

Extra Visie

nog niets negatiefs over de effectiviteit gezegd zijn. Het ding werkt gewoon goed.

Weggedrag

De rondom onafhankelijke wielophanging van de BMW 3-serie mag bekend verondersteld worden. Voor McPherson poten met dwarsarmen die in de lengte worden vastgehouden door de vóór-stabilisator, achter zijn scharnierende wiel dragers met schroefveren en telescoopdempers gemonteerd. Typisch Alpina is de achterste stabilisator (mogen wij nog even aan het veel duidelijker woord „anti-roll-bar” herinneren?) met instelbare stijfheid. Via verschillende gaatjes kan men de aangrijping aan de stabilisator ver van of dicht bij het scharnierpunt van de stabilisator leggen. Hoe stijver de anti roll bar, hoe meer werk op het buitenwiel neer komt, hoe eerder de achterzijde wegglijdt. Het is slechts aan weinigen gegeven om de wagen precies naar smaak af te stellen, want de meeste bestuurders komen aan zo'n nauwkeurige analyse van het weggedrag niet toe. Wie het wel kan beschikt met zo'n anti roll bar over een ideaal instrument om de wegligging naar eigen smaak af te stellen. Zoals de regeling bij onze wagen was, wilde het binnenste achterwiel wel eens doorslaan, maar dat is de tol die men moet betalen voor een voorspelbaar gedrag van de achterkant. Bij dit alles verdienen wielen en banden een speciale vermelding. De 15 inch Alpina velgen (eigenlijk niet het goeie woord) geven in combinatie met de legendarische P7's van Pirelli een zeer, zeer goede bochtvastheid. Ik zeg bochtvastheid, omdat het ver verschuiven van de natuurlijk lijkende grens ook zijn schaduwsijden heeft. De wagen is daardoor iets minder goed voorspelbaar, maar dat zal men er voor over moeten hebben. Wie deze wielen alleen om het uiterlijk koopt, kan beter de gewone 13 inch Alpina velgen kopen, omdat daarbij de gewone 70 en 60 procent banden passen. Qua comfort en voorspelbaarheid een iets betere oplossing, wat pure wegligging betreft gaat er waarschijnlijk

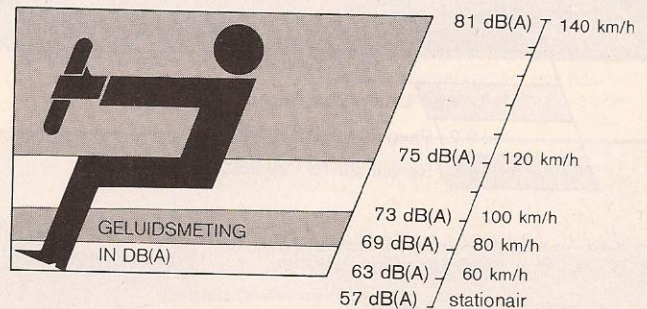
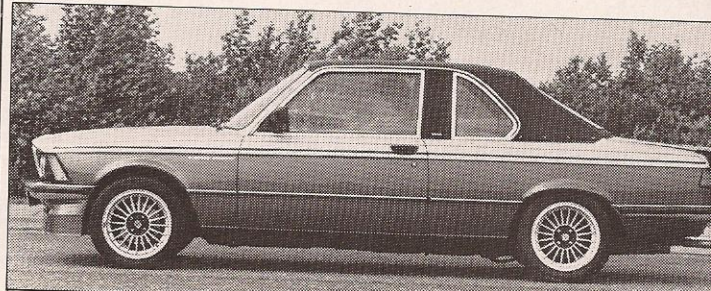
Een open auto is, puur objectief beschouwd, natuurlijk een waardevol ding, een on-auto. In ons klimaat kun je misschien twintig dagen in het jaar open rijden en dan nog sta je na een ritje drie kwartier je haar te kammen of je moet een ijsmuts opzetten. Je zit altijd méér in de herrie dan in een gesloten auto, vaak tocht de zaak gezellig, opzetten en neerhalen van het dak is tóch - zeker als de wagen wat ouder wordt - een klus, en als je er eens mee omvalt is dat echt niet lekker. Objectief bezien, ja. Maar gelukkig hoef je niet alles objectief te bekijken in dit leven. Want dan zouden er maar weinig aardige dingen overblijven. En ikzelf vind een open auto een Aárdig Ding. In de privé-stal van de familie De Jong heeft de laatste tien jaar dan ook altijd een cabrioletje gezeten.

Kijk - en als je nou open rijden tóch al iets verrukkelijks vindt en er het dragen van jacks en idiote mutsen graag voor over hebt, als je dan bovendien een BMW 320 een héérlijke auto vindt, en daarbovenop de producten van meneer Alpina van watertandklasse, dan ben je voor een auto als de testwagen natuurlijk bij voorbaat verloren. Want mensenmensenmensen wat een lekkere auto is dat.

Het nuchter verstand zegt vanzelfsprekend meteen dat de prijs die je voor dit snoepgoed moet betalen van de gekke is. Twintig duizend gulden extra op een basisprijs van nét dertig, het is natuurlijk bezopen, laten we eerlijk zijn. Maar als je dat er nou eens voor over hebt? Als je voor die halve ton aan deze auto nou nét dat vervoermiddel koopt dat helemaal aan je hartewensen voldoet? Enne - als je nou toevallig die halve ton nog eens kunt uitgeven ook?

Wel, dan vervallen alle objectieve en nuchtere rekenkunsten. Dan rij je met deze superbe auto als een koning. Want laten we even afspreken, dat het allemaal verschrikkelijk mooi is gemaakt, dat het onderstel uitmuntend is, de motor echt niet te kort schiet en alle comfort wat je je zou wensen voorhanden is.

Nico de Jong



Rijklare massa 1115 kg
Max. toelaatbare totaal massa 1550 kg
Max. toegestane daklast 0 kg

