Jan Westerhof
27 juli 2007

Bella

Ieder automerk maakt bij mensen reacties los en zorgt voor bepaalde gevoelens. Bij het ene merk is die reactie emotioneler en meer gepassioneerd dan bij het andere. Alfa Romeo is een merk dat zorgt voor liefdevolle reacties die rechtstreeks uit het hart lijken te komen. Het merk kan rekenen op een enorme schare liefhebbers die klassiekers met welluidende namen als Giulia en Alfetta vertroetelen. De rijke historie en het Cuore Sportivo van Alfa Romeo verenigt mensen over de hele wereld.

In deze test is de GT het onderwerp van schrijven. Deze Gran Turismo op basis van de 156 zien veel liefhebbers als de mooiste Alfa Romeo van het moment en als de laatste der Mohikanen, aangezien de GT de laatste Bella is waar de gelauwerde Arese-V6 in

heeft gelegen. De GT kan daarnaast bogen op een illuster voorgeslacht. De coupÃ©s hebben bij het Milanese merk altijd een bijzondere positie gehad en voor de GT is dat niet anders.

Er is echter wel Ã©Ã©n groot verschil tussen veel voorgangers en de GT. De GT bezit - zoals al ruim een decennium het geval is bij Alfa Romeo â€“ voorwielaandrijving, terwijl juist achterwielaandrijving het sportieve element vergroot en volgens veel liefhebbers een groot gemis is. De testauto was uitgerust met een sperdifferentieel, dat ervoor zorgt dat de auto een beter bochtgedrag heeft en de nadelen van voorwielaandrijving zou moeten wegnemen.

Potent en sierlijk in balans

Men kijkt naar de GT en ziet een evenwichtig ontwerp. De auto is vanuit geen enkele hoek uit proportie en er zullen weinig mensen zijn die de GT als lelijk beschouwen. Je ziet de uitgeklopte spatborden die 18 inch velgen en banden omvatten en de hiertussen getrokken dorpel, die de auto een krachtig frame verschaft. De koets daarentegen is veel ranker van vorm. Vooral de lijn onder de zijruiten en het gedeelte achter de B-stijl zijn van een schitterend allooi. Het gebalanceerde samenspel tussen deze slanke koetsdelen en de gespierde basis zorgen ervoor dat de auto eruit ziet als een knappe atleet in een maatpak van Attolini. Complimenten aan Bertone!

Helaas heeft Alfa Romeo het ontwerp van de GT als Q2 niet basaal gehouden. Het basisontwerp van Bertone is natuurlijk wel overeind blijven staan, maar er zitten nu details op de auto die er eigenlijk niet thuishoren. Het gaat misschien te ver om ze als een blijk van wansmaak te benoemen, maar de chromen accenten die her en der op de GT met het Q2-systeem zitten zijn nu niet bepaald van een subtiliteit die het ontwerp de juiste eer verschaft. Vooral de matchromen spiegels doen denken aan groeperingen waar mensen zich met een GT zeker niet thuis zullen voelen. Ook de velgen van deze conversie zijn zeker niet de mooiste onder een GT. Het ietwat lompe vijfspaaks-design is in mijn ogen een Alfa niet waardig en zal beter staan onder autoâ€™s uit een ander land. Gelukkig biedt het Milanese merk voldoende stijlbewuste alternatieven.

Tot slot twee onbesproken elementen van de GT: de voorzijde en de achterzijde. De voorzijde is typisch Alfa met de fantastische grille en de priemende koplampjes. Ook hier echter weer de chromen sierstripjes, hoewel ze minder storend zijn dan de spiegels. Lopen we vervolgens door naar de achterkant dan zien we toch weer een misser. De kleine achterlichtjes zijn weliswaar een fantastische vondst, maar door de beperkte ruimte moesten er lichtjes in de onderzijde van de bumper worden geplaatst. Daarnaast herbergt de onderzijde van diezelfde bumper een afdekplaatje voor een eventuele uitlaat aan de andere kant. Jammer dat er op die manier naar oplossingen wordt gezocht, maar gelukkig doen ze weinig afbreuk aan de gehele auto.

CoupÃ©gevoel

Stijlvol: dat is het woord dat naar boven drijft zodra je jezelf in de schitterende GT-stoel laat zakken. Schitterend om te zien Ã©n om in te zitten. De gestikte rode Alfa Romeo-logoâ€™s op de hoofdsteunen zien er gewoonweg schitterend uit en behoren tot de vele liefdevolle details die het interieur maken tot wat het is: aantrekkelijk. Daar draagt het instrumentarium ook aan bij. Er wordt niet gesproken over een Engelse term als â€œrpmâ€•, maar over het Italiaanse â€œgiriâ€•. Sfeerverhogende items? Zeker! Kitscherig? Misschien ook wel een beetje. De meters staan in een sportieve opstelling met de wijzers op een verticaal nulpunt en is er gekozen voor een meteropstelling in een cluster. De klokkenwinkel is echt een separaat gedeelte van het dashboard en kent een frivoliteit van het chique soort.

Ook het stuur heeft weer die rode stiksels, waarmee het leder is vastgenaaid. Erg smaakvol en dat denk je steeds wanneer je door het interieur kijkt. Details hebben aandacht gehad en zeker het algehele charisma van de binnenzijde doet de inzittenden veel goeds. Des te spijtiger dan ook dat de afwerking van het interieur niet meer van deze tijd is. De naad van bijvoorbeeld het dashboard naar het portier is dusdanig ongelijk dat je vinger er aan de bovenkant tussen kan, maar dat er aan de onderzijde al bijna geen creditcard meer tussen past. Bovendien is het een gemiste kans dat Alfa het interieur van de 147 bijna volledig heeft overgenomen. Niet dat het interieur in die auto niet mooi is, maar enige onderscheiding was wel op zijn plaats geweest.

Voorin heb je echt het coupÃ©gevoel. Je zit in een geborgen positie met kleine ruitjes en hebt net voldoende ruimte om de auto om je heen gesmolten te voelen. Achterin kan men ook aardig zitten, zij het voor korte afstanden. Het hoofd zit snel tegen het dak aan en de beenruimte houdt ook niet over. Het gaat en daar is het mee gezegd. Een klassieke 2+2 in feite met een forse kofferruimte, dat via de derde deur uitstekend toegankelijk is.

Geen spinnend voorwiel

Vroeger waren Alfa Romeoâ€™s op de achterwielen aangedreven. Ook toen voorwielaandrijving gemeengoed werd bleven de mannen uit Milaan vasthouden aan de klassieke opstelling. Pas in de jaren â€™90 waren alle Alfaâ€™s - in navolging van de Alfasud - voorzien van voorwielaandrijving en zagen liefhebbers dit als een groot zwaktebod. Voorwielaandrijving rijdt nu eenmaal minder sportief dan achterwielaandrijving en bovendien heeft voorwielaandrijving een aantal negatieve aspecten

Hoewel het veiliger is dan achterwielaandrijving haalt het juist daardoor een stukje spanning weg uit de wegligging en is voorwielaandrijving niet altijd even prettig als er

sprake is van een sterke motorisering. Een voorwielaandrijver heeft dan snel de neiging om onderstuurd te raken en zijn krachten niet goed kwijt te kunnen: het binnenste voorwiel wil nog wel eens gaan doorspinnen en dat kan leiden tot nare situaties.

De oplossing hiervoor heeft Alfa Romeo gezocht in de toepassing van een sperdifferentieel. Deze niet veel toegepaste techniek zorgt ervoor dat bij een doorslippend binnenste voorwiel het koppel grotendeels naar het buitenste voorwiel wordt gebracht, waardoor het onderstuur wordt tegengegaan. Dit zorgt voor een betere voertuigbeheersing en dus meer bochtensnelheid, vanwege de geoptimaliseerde vermogensbenutting. De gelijkmatige en flexibele overdracht van het koppel naar de wielen is veiliger vanwege de stabiliteitsverbetering en sportiever, want het Q2-systeem tolereert hogere bochtsnelheden.

Listig kontje

Dit is Ã©Ã©n van de betere voorwielaandrijvers, dat is een ding dat zeker is. Ford maakt goede voorwielaangedreven autoâ€™s en Peugeot trompettert ook een leuk deuntje mee, maar deze Alfa Romeo rijdt toch echt heel anders. Waar Ford vooral bekend staat om de goede besturing en de scherpte, daar heeft Alfa veel meer gedaan. Alfaâ€™s zijn sowieso al goed rijdende voorwielaandrijvers, maar met het Q2-systeem krijg je een extra traktatie. Gooi de auto iets harder dan normaal een bocht in en lift het gas een beetje, want dan krijg je een overstuurd karakter. Wat dan gebeurt is voorspelbaar: het kontje komt eventjes naar buiten zetten. Dat is toch wel erg leuk als je houdt van sturen en in de verte doet het zelfs enigszins denken aan de Alfa 75. Opwindend!

De Alfa blijft normaliter heel erg neutraal en zonder onderstuur de bocht doorgaan en dat merk je vooral bij doordraaiers zoals opritten van de snelweg. Houd het gas erop en de auto trekt fabuleus een bocht door zonder dat je grip dreigt te verliezen: absoluut een gewin van het differentieel. De bochtensnelheden kunnen daardoor echt heel hoog liggen en rotondes neem je met korte stuurbewegingen en gezwinde spoed. Heerlijk om op die manier het Alfa-gevoel weer te krijgen!

Dat gevoel verdwijnt toch een beetje als je het motorgeluid van deze GT hoort. Het Q2-systeem is helaas voorbehouden aan de dieselversie, terwijl juist een lekkere benzinemotor het systeem extra tot glans laat komen. Niet dat er iets mis is met deze JTD, maar zoals alle diesels kent ook deze motor een turbogat en blijft het geluid altijd aanwezig. Wat wel genoemd mag worden is de enorme soepelheid van dit 305 Nm leverende blok. Vijftig in de vijf is geen enkel probleem en de auto pakt dan zonder trillingen eenvoudig op. Heerlijk schakellui rijden is dus een gunstig aspect van deze auto. Dat is eigenlijk ook helemaal niet erg, want de bediening van de koppeling en de bak vergt nogal wat gewenning en een zekere aandacht. De koppeling moet volledig worden ingetrapt en dat is bij de GT een behoorlijke trap op het aluminium pedaal. Vervolgens moet je de versnelling met beleid inleggen, want boterzacht schakelt deze Bella niet. Hierbij moet aangetekend worden dat het testexemplaar nog maar 2500 kilometer had gereden, waarvan veel op het circuit.

De prestaties van deze auto zijn echter fors en je merkt dat de 305 Newtonmeters er na de 2000 toeren behoorlijk inhakken. Als de turbo erin komt gaat de auto als een speer vooruit, maar subjectief verwacht je meer. Het gaat zonder veel drama, maar objectief gezien gaat de Alfa heel lekker vooruit. Een sprint van 80 naar 120 in een dikke zes seconden is gewoon dusdanig dat je er een Boxster mee bijhoudt. Uiteraard haal je dan niet het opgegeven verbruik van 1:14.9, maar als je normaal met de GT door het verkeer suist dan verbeter je die opgave zonder veel moeite. Het testverbruik was namelijk een prima 1:15,4. Bovendien valt op dat het acceleratievermogen sterk is, maar dat het stopvermogen dat ook is. De remmen voelen lekker bijterig aan en vertragen erg goed.

Tot slot het allergrootste nadeel aan de GT en dat is zijn overzichtelijkheid. Of beter gezegd: het ontbreken daarvan. De auto is op geen enkele manier in te schatten. Waar de voorkant eindigt is met geen mogelijkheid te bepalen en de achterkant is zo mogelijk nog minder goed te ontdekken. Hoe je de spiegels ook afstelt: inparkeren blijft behoorlijk gokken en ik was dan ook blij dat de testauto voorzien was van parkeersensoren. Deze auto heeft ze keihard nodig om het mooie blik niet te beschadigen.

Absoluut doen!

De prospect van de GT met dieselmotor moet absoluut kiezen voor de Q2-versie. Dit

systeem voegt zoveel rijplezier en veiligheid toe aan de auto dat het zonde is als hij zonder wordt besteld. De bochtsnelheden worden zoveel hoger en de wegligging neemt met een dusdanig grote stap toe dat het eigenlijk als een must-have kan worden beschouwd. Een fantastische aanvulling op het scherpe stuurgedrag van de GT! Zeker als je naar de meerprijs van het systeem kijkt van ongeveer 800 Euro. Dat is verhoudingsgewijs niet veel op een auto van ongeveer 37 mille.

De rest van de auto klopt eigenlijk ook: geslaagd design en een sfeervol interieur. Daarnaast beschikt de auto over een behoorlijke uitrusting en een fijne dieselmotor. Hij loopt mooi rond en zonder nadrukkelijk dieselgeluid, maar kent wel het bekende turbogat onder de 2000 toeren. Is dat gat echter gedicht, dan gaat de Alfa goed van zijn plek met een alleszins redelijk verbruik van ongeveer 1:15.

De gemiddelde Alfa-koper zal de onoverzichtelijkheid wel beschouwen als een knieval naar het evenwichtige design en in diezelfde excuses zal de beperkte ruimte achterin geplaatst worden. En afwerkingmissers maken een Alfa tot een Alfa. Om de GT nog aantrekkelijker te maken moet Alfa het sperdifferentieel eigenlijk op meer versies - en modelreeksen â€“ aanbieden!

Plus

+ Met Q2 fenomenaal weggedrag
+ Schitterende vormgeving
+ Soepele motor

Min

- Onoverzichtelijk!
- Koppeling en versnellingsbak niet soepel
- Afwerking