



## SZ-RZ Register

De afgelopen 3 maanden zijn weer omgevlogen en op SZ / RZ gebied heeft er zich bij ons weer het nodige voorgedaan, zodat er weer genoeg stof voor een artikel in het Klaverbladje voorhanden is. De inschrijvingen voor het Spettacolo komen ook weer binnen en als dit stuk gepubliceerd wordt, hebben we onze jaarlijkse meeting alweer achter de rug.

Een maand of 3 geleden kreeg ik uit Duitsland een fotootje met daarop een gescheiden katalysator systeem voor onder de SZ / RZ. Handig leek me, omdat deze onderdelen niet meer verkrijgbaar zijn voor onze auto's, en er inmiddels veel kath's rot of leeggeblazen zijn, maar e.e.a. had een diepere reden.

In Duitsland schijnt de milieu lobby nog actiever dan in Nederland te zijn, dus daar waren niet alleen de diverse auto's naar milieuvuulings-klassen ingedeeld, maar was daar ook de te betalen wegenbelasting op afgestemd. Een eigenaar van een auto zonder katalysator betaalt dus veel meer belasting dan een eigenaar die een auto heeft met de laatste stand van "anti-vervuilings-techniek" aan boord.

Het zal wel niet lang op zich laten wachten, voordat er bij ons ook een dergelijk systeem ingevoerd gaat worden, ben ik bang. De verschillen in hoogte van de belastingen in Duitsland tussen deze verschillende klas-

sen zijn schrikbarend en daar is een firma op ingesprongen en levert voor diverse types auto's gescheiden kath. systemen die 2 voordelen hebben, namelijk: de vervuulingsklasse verbetert met minimaal een stap en de motor van de SZ / RZ levert 4-5 pk. meer vermogen. Dit zelfs voor een lagere prijs dan destijds de originele katalysator via Alfa Romeo. En doordat er minder belasting betaald hoeft te worden heb je de kostprijs van deze "uitlaatgassenreiniger" er in Duitsland binnen een paar jaar uitgeslagen. Dus een goed alternatief dat - in de toekomst - de moeite voor ons misschien ook waard is. Voorlopig zijn de meeste SZ/RZ motoren nog zo goed dat ze zelfs ook zonder kath. nog binnen onze Nederlandse APK norm blijven.

Via Ebay kon ik een poster van Clarion kopen waarop een SZ afgebeeld stond. Deze poster was gebruikt op de Birmingham motorshow in 1992 waar de SZ blijkbaar de hoofd attractie was. Een beetje vreemd, omdat de SZ in tegenstelling tot de RZ nooit met een (Clarion) radio uitgerust werd.

Via de mail kreeg ik een paar foto's van de Italiaanse SZ van Stefano Borin. Hij had zijn originele motor (vergeten olie te peilen !!!) opgeblazen op een of ander Italiaans circuit en had een 24 klepper laten bouwen voor zijn auto. Ik moet zeggen dat het er erg mooi uitziet. Op de testbank kwam men op 260 PK ongeveer, maar de boel was op dat moment nog niet helemaal afgeregeld. Op dit moment wordt er overigens in Zuid Afrika een motor voor een SZ gebouwd met



compressor en die zal iets van 300 PK aan de wielen hebben, maar daarover later meer.

Via een ander Italiaans registerlid kreeg ik enkele foto's toegezonden van een Trophy racer (nummer 476) die tijdens het Italiaanse Vernasca Silver Flag evenement geshowd werd en zijn kunstjes mocht vertonen. De foto rechts is genomen door John Horemans.

Maar het allermooiste heb ik toch wel tijdens mijn vakantie in Italië kunnen beleven.

Een paar jaar geleden heb ik een Italiaanse SZ eigenaar kunnen inschrijven die bij Alfa Romeo gewerkt had. Ergens in de fabrieken van Alfa stond blijkbaar al jaren een SZ te verstoffen en in 1996 had deze man de gelegenheid om die auto te kopen en 'm op kenteken te zetten. Er moesten wel nog een "paar dingetjes" aan gebeuren, maar de onderdelenvoorziening was in 1996 nog niet echt een probleem. In 2006 werd de auto echter te koop aangeboden en volgens de eigenaar in een perfecte en gekoesterde conditie, maar van verschillende mensen die ernaar waren gaan kijken kreeg ik niet al te vrolijke berichten. De auto zag er blijkbaar, ondanks zijn zeer lage km. stand, zeer slecht uit.

Maar uiteindelijk werd de auto toch verkocht en de nieuwe eigenaar meldde zich ook aan met de mededeling dat de auto goed was, maar dat er nog wat "kleine werkzaamheden" gedaan moesten worden. De carrosserie zou overgespoten worden en er moesten wat dingen aan het interieur en de elektra gedaan worden. Verder vroeg de man of ik het productienummer van zijn SZ wist want, er zat namelijk geen zilveren plaatje op de console.



Helaas werden deze nummers bij Zagato of Alfa Romeo nooit bijgehouden en als het plaatje met het nummer er niet meer bijzat en er geen certificaat of parts-boek bij de auto was (hierin staan namelijk ook de productienummers) dan kwam je er nooit meer achter.

Aangezien het echter een van de eerst geproduceerde chassisnummers was, de auto jaren bij Alfa Romeo gestaan had en de eigenaar mij een aantal vrij specifieke vragen stelde begon ik steeds meer de indruk te krijgen dat het om een "prova" zou moeten gaan.

Een pre-serie auto dus die eigenlijk vernietigd had moeten worden. De Italiaanse eigenaar was zeer goed in het Alfa wereldje ingevoerd en had hele goede contacten op nivo, maar die wisten ook niet veel verdere informatie dan het chassinummer op te hoesten en de mededeling dat de auto misschien bij Alfa Romeo voor fotoshoots voor de folder e.d. gebruikt was ????. Mijn nieuwsgierigheid was inmiddels in ieder geval wel gewekt !

De Italiaanse dottore vroeg mij of ik zijn auto niet eens kon bekijken en aangezien wij naar Riccione op vakantie gingen en de auto in de richting van San Marino - 30 km. van ons verwijderd - stond, was een afspraak snel gemaakt.

Umberto had de auto gekocht terwijl hij eigenlijk nooit een SZ van echt



dichtbij gezien had en hij dus geen enkel referentiekader had.

Okee,.... Op een bloedhete dag zijn we in de auto gestapt en naar Montescudo gereden. Een heel klein pittoresk Italiaans dorpje in de bergen waar de mobiele telefoon een "buiten bereik" signaal van zich liet horen. Qua temperatuur was het er in ieder geval zalig. Na wat zoeken ( ook het nav. sys. had enige moeite met dit nog niet goed in kaart gebrachte gebied ) vonden we een schitterend huis aan een doorgaande weg, de poort rolde open en wij reden het zich voor ons uitstreckende perceel op,.... gigantisch,....super uitzicht over het hele gebied en een droom voor elke autoliefhebber, namelijk een afrit die langzaam de grond in verdween en waar de gemiddelde Nederlandse "Q-Parc" ga-

rage een voorbeeld aan zou moeten nemen en aan het einde van die afrit een ondergrondse garageruimte van ongeveer 400 m2 met daarin diverse leuke speeltjes en dan bedoel ik niet de grasmachine !

Na een hartelijke begroeting en de espresso met koekjes zijn we op ons gemak de SZ die - netjes gepoetst en in de nieuwe lak vooraan in de garage stond - gaan bekijken.

OEEEEEEEE,..... Tsjaaa,.... wat moet je hier nou van zeggen denk je dan in eerste instantie,... na jaren Junior Zagato gereden te hebben en je redelijk in Zagato in het algemeen en de JZ, SZ en RZ's verdiept te hebben ben je toch wel iets gewend,....maar dit zat wel zoouou slecht in elkaar,.... boewaaaaaaa.... !!!!

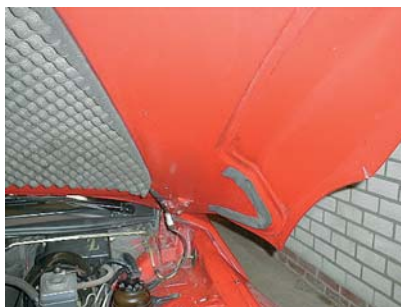


Maar goed, na van de eerste schrik bekomen te zijn waarbij ik met veel moeite mijn gezicht in de plooi heb trachten te houden, omdat de trotse eigenaar natuurlijk hoopte op een aantal positieve verbale en non verbale (we zijn tenslotte in Italië) uitingen van mijn zijde, ben ik eerst maar eens begonnen met het maken van een aantal foto's van zichtbaar afwijkende zaken t.o.v. de normale productie SZ's.

Inmiddels was mij sowieso duidelijk dat dit inderdaad een prova moest zijn gezien het aantal grotere en kleine dingen dat afweek van de eerste productierijpe SZ's.

Tijdens het maken van de foto's kwam ik eigenlijk toch ook tot de conclusie dat dit een geweldige kans was om iets heel bijzonders - dat eigenlijk dus vernietigd had moeten worden - vast te leggen en dat we eigenlijk te maken hadden met een stukje rijdende voorgeschiedenis dat ook als dusdanig gekoesterd zou moeten worden, waarbij je absoluut niet zou moeten pogen om van deze auto op de een of andere manier een exemplaar te maken zoals dat uiteindelijk in de daadwerkelijke productie is uitgevoerd.

Dit was in ieder geval een van de laatste serie prova's (prova overigens in correct Italiaans) denk ik, want er zat al een hydraulisch lift-

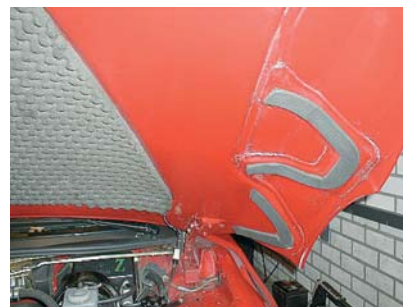


systeem in (al was dat afwijkend) en instrumenten met staande naalden. In de eerste serie prova's zat bijv. geen hydraulisch systeem en instrumenten met hangende naalden. Ik wil in de toekomst een of meerdere artikelen wijden aan de verschillen tussen deze prova en de productierijpe SZ's, maar als voorproefje hierbij alvast 3 afbeeldingen.

Foto 1. Een kijkje onder de motorkap van de prova, hier is de boel zwart gespoten, het binnen frame is anders en er zijn nog geen versterkingstukken aan de zijkanten gebruikt.

Foto 2. Onder de motorkap van een van de eerste SZ's (nummer 42 was mijn eerste SZ) daar zie je links en rechts een U-vormig versterkingstuk om het tijdens het rijden het flexen van de motorkap te voorkomen. Om deze reden was ook de rand van de motorkap dikker gemaakt.

Foto 3. Blijkbaar voldeed de vorige oplossing volgens Zagato ook nog niet en men besloot later om er links en rechts nog een extra versterking-



stuk bij te plaatsen. Hierbij werd wel de buitenrand weer dunner gemaakt. Helaas is mijn ervaring dat de laatste oplossing niet de beste was, maar dat oplossing 2 beter het flexen tegenging.

Bij Zagato was het altijd al zo dat er gedurende de productie "verbeteringen" werden doorgevoerd. Het echte probleem hierbij was dat die verbeteringen in de praktijk niet altijd ook verbeteringen bleken te zijn. Zo is dat dus ook het geval bij de SZ en RZ's.

Op een meeting van SZ / RZ's zou het geweldig zijn als je zo'n prova naast een gewone productie SZ van de eerste en laatste serie en bijvoorbeeld een trophy racer zou kunnen zetten.

Een en ander heb ik zo ook naar de huidige eigenaar gecommuniceerd.

Nadat de geproduceerde SZ's verkocht waren deden er allerlei geruchten de ronde, zoals: de eerste serie had geen airco en was stukken slechter geproduceerd etc.etc.

Dit is in mijn ogen flauwekul en na diverse SZ's bekeken te hebben uit de begin,- midden,- en eind serie kan ik eigenlijk stellen dat de bouwkwaliteit vooral afhing van de ervaring, kennis en kunde van degenen die aan de betreffende auto werkten. Zo heb je hele goede auto's uit de begin serie en heel slecht in elkaar gezette in de eindserie zoals omgekeerd uiteraard ook het geval is,....en,..... alle SZ's hebben wel een airco, maar geen ABS en ook geen airbags etc. etc. in tegenstelling tot hetgeen in sommige artikelen of advertenties beweerd werd en vaak nog steeds wordt. Ciao,

*Eduard*

