

## Una bella cabrio

De zomer is in volle gang, een strakblauwe hemel en een temperatuurmeter die waarden van dik boven de 25 graden aangeeft. Wat is er dan leuker om cabrio te rijden in een auto die ook nog eens de oogstrelende looks heeft? De Alfa Romeo Spider is een begrip in autoland en ook dit keer zijn de Italianen er weer in geslaagd om er eentje te ontwerpen om je vingers bij af te likken. Maar het gaat niet alleen om gezien worden, het gaat ook om het rijden zelf.



## Roemruchte geschiedenis

Moet de Alfa Romeo Spider nog geïntroduceerd worden? Dat vragen wij onszelf serieus af. Een auto met zóveel geschiedenis en waarvan je nog met grote regelmaat oudere types ziet rijden, puur omdat het klassiekers zijn geworden. Toch nog even een beknopt stukje historie van deze roemruchte auto. In 1966 stelt Alfa Romeo in Genève de eerste Spider voor: de 1600 Spider. Het chassis is gebaseerd op dat van een Giulia 105 en het laatste ontwerp van Battista Pininfarina zelf. Niet veel later krijgt de tweezitter de naam Duetto.



Dé kleur voor de Spider, Rosso Alfa.

In de jaren daarna ondergaat de Spider diverse metamorfoses en naamsveranderingen. De 1750 Spider Veloce (1967), de Spider 1300 Junior (1968), Fastback Spider (1969) zijn enkele illustere namen die de revue passeren. De laatste grondige facelift krijgt hij in 1990 en drie jaar later rolt de laatste klassieke Spider na 26 jaar van de band. In 1994 breekt het tijdperk van de GTV en Spider aan en in de jaren daarna volgt nog twee keer een restyling.

In 2007 besluit Alfa Romeo de Spider te vernieuwen op basis van de Brera, de sportieveling van het Italiaanse merk. Ook dit keer tekenen de meesterontwerpers van Pininfarina voor het ontwerp. Onze eerste indruk? Mooi! Drie lampen aan elke zijde en in het midden die grote grille met het Alfa-logo. De lijnen lopen via de motorkap door naar de voorruit en de zijkant van de auto. Daar zijn de buitenspiegels op een bijzonder smaakvolle manier bevestigd aan de portieren, waarvan de handgreep ook weer zo'n

opvallend, kek detail is.

En dan die achterkant. De achterlichtunits – waarvan de lampen worden omringd door een chromen randje – kennen we eveneens van de Brera. De Italianen hebben de Spider maar liefst vier ruime uitlaatpijpen meegegeven voor nóg meer sportiviteit. Hoewel de Alfa in negen kleuren geleverd kan worden, is rood natuurlijk het mooist. Alfa Romeo noemt het 'Rosso Alfa'. Alleen al daarom...

## Oog voor detail

We nemen plaats in de Spider en we zakken weg in de bestuurdersstoel. Ze zitten goed, maar bieden nauwelijks zijdelingse steun, iets wat je wel bij een sportauto verwacht. Pas als we verder kijken, blijkt hoeveel aandacht Alfa Romeo aan het interieur heeft besteed. Het zijn de kleine dingen die het ook hier doen. Schroeven zichtbaar in de grepen van het portier? Bij menig auto zou het als 'slechte afwerking' worden opgevat. Bij de Spider echter niet, die vergeef je het. Over details gesproken, de meest in het oog springende zijn toch wel de metertjes in het midden van het dashboard. Benzine heet geen 'fuel', bij Alfa Romeo noemen ze het gewoon 'Benzina'. Dat geldt ook voor 'Acqua' en 'Olio'. Het dashboard ziet er met de twee klokken en infoscherm gelikt uit.



Veel oog voor detail in het interieur van de Spider.

Het dashboard ziet er met de twee klokken en infoscherm gelikt uit.

Het radio/navigatiesysteem in onze testauto is hopeloos verouderd. Een cd afspelen en tegelijk naar je bestemming genavigeerd worden? Vergeet het maar. Je moet een keuze maken, en dat is in 2008 natuurlijk achterhaalt. Verder is systeem nogal traag – ook geen touchscreen – en laat het een wat blikkiger geluid uit de speakers klinken. Alfa Romeo biedt weliswaar een Bose-geluidssysteem als optie aan, maar daarvoor moet je weer extra in de buidel tasten, bovenop de ruim 65 mille die je al kwijt bent voor dit testmodel. Verder hebben de Italianen veel aluminium gebruikt voor een extra sportief tintje.

Een tweezitter neem je niet voor zijn ruimte, dat geldt ook voor deze Italiaan. In het dashboardkastje kun je uiteraard de nodige papieren kwijt, maar dan houdt het ook wel op. In de portieren zitten nog wat kleine vakken, tussen de stoelen in heeft Alfa ook nog een klein vakje gemaakt.

Hoewel de bestuurder en passagier voldoende beenruimte hebben, houdt het met de kap erop niet over. Mensen langer dan 1.85 meter vangen met de kap eraf al veel wind, omdat hun kruin boven de voorruit uitsteekt. Het dak vouwt zich trouwens in 35 seconden op – dat kan alleen vanuit stilstandende positie – in een apart gedeelte van de Spider. Dit betekent dat je dus altijd over dezelfde bagageruimte – die is in dit geval 235 liter – beschikt, ongeacht of je open of gesloten rijdt.

## Geen sportwagen

Onze testauto kreeg de sterkste motor mee, de 3.2 V6, die 260 pk levert en beschikt over een koppel van 288 nm. Daarnaast levert Alfa Romeo de Spider met de 2.2 JTS benzineversie (185 pk) en sinds kort de 2.4 JTD diesel met 210 pk. De V6 van het testmodel is gekoppeld aan de Q-tronic zestraps automaat. Verder heeft de Italiaan vierwielaandrijving, al is hij in deze motorisering ook verkrijgbaar met alleen voorwielaandrijving. De

buitentemperatuur geeft 27 graden aan, tijd om de kap te laten zakken. We steken de sleutel in

het contact en drukken op de startknop. De zescilinder ontwaakt en laat zich horen via de vier pijpen. Een heerlijke roffel klinkt, dat belooft veel goeds. Maar eigenlijk valt het nogal tegen. Het is een nogal geforceerd geluid, maar niet echt des Alfa's. Het mist toch het karakter van de Arese V6.



Het sportieve aspect ontbreekt volledig.

Je verwacht bij een auto met deze looks en zo'n motorvermogen sportieve prestaties. De Spider weegt bijna 1.700 kilo – onder meer door die vierwielaandrijving – en dat voel je ook, hij is echt log. Van nul naar de honderd in zeven seconden is niet denderend en ook de kunstmatige besturing en de automaat dragen niet bij aan het sportieve aspect dat de Italianen met de Spider willen uitdragen. Bij stevig doortrekken blijft de automaat een paar seconden hangen tussen de 4.000 en 5.000 toeren voor hij doorschakelt naar de volgende versnelling.

Op de snelweg gedraagt de automaat zich wel prettig, bij het intrappen van het pedaal schakelt hij snel terug en komt er voldoende vermogen vrij om te versnellen. De topsnelheid ligt volgens Alfa Romeo op 240 kilometer per uur. De rijder moet dan echter tijd en vooral ruimte hebben om dat te halen, want voor ons gevoel duurt dat echt lang. In Duitsland op de Autobahn gaven we het bij 220 op de teller maar op. Over de wegligging zijn we wél positief. De Italiaan ligt als een blok op de weg en indien nodig grijpt de vierwielaandrijving met de verdeling van de aandrijfkrachten wel in. Uitbreken is er dus niet of nauwelijks bij.

De Spider voelt zich meer in zijn element als hij lekker kan cruisen en de showbal kan uithangen. Zo ook in het Duitse plaatsje Bad Bentheim. Wachtend voor het verkeerslicht stopt een oud geel Fiatje 500 met een Italiaanse bestuurder. 'Una bella cabrio', klinkt het uit het autootje. Het is wel een dorstige showbal, met rustig rijden haalt de Italiaan 1 op 8. Trap je het pedaal wat dieper in, dan kom je uit op 1 op 6.

## De show stelen

Eigenlijk valt de Alfa Romeo Spider ons wat tegen. Bij een auto met deze geschiedenis en zo'n uiterlijk verwacht je meer dan je krijgt. Hoewel het geluid uit de 3.2 JTS V6 heerlijk klinkt, mist er toch wat. Verder is de besturing kunstmatig en is de Spider maar een zwaar en logge wagen. Daar tegenover staat dat de Italiaan er bijzonder fraai uitziet de afwerking van het interieur om door een ringetje te halen is en ook de vierwielaandrijving is een prettige bijkomstigheid. De Italiaan in Bad Bentheim had het bij het rechte eind. Het is inderdaad 'una bella cabrio', waarmee je heerlijk kunt cruisen en de show steelt als je daar waarde aan hecht. Het kostenplaatje van ruim 67.000 euro dat eraan hangt, nemen we dan maar voor lief...



Meer een showbal dan een sportwagen.

## Plus

- + Looks
- + Fungehalte
- + Automaat op de snelweg

## Min

- Zwaar en log
- Kunstmatige besturing
- Houdt van een slokje