

## Vooronderstellingen

Voor elektronische hoogstandjes moet je in Japan zijn, voor culinair genot moet je in Frankrijk zijn en voor allerlei vormen van design moet je in Italië zijn. Zomaar wat vooronderstellingen die veel mensen eigen zijn en dat is niet zonder reden. Wij hebben het genoeg om de laatstgenoemde assumptie bevestigd te zien. Niet in een chic meubelstuk of een strak maatpak, maar in een sportieve Italiaanse volbloed op vier wielen. In tegenstelling tot de vele ultrasportieve landgenoten, is deze Alfa Romeo Brera echter wel een auto in de categorie betaalbaar. Geniet mee van deze heerlijke wagen die met een hagelnieuwe motor nu ook met een groen labeltje te bestellen is.



## Mooi blauw is niet lelijk

Het was een open deur geweest om dit relaas te beginnen met zinnen over ontwerper Giugiaro, de Geneefse autotentoonstelling van 2002 en de open monden die het studiemodel Brera destijds opleverde. Toch is een link naar dat moment makkelijk aan te brengen, aangezien het huidige productiemodel nog steeds veel – zo niet alleen maar – positieve reacties oplevert. Een van de meest opvallende kenmerken aan deze Brera is wellicht de lakkleur. Welke kleur had immers de laatste Brera die u tegenkwam? En die daarvoor? Ze zijn inderdaad negen



van de tien keer rood. Dit Blu Misano lijkt de aandacht van omstanders nog meer op te eisen dan een rode lakkleur. Nog meer, want met designhoogstandjes als de klassieke grille, de 'losse pitten' in de koplampen en vier rechthoekige uitlaten blijft de Brera na al die jaren nog steeds een blikvanger.

Naast de kleur en het standaard al stijlvolle, sportieve uiterlijk, doet het Turismo Internazionale-pakket er voor het uiterlijk nog een klein schepje bovenop. Sinds de update vorig jaar, waar de Brera ook al flink lichter werd, is de optie Ti aan te vinken bij het bestellen. Hiermee krijg je onder andere dikke negentien inch wielen met rode remklauwen onder je Brera. Diverse Ti-logo's sieren verder het exterieur.

## Lust voor het oog

Dezelfde logo's zijn ook aan de binnenkant terug te vinden. Onder andere onder de hoofdsteunen van de dikke, maar toch chique kuipstoelen. De camelkleurige leren stoelen omklemmen je heerlijk, maar zijn daarnaast een lust voor het oog. Weer een bewijs dat Italianen wel degelijk wat meer kaas hebben gegeten van ontwerpen dan de gemiddelde wereldburger. Wonderlijk genoeg is alleen de hoek van de rugleuning elektrisch te verstellen, voor de diverse andere verstelmogelijkheden wordt een beroep gedaan op noeste handenarbeid. Achterin vinden we twee zitplekken in het even zo mooie leer terug, maar met de classificatie 2+2 is al duidelijk dat je achterin niet fatsoenlijk kan zitten. Zelfs kinderen met een paar benen dat langer is dan de zitting zal al moeite hebben om aangenaam te zitten vanwege de niet aanwezige ruimte achter de voorstoelen.



Dat de 159 en Brera nauw aan elkaar verwant zijn, blijkt onder andere bij het dashboard. Gelukkig heeft ook hier het Ti-pakket zijn sporen nagelaten, waardoor er nog enig onderscheid te maken is. Zo zijn de klokken wit verlicht en zijn de geborstelde panelen rond de middenconsole en op het stuur nu donker van kleur. Dat laatste is trouwens wat ons betreft een goede zet: diversiteit in materialen kan mooi zijn, maar nu de kleurstellingen wat beter matchen geeft het een stijlvolle uitstraling. Helaas zijn niet alle materialen even fantastisch. Waar het kunststof bovenop het dashboard hoogwaardig aanvoelt, zitten er aan de onderkant en op de deuren weer bikkelharte materialen. Dit soort afwegingen worden in de ontwerpfase natuurlijk altijd om financiële redenen gemaakt, maar het is juist zo opvallend om enkele centimeters verderop te zien hoe het ook kan.

## Snaarstrak

Last but not least zorgen de twee letters Ti ook nog voor verbeterde prestaties. Waar eerdere aanvullingen en wijzigingen zich vooral op uiterlijk vertoon richten, kan je dat van een straffer onderstel niet meer zeggen. Het zorgt dan ook voor een snaarstrakke wegligging. Je kan de Brera tot veel uitdagen, zonder dat de grenzen in zicht komen. Nadeel van de stugge demping is wel dat de Brera geen comfortabele auto is te noemen. Zeker wanneer je je regelmatig op stadse klinkerstraatjes begeeft, moet je een keer extra nadenken of je dit onderstel wel wilt. Dan is het goed om te weten dat niet alleen het sportonderstel verantwoordelijk is voor de goede wegligging.



Deze Alfa beschikt namelijk sinds de update standaard over het Q2-differentieel. Dit systeem – waar we twee jaar geleden al kennis mee maakten in de GT op circuit Lelystad – schroeft de nadelen van voorwielaandrijving een tandje terug door bij verliezende grip middels een sperddifferentieel het koppel zoveel mogelijk naar het buitenste voorwiel te leiden. Het punt waarop je gaat glijden ligt hierbij merkbaar verder dan bij een standaard voorwielaandrijver.

Tenslotte is er het punt van de gewichtsreductie. Door toepassing van andere staalsoorten is deze Brera 25 kg lichter geworden dan bijvoorbeeld de eerder geteste 2.2 JTS. Op het totaalgewicht geen indrukwekkend getal misschien, maar in het licht van sportieve prestaties altijd interessant.

## Turbo Benzina

Downsizing is een trend en ook Alfa Romeo kan niet achterblijven. Waar voorheen de 2.2 JTS de kleinste benzinemotor was, is nu ook de 1750 Turbo Benzina motor leverbaar. Waar een aantal jaar geleden de rillingen bij de autoliefhebber over de rug liepen als er kleinere motoren in door en door sportieve auto's werden gelepeld, weten we inmiddels beter. Ook bij deze Alfa mis je de motorinhoud absoluut niet als het gaat om motorvermogen, integendeel. Meer paardenkrachten en koppel, die



daarnaast nog eens over een groter bereik beschikbaar zijn. Wat wil je nog meer?

Zonder enige moeite komt de Brera van zijn plek. Doordat het grootste deel van het maximale vermogen al merkbaar vroeg vrij komt, kan je vlot opschakelen zonder dat dit de prestaties nadelig beïnvloedt. Door de mooie gelijkmatige karakteristiek van de vermogensopbouw rijd je al gauw stevig door zonder dat je echt 'aan het werken bent' om snelheid te maken. Hierop aanhakend kan ook direct een minpunt genoemd worden, want je mist hierdoor een stukje snelheidsbeleving en emotie. Geen opzwevend motorgeluid en waar bij de 2.2 JTS het maximale vermogen pas bij 6.500 toeren vrijkwam, grijpt hier de begrenzer al in bij 6.000 toeren. Oké, dat toerengedeelte heb je niet nodig, maar dat wil niet zeggen dat het niet af en toe leuk is om de motor eens flink in de toeren te jagen.

Als het allemaal niet uitmaakte hoe groot de motor zou worden, dan hadden de mensen in Milaan wel de V8 uit de conceptcar in de Brera gelepeld. Het zal duidelijk zijn dat het verbruik gebaat is bij deze 1750 Tbi-motor, het is niet voor niks de eerste Brera met een groen labeltje. Met een gemiddeld testverbruik van 9 liter per 100 km doet hij leuk mee met een vermogen van 200 pk. Belangrijker is wellicht nog wel dat bijvoorbeeld de 185 pk sterke 2.2 JTS zelfs nog meer verbruikte. Diens dagen zullen dus binnenkort geteld zijn.

## Rasse schreden

De vorige Brera – al blijft dat met het ongewijzigde uiterlijk een rare uitdrukking – werd stevig bekritiseerd omdat de wegligging niet naadloos aansloot bij het uiterlijk. Als er één punt is waar Alfa goed aan gewerkt heeft is het dat wel. Met het sportonderstel, het Q2-systeem en de gewichtsreductie is dat met rasse schreden vooruit gegaan. Daarnaast heeft Alfa Romeo een prachtige nieuwe motor in het assortiment met de 1750 Tbi. De prestaties zijn zeer goed en de motor heeft een verbruik van deze tijd. Helaas blijft de beleving wat



achter, omdat het motorgeluid en de sensatie ondergeschikt zijn geworden aan economische waarden. Iets wat de pure Alfisten toch zullen betreuren.

Deze mensen moeten echter ook begrijpen dat je tegenwoordig haast niet meer anders kan. Een concurrent als de Audi TT heeft immers al tijden een viercilinder turbomotor. En in dat opzicht heeft Alfa Romeo de grootste minpunten van voorheen overboord gezet en zullen de concurrenten zich meer zorgen moeten gaan maken dan voorheen.

## Plus

+ Bloedmooi



- + Snaarstrakke wegligging
- + Moderne techniek

## **Min**

- Materiaalgebruik sommige interieurdelen
- Zeer straf onderstel
- Emotie bij rijden minder