

Giugiaro

Verantwoordelijk voor het uiterlijk van de Brera is Giugiaro, die in 2002 de Brera Concept presenteerde. Een sportcoupé, technisch gebaseerd op de - eveneens door Giugiaro getekende - Maserati 3200GT. Het concept model was voorzien van een 400 pk sterke achtcilinder die de achterwielen aandreef, vleugeldeuren die je met een druk op de knop kon openen en een body die opgetrokken was uit carbon fibre. Toch zorgde juist het excentrieke design voor de meeste aandacht. Het ontwerp werd bedolven onder prijzen. Waaronder de "Most Beautiful Car in the World Award" in 2006.



Een design zoals alleen de Italianen dat kunnen

Afgezwakt

Hoewel de vormgeving van de Brera iets afgezwakt - lees: praktischer - is ten opzichte van de Brera Concept, kunnen we hier toch spreken van een concept model dat, wat vormgeving betreft, nagenoeg ongewijzigd in productie is gegaan. Bijna alle designelementen van het conceptmodel zijn terug te vinden op de Brera. De voorkant wordt gedomineerd door de schildvormige grille, die nu overigens het familiegezicht bepaalt van alle Alfa modellen. Vanuit de grille loopt een V-vormige verhoging over de motorkap en aan weerszijden van de grille bevinden zich lichtunits die smal beginnen en breed toelopen richting de flanken. Elke unit beschikt over drie ronde lichtpitjes. De Brera moet overigens z'n front delen met de Alfa 159, met de voorspoiler als enig verschil.



Een afgeronde achterkant met achterklep ipv een kofferbak

De achterkant is al even markant als de voorkant. Ook hier bevinden zich lichtunits met drie ronde lichtpitjes, die smal beginnen en breed toelopen. Geen achterbak voor de Brera maar een achterklep met daarin een achterraut die in een V-vorm af loopt. Door de ronde achterkant met heupen, uitgeklopte wielkasten en vier einddempers oogt de Brera bijzonder dik. De zijkant wordt gekenmerkt door de dikke

C-stijl en lage daklijn. De A-stijl staat, bij wijze van spreken, bijna horizontaal en geeft het gevoel dat de Brera al in beweging is terwijl deze nog stil staat.

Over de kleinste details is nagedacht. Kijk bijvoorbeeld naar de knipperlichten op de flanken, deze zijn gespiegeld aan de deurgreep en deurgreep inkeping. Vergezocht of niet, het is overduidelijk dat hier Italiaanse meesters aan het werk zijn geweest. Ondanks het oogstrelende design toch een puntje van kritiek in vorm van een te grote overhang aan de voorkant.

De vormgeving van de Brera is een mix van design elementen uit Alfa Romeo's verleden. Maar dat kan ook niet anders met Giorgetto Giugiaro als designer, die in het verleden ook de Sprint en Alfetta GTV ontwierp. Deze grootmeester is in 1999 uitgeroepen tot Car Designer of the Century.

Sky-Window

Helaas heeft de kopieerslag zich beperkt tot de buitenkant. De Brera krijgt niet het voluptueuze leren interieur mee uit het concept model maar het interieur uit de Alfa 159, waar overigens niks mis mee is. Het kan het best omschreven worden als een rijdersinterieur. De middenconsole is naar de bestuurder toe gedraaid om de meters en bedieningsorganen beter te kunnen waarnemen en bedienen. Ook het instrumentarium voor je is goed zichtbaar. Het leren stuurwiel met schakelpeddel ligt goed in de hand.



Rijders interieur

De algehele indruk is dat er mooie degelijke materialen zijn gebruikt. De deels elektrische verstelbare lerenstoelen zijn afgewerkt zoals je dat alleen in Italiaanse auto's ziet. Mooi en stijlvol. Stoel en stuur zijn optimaal in te stellen voor een juiste zitpositie. Doordat de middentunnel vanuit de middenconsole doorloopt tot aan de achterbank, bekruipt het gevoel van een cockpit je een beetje. Voorin heb je als bestuurder en passagier een zee aan ruimte maar achterin hoef je niet proberen te gaan zitten. Er zit weliswaar een achterbank in, maar je kunt er echt niemand kwijt.

Wat wel het productiestadium heeft gehaald is het Sky-Window, een glazen dak. Deze kan niet open maar wel afgesloten worden doormiddel van de hemel die elektrisch te verschuiven is. Doordat het glas donker is valt het licht gedempt naar binnen wat een bepaalde ambiance met zich mee brengt.

De bagageruimte is met 300 liter redelijk bemeten voor een coupé en met de achterbank neer kom je zelfs op 610 liter. Keerzijde van de schitterend ontworpen achterkant is de hoge tildrempel. Echt onhandig is dat de ontgrendeling van de achterklep in de armsteun zit.

Een dot tussengas

Helaas geen achtcilinder uit het conceptmodel voor de Alfa GTV opvolger. De Brera moet het doen met wat meer conventionele motoren. In ons geval een 2.2 JTS met 185pk en 230nm aan koppel. Leuke cijfers, ware het niet dat de Brera een dikke 1450 kilo in de schaal legt. Bovendien brengt de motor z'n vermogen via een sequentiele transmissie over op de (voor)wielen. Weliswaar via de tweede generatie Selespeed transmissie, maar toch...



Opvallen doe je zeker

Feiten waar we in eerste instantie redelijk sceptisch tegenover stonden. Wat betreft de

transmissie verzekerde de importeur ons een schakeltijd van een halve seconde en geen vermogensverlies. En inderdaad, tijdens stevig accelereren over de Autobahn ondervinden we dat schakelen vlot gaat, mits er handmatig geschakeld wordt doormiddel van de peddels achter het stuur en de sportstand ingeschakeld staat. Het systeem zorgt zelf voor een dot tussengas om het sterk afremmen van de wielen te voorkomen. Bijkomend detail is een sportieve brul tijdens het schakelen. De Brera is een vlotte auto en inhalen gaat zonder veel ophef. De sensatie van het versnellen blijft echter uit door het hoge gewicht.

De Brera staat op een ingekort onderstel van Alfa 159. Dat onderstel staat bekend als één van de beste uit z'n klasse. Tel daar een bredere spoorbreedte en een sportievere wielophanging bij op en de conclusie is snel gemaakt. Tijdens bochtige parcoursen door de bergen ontpopt de Brera zich als een bochtenridder. Door de superdirecte besturing kun je de auto messcherp insturen. Maar ondanks zijn uitstekende bochtgedrag en wegligging voelt de auto niet lichtvoetig aan. Het is niet zozeer het gewicht van de auto als wel de gewichtsverdeling. Veel daarvan concentreert zich in de neus en vooral bij snel insturen en hard remmen merk je dat. De remmen werken overigens uitstekend en zijn prima doseerbaar.

Ook rustig cruisen is een feest in de Brera, de stoelen zitten goed en geven je voldoende steun. Na acht uur rijden stap je net zo fris uit als toen je de reis begon. Opmerking is wel om de automaatstand niet in sportmodes te zetten want daar krijgt de auto een nerveus karakter van. Zelf schakelen is in dat geval beter. Ondanks de 17 inch velgen met winterbanden (standaard 18 inch) valt het met de rijgeluiden behoorlijk mee. Alleen op de achtergrond hoor je de motor zachtjes grommen. Geef je gas dan brengt de Brera een mooi sportief geluid ten gehore.

Eigenlijk moet de Brera gezien worden als een bloedmooie GT waarmee je kunt flaneren in plaats van een sportwagen die je constant uitdaagt om gas te geven.

Andere emoties

Dat de Brera geen auto is voor verlegen mensen mag ondertussen wel duidelijk zijn. Waar we ook reden iedereen was wel op één of andere manier onder de indruk van het fraaie uiterlijk. Zo kregen we vaak een duim of een vriendelijke knik van mensen die zichzelf het moment ervoor nog betrapten op staren.

De Brera brengt andere emoties naar boven, dan bijvoorbeeld een BMW 3 Serie Coupe om maar een directe concurrent te noemen. De reacties zijn over het algemeen gemoedelijk. Afgezien van het hogere verbruik (wij kwamen op



Krachtig voorkomen

12.1 l\100km) en gewicht is er weinig mis met deze auto. Hij heeft prima rijeigenschappen en is in de basis rijker uitgerust. Bijvoorbeeld standaard voorzien van 18 inch lichtmetaal, het glazendak en dualzone airco. Is bovendien een fractie goedkoper dan zijn concurrenten. En dan is er natuurlijk nog dat prachtige stijlvolle uiterlijk, dat door geen concurrent in z'n klasse overtroffen kan worden. Jammer dat er nog zo weinig van rond rijden, want wie wil nou geen gemoedelijke reactie tijdens het rijden?

Plus

- + Design
- + Puik onderstel
- + Prettige zitpositie

Min

- Gewicht
- Verbruik
- Ontgrendeling achterklep