



Retro Tuning



Een statige berline het object maken van tuning? Het is gewaagd, maar het resultaat is misschien juist daarom des te indrukwekkender. Dat vonden wij toch toen we de zilvergrijze Alfa Romeo Alfetta van Pierre voor de lens kregen. Door subtiele wijzigingen wordt deze 18 jaar oude knaap een moderne luxewagen, die hoge ogen gooit op Alfa meetings.



Wat wagenkeuze betreft, hebben Italiaanse bolides nog steeds een streepje voor bij onze Noorderburen. Dit verschil wordt duidelijk geïllustreerd in onze dagelijkse soapseries. Terwijl de personages van Familie opdraaft in gezinswagens van Japanse makelij, rijdt Anton Noordermeer uit Westenwind met een diepblauwe Alfa Romeo GTV. Toegegeven, het zal ook wel iets met imago te maken hebben, maar dat laten we in het midden. Feit is wel dat

de schare liefhebbers van Italiaans erfgoed bij onze Nederlandse vrienden oneindig veel groter is dan hier. Bewijs daarvan is het

topevenement Viva Italia, dat jaar na jaar duizenden trotse eigenaars van Italiaanse raspaardjes verenigt. Niet geheel toevallig stooten we daar op de Alfa Romeo Alfetta van Pierre.

In 1972 verscheen de Alfetta ten tonele. Zijn sportieve lijn werd gecombineerd met een flinke dosis comfort die van deze wagen de ultieme reisbolide maakte. Dit was grotendeels te danken aan de technische innovaties waarmee dit model kon pronken. De eerste jaren was de Alfetta enkel verkrijgbaar met 1800 motor, wat een verbeterde versie was van het illustere 1750 blok. Later volgden de 1600, de 2000 en de dieserversies. De ophanging bleef gedurende de volledige productietijd ongewijzigd: torsieveren vooraan, en achteraan een De Dion achteras, bijgestaan door een Watt parallellogram. Deze combinatie maakte bochtenwerk tot een waar festijn, en gaf de wagen zijn kenmerkende neutrale wegligging, die zelfs de rijders van sportievere Alfa's kon bekoren. Groot voordeel waar deze wagen mee kon uitpakken, was de perfecte gewichtsverdeling. Versnellingsbak, koppeling en differentieel zijn immers achteraan te vinden. Bovendien monteerden de Alfa ingenieurs de schijfremmen tegen het differentieel, wat het onafgeveerde gewicht ten goede komt.

Doorheen de productietijd ondergingen zowel carrosserie als interieur ingrijpende wijzigingen. Met de lancering van de tweeliter in 1979 kreeg de wagen rechthoekige koplampen. Tot grote spijt van de liefhebbers van het eerste uur, die de wagen eleganter vonden met ronde koplampen. Voor deze laatste versie verscheen in 1982 de Quadrifoglio Oro, zeg maar het vlaggenschip van de Alfetta reeks. Dankzij technische snufjes zoals elektrisch verstelbare zetels, 4 elektrische ramen en een boordcomputer, steeg deze Alfa torenhoog boven het uitrustingsniveau van zijn directe concurrenten uit. Toen deze versie zijn laatste facelift kreeg, werd hij door de ingenieurs bedacht met nog een nieuwigheid: de inlaatnokkenas kreeg een mechanisch-hydraulische versteller mee, die de prestaties en het verbruik van de injectiemotor optimaliseerde.

Pierre werd al heel vroeg verliefd op zo'n majestueuze berline. Het Alfa virus woedde reeds hevig bij zijn broer, en sprong dan ook zonder al te veel problemen over op Pierre.

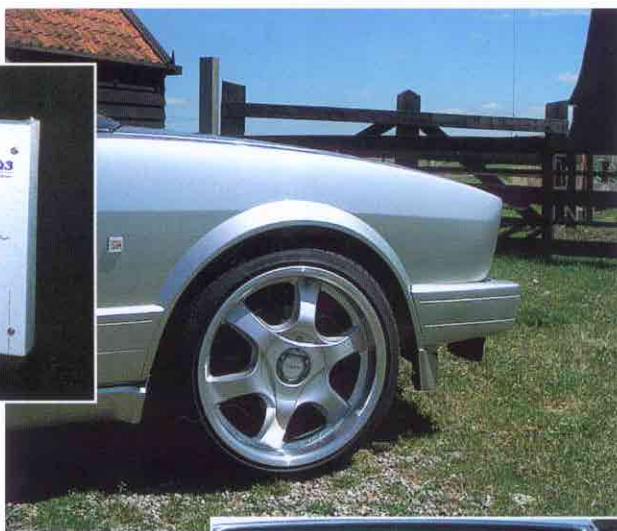
sommertt

autobekleders

**Uw specialist in eigentijdse
lederen interieurs**

TEL 015/55 47 98 - FAX 015/55 71 33

Atelier: Paardenkerkhofstraat 27 - 2800 Mechelen



Zijn eerste wapenfeit was de aanschaf van een 33 serie 1. Na een paar dwalingen langs andere merken, besloot hij in de warme zomer van 2000 op zoek te gaan naar een Alfa Romeo Alfetta. Lang duurde die queeste echter niet, want in september reeds stootte hij op een quasi gaaf exemplaar. Nadat de dikke laag stof van de Quadrifoglio Oro uit 1983 verwijderd was, kon de wagen nader bekeken worden. De roestduivel had enkel en alleen op de klassieke zwakke punten van de Alfetta de kop opgestoken, maar hij was mild geweest. Misschien dat de ettelijke lagen tectyl op de onderzijde van de wagen daar voor iets mee tussenzaten. De eerste taak van Pierre was dan ook het verwijderen van de overtollige lagen roestwering. Zelfs de achteras en bijhorende stabilisatorstang bleven niet van het zwarte goedje gespaard. Pierre maakte van de gelegenheid gebruik om de volledige achterbrug van een rood laagje verf te voorzien. Meteen plaatste hij ook gele Koni's,

die in combinatie met de op maat gemaakte veren zorgen voor een nog subliemer weggedrag. Vooraan kon het aantal wijzigingen tot een minimum herleid worden, aangezien de Alfetta daar rust op torsieveren. Gele Koni's komen ook hier de demping een duwtje in de rug geven. Al deze ingrepen brengen de statige sedan zo'n 8cm dichtter tegen het asfalt. Wat echte Alfetta freaks (alledrie!) reeds opgemerkt zullen hebben,



Retro Tuning



is dat een Q.O. nooit in deze kleur verkrijgbaar was. Bruin en antraciet waren de enige twee beschikbare kleuren. Het was de vorige eigenaar die deze Italiaanse schone een ander kleedje aanmat. Pierre droeg echter ook zijn steentje bij aan het uiterlijk van de wagen. De korrelige plastic beschermstrips werden door de flamboyante Nederlander mooi strak gezet, en

kregen eveneens een laagje zilveren verf. Zo krijgt de wagen de allures van een hedendaagse luxeberline, waarbij de uitdrukking "eigentijdse schoonheid" zeker niet uit de lucht gegrepen is. Om de leeftijd van de wagen toch niet volledig te verloochenen, monteerde Pierre nostalgische chroom spiegels, die op een door zijn broer ontworpen plaatje bevestigd werden.

Nog zo'n fijn detail is de aanwezigheid van witte zijpinkers ... die normaal gezien dienst doen op de flank van een Ford Escort!

Om het visuele geheel af te ronden, mochten hedendaagse lichtmetalen velgen zeker niet op het appel ontbreken. Pierre koos voor 17 duim Azev's, die 8" breed zijn. Ze werden voorzien van een 215/40 jasje, en geven de wagen een sportieve en tegelijk elegante toets.

Deze tijdloze elegantie wordt ook binnenin de wagen verder doorgetrokken. De combinatie van een zilvergrijze buitenzijde en een donkergrijs interieur was niet smaakvol naar Pierre's normen. Maar in tegenstelling tot de huidige trend, greep hij niet terug naar het vervangen van stof door leder, maar door ... opnieuw stof. Belangrijk verschil is de kleur, want zeg nu zelf: De combinatie van zilver en wijnrood getuigt van pure klasse. Bovendien hield de stoffeerder ook rekening met het oog voor detail van de eigenaar. De vorm en de originele stiksels van de bekleding werden ongewijzigd in dit nieuwe interieur overgenomen.

Tergelijkertijd kregen dakhemel, hoedenplank en deurpanelen ook een nieuwe bekleding met zwarte skai. Het oorspronkelijke (veel te grote) stuur mocht tevens plaatsruimen voor een Momo stuur, en de vloermatten krijgen nu versterking van alu exemplaren, zowel voor als achteraan. Ook aan een streepje muziek wordt gedacht. Headunit van dienst is een Pioneer DEH-3100R. Deze stuurt de nodige signalen



naar een MacAudio MacCyclone 6000. Het geluid wordt het interieur ingepompt via een MacAudio MacIron composet vooraan, en een stel Pioneer driewegscoaxen (TS-E2090) achteraan. Deze jongens krijgen een duwtje in de rug door een 10" Rockford Punch XLC, die in een zwarte skai beklede kofferruimte zit.

Omdat net ietsje meer bas in de vierdeurs te pompen, kan Pierre te allen tijde de Caliber CXQ3 bassdriver aanspreken. Maar deze wijzigingen waren nog niet voldoende voor Pierre.

Ook onder de kap kon er het een en ander gewijzigd worden. Eerst en vooral komt een K&N 57i kit de originele airbox vervangen. Dit zorgde al voor een rauwer stemgeluid, maar nog niet sportief genoeg naar de zin van de Alfist. Het verwijderen van een middendemper en het plaatsen van een Magnus einddemper brachten wel soelaas. Tenslotte kon de wagen door de verlaging van 8cm wel wat extra steun gebruiken. Samen met zijn broer creëerde onze Nederlandse vriend een prachtige veerpootbrug. Het ingenieuze design van de brug maakte het echter noodzakelijk om de steun van de luchtmas-sameter aan te passen. En ook dit werd weer een juweeltje van draai-en freeswerk.

Wat Pierre met deze wagen heeft gedaan, kunnen we best omschrijven als het creëren van een subtiel meesterwerk. Want er is een ken-nersoog voor nodig om de talrijke wijzigingen op te sporen. Wat de leek echter wel kan zien, is dat de eigenaar deze 18 jaar oude bolide het uitzicht van een moderne reisberline heeft gegeven. Zonder

daarbij het cuore sportivo van de Alfetta over het hoofd te zien natuurlijk. Deze wagen is een ware streling voor het oog, Alfist of niet. Met dank aan Ital Cars, Zoersel.





Eigen Montagedienst & Herstellingen

Car Multimedia Systems - Car HiFi - Navigatie



Panasonic



Phase Linear



U.S. Audio



macAudio



Dragster



AUDIOTOP



Hoek Parklaan - Elkstraat (naast Texaco)

PARKLAAN 103
B-9300 AALST
053 / 77 78 09

NIEUW TUNING

#4

Ice-Mania

ZONDAG 02 SEPTEMBER 01

-  **Official dB-drag contest** 
-  **Sound Quality Contest** 
-  **Show & Shine**
-  **Lowest Car**
-  **Biggest Club**
-  **Free entrance for visitors**
-  **.....**

Tel +32(0)50.37.50.37 / Fax +32(0)50.36.09.09

info@ice-mania.be of www.ice-mania.be