

DRIVE STYLE

Das Ende vor dem hoffentlichen Anfang



4,06 Meter kurz, viel Glas, zuviel Gewicht:
Alfa Romeo S.Z. Fotos: Jürg Wick

YOUNGTIMER Wir lassen 100 Jahre Alfa Romeo mit einem Fahrerbericht ausklingen: Der S.Z. war vielleicht das ärgste Produkt der Italiener – und dazu der vorletzte Sportler mit Heckantrieb.

JÜRIG WICK

Er hat soeben den Status «Youngtimer» erreicht: Vor 20 Jahren präsentierte Alfa Romeo den S.Z.! Schön war die Zeit, als motorische Leistungen noch erlebbar, und elektronische Helfer wie ESP orwellische Utopien waren.

Schön sieht er ja nicht aus, eher schwächling, irgendwie sogar etwas unbeholfen. Ein normales Auto steht 1990 anders in der Landschaft, bietet weniger Ecken und Kanten. Alfa Romeo, seit 1986 im Fiat-Konzern integriert und bereits auf Frontantrieb eingeschworen, präsentiert dieses Monster von einem Auto mit dem verrotzten Design ganz unerwartet, spielt quasi einen Pass in die Tiefe eines beinahe leeren Raumes (siehe Tabelle).

Die allermeisten Alfa-Händler kapieren es nicht, lassen den ihnen vom Zo-

nenleiter aufgeschwätzten S.Z. irgendwo in den Katakomben verrotten. Zeit seiner Aktualität hat sich der von Robert Opron (u.a. Citroën SM und CX) gezeichnete, und bei Zagato in Rho nahe Mailand in Kleinserie gefertigte S.Z. keine Meriten erworben. Seine Zeit kommt erst jetzt als Youngtimer, was sich zuvorderst in der unerfreulichen Tatsache äussert, dass es günstige S.Z. nicht gibt: Die Welt hat

längst erkannt, welches Kleinod Alfa Romeo seinerzeit geschaffen hatte.

TRANSAXLE Ästhetische Ansprüche muss man ausblenden, und das Auto über sein Konzept begreifen. Technisch basiert es auf dem Alfa Romeo 75 mit Dreiliter-V6-Motor im Transaxle-Layout (Getriebe hinten mit dem Differenzial verblockt), ist aber aufwändig mit einer Kunststoffkarosserie (Glasfaser) eingekleidet, welche sich auf einem Stahlskelett abstützt. Trotzdem ist das 4,06 Meter kurze Coupé dann doch 1,25 Tonnen schwer geworden (Alfa 75 V6: ebenfalls 1250 kg), und somit vermutlich nicht das, was den Konstrukteuren eigentlich vorschwebte – ein fahrleistungsmässiger Überflieger nämlich. Doch eine Rakete war und ist der S.Z. nicht, sondern ein Genussauto für Hardcorefans, die ohne

Pampers auch mal Grenzen ausloten möchten. Der S.Z. gehört zur bereits in den frühen 90er Jahren am Aussterben gewesenen Spezies der ehrlichen, nicht über einen dicken Frontstabilisator kastrierten Hecktriebler.

Die Motoreningenieure vermochten den Drehmomentverlauf noch nicht über die Elektronik zu modellieren, so kommt statt einer hammerhaften Powereruption eine kontinuierliche Leistungsentfaltung heraus. Und – leider ja – auch den Sound liess sich damals noch nicht virtuell komponieren: Weil der Dreiliter-DOHC infolge der neuen Abgasnormen bereits mit einem Katalysator und deshalb mit einer Einspritzanlage dotiert ist, fehlt das früher von der Weberfamilie in den Alfas produzierte Gurgeln, Schlürfen

Sportwagenangebot um 200 PS im Jahr 1990

	Preis 1990 CHF	aktueller Marktwert	Leistung
Alfa Romeo S.Z.	81 500.-	48 000.-	210 PS
BMW M3	58 600.-	25 000.-	211 PS
Chevrolet Corvette	82 300.-	20 000.-	260 PS
Maserati 430	85 000.-	15 000.-	225 PS
Mazda RX7	57 600.-	15 000.-	200 PS
Porsche 944 S2	75 700.-	18 000.-	211 PS
Toyota Supra Turbo	46 700.-	15 000.-	235 PS

FORTSETZUNG AUF SEITE 22