

Laat ik me eerst eens even voorstellen. Mijn naam is Robin Leus. Ik ben getrouwd met Sandra en we hebben twee kinderen, Martijn en Sabine. We wonen rustig buitenaf in Baarlo, een Limburgs dorp aan de Maas. Vroeger hadden we een bekend stock car-circuit in het dorp, waarop ook vele andere auto evenementen werden gehouden.

Mijn eerste bewuste autoherinnering was een modelbouwdoos van een Mercedes 300 SL, die met de vleugeldeuren. Toen ik eindelijk het geld bij elkaar gespaard had, was de bouwdoos echter verkocht.

Nadat ik mijn eerste eigen autojaren had doorgebracht met een Datsun 100A en een aantal Opell Kadett Coupé vond ik in 1984 een nieuw Duits autoblad Motor Klassik in de winkel, met op de omslag de 300SL. Direkt gekocht natuurlijk en in één ruk uitgelezen. Dit was het begin van mijn verzameling autoboecken en tijdschriften. Samen met een auto-enthousiaste zwager liep ik diverse autoshow's en zowat alle Nederlandse rally's in die tijd af.

Hij was het ook die me in 1990 attendeerde op een mooie 33 1.5 QV. Deze stond te koop bij de VW/Porsche-dealer in Almelo. Ik kom oorspronkelijk uit Twente. Enkele jaren daarvoor had ik reeds een paar pogingen gedaan om een mooie junior te kopen bij een officiële Alfa-

dealer (niet uit Almelo overigens). Een vreemd soort van nakomen van afspraken van de verkoper (niet dus) hadden het idee om een mooie Alfa te rijden even om zeep geholpen. Maar de genoemde QV bleek een hele mooie en ik kocht hem ter plekke.

Ondertussen had ik ook mijn droomauto gezien. In 1989 was in Geneve de ES-30 als studiemodel gepresenteerd en, misschien wel dankzij de gepolariseerde ontvangst, ook daadwerkelijk in beperkte productie genomen. In het echt zag ik hem voor het eerst op het door Autovisie georganiseerde Droomauto. In de pers werd met name het uiterlijk van de auto zeer verschillend ontvangen. Van lyrisch tot opperste vertwijfeling. In Italië kreeg de auto al snel de bijnaam "il Mostro" of het Monster, in Nederland stond "Het Beest" op de voorpagina van de Autovisie. In alle gevallen waren ze het echter eens over het rijgedrag: simpelweg fenomenaal en niet alleen voor een straatauto. Eén probleem was er wel, het was de tijd van de speculaties en slechts een klein deel van de gelimiteerde serie ging naar enthousiasten die er mee reden. Een groot deel van de beperkte serie ging dus naar beleggers en de prijzen stegen alsmäär. Daarnaast was hij voor een gewone kerel als ik natuurlijk sowieso veel te duur. Maar op autodromen

alleen wordt (nog) geen belasting geheven in Nederland.

De jaren gingen voorbij en ondertussen was begin 1998 de geweldige, maar ondertussen behoorlijk aangestaste, 1.5 QV vervangen door een 33 1.7 Sportwagon. In 1999 hadden we, mijn toenmalige vriendin (nu mijn vrouw) en ik een zeer mooie Sprint GT uit 1965 gekocht. Hiermee reden we echter niet veel. Mijn lengte zorgt ervoor dat langere ritten niet echt prettig zijn. Ondertussen was ik een regelmatige bezoeker op het internet geworden en had ik o.a. het SZ/RZ register ontdekt. Het vuur laaide weer op toen ik eind 2002 een aantrekkelijke auto voorbij zag komen. Ik heb toen de stoute schoenen aangetrokken. Deze auto was het echter niet, maar na de nodige informatie met Eduard te hebben uitgewisseld, bleek er in het register nog een mooie origineel Nederlandse SZ te koop te staan. Omdat we al een coupé hadden, van tevoren nog even getwijfeld of het geen RZ moest worden, maar hiervan hebben we maar afgezien na een keer erin gezeten te hebben. Geen uitzicht door de voorruit voor mij. Zoals gezegd was er een mooie SZ te koop. Na een eerste bezichtiging, met o.a. de andere SZ van de eigenaar ernaast als vergelijkingsmateriaal, weer naar huis. De proefrit werd uitgesteld vanwege het slechte weer en het zout op de weg. Ook hij bleek, net als vele andere Alfa Romeo en ook SZ eigenaren, een zeer interessante persoon met een even enthousiaste vrouw. Na intensief contact en twee maanden later kwam de proefrit er alsnog en was ik onmiddellijk verkocht. Sindsdien zijn we binnen ons gezin drie Alfa's "rijk", 1 van Pininfarina, 1 van Bertone en de SZ van Zagato. Over de auto het volgende. Het is zoals gezegd een origineel in Nederland geleverde auto en één van de weinige die door de eerste eigenaar ook is gebruikt waar hij voor gebouwd was: RIJDEN. Net als de vorige eigenaren is dat ook wat ik er het liefst mee doe, rijden. Zolang er geen zout op de wegen ligt gebruik ik hem. Een aantal SCARB-leden zal





de auto misschien wel kennen van diverse buitenlandritten of van de clubstand op Auto Moto Italia. Daarnaast is het de auto die door Huib Seegers is getekend op de clubposter. De originele tekening heb ik onlangs van hem kunnen overnemen. De auto is uit 1990 en heeft productienummer 109. Mijn gezin en een drukke baan weerhouden me ervan om veel club-evenementen te bezoeken, maar een goed voornemen op Alfa-gebied is om hierin wat aktiever te worden. Het zoeken naar informatie en onderdelen voor de auto's is iets, waar overigens een behoorlijke hoeveelheid tijd in gaat zitten. Voor wat betreft de historie van mijn auto zijn natuurlijk de beide vorige eigenaren een grote hulp geweest. Daarnaast is via het register, en in het bijzonder van Eduard van de Beek, het nodige aan informatie en onderdelen te krijgen. Zijn niet aflatende energie voor alles wat met de SZ en RZ te maken heeft, is voor veel eigenaren en would-be-eigenaren van grote waarde. Om enigszins hier iets voor terug te doen, verzorg ik sinds een paar maanden het hoofdstuk met SZ- en RZ-literatuur binnen het register. Als lezers overigens nog andere artikelen kennen, houd ik me aanbevolen. Ik ben te bereiken via het register. De auto is door de vorige eigenaren enigszins technisch aangepast, maar met niets dat niet weer in oorspronkelijke staat teruggebracht kan worden. Voor wat betreft de kosten is een SZ qua aanschaf natuurlijk toch een behoorlijk bedrag, qua onderhoud is het echter geen exoot als een Ferrari die je voor vergelijkbaar geld kunt ko-

pen. Sommige onderdelen zijn (bijna) niet meer te krijgen, zeker niet via Alfa Romeo en kosten hun gewicht in goud. Voor het overgrote deel is het echter een normale Alfa Romeo 75 3.0 V6. Een groot deel van het onderhoud is overigens goed zelf te doen. De auto is nu, in ongeveer 7500 km eigenaarschap, zeer betrouwbaar gebleken, afgezien van een keer een lege accu door het stroomverbruik van het alarm. Een door het Alfa-virus nog veel erger besmette vriend van me zegt altijd, dat het goedkoper is dan het café. Het helpt natuurlijk als je vrouw je probeert te begrijpen. Dit brengt me op een anekdote waar haar tolerantie bijna eindigde. Bij een tankbeurt langs de snelweg duurde het afrekenen nogal lang. Terwijl ik weer instap zit Sandra, ook de vrouwen van de 2 vorige eigenaren heten trou-

wens Sandra, boos in de auto. Bleken er een aantal kerels rond de auto te hebben gelopen die hem van top tot teen en ook haar dus, hadden bekeken. Het waren een drietal Delorean DMC-12 rijders die iets verder op de parkeerplaats stonden. Toch zelf ook niet helemaal onbekend met "belangstelling" dus. De vele opgestoken duimen is ook wat de auto op de weg soms zo leuk maakt. Dit is ook wat ons merk voor mij extra speciaal maakt. Van welk merk, naast Ferrari misschien, is er zoveel bekend over de mensen, avonturen en ook intriges achter, naast en met de auto's. Lees onze Klaverblaadjes er maar op na. Ik heb de complete serie.

Samenvattend is de SZ een auto die polariseert. Een journalist schreef eens: "People love it or hate it, I LOOOOVE it". Ik ga hier wel in mee. De Sprint GT en de SZ zijn overigens opgenomen in de familie. Mijn vrouw wil dat ze naar onze kinderen gaan, de SZ voor onze dochter. Gelukkig kan ik nog een aantal jaartjes zelf sturen. Ze is momenteel nog maar 2 jaar. Voor een auto als een SZ ben je naar mijn mening trouwens geen echte eigenaar, maar meer een hoeder op doorreis naar de toekomst. Een custodian zoals de Engelsen zeggen. Nou stop ik met schrijven. Ik hoop jullie in de toekomst nog eens tegen te komen op een evenement of gewoon op straat. Duimen omhoog voor Alfa. Groeten,

*Robin Leus*

