

# CLASSIC DRIVER

## Sind Sie bereit für Rennstarts in Alfa Romeos verrücktester Kreation?

### Lead

Sicher, er ist vielleicht nicht so schön wie ein 6C oder so leistungsstark wie ein 8C. Aber der Alfa Romeo SZ hat sich seinen Platz in der Ahnengalerie der Klassiker aus Mailand redlich verdient. Werfen wir einen genaueren Blick darauf, warum dieser spezielle SZ seltener ist als die meisten anderen.



In fast allen Motorsport-Disziplinen sorgt der Wunsch nach möglichst gleichen Wettbewerbsbedingungen weitaus spannendere Rennen. Weil sie den wahren Talenten im Startfeld ermöglichen, ihre Überholmanöver entschlossener und erfolgreicher abzuschließen als ihre etwas vorsichtigeren, zaudernden Konkurrenten. Im Laufe der Jahre haben wir einige spektakuläre Markenpokale erlebt, vom Renault Clio Cup über die diversen Porsche Cups bis zur Lamborghini Super Trofeo und vielen anderen mehr. Sogar Rennfahrer aus Australien wollten mit dem Holden Commodore Cup ein Stück vom Kuchen abhaben. Aber unter allen Markencups der letzten Jahrzehnte war es eine rein italienische Serie, ausgefochten mit einer der verrücktesten Kreationen von Alfa Romeo, die uns am meisten interessierte - die SZ Trofeo.

Der 1989 auf dem Genfer Automobilsalon am Alfa-Stand vorgestellte S.Z war ein etwas über vier Meter langer Sportwagen mit geringer Bodenfreiheit, hoher Gürtellinie, dreiäugigen Scheinwerfern und einer betonten Keilform. Das Design basierte auf einem Grundentwurf von Ex-Citroen-Designer Robert Opron (zu jener Zeit tätig für Fiat), entstand als Co-Produktion der Designstudios von Fiat, Alfa Romeo und Zagato sowie als Novum zusätzlich mit Hilfe von CAD-Programmen. Während Zagato für den Bau des Genfer Prototypen und der späteren Serienmodelle zuständig war, konnte sich Alfa Romeo ganz auf den Antrieb und das Fahrwerk (auf Basis des Alfa 75/IMSA) konzentrieren. Der Codename des SZ, ES30, stand für „Experimental Sportscar 3.0 Litre“ - ein Symbol für das Bestreben der Mailänder Marke, ihre Tradition als Hersteller von Sportwagen mit Heckantrieb zu bekräftigen, unter gleichzeitiger Nutzung der damals zur Verfügung stehenden Technologien.



An der Wende zum neuen Jahrzehnt begann die Produktion des Coupés. Doch der Kaufpreis von 102.000 DM dämpfte die Nachfrage, sodass bis Mitte 1992 genau 1036 Exemplare (alle in Rot, bis auf ein schwarzes Modell für Andrea Zagato) entstanden. Doch ehe es so weit war, suchte Alfa Romeo nach anderen Wegen, um die mitunter skeptische Käuferschaft anzulocken.

Das Zauberwort hieß Markenpokal - sprich die „SZ Trofeo“. Das hier vorgestellte Modell ist im Besitz von Alfa Romeo und eines von 13 Trofeo-Modellen, die in der Saison 1993 bei acht Rennen - darunter im Rahmenprogramm des GP von Monaco, aber auch in Monza - zum Einsatz kamen. Obwohl die Trofeo-Fahrzeuge größtenteils unverändert

blieben, hoben sie sich mit einem renntauglichen Überrollkäfig, Schalenitzen, OZ-Rennfelgen mit Pirelli-Slicks und einer auffälligen Optik von ihren Serienkollegen ab. Das Herzstück des SZ – der der V6-„Busso“ – schöpfte aus drei Litern Hubraum dank umprogrammierter Bosch-Motronic 210 PS.



Für maximale Steifigkeit bürgte ein Stahlskelett, das mit einer Karosserie aus Methacrylharz (einem glasfaserverstärkten Kunststoff) verkleidet wurde. Dieser spezielle Alfa Romeo Sprint Zagato gehörte ursprünglich dem Werk, wo er für das VIP-Rennen im Rahmen des GP von Monaco zum vollwertigen Rennmodell aufgebaut wurde. Zweiter Besitzer war der frühere Formel-1-Pilot Andrea de Adamich. Das jetzt vom deutschen Händler Messina Classics angebotene Auto wurde von Motorsportgrößen wie Walter Röhrl, Karl Wendlinger und Joachim Winkelhock auf der Rennstrecke getestet und ist einer der bemerkenswertesten straßenzugelassenen Rennwagen seiner Epoche.

Wir sprechen so oft von zukünftigen Klassikern – der SZ schlüpfte im Grunde fast schon mit seiner Enthüllung 1989 in Genf in diese Rolle und Kategorie. Sein Design war schräg, unbeholfen und doch so ganz anders als alles andere vor ihm. Doch mit der Zeit haben viele anfängliche Zweifler die verborgenen Reize dieses respektvoll „Il Mostro“ („das Monster“) getauften Italieners entdeckt. Zumal auch das exzellente Handling – unterstützt durch die Transaxle-Bauweise mit Getriebe und Differential an der Hinterachse – schnell die Herzen der Neinsager eroberte. Von den wenigen SZ, die derzeit auf dem Markt sind, ist dieses gut dokumentierte und hochgeschätzte Exemplar vielleicht das seltenste von allen. Es würde sich gut in eine Sammlung von Modellen mit Alfa-Romeo- und Zagato-Karosserien einfügen!

#### [AUTO ANSEHEN](#)

#### Galerie













**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/sind-sie-bereit-fuer-rennstarts-alfa-romeos-verruecktester-kreation>  
© Classic Driver. All rights reserved.