

Alfa Romeo 146 1.6 i.e. L (1996) Kontje verschil Niet de 145, maar de verse Alfa Romeo 146 is de ware opvolger van de 33. Het opvallendste verschil tussen de twee zit "m in de achterkant: een kaarsrechte achterkant versus een kort kontje. Alfa heeft steeds gesteld dat de 145 niet gezien moet worden als opvolger van de Alfa 33, die na een wat moeilijke start in de tweede helft van zijn carrière heel populair werd. De ware erfgenaam van deze kleine Alfa is de 146, net als de 33 een vijfdeurs met een kort kontje. Bij Alfa Romeo gaat men ervan uit dat de huidige 33-rijders op dit model zullen vallen. De 145 moet juist berijders van "vreemde" merken aanlokken. Hij wordt beschouwd als een alternatief voor bijvoorbeeld een VW Golf of een Peugeot 306. Voor deze test hadden we de beschikking over een 146 met 1,6-liter krachtbron. Die machine levert 76 kW/103 pk bij 6000 toeren en produceert bij 4500 toeren een koppel van 134 Nm. Door wijziging van het motormanagement ten opzichte van de eerste 1.6-en uit de 145 is er meer trekkracht bij lagere toeren beschikbaar. Het flinke aantal paardekrachten van de 146 komt in de prestaties niet zo tot uiting. Volgens de folder bedraagt de topsnelheid 187 km/h en voor de acceleratie van 0-100 wordt 11,5 s opgegeven. Onze eigen metingen gaven minder vlotte tijden te zien. De tussenacceleratie 80-120 viel echter weer niet tegen. In "vier" had hij 11,7 seconden nodig, in "vijf" 16,3 tellen. Bij de boxermotoren van Alfa hoort een typische sound, die de ware Alfist als muziek in de oren klinkt. Die Alfa-brabbel is in de 146 1.6 duidelijk hoorbaar, zeker als er stevig wordt opgetrokken. Maar rumoerig is de motor niet en bij snelwegtempo registreerden we beschaafde waarden: bij 100 km/h constant gaf de wijzer van de geluidsmeter slechts 67 dB aan, bij 120 sloeg hij uit naar 71 decibel. Soepeler motor We merkten al op dat Alfa het management van de 1.6-motor gewijzigd heeft. De viercilinder boxer is daardoor niet krachtiger of sneller geworden, maar wel soepeler, waardoor hij levendiger aandoet. Hij reageert gewillig op de bevelen van het gaspedaal. Dat kan bekoren. Voeg daarbij de stevige vering en demping en de besturing die, hoewel bekrachtigd, de chauffeur beslist niet te veel werk uit handen neemt en je hebt een auto waarmee de "sportievere" automobilist graag een stukje gaat rijden. Temeer omdat de versnellingsbak aardig vlot schakelt. Dat hebben we bij sommige uitvoeringen van de 145 wel anders meegemaakt. De stevige vering zorgt er ook voor dat de 146 in bochten maar weinig overhelt. Keerzijde van de medaille is dat de inzittenden niet zonder "slag of stoot" over slecht wegdek getransporteerd worden. Ook bij snel bochtenwerk vertoont de Alfa maar weinig neiging om over de voorwielen naar de buitenkant van de bocht te gaan schuiven. Dashboard en instrumentenpaneel van de Alfa 146 zijn gelijk aan die van de 145. Een opvallend detail blijft het ver terugwijkende rechterdeel van het dashboard. Het draagt bij aan een ruimtelijk gevoel, dat ook al wordt opgeroepen door de over het algemeen lichte tinten in het interieur. Afgezien van redelijk ruime vakken in de voorportieren heeft de 146 niet zoveel opberg/afleg ruimte te bieden. Aardig is wel dat ook de achterportieren van behoorlijke opbergvakken zijn voorzien. Achterpassagiers hebben in de 146 voldoende beenruimte, omdat ze hun voeten ver onder de voorstoelen kunnen schuiven. Anders dan bij de 145 met z'n rechte achterkant, wordt de hoofdruimte wat beperkt door de aflopende daklijn. De inhoud van het bagagecompartiment is met 380 liter niet overdreven. De ruimte kan door de in ongelijke delen neerklapbare rugleuning worden uitgebreid. Alfa is niet zuinig met de uitrusting, want de 146 1.6 is standaard al voorzien van een in hoogte verstelbaar stuurwiel, een bestuurdersairbag en elektrisch bedienbare ramen ~~van~~. In de L-versie komen daar onder meer elektrisch verstelbare en verwarmde buitenspiegels bij. Conclusie Zijn prijs van zo'n 36.500 gulden in aanmerking genomen valt de Alfa 146 in dat opzicht in positieve wijze op. Maar ook de andere aspecten en het sportieve karakter maken de prijs meer dan acceptabel. Blijft dat de prestaties beter hadden gekund, maar we kunnen er mee leven dat die op het slagveld van meer veiligheid zijn gesneuveld.