



Alfa Romeo 156 Sportwagon

Schone schijn

Autotest | De Alfa Romeo 156 is een regelrechte hit in de leasemarkt. Dankzij slim gemaskeerde achterportieren heeft de auto de uitstraling van de driedeurs coupé van de geslaagde zakenman/vrouw, terwijl het feitelijk een brave sedan is. Met de komst van de stationwagon kunnen zelfs zij die veel bagageruimte nodig hebben van dit optische hoogstandje meegenieten. Bovendien is deze variant van de 156 uitgerust met sequentiële versnellingsbak en bediening op het stuurwiel. Is deze Alfa Romeo 156 Sportwagon Selespeed voor zaken of plezier?

Bij een stationcar staan praktische gebruiksmogelijkheden voorop, maar bij Alfa Romeo gaat de vorm vaak voor de functie. Met deze regel in gedachte is het interieur een mooi compromis. Met twee ronde klokken achter het stuurwiel en drie kleine klokken in de middenconsole straalt de auto de ambiance van een sportwagen uit de jaren '70 uit. De controlelampjes verschijnen op een zwarte achtergrond, zodat deze het beeld niet vertekenen en juist extra opvallen als er een melding is.

Met standaard lichtmetalen wielen, airconditioning, elektrisch bedienbare zijruiten voor en achter, vier airbags en centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, levert Alfa Romeo waar voor het betere deel van fl. 65.000,-.



Door vindingrijkheid zijn het interieur en exterieur een fraaie combinatie van design en functionaliteit geworden. Helaas was die vindingrijkheid even zoek bij het ontwikkelen van de stationcar. Door de achterbank op te klappen neemt de bagageruimte toe van 360 tot 1180 liter. Om de bank op te kunnen klappen moeten de rugleuningen van de voorstoelen eerst iets voorover worden gezet. Bovendien blijven na het opklappen van de achterbank twee hoofdstoelen over die door de auto gaan zwerven. De achterklep is nogal smal, maar een deel van het dak scharniert mee zodat een smalle maar hoge opening

(met tildrempel) ontstaat.

De bagageruimte is onregelmatig van vorm waardoor een deel van de ruimte veelal onbenut zal blijven. Wel is de bagageruimte royaal voorzien van oogjes, bandjes, haakjes, netjes, lampjes en een fraaie afdekhoes met Alfa Romeo-logo. Aan de zijkant zijn twee afsluitbare vakjes te vinden waarvan één precies op maat is gemaakt voor een CD-wisselaar, zelfs in een uitsparing voor de kabel is al voorzien. Als de achterbank niet is opgeklapt biedt deze ruim voldoende zitruimte voor twee volwassenen.

Selespeed

De belangrijkste attractie van deze 156 is het Selespeed-systeem. Selespeed is een combinatie van een automatische koppeling en een sequentieel schakelsysteem. De auto heeft een gewone vijf-versnellingsbak, maar geen koppelingspedaal. Zodra de bestuurder de versnellingspook een tikje naar voren geeft, kiest het systeem zelf de volgende versnelling. De noviteit van Selespeed is dat het zich niet alleen met de versnellingspook, maar ook met twee knoppen op het stuur laat bedienen. De plus-toets betekent volgende versnelling, de min-toets schakelt terug. In scherpe bochten wel even opletten welke toets aan welke kant zit!

Doordat de elektronica zelf tussengas geeft bij het schakelen, draait de motor precies het juiste toerental om dezelfde snelheid te blijven rijden in de nieuwe versnelling. Dat is vreemd, want vooral bij het kiezen van een lagere versnelling wordt niet automatisch op de motor geremd. Het voordeel is dat schakelen in de meeste gevallen soepel verloopt door het uitblijven van een snelheidsverschil. Behalve sequentieel schakelen is het mogelijk het systeem al het werk te laten doen.



Voor een merk dat sportiviteit hoog in het vaandel heeft, is de toevoeging van een automaat niet echt logisch. Daarom noemt Alfa Romeo de automaat heel toepasselijk: city. Want zelfs de meest verstokte sportwagenliefhebber zal toegeven dat een automaat ontspannen rijdt in de file. De automaat past het schakelgedrag aan aan het rijgedrag van de bestuurder, wat soms als gevolg kan hebben dat de bak allerminst subtiel schakelt. Wie probeert zuinig te rijden kan beter zelf schakelen, want Selespeed laat de motor meer toeren maken dan strikt noodzakelijk. Een keuze tussen een economisch- en sportprogramma is niet beschikbaar, Selespeed schakelt altijd sportief.

In eerste instantie geeft Selespeed het gevoel dat een portable MP3-speler of personal organizer ook geeft: een hebbedingetje dat na een paar weken spelen in onbruik raakt. Een hulpmiddel om sportiever te rijden is Selespeed niet. Het geeft geen Formule 1 gevoel en het maakt de auto ook niet sneller. Het draagt echter wel bij aan de verkeersveiligheid. De bestuurder is verplicht altijd twee handen aan het stuur te houden en de motor kan niet afslaan na een noodstop. Een lange rit door de avondspits geeft echter de doorslag. Na een goede 30 km onafgebroken filerijden is Selespeed duidelijk een systeem dat het autorijden veraangenaamt, maar nu zonder het plezier van de mogelijkheid zelf te schakelen te ontnemen. De meerprijs voor Selespeed bedraagt ongeveer fl. 2.000,-.

Motor

Bij al die mooie techniek zou de motor bijna vergeten worden. Dat is ook niet zo vreemd, want het ding doet het werk meestal in stilte. 100 km/u is eigenlijk geen serieuze snelheid voor de 156. Rijgeluiden zijn bij die snelheid vrijwel afwezig en windgeruis lijkt verzwakt te worden weergegeven om nog maar eens te benadrukken hoe comfortabel deze Sportwagon eigenlijk is. 120 km/u is wandeltempo en alles daarboven begint enigszins interessant te worden. Als de motor eenmaal toeren mag maken, gaat dat gepaard met een inspirerend geluid dat uitnodigt tot meer. Niet dat dat nodig is, want het maximale koppel is al bij 3500 toeren beschikbaar. De volle 155 paardekrachten komen pas los bij 6400 toeren per minuut. De krachtbron verwacht voor deze prestaties een niet geringe vergoeding van gemiddeld 1 liter Euroloodvrij voor iedere 10 km arbeid.

Conclusie

Het lijkt allemaal mooier dan het is bij deze "Alfa Romeo 156 Sportwagon Selespeed". De auto oogt door de verstopte achterdeur en lage daklijn als een coupé, maar is een stationcar. Ook het Selespeed-systeem kan de bestuurder niet het idee geven een Formule 1 auto te rijden, maar het is wel een reuze handig hulpje. Alfa Romeo weet dat en pretendeert daarom helemaal niet de meest praktische stationcar of het meest revolutionaire schakelsysteem aan te bieden. Het is duidelijk dat dit allemaal leuke toespelingen zijn, die het dagelijks leven met de Sportwagon kunnen veraangenamen. En dat werkt. De fraaie vormgeving en het sequentiële schakelen geven het gevoel iets bijzonders te rijden, terwijl de auto door leasemaatschappijen en werkgevers als zakelijk vervoer wordt geaccepteerd. ■



Specificaties

Alfa Romeo 156 Sportwagon 2.0 Twin Spark 16v Selespeed

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	443 x 175 x 142 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.225 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	63 l
Bagageruimte	380/380 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1970 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	155 pk @ 6400 tpm
Koppel	187 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,6 sec.
Topsnelheid	216 km/u
Verbruik gemiddeld	9,5 l / 100 km
Verbruik stad	11,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 29.500,-
Prijs instapmodel	€ 22.984,-