AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 2 juli 1999
www.autozine.nl

Alfa Romeo GTV (1995 - 2003)

Lady en de vagebond

Autotest | Sinds 1968 maakt Alfa Romeo de Spider, sinds 1962 de GTV. Deze modellen hebben altijd het exclusieve gezicht van Alfa Romeo bepaald. Sinds 1995 zijn beide gebaseerd op dezelfde koets. Daarom een dubbeltest van de Alfa Romeo Spider en GTV. Is de GTV een Spider met dak? Welke is het lekkerst? Welke is de beste koop? Een dag rijden met het mooiste dat Alfa Romeo te bieden heeft geeft het antwoord.

Als ik 's ochtends vroeg naar Utrecht rijd, heb ik het gevoel dit jaar twee keer jarig te zijn. De Alfa Romeo specialist van Nederland, Sam van Lingen, heeft de twee mooiste parels uit de Alfa Romeo schatkist voor mij klaar staan: de Alfa Romeo Spider en GTV. Zij-aan-zij staan deze juwelen mij op te wachten. Het is droog en zonnig maar de weerman heeft regen voorspeld. Daarom kies ik er voor eerst met de Spider op pad te gaan.

Spider

Stoel en stuurwiel zijn verstelbaar zodat het gemakkelijk is een goede zitpositie te vinden. Achter het stuur zijn twee grote ronde klokken te vinden met daartussen een LCD display met daarin de dagteller en kilometerteller. In de middenconsole bevinden zich de benzinemeter, watertemperatuurmeter en een klokje. Alle klokken hebben de schijn van een rand van aluminium. Het aluminium is gespoten plastic en dat geeft het dashboard iets moderns met een knipoog naar het verleden. De opzet van het interieur geeft de indruk dat vorm boven functie gaat. Alle knoppen zijn echter gemakkelijk te vinden. Zelfs de bediening van de airconditioning is meteen duidelijk.

Maar de Spider moet uiteraard open worden gereden. Twee knoppen achter de bestuurdersstoel ontgrendelen de onderkant van de kap en de klep waaronder de kap moet worden opgeborgen. Met twee handgrepen boven de voorruit kan de kap worden losgemaakt waarna deze onzichtbaar onder de klep verdwijnt. De procedure is alleen uit te voeren door uit de auto te stappen, maar kost zelfs bij een eerste poging niet meer dan 1 à 2 minuten. Wat overblijft is het prachtige silhouet van de Alfa Romeo Spider. Kunst op wielen.

Geruisloos zet de auto zich in beweging voor de testroute die beide auto's zullen afleggen. In de eerste drie versnellingen is de auto vlot te noemen. De 144 pk van de 1.8 liter krachtbron is vooral ingezet voor souplesse. Afzakken tot 50 km/u in de vijfde versnelling is geen probleem. Boven de 100 km/u moet de motor op toeren worden gehouden om snel in te voegen of van baan te wisselen zonder het overige verkeer op te houden.

Bij deze snelheden valt onmiddellijk het grote comfort van de Spider op. De diepe zit geeft een gevoel van veiligheid en zorgt er voor dat de inzittenden voldoende uit de wind zitten. Desondanks zou mijn haardos na twee uur rijden sterk doen denken aan die van Seinfeld's "Kramer". Op buitenweggetjes is de stuurbekrachtiging ondanks het directe karakter te nadrukkelijk aanwezig om de bochten even snel en mooi te sturen als de colonne motorrijders voor mij.

In de stad valt de grote draaicirkel van de auto op. Het stuur had een slag kleiner en een fractie dikker gemogen. Op onregelmatig wegdek tordeert de Spider behoorlijk, maar storend is dit niet. De heerlijke set remmen lijkt dezelfde als die van de snellere Spiders en bijt zich bij iedere snelheid vastberaden vast om de auto vlot tot stilstand te brengen.

Met Laura Pausini op de radio onder een stralende zon lijkt aan het Italiaanse plezier geen einde te komen. Even later pakken zich rond Amsterdam echter donkere wolken samen. Daarom parkeer ik bij een kleine jachthaven om de kap op de auto te zetten. Binnen enkele minuten is het interieur overdekt. Het Nederlandse weer slaat toe zodat het tijd wordt de variant met vast dak op te halen.

GTV

Laat het aan Sam van Lingen over van iets bijzonders iets unieks te maken. In parelmoer lak en voorzien van precies de juiste spoilers verandert hij de GTV van prachtig in oogverblindend. Goedkoop zijn de extra's niet, de parelmoerlak kost fl. 2950,- plus een maand extra levertijd. De spoilerset moet fl. 750,- opleveren. Het lederen interieur is helemaal af met de originele Alfa Romeo radio (a fl. 1700,-) in dezelfde metallic lak als de klokken met middenconsole.

De zwarte Grundig radio in de Spider viel behoorlijk uit de toon en maakt de prijzige Alfa Radio (fabrikaat Clarion) toch de moeite waard. Het dak van de GTV is laag. Met de stoel in de achterste stand kijk ik tegen de dakrand en zonnekleppen aan waardoor rijden wat lastig wordt. Voor lange bestuurders is de beste zit te vinden door de stoel naar voren te schuiven en meer onderuit te gaan zitten.

Al tijdens de eerste meters wordt meteen duidelijk dat de GTV een heel andere auto dan de Spider is. Dit wordt veroorzaakt door de iets sterkere motor (155 pk in plaats van 144), de lagere wangen van de banden en het stijvere onderstel. Dankzij het schoeisel in de maat 205/50 R 16 is de stuurbekrachtiging nu op zijn plaats en heb ik al bij de eerste bocht het idee hier vreselijk hard doorheen te moeten. De brede lage banden en stugge veren geven de GTV het karakter van een pure sportwagen.

Evenals bij de Spider is de auto in de eerste drie versnellingen bijtgraag en ben ik binnen recordtijd bij de A2. De sprint tot 120 km/u gaat moeiteloos en de auto geeft te kennen dat 120 km/u eigenlijk pas het begin van het plezier is. De Nederlandse wetgever bepaalt anders. Iedere acceleratie gaat gepaard met een magnifiek motorgeluid dat doet denken aan dat van de vertrouwde Alfa Romeo boxermotor van weleer. De GTV wil graag harder, maar geeft nooit het idee te langzaam te gaan. 120 km/u is lekker doorrijden. Hoe fijn de GTV ook rijdt, met de Spider leek de A2 korter.

Het snelheidspotentieel is snel getest binnen de gestelde limieten. Gelukkig komt aan het bochtenplezier nooit een einde met de GTV. In

klaverbladen, B-weggetjes of krappe straatjes is de GTV een brok rijplezier. Het onderstel geeft iedere oneffenheid in de weg feilloos door. De besturing is direct en precies. Het onderstel maakt bochtsnelheden mogelijk waar menig GTi rijder in zijn of haar stoutste droom niet over peinst. De auto helt niet over en de grenzen lijken heel ver te liggen. Na enkele uren GTV rijden spreek ik dan ook niet meer van een "bocht" maar van een "minder recht stuk weg".

Toch is datzelfde onderstel tegelijkertijd het sterkste en zwakste punt van de auto. De GTV is zeer gevoelig voor regen en spoorvorming. Onder dergelijke omstandigheden kent de auto een listig weggedrag dat snelle reflexen en een verhoogde rijvaardigheidscursus niet overbodig maakt. De remmen zijn dezelfde als die van de Spider en zijn in staat de auto als een blok tot stilstand te brengen. ABS is standaard op iedere GTV en Spider.

Bevoorrecht

Kalm of gehaast, schandalig snel of sukkelend achter een tractor, de GTV rijder voelt zich bevoorrecht met deze auto op weg te zijn. Bovendien blijkt de GTV een grotere koppendraaier dan de Spider. Als ik de auto parkeer bij een autoaccessoirewinkel komt het voltallige personeel al snel naar buiten om deze bijzonder uitgedoste Italiaanse schoonheid van dichtbij te bekijken. Ook op de snelweg boekt de GTV meer bekijks dan de Spider. Vooral de "had ik nou maar ..." blik van de Alfa 164 bestuurder met kinderplakplaatjes op de zijruiten sprak boekdelen.

De GTV geeft een echt coupé gevoel dankzij de diepe zit, de lage ruiten en het exclusieve interieur. De minuscule achterbank kan beter beschouwd worden als serieuze aanvulling op de bergruimte. De GTV bestuurder voelt zich in de luxe cocon al snel superieur aan het overige verkeer. De Spider en GTV hebben standaard centrale portiervergrendeling, elektrisch bedienbare zijruiten, twee airbags en startblokkering. De te lage hoofdsteunen van beide auto's zijn niet verstelbaar.

De airconditioning van GTV werkt uitstekend, bij de Spider met gesloten kap leek de airconditioning weinig effect te sorteren. Het verbruik tijdens beide proefritten lag rond de 1 op 10. Met open dak dan wel continu gebruik van de airconditioning ligt dit rond de opgegeven waarden van Alfa Romeo.

Conclusie

Alfa Romeo staat bij velen bekend als liefhebbersmerk waarbij betrouwbaarheid soms op de tweede plaats komt. In diverse Europese onderzoeken naar betrouwbaarheid staat Alfa Romeo vaak onderaan de lijsten. Ook kennissen met een Alfa Romeo maken verdacht veel bezoekjes aan de lokale garagist. Monteurs en verkopers van Sam van Lingen zeggen dat vooral de nieuwste Alfa Romeo's weinig problemen kennen. Mocht er toch iets mis gaan, dan heeft Alfa Romeo een eigen hulpdienst die in binnen- en buitenland binnen enkele uren ter plaatse is. Geen van mijn testauto's had rammels of andere onvolkomenheden.

De Alfa Romeo Spider 1.8 is vooral bedoeld om te flaneren. Het is geen sportauto maar een toerauto. Met open kap is het rijcomfort hoger dan bij menig andere cabrio in deze prijsklasse. Met de 1.8 liter motor komt de auto uitstekend mee in het verkeer. Als de krachtbron zich even boos maakt zijn vlotte tussensprints geen probleem. De Spider is ook leverbaar met de 2 liter krachtbron van de GTV. Bovendien wordt de auto dan ook voorzien van de banden die zo bepalend zijn voor het stuurgedrag en de wegligging van de GTV.

De GTV 2.0 is de rebel van beide. De auto kan genadeloos hard of slaapverwekkend kalm worden gereden zonder ooit te vervelen. De wegligging tart in sommige gevallen de natuurwetten. In de uitvoering met parelmoerlak en spoilerset is het al een plezier om in zo'n fraaie auto te mogen plaatsnemen. Op het gebied van weggedrag en praktisch gebruik is de GTV zeker met het Nederlandse klimaat de betere auto van beide. (Ivo Kroone) ■

Specificaties

Alfa Romeo GTV (1995 - 2003) 2.0 Twin Spark 16v L

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	429 x 178 x 132 cm
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1.370 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	110 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1970 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	155 pk @ 6400 tpm
Koppel	187 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,4 sec.
Topsnelheid	215 km/u
Verbruik gemiddeld	9,1 l / 100 km
Verbruik stad	13,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 35.599,-
Prijs instapmodel	€ 31.515,-