



Autopakkers - Peter Rikken, algemeen directeur van de Meilink Groep, met zijn Alfa Romeo SZ

‘Als je remt in de Ramshoek, kan je niet rijden’

De interesse voor techniek vindt bij veel verpakkers ook zijn weg in de passie voor auto's, met name klassiekers. In de rubriek Autopakkers vertellen deze autoliefhebbers over hun voorliefde voor een bepaald merk en hoe die soms van pas komt in hun dagelijks werk. Deze keer vertelt Peter Rikken, algemeen directeur van de Meilink Groep, over zijn Alfa Romeo SZ.

Industrieel

De Meilink Groep is een specialist in industrieel verpakken. Het bedrijf verzorgt het verpakken en transporteren van kapitaalgoederen in binnen- en buitenland. De Meilink Groep, met het hoofdkantoor in Borculo, heeft zo'n 300 medewerkers en bestaat uit vijf bedrijven op acht lokaties: Meilink Industriële Verpakkingen, Meilink Kartonage, Schijndel Industriële Verpakkingen, Varekamp Exportpacking & Logistics en Meilink Packaging Supplies. Sinds dit jaar een Joint Venture in Duitsland.

www.meilinkgroep.nl

Mijn auto is echt een A-tje', zegt Peter Rikken (43 jaar) overtuigd en met een wat luidere stem als hij tijdens het interview door het Jaarboek Onschatbare Klassieker 2011 bladert en wijst op de prijzen van de Alfa Romeo SZ. 'Ik denk dat die van mij in concours staat is.' Volgens het boekwerk zou dat betekenen dat de SZ nu zo'n 60.000 euro oplevert. Rikken heeft hem voor tweederde van dat bedrag in 2004 gekocht van Eduard van de Beek, een bekend SZ-verzamelaar. Maar voor de directeur van de Meilink Groep is deze forse waardeverhoging nog geen reden om de auto te verkopen. 'Ik ben een verzamelaar, geen handelaar.'

Blijde vader

Zijn voorliefde voor Alfa Romeo begon begin jaren '70 met de grijze Alfetta van zijn vader Jacques Rikken, die in 1982 de Meilink Groep overnam. 'De auto had van die gele koplampjes, een geweldig mooi geluid en het was de eerste auto waar mijn vader echt blij van werd.' Tijdens zijn studie rechten in Leiden kocht Peter Rikken een Alfa Romeo Giulia Super Nuova en raakte hij pas echt besmet met het Alfa-virus. 'Met het geld van een bijbaantje op Schiphol kocht ik het Supertje waar ik mijn hele studietijd veel plezier van heb gehad. Ik volgde een racecursus bij de Dutch Racing School van Hans Deen en werd liefhebber van autoraces. In die tijd had ik genoeg tijd voor die hobby, maar niet het geld. Nu is dat andersom.'

'il mostro'

Inmiddels bezit Rikken vijf Alfa Romeo's. Drie daarvan staan voor de deur van garagehouder Jan Nijland in Deventer uitgesteld voor de fotoshoot: een 75 racer, een 75 Turbo Evolutione Stradale en de Sprint Zagato.

De SZ is zijn grootste trots. De auto stamt van net voor de tijd dat Alfa Romeo was overgenomen door Fiat. De autofabrikant had het designbureau Zagato uit Milaan gevraagd hun imago op te poetsen door een sportwagen te ontwikkelen. Het resulteerde in een brute wagen met een 3,0 liter V6 motor, 210 pk en een koppel van 245 Nm. Omdat de wagen er voor die tijd controversieel uitzag, kreeg het de bijnaam 'il mostro'. 'In eerste instantie was het een concept car, maar Alfa Romeo werd overgehaald om hem in productie te nemen. Er werden in 1988 tot en met 1991 slechts 1.000 SZ's gebouwd. Voor mij is het een heel bijzondere auto.'

Technische gegevens

Fabrikant: Alfa Romeo
 Model: SZ (ES30)
 Bouwjaar: 1991
 Productie: 1.036 geproduceerd
 Motor: twaalfkleps 3.0 liter V6
 Inhoud: 2959 cc
 Max. verm.: 210 PK (gechipped naar 225PK)
 lxbxh: 4.060 x 1.730 x 1.300 mm
 Wielbasis: 2.510 mm
 Gewicht: 1260 kg
 Topsnelheid: 250 km/u
 0-100 km: 7 sec
 Nieuw prijs in 1988: 185.000 gulden
 Waarde: 60.000 euro
 Site: <http://home.wxs.nl/~evdbeek/monster.html>



F40

'Zonder Alfa Romeo geen Ferrari', antwoordt Rikken, op de vraag "Wat maakt Alfa Romeo bijzonder?". 'Het is een merk met geschiedenis. En niet alleen omdat Enzo Ferrari er is opgeleid. Overigens, een Ferrari-rijder die dat niet weet, kan je niet serieus nemen. Maar ook omdat het merk zo veel mooie en bijzondere auto's en innovaties heeft voortgebracht.' Het Ferrari-merk boeit hem ook. De verkoopprijzen van de Ferrari F40 uit 1987 volgt Rikken al jaren. 'Het is de laatste Ferrari die door Enzo is 'aangeraakt'. Zijn doel was een super auto te bouwen. Door onder meer koolstofvezels toe te passen, bleef het gewicht zo laag mogelijk. Dat was toen vrij uniek. Drie jaar terug vroegen ze nog zo'n 250.000 euro voor dit racemonster en nu staan ze te koop voor 350.000 euro. Waarmee verdien je nu in 3 jaar tijd een ton?' 'De BMW M3 CSL is ook interessant. Deze auto uit 2004 met zijn ongelooflijke doorgefokte 6-cilinder is zeldzaam. Bij de introductie kostten ze 120.000 euro en tegenwoordig zie je ze voor minder dan de helft te koop staan. Op een gegeven moment gaat het kwartje vallen en gaan ze weer richting de 100.000 euro.'

Racelicentie

De 'daily driver' van Rikken is een Maserati Quattroporte. Bij nieuwe klanten zet hij deze tweedehands sportsedan liever iets verderop op de parkeerplaats. 'Je weet maar nooit hoe een klant reageert op zo'n auto. Meestal vindt de klant het leuk en is hij geïnteresseerd. Trouwens, ik had voor het zelfde geld een nieuwe BMW 5 serie kunnen kopen. Als je die een beetje aankleedt, dan zit je zo op 90.000 euro.' Soms fêteert de Meilink-directeur zijn zakenrelaties op een dagje meerijden op het circuit van Assen of Zandvoort. Daarvoor kruipt hij zelf achter het stuur van zijn omgebouwde Alfa Romeo 75 raceauto. Twee jaar geleden haalde hij hiervoor zijn racelicentie 'Het afrijden ging zelfs zo goed dat ik in één keer mijn EU-licentie heb gehaald', zegt hij met enige trots. Examenkandidaten moeten hiervoor vier rondes op het circuit van Assen rijden, waar de examinatoren op vier circuitplekken de coureurs beoordelen. 'Ik wist dat ze bij de Ramshoek kijken of je remt. Dat is daar not done. Je moet daar vol gas in z'n vijf ingaan en dan het gas even liften, maar nooit, nooit remmen. Als je dat doet, kan je eigenlijk niet rijden.'

www.verpakkingsmanagement.nl/autopakkers