'Expo del 1967 a Montreal per illustrare "la conquista più alta dell'uomo nel mondo automobilistico", il prototipo di Bertone fu la vera attrazione di quella rassegna. E forse non sarebbe dovuta andare oltre. Un modello basato sul prototipo Montreal andò in produzione nel 1970, senza però tenere fede alle promesse di tre anni prima. Certo, sotto il cofano c'era l'affascinante V8 di 2,6 litri a 4 alberi a camme in testa preso dalla 33 da corsa. Ma la "base" del pianale era la stessa del prototipo, derivata dalla 1750 GTV. E questo motore meraviglioso, capace di spingere la Montreal fino a 220

km/h, andava ben al di là delle capacità di quel pianale. In pari misura, la linea del prototipo era stata trasferita con poche modifiche sul modello da produrre in serie: i posti dietro e il bagaglio erano ridicoli nella loro esiguità. Le "ciglia" sopra i fari e le prese d'aria laterali dietro le porte potevano evocare la Lamborghini Miura, ma se la Lamborghini aveva il motore centrale, qui c'erano solo le feritoie. Le vendite, dopo un inizio incoraggiante, si ridussero agli sgoccioli e i Montreal uscì di produzione nel 1977, dopo una produzione limitata a soli 3925 esemplari. Ma oggi tutto questo non conta più nulla. Lo stile della Montreal affascina: ancor oggi la gente per strada si volta e basta toccare l'acceleratore per sentire la musica dei 200 CV del suo V8.

### L'altalena dei prezzi

**1970** Alla presentazione la Montreal costa in Italia 5.200.000 lire contro i 5.750.000 della Dino 246 (2.4 V6, 195 CV, 240 km/h) e 5.190.000 lire della Porsche 911 S (2.2, 180 CV, 230 km/h).  
**Anni 80** La rarità degli esemplari prodotti fa sì che il suo valore medio salga fino ad arrivare a 25 milioni di lire.  
**Anni 90** La tendenza al ribasso delle storiche consente di acquistare un esemplare con una spesa media di una dozzina di milioni delle vecchie lire.  
**Anni 2000** Con l'arrivo della moneta unica europea la quotazione media di questo modello si stabilizza sui 15.000 euro.  
**2011** Nel mese di febbraio a Parigi a un'asta di Bonhams un esemplare è stato aggiudicato per 30.000 euro; in luglio, quella ex-Simon Le Bon è

PUNTO DI VISTA

## VINTAGE

**Max Bontempi**  
Per saperle apprezzare non è necessario essere intenditori



**SE AVETE** già guidato un'auto sportiva d'anteguerra, specialmente da competizione, saprete quali sensazioni è in grado di darvi e che soddisfazione sia scoprire che innovazioni venissero sperimentate già più di settant'anni fa. Se invece siete affascinati dalla costruzione in piccola serie, dal design esclusivo anche se imperfetto, o dall'utilizzo del cambio Wilson col preselettore, se vi appassionano l'odore del carburante ricinato, l'avviamento col cicchetto o la regolazione di quell'unico maledetto carburatore del compressore volumetrico Marshall, non avrete probabilmente considerato che un'auto da collezione degli anni trenta oggi è anche un buon investimento, o meglio un discreto bene rifugio. Per quel che riguarda l'eventuale investimento richiesto per una buona anteguerra sportiva si va dai 30.000 euro di una MG M del 1931 ai 5 milioni di una Bentley 4,5 L del 1931, passando attraverso i 300.000 euro di un'Aston Martin Le Mans del 1938 o gli 800.000 di una Bugatti T3 del 1927. Se quindi volete che la vostra passione sia corroborata da criteri di valutazione economica che tutelino il vostro acquisto, oltre a verificare la corrispondenza di numeri di telaio, motore, carrozzeria e immatricolazione, che devono

combaciare tra di loro come il giorno in cui l'auto fu messa sul mercato, non dimenticate l'importanza di un curriculum che ne documenti con dovizia di prove e reperti d'archivio i vari passaggi di proprietà e il palmares delle competizioni effettuate. Per ciò che attiene la rarità, meglio pezzi unici, prototipi o versioni speciali poiché un prodotto seriale non diverrà mai un oggetto raro; quanto all'usabilità, è bene tener conto che, se l'investimento non è destinato a far mostra di sé in un museo, bisogna prendere in considerazione le incognite di un vecchio congegno meccanico fatto di componenti obsoleti non sempre in grado di reagire a un uso moderno. Sulla fruibilità dell'auto incide poi prepotentemente la sua eleggibilità a eventi internazionali, cioè la possibilità che il modello individuato compaia nelle liste chiuse di auto iscrivibili alle manifestazioni più titolate.

**Max Bontempi** è nato a Brescia cinquant'anni fa. Esperto di automobili d'epoca prodotte dagli Anni 20 agli Anni 50, fondatore e general manager di Motoristica, da un decennio alterna l'attività commerciale a quella di "advisor" d'importanti collezionisti europei.

stata battuta a 37.000 euro. Oggi il suo valore medio è di 20.000 euro. Ne servono diecimila in più per una rarissima V8 Autodelta 3 litri.

## Saab, quelle da salvare



**TIRA UNA BRUTTA** aria in casa Saab, al punto che hanno dovuto chiudere porte e finestre, piazzando sul cancello un poco onorevole "Chiuso per fallimento". Questa Casa che ha brillato in campo sportivo e ha saputo cavalcare, anzi precorrere, l'era del turbo, oggi rischia il dimenticatoio. Eppure ci sono dei modelli che meritano lo status di "collectible", come tutta la serie aerodinamica, cioè dalla 92 con motore bicilindrico due tempi 750

cm3 del 1949, alla 96 col V4 Ford 1.5 litri. Originalissime, ma introvabili, le wagon dalla coda spigolosa. Si va poi alla 99 (1967), con motori di origine Triumph, dalla quale nacque la prima Turbo. Naturalmente le prime sono una rarità nel nostro Paese, ma anche la 99 non è facile da trovare. L'evoluzione 900 è più frequente e la cabrio può riscuotere un certo interesse collezionistico, soprattutto la serie pre-Opel (che però è più

gestibile nel day-by-day). Le quotazioni della 96 sono molto favorevoli, ma bisogna cercare in Europa: si trovano offerte a partire da meno di 2000 euro. Più valutata ma dal ventaglio d'impiego mirato al mondo dei raduni e poco altro, la 92. La 99 è tuttora un'auto dalla guida "ricreativa", come una berlina Alfa Romeo dello stesso periodo, e la Turbo (nella foto) offre anche di più. Le richieste top per una 99 atmosferica non superano i 7000 euro. La 900 non

richiede di "navigare" all'estero; ce ne sono anche qui a partire da 5000 euro per la Cabrio prima serie, molti di meno per una dell'era General Motors  
**Andrea Massara**