



SZ & RZ Register

Hier doe ik u een relaas toekomen van een SZ bezitter welke sinds mei 2001 de trotse eigenaar is van SZ nummer 404. Vaak is het verhaal hoe men zijn Alfa bezit heeft laten evolueren tot de huidige stand van zaken erg leuk leesvoer en meestal omgeven door veel romantiek (toch...), dit slaat in het ieder geval op de beleving van de schrijver van deze bijdrage. Enfin dit verhaal krijgt u hier niet, maar volgt hopelijk spoedig onder de titel 'Van Kadettillac, via GTV-6, Spider en 308 GTB tot SZ' en is dan een vervolg op mijn bijdrage in het Klaverblaadje 47 van het 3^e kwartaal 1989 (pagina 74 t/m 79). Daar dit over veel Alfa typen gaat is het minder passend als bijdrage voor het SZ/RZ Register en aldus to the point:

Overwegingen van een SZ bezitter

Sinds ik mijn eerste Alfa in 1983 kocht heb ik het genoeg mogen beleven een en ander aan Alfa's te hebben bezitten en nog veel meer te mogen besturen. Mijn voorkeur gaat uit naar de oudere types Alfa met een stevige voortstuwingsbron, lekkere uitlaatroffel (mag zeker iets meer zijn) en natuurlijk met heel mooie lijnen (een oneindige en waarschijnlijk onzinnige doch immer leuke bron voor discussie). Waarom heb ik mijn zilverlingen gezet op het Monster anno 1989. Dit uitleggen is wellicht moeilijker dan u denkt en feitelijk weet ik de reden zelf ook niet geheel. Ik waag er echter een poging aan.

Toen de destijds nog ES-30 genoemde (projectnaam van de fabriek) in 1989 werd gepresenteerd in (ik geloof) Genève, waren de reacties van de pers veel en heftig doch vooral (natuurlijk met de één of andere uitzonderling) lovend. Ikzelf echter vond die Alfa toen absoluut niet mooi, maar de spaarzame momenten dat



je er één zag op een show of meeting bleef je er wel langer naar kijken om te ontdekken hoe die carrosserielijnen nou toch eigenlijk lopen. Dit ging gepaard met een nimmer aflatende aandacht van de pers waardoor de auto mij meer en meer ging interesseren.

De SZ had uiteindelijk mijn langzaam gegroeide aandacht gekregen en ik begon de auto toen erg aantrekkelijk te vinden. Natuurlijk is deze Alfa meer gemaakt of gebroken door zijn uiterlijk dan de meeste Alfa's en hierover kun je aldus niet meer dan je persoonlijke mening hebben, maar ik vond hem uiteindelijk rond uit geweldig mooi en opwindend om te zien. Overigens hoor ik toch wel tot mijn verbazing van vele niet Alfisten (buren, collega's e.d.) dat ze het een geweldig mooi apparaat vinden en dat hoor je als bezitter graag (of niet soms...). Ook het interieur trok mij aan met de batterij ronde klokjes met Kevlar achtergrond, de twee zeer mooie Zagato stoelen (met veel steun), de extravagante (deels) met leer beklede portieren en plafond en de ouderwets sportieve bagage ruimte met de sjaor-riemen achter de stoelen. Dit in combinatie met de overbekende super wegligging en de lekkere Alfa

3.0V6 (12 klepper) welke door de fabriek voorzien is van een wat hogere compressie verhouding, andere nokkenassen en ander spuitstuk leek in mijn ogen de perfecte Alfa Romeo, n.l. een bijzonder extroverte Italiaanse exoot welke lekker racy is met voor exoten ongebruikelijke praktische kanten (zijnde onderhoud en comfort). Toen kwam de tijd dat



wij (mijn vrouw Anita en ik) zoon Jeroen en daarna dochter Julia kregen en een huis kochten (in midden Noord Holland) terwijl er ook 3 Alfa's (waarvan 2 werkpaarden) en een 308 GTB om aandacht moesten knokken. Mijn GTV-6 verkocht ik aldus in verband met tijdgebrek en gebrek aan stallingsruimte en bedacht zo'n 1 1/2 jaar later dat ruil van onze 308 GTB voor een SZ eigenlijk voor de hand lag. Dit laatste daar ik het bezit van een SZ zeer ambieerde, het in tegenstelling tot de Ferrari veel eenvoudiger (en goedkoper) te onderhouden zou zijn, hetgeen een absolute waarheid is gebleken en zeker ook omdat ik het leuk vind een zeldzame Alfa te mogen bezitten (ca. 1000 stuks wereldwijd).

Toen deze beslissing was gevallen hebben wij, ondanks het kleine aanbod, een aantal SZ's kunnen bekijken en bereiden en kwamen tot de slotsom dat deze Alfa's toch een stukje duurder waren dan wij dachten en ook veelal in minder goede staat verkeren. Bij dit laatste dient wel te worden gerealiseerd dat het met de hand gebouwde auto's betreft waarbij er geen 2 gelijk zijn, erg leuk maar dit betreft ook de afwerking zodat de één duidelijk beter uit de Zagato fabriek is gekomen dan de ander. Zoals altijd geheel toevallig liep ik op het Internet tegen een in Nederland te koop aangeboden SZ op welke van een bekende SZ Alfist bleek te zijn en te koop was omdat hij een 2° SZ uit Frankrijk had geïmporteerd. Toen bleek dat hij graag de 308 had werd er succesvol onderhandeld over de pecunia welke ik mocht bijleggen en een week later stond bij ons de SZ met alle originele documenten (inclusief certificaat 404) onze oprit te versieren. Het betreft een exemplaar dat origineel aan België is geleverd en daar zo'n half jaar in de showroom van de grootste dealer in dit heerlijke land te Brussel heeft gestaan. Pas in 1992 is hij door de 1° Belgische eigenaar op kenteken gezet.

Nu, zo'n 1 1/2 jaar later kan ik bevestigen dat het een geweldig lekker rij-ijzer betreft. Hier dient misschien te worden gemeld dat ik van transaxels houd en hiermee (zeker met mijn GTV-6 welke ik 13 jaar lang heb gehad) al veel kilometers had gemaakt. Maar de auto kan echt geweldig gaan en de door de fabriek wat aangepaste V6 met zo'n 210 pk tezamen met de echt heel bijzondere wegligging geven mij veel plezier. Één duidelijke argument voor overweging van een SZ is

deze uitzonderlijke wegligging wat grotendeels tot stand is gekomen door voor het onderstel gebruik te maken van ervaring opgedaan met de Alfa-75 in het World Touring Championship. Overigens is het een absolute misvatting dat het onderstel simpelweg een ingekort Alfa 75 onderstel betreft daar de afwijkingen daarvan, o.a. qua wielophanging, vering, dikkere achteras, grotere en hogere precisie lagers, fusees, afdichtinghoezen etc., veel te groot zijn. De SZ zou 1,4 G moeten kunnen halen, maar vraag niet hoe men dit meet en wat de auto dan doet. Ik heb mij doen vertellen dat door deze wegligging er een gezamenlijke Challenge in Italië is geweest met de Ferrari 348 TB welke qua wegligging duidelijk de mindere van een SZ is. De 348 TB zou goed zijn voor 1,0 G, waar deze info dan ook goed voor moge zijn. Is er iemand die wat over deze gezamenlijke Challenge kan vertellen??.

Tijdens de laatste Italia à Zandvoort was het wederom een geweldige belevenis te voelen tot hoe ver je met deze Alfa kunt gaan en ik ben er tamelijk zeker van

dat een aantal eigenaars van pracht producten uit Maranello en Modena meer respect voor de Alfa SZ hebben gekregen.

Een storend element aan deze Alfa vond ik altijd dat hij akoestisch ondermaats is. Een Alfa moet je niet alleen zien maar ook horen en dat laatste deed ik hem veel te weinig. Er is daarom nog immer een RVS sport uitlaat (eind demper) bij één der bekende Alfa tuners in Nederland in

ontwerp stadium maar hier ga je niet op wachten want vlak bij Groningen zit EPS. Dit is een grote specialist op gebied van uitlaten op maat en in een gezellige middag is er een pracht RVS einddemper met dubbele ronde pijp gemaakt welke enigszins ala ANSA schuin afgezaagd is. Dit is, buiten het K&N luchtfilter (in originele behuizing), het enige wat niet origineel aan de auto is maar hij klinkt nu lekker en het ziet er ook stukken beter uit dan het af fabriek ovale pijpje. Dus rijden we weer met Airco uit en ramen open en nevermind verkoudheid.

Verdere zaken welke ik diende aan te pakken waren de elektrische spiegels welke het niet deden omdat de van de Alfa 164 overgenomen schakelaar open en schoon gemaakt moest worden en de interval had een los contact. De elektronica is hier en daar best slordig, dus echt Alfa.



Natuurlijk heeft het bezit van deze auto ook een (bescheiden) keerzijde. Zoals de bagageruimte welke alleen de ruimte achter de 2 stoelen betreft. Het achterklepje verleend alleen toegang tot een thuisbrengertje, zowaar geen overdaad aan ruimte. Ander nadeel is het zwakke ventilatie systeem waardoor je ruiten in vochtige omstandigheden (toch niet zeldzaam in ons landje) blijven beslaan en de zeer primitieve Airco nodig heeft om zijn werk voldoende te doen. Lastiger echter zijn de onderdelen welke best schaars tot soms zeer schaars zijn. De meeste motoronderdelen zijn natuurlijk nooit een probleem maar de carrosserie, interieur en wielophanging zijn volledig uniek en aldus een ander verhaal. Eduard van de Beek is hier echter een goede gids of leverancier. Je merkt echter met regelmaat dat het een auto van beperkte oplage is en aldus enige doorontwikkeling dan wel het verhelpen van storingen mist. Typisch voorbeeld is het zonneklepje die je niet door kan draaien tot voorbij de spiegel omdat het hapje eruit is vergeten en aldus zorgt voor een volledige zonsverduistering.

Zoals het bij de meeste Alfisti zal zijn kun je oneindig blijven schrijven over je hobby maar ik ga weer even



in mijn garage kijken en straks met het huidige fantastische weer een lekker stukje over de vele mooie smalle Noord Hollandse weggetjes SZ 404 uitlaten.

*Met vriendelijke Alfagroet,
Menno van der Woude*

Namens Eduard van de Beek mag ik melden dat ook anderen kopij aangaande de Alfa SZ/RZ kunnen aanleveren voor deze rubriek. Het is ook mogelijk je te laten interviewen door ondergetekende welke dan de tekst zal uitwerken en de kopij zal aanleveren bij de redactie.