



Dennis van 't Kruis
23 augustus 2005

© Rijtesten.nl

Intro

Stijlvol, artistiek, fraai, smaakvol, chic, elegant, , zwierig, mooi, geraffineerd, wonderschoon, prachtig, fantastisch, uitmuntend, heerlijk, magnifiek, schitterend, bloedmooi, oogverblindend. Allemaal woorden die het merk Alfa Romeo eer aan doen. Elk woord is een synoniem dat bewijst dat je voor echt mooie auto's in Italië moet zijn.



Het exterieur

Als er een ding typisch is aan deze GT, dan is het de schoonheid van het design. Geheel conform de geschiedenis van het merk, doet ontwerper Bertone zijn goede naam eer aan, door met zijn ontwerp een wonderschone en stijlvolle auto neer te zetten. Een auto die voldoet aan het heersende familiegezicht, met de kenmerkende gril, die de bumper doorbreekt. En ook bij deze GT is goed te zien hoe de galkleurige vlek die voor de nummerplaat gereserveerd is, de auto geen eer aandoet. Dan hebben ze het in Florida toch beter voor elkaar, want daar is alleen aan de achterzijde een nummerplaat verplicht. Het is niet makkelijk om de plek van de GT te bepalen. Als we naar de wielbasis kijken blijkt dat de afstand tussen de beide wielhartes (260cm) de GT een plaats gunt tegenover de Opel Astra GTC (261cm). Gaan we echter de lengte van de



Alfa Romeo GT 2.0 JTS 16v Distinctive

auto's vergelijken, dan ontstaat er een verschil in het voordeel van de Alfa. Ondanks de 1 centimeter met bij de wielbasis is de Alfa, tussen neus en kont, 20 centimeter langer, namelijk 449cm tegenover 429cm. Maar deze vergelijking is dan ook een verkeerde, want de GT staat op hetzelfde platform als de Alfa Romeo 156. Dat betekent dat de Opel Calibra, die al sinds 1997 niet meer geleverd wordt, de oplossing van de puzzel geeft. Op dezelfde manier als dat de Calibra naast de Vectra staat, staat de GT naast de 156. Daarnaast heeft de Calibra exact dezelfde wielbasis en lichaamslengte als de GT. Dit is het moment dat de lezers van deze rijtest waarschijnlijk denken, waarom zo omslachtig de positie bepalen? Het antwoord daarop is vrij simpel. Als ik alleen had gezegd dat de GT op basis van de 156 had gestaan, dan was dit stukje tekst veel korter geweest. De Alfa Romeo is te verkrijgen vanaf â,- 29.950,- voor de 1.8 Twin Spark 16V Impression en loopt tot â,- 37.945,- voor de 3.2 V6 24V Distinctive. De testauto kost â,- 35.125,- en dat is dan nog exclusief de opgespoten metallic lak ter waarde van â,- 650,-.



Het interieur

Na het openen van de stijlloze, maar stijlvolle deur knalt het rode leer je tegemoet. Volgens de folder zijn er in totaal 11 kleuren leer beschikbaar, maar deze kleurcombinatie is toch de meest gewaagde. De andere kleuren zijn net iets te braaf voor deze auto. De stoelen kwijten zich zeer goed van hun taak om de bestuurder en zijn passagiers op hun plaats te houden. De voorstoelen hebben daarnaast ook nog voldoende lengte in de zitting, waardoor de bovenbenen van de chauffeur op een comfortabele manier worden ondersteund. Het draagt volkomen bij aan het karakter van de auto. De instap naar de achterbank is makkelijk, doordat de voorstoel ruim baan maakt voor de passagier die op de achterbank wil zitten. De beenruimte houdt niet over, maar is voldoende om er een tijdje te vertoeven. Dit is mogelijk doordat de zitting



Alfa Romeo GT 2.0 JTS 16v Distinctive

van de achterbank achterover helt. Hetzelfde trucje zag ik ook bij de eerder geteste Mazda RX-8. En net als bij die auto wordt de hoofdruimte voor de achterpassagiers in de GT beperkt door de vormen van het coupé@dak. De bagageruimte heeft een bruikbare vorm en een redelijke inhoud van 320 liter. Nu even terug naar de voorzijde van de cabine. Daar vinden we een redelijk simpel, maar ergonomisch overdacht dashboard, dat zeer zacht aanvoelt. De gebruikte materialen zien er mooi uit en onderstrepen de air van stijl en klasse. Een minpuntje is de knop van de versnellingspook. Het gebruikte materiaal is erg glad en ligt niet lekker in de hand. Gelukkig bied de optielijst een met leer bekleed alternatief. Een materiaal dat meer dan waarschijnlijk beter in de hand ligt dan de gemonteerde aluminium knop.





Het rijden

Een keer eerder heb ik in een Alfa gereden. Ten tijde was ik namelijk op zoek naar een andere auto en stuitte daarbij op een Alfa Romeo 75 2.0 TwinSpark uit 1990. Een prachtige en heerlijk rijdende auto die ik toen graag wilde hebben, maar helaas niet kon betalen (1992, andere tijden). De proefrit was dus eigenlijk overbodig, maar oh zo leuk. Iets wat ik van tevoren al wist, maar niet kon laten omdat ik toentertijd helemaal gek was van die auto. Hoewel dat al behoorlijk lang geleden is, weet ik nog dat er in de testauto ongeveer dezelfde ambiance hing. In een moderner jasje uiteraard, maar duidelijk was dat beide auto's met hetzelfde idee en liefde voor auto's zijn ontworpen. De 2.0 JTS levert 165 PK bij 6400 tpm en 206 Nm bij 3250 tpm. Dat resulteert in een nul- naar honderdtijd van 8,7 seconden en dat is een meer dan respectabele tijd. Het is alleen jammer dat dit niet met wat meer spektakel gebeurt. Het snelheidsgevoel tijdens de acceleratie is ruimschoot aanwezig, maar het ontbreekt aan een echte snelheidskick. In vergelijking met de eerder aangehaalde Mazda RX-8 wil de motor onder het ideale toerental heel even wachten met echt versnellen. Pas rond de 3300 - 3500 tpm voel je echt een trap in je rug en begint de versnelling echt op gang te komen. Het is ook dan, dat de motor op een overtuigende manier zijn kunsten vertoont. Het geluid dat de uitlaat daarbij produceert is van een hoge schoonheid. Het schakelen heeft een sportieve inslag, maar ik had liever gezien dat de pook wat korter was geweest. Ook nu weer merkte ik dat de lange pook een sta-in-de-weg is voor een vlotte manier van doorschakelen. Daar is natuurlijk wel een oplossing voor te bedenken, want ik merkte al gauw dat ik tijdens het schakelen niet de knop, maar de stang van de versnellingspook gebruikte. Deze techniek kwam een snellere verzetswisseling ten goede. Dat de GT al een rots op de weg ligt, werd nogmaals bevestigd door de mini-rotondetest. Als op een rails liet deze voorwielaandrijver zich tot een redelijk hoge snelheid opzweepen. De remtest werd eveneens met een krappe voldoende afgerond, omdat er tijdens de noodstop een onbalans te voelen was aan de achterzijde van de auto. Deze onbalans is niet storend en de bestuurder zal er na een tijdje wel aan gewend raken. Echter, de chauffeur die dit voor het eerst voelt zal toch wel even raar op kijken. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat de remtest gedaan wordt bij een snelheid van 100 km/uur. Bij een 2e remtest, die ter vergelijking bij een



Alfa Romeo GT 2.0 JTS 16v Distinctive

lagere snelheid van 80 km/uur gebeurde, was de onbalans volledig afwezig.



Slot

Met de 165 pk van de 2.0 TS onder je rechtervoet heb je met de GT een heerlijk scheurijzer tot je beschikking. Het enige wat deze auto nog beter zou kunnen maken is achterwielaandrijving of aandrijving op alle vier de wielen.

Plus

- + Prettige stoelen
- + Schoonheid
- + Wegligging

Min

- Ruimte achterin
- Snelheidsgevoel blijft achter
- Lichte onbalans bij noodstop