

waarts. Volgens mij had de snelheidscontroleur verder maar een snipperdag genomen want hij is door mij niet meer gesignaleerd. Rest mij nog Miep en Wil Mertens te bedanken voor het organiseren van deze geslaagde meeting en niet te vergeten de firma Sam van Lingen, Fred van Lingen en Ton Koppen voor de gastvrijheid.



Verhaal over een restauratie en/of een speciale gebeurtenis met een Montreal

Heeft U ooit iets speciaals met een Montreal meegemaakt of een restauratie doorgevoerd of nog steeds bezig en wilt U hierover een verhaaltje schrijven, dan graag een berichtje.

Wil Mertens



SZ & RZ Register

Van Kadettillac, via GTV-6, Spider en 308 GTB tot SZ

Dit betreft een vervolg op mijn verhaal 'van Kadettillac tot Alfetta GTV-6' in KB# 47 (3e kw '89 (pag. 74 t/m 79). Het zal aantonen dat schrijver dezes zelfs na vele jaren nog immer en in niet geringe mate door het u niet onbekende Alfa virus is aangetast.

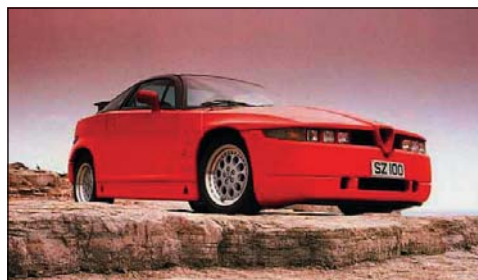
In bovengenoemd artikel kunt u gewaar worden hoe ik ben geëvalueerd van bezitter van een B-Kadett tot bezitter van een GTV-6. Deze is inmiddels niet meer in mijn bezit.

In 1990 kocht ik er een 1976 Spider 2000 Veloce bij van een kennis welke de auto zelf restaureerde in vele jaren tijd en er toen niet meer mee durfde te rijden, bang voor roest na al die noeste arbeid. Die angst had ik echter niet en ik wilde dat ding maar wat graag hebben. De Spider was in z'n originele rode kleur gespoten, dus enigszins rood-oranje. Na veel gezeur, van mijn kant, kon ik hem eindelijk overnemen. Hij had inmiddels jaren stilgestaan en ik had zelf destijds ook niet direct tijd om

de auto af te maken en liet hem nog een jaar staan bij mijn onderhoudsadres van destijds. Toen de GTV-6 schade had, door een overmoedige actie tijdens een Buitenlandrit in Sauerland (ca. 1993..... ja dat was ik dus) besloot ik de GTV voorlopig op te bergen en eindelijk de Spider aan te pakken.

Ik vergeet nooit hoe wij de Spider motor vol met olie gooiden en de tank met benzine, de accu op zo'n turbo starter zetten, nieuwe bougies monteerden en het sleuteltje omdraaiden. Ik had hier weinig van verwacht en het eerste geluid was ook vreselijk zielig, echter we zetten door en dat ding begon zowaar enige astmatische levenstekens te verspreiden. Na verder volhouden ging het ding nog lopen ook, natuurlijk niet op 4

poten maar dat kwam later ook nog. Ongelofelijk wat zijn die Alfa motoren sterk, de motor is eerst voorzichtig weer ingereeden maar tijdens de jaren dat hij (of zij) in mijn bezit was nooit uit elkaar hoeven halen. Gewoon gaan en af en toe wat olie erbij. Toch bleek de Spider het niet helemaal voor mij te zijn omdat mijn lange rechter been op langere ritten de idiote stand van het gaspedaal niet kon accepteren en ik de turbulentie rond mijn immer stijgende haargrens niet kon waarden. Echter was er nog een reden, n.l. mijn wens om een Ferrari 308 GTB te bezitten. Aldus de Spider en GTV-6 in de verkoop. De Spider werd vlot verkocht (70-MA-17, wil de huidige bezitter zich bij mij melden voor leuk foto materiaal?). De GTV wilde ik eigenlijk wel houden. En dan zoeken!



Inmiddels was mijn dagelijkse auto van een groot Nippon blik met mega-kilometerstand in 1992 geëvolueerd tot een Alfa lease auto. De eerste werd een rode 33 1.7IE Sportwagon en 3 jaar later de 2e ook. Bij de volgende lease auto was de 33 uit productie, terwijl er voor de laatste serie 155's promotie werd gemaakt

via de 155 Trofeo (en Viaggio) met 1.6 16V TS motor en leuke velgen met P700 enz.. Dit was vanaf het begin dikke vriendschap. Een stoere auto welke lekker stuurt, met veel ruimte en comfort terwijl hij ook iets geruststellends heeft. Na afloop van de lease termijn verkeerde de 155 nog immer in bijna nieuwstaat en wij hebben hem met veel plezier overgenomen en is hij nog immer de dagelijkse auto van Anita. De volgende lease auto werd een metallic zwarte 146 JTD L met sport pakket. Ik bestelde hem uit frustratie voor de toen van 20% naar 25% gestegen fiscale bijtelling. Hij reed lekker maar met zoon Jeroen (5 1/2) en dochter Julia (2 1/2) te krap en inmiddels vervangen door een blue vera 156 (Sportwagon) 1.9 JTD Editione Limitata met kostenlose



lederen bekleding, 16" 7 gaats wielen en veel ander lekkers. De 156 is net als de 155 een geweldig reisgezel in de vele buitenlandse trips welke ik voor mijn werk maak.

Ik las in 1993 in Classic Cars met als hoofd thema de gedaalde prijzen van Ferrari's. Dat wilde ik dan wel eens zien en met mijn goede vriend en mijn 33 sw een weekje Engeland gedaan. Alle relevante Ferrari bedrijven op een lijstje gezet en gaan. Kon toen nog met de Hovercraft. Al snel was bekend dat er een Dutchmen op speurtocht was naar een 308 en via een tip bij Talacrest kwamen we bij een bedrijf dat van die giga Limo's verkocht en verhuurde, echter ook een rode (welke andere kleur) 308 GTB had staan. Wij kwamen daar en kregen een mok koffie en hoorden kort daarna een geweldige 8-cilinder roffel en weg was de koffie. De Ferrari werd naar buiten gereden en.....geweldig. Ik deed een poging om objectief naar de auto te kijken (inderdaad onmogelijk) maar hij leek er heel goed bij te staan terwijl de prijs in lijn was met het artikel van de betreffende Classic Cars. Inmiddels hadden we een goed Ferrari onderhoud bedrijf in NW London gevonden welke de 308 keurde en natuurlijk wel wat puntjes vonden maar het belangrijkste, de motor, was goed. De carrosserie is makkelijk maar de motor is erg kostbaar. Na taaie onderhandelingen heb ik hem gekocht en nooit spijt van gehad.

Na te zijn getrouwd in 1998, en daarna aanschaf van een huis en kort daarop Jeroen en Julia werd het aantal auto's (plus een 1948 Ford Tractor) te groot met slechts ruimte voor 1 auto in de garage en 2 op de oprit. Ferrari en GTV-6 waren mee verhuisd terwijl mijn vrouw voor dagelijks gebruik de 155 en ik de lease Alfa had. Dit was wat veel qua ruimte en tijd, ook omdat ik voor mijn werk veel reis en zoals een ieder het druk, druk, druk heb (waar zijn wij toch met z'n allen mee bezig). Toen de GTV-6 maar verkocht waar ik nog immer niet echt vrede mee heb. De 308 koste echter veel tijd (ja en geld) voor onderhoud wat mij enigszins begon op te breken, terwijl ik steeds meer geïnteresseerd werd in dat Alfa monster. In KB99 staat mijn relaas omtrent verkoop van de 308 en aanschaf van SZ 404 (ja met bijbetalen). De SZ

staat nu prachtig op de oprit, betreft een geweldige verfraaiing van de straat en een aanzienlijke cultuur lift voor ons NH's dorp Oosthuizen.

Een SZ is een bijzondere maar ook een behoorlijk zeldzame Alfa welke goed moet worden verzorgd en origineel dient te worden gehouden. De uitlaat moest echter door een cosmetisch beter passende en vooral ook beter klinkende dubbel pijps worden vervangen. Ik heb hier overigens de pijp diameter van de 308 aangehouden. Ook wil ik de cat nog verwijderen maar ben wel bang dat er te veel herrie zal ontstaan. Wie hier ervaring mee heeft graag een mailtje met ervaringen naar het register.

Wat beschadigde onderdeeljes zijn inmiddels allemaal vervangen door nieuwe en nu liggen de wielen bij de Velgendokter (zo heet het bedrijf echt). Waardeloos om de auto op blokken te krijgen en een lullig gezicht. Ik heb getracht de velgen zelf te renoveren wat bij één velg lukte maar de volgende was qua oxydatie te ver heen. Laat geen metalen ventielen maar rubber plaatsen ter voorkoming van deze oxydatie. Alleen de buitenrand van deze overigens 2 delige (niet 3 delige) wielen worden opnieuw gepolijst waardoor helaas de vage opschriften verloren gaan. Over nieuwe banden heb ik lang nagedacht en vele bij anderen gezien (P700, Michelin Pilots en andere) maar ik ga toch voor de originele Pzero daar deze volgens (de door mij aangegeven) kenners de beste droog weer eigenschappen heeft en mij het slechte weer minder interesseert want dan hebben we dat andere Alfa blik.

Ik trakteer mijzelf ieder jaar tijdens het Spectacolo en IaZ op het uitlaten van het monster (en mijzelf). Geloof me dat dit geweldig leuk is en dat hele vele Ferrari's het te moeilijk hebben vanwege het heel bijzondere onderstel wat echt zeer hoge bochtsnelheden toelaat. Het valt dan trouwens op dat Lamborghini rijders meestal niet op het circuit komen en als ze dat wel doen file gaan rijden.

Hier komt wederom vervolg op want mijn dromen maken het me weer erg lastig. U hoort het wel in KB# 165.

Menno van der Woude

