



## SZ-RZ register

Beste SZ/RZ rijders,  
In het vorige Klaverblaadje heeft u kunnen lezen dat ik het SZ/RZ register heb overgenomen van Eduard en dat ik iedereen op de hoogte wil houden van evenementen waarvoor wij zijn uitgenodigd. Daarom heb ik een oproep gedaan om mij uw gegevens door te geven. Tot nu toe hebben zich 3 nieuwe SZ en RZ rijders bij mij gemeld, waarvoor hartelijk dank. Maar ik vraag ook aan de mensen die al langer een SZ of RZ hebben zich bij mij te melden, omdat ik niet van iedereen een e-mailadres heb. In het vorige Klaverblaadje heeft u deel 1 van de bijzondere SZ van Marc van Woersem kunnen lezen. Nu deel 2, het vervolg over dit pk-monster. Ik wens u veel lees plezier.

*John Pisters*

### Blokje kwam van een 164

(Deel 2 van een artikel van Marc van Woersem over zijn bijzondere SZ)

Ik heb gelezen dat ze in bepaalde Amerikaanse racewagenseries blokken met een hoge km-stand als uitgangsbasis gebruiken.

En waarom...?

Door veelvuldig opwarmen en afkoelen torst en trekt zo'n blokje en gaat de ideale perfecte lijnboring verloren. Het blok dat ze in Zuid-Afrika voor mij hadden, had een 200 duizend km achter de rug, dus een ideale uitgangsbasis.

Eerst wordt zo'n blok uitgefreesd zodat er grotere cilinders in passen, dan wordt het gelijnboord en krijgt het een cryobehandeling. Dat is een



metallurgisch proces waarbij het blok op een bepaalde temperatuur plots afgekoeld wordt; zo wordt er een bepaalde metaaltoestand verkregen waarbij het blok zo stabiel mogelijk zal blijven, dat wil dus zeggen dat het blok nauwelijks nog torst.

Daarna komen de gemodificeerde cilinders waarbij dus een boring van 100 mm wordt bereikt.

Een nieuwe GTA krukas met langere slag en GTA drijfstangen en gesmede zuigers van Ross Racing, bewerkte koppen met zelfgedraaide kleppen en aangepaste verbrandingsruimtes. Zelfgedraaide nokkenassen voorzien van bewerkt GTA profiel.

Dan een speciaal op maat gemaakt inlaatspruitstuk dat een grotere inhoud heeft door het aan elkaar lassen van twee doorgezaagde originele inlaatspruitstukken.

Ook nieuwe inlaatbuizen die ook mooi verchromd werden.

Dan moesten er nog twee uitlaatspruitstukken gemaakt worden voor het 24v blok, een startmotorbevestiging en bevestigingen voor aircopomp, stuurbekekrachting en alternator.

Over oliepomp en distributie weet ik niets, maar daar zal ook wel het nodige aan veranderd zijn.

Het leek in ieder geval wel een 350 pk waardig..

Okay, eerst ging het enorm snel, na één weekje was het kale blok al klaar. Daarna duurde alles een hele tijd, mondjesmaat kreeg ik af en toe foto's toegestuurd maar nooit van bewerkte koppen of speciale handarbeid. Waar je tenslotte wel op zit te wachten...

Nou ja, het duurde zo lang dat ik ineens een RVS uitlaat, adaptors voor GTA remmen, oliekoeler, cardanasverstevingen, rembekrachtiger, koppeling en drukgroep en een replica aluminium radiator bij hem liet maken. Barry had de beschik-

king over een geleende SZ van een vriend waar hij de metingen op kon uitvoeren. Echt handig in ieder geval.

### De SZ

Ondertussen had ik het idee dat zoveel pk's helemaal niet ideaal waren in een cabriolet; dus kocht ik een SZ. Een zwarte uit Zwitserland, een heel mooi exemplaar met 18.000 km. Kwam van een autoverzamelaar met 52 Lamborghini's.

Aangezien ik er een familielid bij had gekregen, heb ik de SZ omgebouwd naar een vierzitter. Er werd bij een forumlid een oude achterbank van een Alfa 75 opgespoord; deze heb ik aan beide kanten 5 cm ingekort en wonder boven wonder: dat paste perfect. Zelfs de originele bevestigingen waren in de SZ aanwezig.

Dan moest-ie bekleed worden met leer, maar natuurlijk geen leer te vinden in dezelfde kleur. Gelukkig kan je tegenwoordig je eigen kleur



samenstellen en zo werd een stukje onderaan de voorstoel weggeknipt om de kleur te bepalen. Ik moet zeggen dat dit perfect gelukt is.

Dan heb ik ook maar meteen de deurbekledingen laten vervangen door leder, veel mooier dan de originele. De auto kwam uit Zwitserland en moest natuurlijk bij de import gehomologeerd worden... ineens stond er een achterbank in. Voor de mensen van de homologatie werd deze SZ dus een echte 3+1? Wat dat mag betekenen?

In elk geval ben ik wel verzekerd voor vier mensen in deze auto wat dus nooit kwaad kan.

Alleen moesten er nog veiligheidsriemen geplaatst worden in de koffer en via een doorvoer naar de cabine komen. Met enkele gebruikte 164 modellen konden we dit oplossen. Uiteindelijk werd de RZ verkocht naar Frankrijk.



Na anderhalf jaar was het eindelijk zo ver en werd het blokje naar mij opgestuurd. Zes weken was het onderweg van Zuid-Afrika naar de haven van Antwerpen. En na afrekenen van een bedragje aan de douane werden de kratten thuis afgeleverd. Het was feest voor mij na anderhalf jaar wachten... nu nog even inbouwen en rijden maar!

Na het openen van de kratten bleken er onderdelen niet bij te zitten, géén koppeling, drukgroep, oliekoeler, rembekrachtiger...

Zat er gewoonweg niet bij.

Okay, Barry zou het opsporen en per koerier opsturen. Pff, niets aan de hand zou je zeggen, maar ik heb de onderdelen nooit gekregen.

Zijn ze opgestuurd of niet, ik zal het nooit weten.

Barry vertelde mij het verhaal dat de onderdelen werden afgeleverd en de portokosten werden betaald... maar ze werden nooit verstuurd.

De baas van het transportbedrijf stak gewoon al de centen in zijn zak en op een dag was er niemand meer te bekennen, alleen een hal vol met opgeslagen onderdelen die nooit werden verstuurd. Maar al die zaken werden eerst in beslag ge-

nomen om de onbetaalde huur van de hal te dekken.... met als gevolg géén onderdelen. Barry zou ze in elk geval een viertal keer opgestuurd hebben, maar nooit kwam er meer iets uit Zuid-Afrika. Dus extra zorgen.

### **Niet alleen motorwissel**

De auto stond ondertussen bij Jan Steutel in Almkerk en hij zou het geheel plaats en aanpassen. Dat bleek echter niet eventjes een motorwissel te zijn.

Kachelaansluitingen, oliedrukleidingen, uitlaat, GTA 330 mm remschijven en allerlei aangepaste onderdelen bleken niet zomaar te passen.

Ook een 3-duims uitlaat ging niet zomaar onder de auto zonder hitteschilden te moeten maken.

Ook de Motronic motorsturing kon natuurlijk niet meer gebruikt worden, maar daarvoor had ik een voorgeprogrammeerde Gotech met de motor meegekregen. Kompleet met een kabelboom en alles. Leek mij héél simpel, motor erin zetten, computertje aansluiten en rijden... hahahaha. Ik denk dat Jan Steutel na enkele honderden werkuren hier ook anders over dacht.

Nou ja, in 2008 was het eindelijk zo ver dat de motor gestart kon worden. Een geluid uit de distributie... motor afzetten, distributiedeksels eraf halen...

Barry was vergeten om een aluminium randje van een deksel af te frezen, nog eventjes en de boel was al in de soep gedraaid.

Weer enkele uren later, randje eraf en





starten dat ding.... De motor draait goed maar er komt toch wel wat rook uit de uitlaat?

Er zou nogal wat montageolie in de cilinders zitten... okay afwachten.

De auto liep vrij goed, maar bleef toch roken... Ook op het circuit van Zandvoort gereden en zo veel vermogen was er niet.

Na 2000 km en 20 liter olieconsumptie besloot ik om de motor terug te sturen naar Barry.

De maker moest het even bekijken, het leek me beter om het transport naar Afrika te betalen en geen mechanische werken hier te laten uitvoeren. Dat zou dus twee keer 6 weken transport en één maandje werk betekenen.

Dat werden 8 maanden en dan weer de montage en nu nog de finetuning. Toen de motor eindelijk aankwam

bleek er ingebroken in de krat. Alle losse onderdelen werden gestolen, distributiedeksels waren gedemonteerd en de nokkenskappen waren losgeschroefd.

Net alsof de douane drugs zocht.

Alles werd door Jan Steutel weer in orde gebracht, carter er onderuit om te controleren, nokkenastiming opnieuw afgeregeld.

Het bijgevoegde Gotech motorcomputersysteem bleek een soort prehistorisch object te zijn en was onmogelijk fijn te regelen door een mens in Europa! Aangezien deze computer op Dawie Devillers' vermogenstestbank afgeregeld werd en dat is op 2000 meter hoogte, moest er hier alleen een hoogteparameter anders ingeregeld worden.

In Engeland zat er wel een mannetje dat bij RSRacing (Eindhoven) de Gotech systemen om de zoveel tijd kwam afstellen, maar meer dan

enkele mails zijn het nooit geworden. Ik heb nooit meer iets van hem gehoord.

Op het SCARB forum las ik artikelen over het Adaptronic systeem en dit werd gemonteerd met de hulp van Ruud Visser Engineering, de importeur. Deze man heeft me erg goed geholpen door dit perfecte systeem zonder poeha of bla bla in te bouwen. Ongelofelijk wat die man kan!

De uiteindelijke fijnafstemming is op de vermogenstestbank gebeurd bij JV Engineering en bracht me eerst 308 pk op die meter die zijn ingedijkt naar 300 pk. Het olieconsumptie is weg en de auto rijdt als een raket. Nu nog hopen dat alles het blijft doen!! Dankzij de enorme inzet en wilskracht van Jan Steutel en Marc, zijn mecaniciens en de hulp van Ruud Visser is dit project tot een goed einde gekomen. Ik dank ze hartelijk hiervoor.

De toekomstige werkzaamheden zijn het nog iets beter afstellen voor straatgebruik en een paar optische kleinigheden.

Maar zoals elke ES 30 bezitter weet, er is altijd wel iets dat verbeterd kan worden aan deze auto's.

Groeten van een tevreden Alfa SZ bezitter.

*Marc van Woersem*

