

## SZ & RZ Register

### Spa Italia - Francorchamps België

Voor het Spa Italia evenement vielen einde 2003 al de eerste uitnodigingen in de email-bus. Het hoofdthema zou nl. het 85 jarige bestaan van de Carrozzeria Zagato zijn en men wilde natuurlijk zoveel mogelijk creaties van deze koetsbouwer bij elkaar krijgen.

Zondagmorgen, te vroeg en met een dof hoofd (was de avond ervoor "te gezellig" geweest!) om half 8 aan het ontbijt, want vanaf 9 uur kon er al gereden worden door het register. Helaas was het giga slecht weer, mist, koud, regenbuien zal wel echt Ardennen weer zijn geweest.

Gelukkig lag het circuit op 10 minuutjes rijden van het hotel, dus iedereen kon op tijd ter plekke zijn, dus



Dottore Andrea Zagato, huidige directeur van de firma zou ook aanwezig zijn en hij zou ook nog enkele koetsen meebrengen.

De organisatie had vorig jaar met enige verbazing gagedeslagen dat het SZ / RZ register tijdens het Spettacolo Sportivo 2003 het voor elkaar gekregen had om 35 SZ / RZ's ter plekke te krijgen hetgeen een internationaal record was en men wilde dit tijdens Spa Italia proberen te breken.

Aangezien me dit evenement de moeite meer dan waard leek en de ligging redelijk centraal was voor

registerleden uit België, Duitsland, Nederland en Frankrijk scheen het mij meer dan logisch om e.e.a. te promoten binnen het internationale deel van het register, met het gevolg dat er registerleden uit genoemde landen

plus uit Zwitserland en Engeland ter plekke waren op de 27e. juni.

De meesten hebben gebruik gemaakt van het weekend arrangement en verschillende Alfa / SZ/RZ rijders zaten bij ons in hetzelfde hotel hetgeen erg gezellig was, zeker tijdens het gezamenlijk bekijken van de voetbalwedstrijd Nederland - Zweden 's avonds waarbij verschillende "toeters en bellen" uit de kast werden gehaald. Ook de omgeving was meer dan de moeite waard om te bekijken, maar helaas kwam het er niet meer van om ook het (auto) museum te Stavelot te bezoeken, iets voor de volgende keer.

airco aan, verwarming hoog, blower op 3 en iedereen die SZ rijdt weet wat ik nu bedoel. Een van de dingen waarmee je in een SZ namelijk moet leren leven is namelijk het feit dat de auto in een mum van tijd enorm beslaat tijdens vochtig / nat weer. Je blijft dus aan knoppen aan het draaien en in het slechtste geval dient de anticondensdoek op de ruiten losgelaten te worden.

Op het circuit was aan het register de eer om de baan droog te rijden, want het stopte met regenen, maar helaas kon er dan ook niet vol gas gereden worden, al dachten sommigen dat je in de regen met een SZ hetzelfde kon doen als bij droog weer. Dus er waren wat slip en glijpartijen, met name in de beruchte "Eau Rouge", gelukkig zonder schade.

Daarna kon verdeeld over de dag in groepen - met alles dat Italiaans

was - ook nog op het circuit worden gereden, er was een Concours d'Elegance etc. etc. Het was ook meer dan de moeite waard om al dat moois dat in de paddocks geparkeerd stond te bekijken.

Enkele speciale auto's binnen het register waren de SZ in oorlogskleuren ( ik dacht van meneer Antonacci uit België ), verder de compressor auto van Auto Delta UK. Deze auto was nu voorzien van een intercooler, hetgeen de boel blijkbaar wat betrouwbaarder maakt, meer koppel gaf en 280 pk had. Dan de SZ van David Hobbs een van de eerste SZ's ( nummer 005 ), met nog een paar pre productie kenmerken, maar vooral be-



hoorlijk versleuteld en nu met 300 pk "onder de hoed". Hierbij voor de hobbyisten even de specificaties: *Engine bored to 3-5 litres.crankshaft, JE forged pistons & shot peened rods all balanced also the lightened flywheel. Heads ported enlarged, new larger s/s inlet & exhaust valves. cosworth springs,balanced combustion chambers, 11-1 c.r. cams fast road <C&B make>. AH motorsports throttle body kit, hi-flow injectors, Motec M4 ignition system. Bosch 6 point coil<no distributor>. CSC exhaust manifolds 6 long primary pipes.Requires only ord. unleaded, engine has now covered 9000 miles without any trace of trouble.300 BHP @ 6000rpm, 302 ftlbs torque @ 4300 rpm. Cheers David.*

Leuk was het ook dat een Fransman die zijn SZ pas 4 maanden had eindelijk zijn handschoenkastje open kon krijgen. Het was op slot toen hij de auto kocht en de sleutel was zoek. Ik vertelde hem dat hij de hele rij maar moest afgaan en elke sleutel moest proberen. Aan het einde van de dag had ie beet !! Kijk daar heb je nou een register voor!

Overdag drupten er ook nog wat SZ / RZ rijders binnen met als eindresultaat dat er 31 SZ / RZ's bij elkaar stonden, een zeer goede score, maar helaas geen record. Het wekte in ieder geval een enorme verbazing bij Andrea Zagato, die eigenlijk niet in de gaten had dat het rijden in deze speciale Alfa's toch nog bij zoveel liefhebbers leefde.

Gelukkig heb ik op zaterdag avond en zondag nog wat uitgebreider kunnen spreken met Dhr. Zagato en met name over de onderdelensituatie en de productie-aantallen van de RZ's gehad. Wat betreft

dat laatste is er namelijk iets vreemds aan de hand. Officieel zijn er bij het Historisch Archief van Alfa Romeo maar 241 RZ's bekend, terwijl er in het register al hogere nummers te vinden zijn.

Andrea Zagato had mij al eens bij een eerdere ontmoeting toevertrouwd dat zij er zelf nog wat nageproduceerd hadden in eigen beheer. Nu noemde hij een aantal van 40 stuks, hetgeen wel zal kloppen, maar erg vervelend is voor bezitters die een RZ na chassisnummer nummer xxx30002241 hebben. Zij krijgen namelijk van Elvira Ruocco (Historisch Archief) steevast te horen dat hun auto nooit geproduceerd is! Tot nu toe wenst Alfa Romeo hun fabrieksgegevens niet aan te passen.

Onze recordpoging werd ook een beetje dwars gezeten door de National Alfa Day in de UK, waarbij Dick Abbenhuis ons register vertegenwoordigde en waar in het totaal 15 SZ's en 3 RZ's aanwezig waren, ook een behoorlijk opkomst dus.

In ieder geval was Spa Italia een zeer geslaagd en gezellig evenement op een van de mooiste locaties / circuits van Europa. Ze zullen ons er zeker weer terug zien.

*Ciao, Eduard*



© Richard Immikhuizen