

Alfa Romeo 156

Fris gezicht

Autotest | Al kort na introductie eind 1997 bleek de Alfa Romeo 156 een schot in de roos. De auto onderscheidde zich door een originele vormgeving en sportieve rijeigenschappen in vergelijking met andere zakenauto's. Daarbij rekende de 156 af met de problemen in de productiekwaliteit die het merk in het verleden nog wel eens kende. Gevolg is dat lease-rijdend Nederland de auto in de armen sloot en de 156 tot een regelrecht verkoopsucces maakte. Precies een leaseperiode later heeft de 156 een kleine facelift ondergaan. Is de 156 klaar voor een tweede periode?

Voor een buitenstaander valt de facelift die de Alfa Romeo 156 heeft ondergaan nauwelijks op. Maar al bij de eerste stop voor een fotosessie komen Alfa Romeo-liefhebbers toegesnelnd om het frisse gezicht van de 156 van dichtbij te bewonderen. Ze weten precies te vertellen wat er vernieuwd is.

Aan de buitenzijde beperkt dat zich tot een gecombineerde radio/telefoon antenne en in kleur meegespoten buitenspiegels en bumpers. De spiegels hebben een bijzondere ei-vorm die een levendig element aan de auto toevoegt. De vorm brengt echter twee praktische problemen met zich mee: de uiterste hoeken zijn te klein om daadwerkelijk achteropkomend verkeer in te zien en de vorm resulteert in een nadrukkelijke windfluit wanneer met open raam wordt gereden. De in de lakleur meegespoten bumpers zijn voortaan voorzien van breedstralers en geven de 156 een chiquer uitstraling dan voorheen. Helaas is de grote kentekenplaat aan de voorzijde nog steeds verplicht zodat de RDW de auto nog steeds wat ontsiert.



Interieur

In het interieur zag Alfa Romeo meer reden tot wijzigingen. Zo is de gehele middenconsole aangepast en heeft iedere 156 nu standaard een links en rechts gescheiden klimaatcontrole ("Bi-zone airconditioning", heet dat bij Alfa Romeo). De bediening ervan vraagt enige studie, want zoals te doen gebruikelijk bij een Italiaanse fabrikant gaat vorm voor functie. Daarom doet de verchromde rand rondom de beide ronde displays met de temperatuur-aanduiding dienst als draaiknop; heel slim, heel fraai maar wel even zoeken.

Midden bovenop het dashboard is een groot "koeleiland" te vinden. Deze verhoging heeft aan alle kanten luchtuitlaten met aan de voorzijde, tussen de beide roosters, het beeldscherm van de nu standaard

gemonteerde boordcomputer. Behalve standaardinformatie over huidig en gemiddeld verbruik kent de boordcomputer ook een handige snelheidslimiet. Door een geluidssignaal te laten klinken op het moment dat de door de bestuurder ingestelde maximumsnelheid wordt overschreden, kunnen onnodige bekeuringen worden voorkomen (het taalfoutje in de waarschuwendende tekst daarbij is Alfa Romeo vergeven).

Een onzichtbaar maar zeer belangrijk deel van de vernieuwing van de 156 is het verhoogde veiligheidsniveau. Iedere 156 is nu standaard voorzien van EBD (verdeling van de remkracht over de voor- en achterwielen), VDC (correctie bij stuurfouten), ASR (tractiecontrole), MSR (aanpassen van het motorkoppel bij terugschakelen), ABD (aanpassen aandrijfkraft wanneer de grip afneemt) en uiteraard ABS (voorkomen blokkeren van wielen bij remmen). Een eenvoudige voorziening als een bekerhouder mist helaas nog steeds.

Rijeigenschappen

De vernieuwde Alfa Romeo 156 wordt geleverd met dezelfde benzinemotoren als de vorige generatie. Alleen de 2-liter variant is aangepast en levert nu 165 pk in plaats van 150 pk. Zowel de 1,9-liter als de 2,4-liter JTD dieselmotoren zijn 10 pk sterker geworden.



De meest populaire keuze is nog altijd de 1.8-liter

benzine variant, waarop ook de keuze valt voor deze test. De Twin Spark motor is precies goed voor deze auto. De 140 paardekrachten die de krachtbron levert, maken de 156 vlot maar niet uitdagend snel. In het dagelijkse verkeer komt de auto prima mee en bij haast levert de motor een hoogst inspirerend geluid en nette prestaties. Daarbuiten valt dit hagelnieuwe exemplaar ook op door veel souplesse. Wel is het motorgeluid bij snelheden boven de 120 km/u wat storend omdat het onregelmatig en daarmee wat zeurderig klinkt. Met een gemiddeld testverbruik van 7,5 liter benzine per 100 km is de dorst van de 1.8-liter gemiddeld.

Het onderstel is prima is overeenstemming met de prestaties van de motor. De auto leent zich het best om met beschaafde snelheden middellange afstanden af te leggen. Wie echter probeert waartoe de auto in staat is, wordt niet teleurgesteld. Dankzij de voorwielaandrijving is de 156 bijzonder gemakkelijk aan te voelen. Onder alle omstandigheden reageert de auto precies zoals verwacht. Het onderstel is dan capabel en tot meer in staat dan bij normaal gebruik ooit nodig zal zijn. Daarmee is het karakter van de auto goedmoedig en vertrouwenwekkend. Het geheel van motor, onderstel en besturing maakt de 156 een aangename en levendige auto.

Voor afstanden tot zo'n 400 km per dag is de 156 daarmee een uitgelezen keuze. Wie grotere afstanden aflegt zal het motorgeluid, de net iets te zachte stoelen en het gebrek aan rust van het onderstel missen. Dan bieden minder karaktervolle soortgenoten de extra rust en het comfort dat bij Alfa Romeo plaats heeft gemaakt voor dynamiek en uiterlijk vertoon. Voor woon-werk verkeer en bezoek van klanten binnen Nederland is de keuze echter eenvoudig. In vergelijking met de vernieuwde Alfa Romeo 156 biedt geen andere auto zoveel uitstraling en charme gecombineerd met een dynamisch rijgedrag en rijke uitrusting.



Conclusie

Alfa Romeo is zich er van bewust een succesnummer in huis te hebben en besloot de facelift van de 156 daarom te beperken tot details. De 156 was altijd de meest originele en meest sportieve van de middelgrote zakensedans. In vergelijking met soortgelijke auto's staan bij Alfa Romeo vormgeving, dynamiek en imago op de eerste plaats, waarbij echter weinig concessies zijn gedaan aan de praktische mogelijkheden. Vooral de uitrusting en het veiligheidsniveau zijn belangrijk toegenomen. Daarom is de Alfa Romeo 156 na een lichte verjongingskuur weer helemaal klaar voor de volgende leaseperiode. ■



Specificaties

Alfa Romeo 156 1.8 Twin Spark 16v

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	443 x 175 x 142 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.240 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	63 l
Bagageruimte	380/380 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1747 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 6500 tpm
Koppel	163 Nm @ 3900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,4 sec.
Topsnelheid	208 km/u
Verbruik gemiddeld	8,5 l / 100 km
Verbruik stad	11,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 25.615,-
Prijs instapmodel	€ 21.305,-