

Alfa heeft begin '99 met een bescheiden retouche de twee kleinste modellen wat dichter bij hun grotere broers gebracht: nieuwe, ver doorgetrokken en in kleur gespoten bumperspoilers met priemende kleine mistlampen, en een grille die de onderste punt van de Alfa-driehoek accentueert. Ook in het interieur zijn stijlelementen van de 156 overgenomen: licht gewijzigde meters, een nieuwe kleur, chroomaccenten en mooiere bekledingsstoffen.

Voor deze test kozen we de Alfa 146 met 1,4-liter 16V-krachtbron. Een Twin Spark natuurlijk, zoals alle viercilinders van Alfa. We permitteerden ons de uitvoering met de "L" van Luxe die ruim 34 mille kost.

Het koetswerk is glad en rond en heeft een duidelijke wigvorm, met een aflopende neus en een hoog oplopende, recht afgekapte achtersteven. Aan de driehoekige grille met chroomrand is hij meteen als Alfa Romeo te herkennen. Het dashboard is functioneel-sportief, het wordt keurig in tweeën gedeeld door de middenconsole, waardoor bestuurder en bijrijder elk een duidelijk afgescheiden compartiment hebben.

Chroomgerande klokken geven het instrumentenpaneel een sportief retro-accent, maar de titaniumkleurige afwerking van de middenconsole is weer helemaal van deze tijd.

Typisch Alfa zijn de ronde uitstroomopeningen van ventilatie en verwarming. Het aan de rechterkant ver terugwijkende dashboard blijft een opvallend detail van Alfa's kleine middenklasser.

De zetels zijn sportief gevormd en stevig en geven een goede zijdelingse steun. Een Fiat-Auto-eigenaardigheid die we bij meer wagens van het concern tegenkomen zijn de hendeltjes aan de stuurkolom, waarop heel veel bedieningsfuncties zijn samengebracht. Met opberg/aflegruimte is de Alfa niet al te ruim bedeed. Hij heeft bescheiden portiervakken, en je kunt nog wat spulletjes kwijt onder de radio en naast de handrem. De mensen op de achterbank hebben niet te klagen over gebrek aan beenruimte. Dat komt onder meer doordat ze hun voeten ver onder de voorstoelen kunnen schuiven. De hoofdruimte is niet overdadig. Verder vinden we achterin twee in hoogte verstelbare hoofdsteunen en twee rol gordels. De middelste passagier krijgt een heupgordel, maar geen hoofdsteun.

Gaan we naar de bagageruimte dan vinden we daar een laadvolume van 380 liter. De tildrempel ligt echter bijzonder hoog. Bepaald niet handig wanneer er zware spullen meegenomen moeten worden. ~~Me~~ plaats voor bagage kan gemakkelijk worden geschapen, want leuning en zitting van de achterbank zijn in ongelijke delen neerklapbaar.

Met de hulp van twee bougies per cilinder levert de 1.4 een vermogen van 103 pk bij 6300 tpm. Het maximum koppel van 124 Nm is bij 4600 tpm beschikbaar. Hij moet er dus best hard aan trekken, maar dat mag je van een Alfa verwachten.

Hij sprint van nul naar honderd in 11 seconden; een halve tel vlotter dan de fabriek belooft. Ook bij de inhaal oefening 80-120 in 4 en 5 toont de Alfa met 10,4 en 14,7 seconden zijn sportieve karakter. De viercilinder laat zich goed horen als hij alles uit de kast moet halen. Bij honderd constant 69,5 dB en bij 120 constant 72 decibel.

Met een testverbruik van 8,5 l/100 km verbruikt hij precies evenveel als de fabriek belooft. Van een auto die de pretentie heeft sportief te zijn verwacht je sportieve rijeigenschappen. De Alfa stelt ons wat dat betreft niet teleur. Hij presteert pittig en komt vlotter vooruit dan je van een 1,4-liter zou verwachten.

Zijn besturing is zeker niet te sterk bekrachtigd, en luistert precies naar de bevelen van de chauffeur. Met het snellere bochtenwerk heeft de 146 geen enkele moeite.

Schakelen gaat ook al probleemloos. Het sportieve karakter van de Alfa Romeo komt ook tot uiting in het soort onderstel dat hij meekrijgt. Vering en demping hebben een zonder meer stevige afstemming. Als resultaat daarvan houdt het comfort bepaald niet over als er hobbels en kuilen moeten worden genomen. De Alfa krijgt overigens zonder bijbetaling ABS en twee airbags mee. Zo biedt hij dus niet alleen sportiviteit, maar ook veiligheid.