

De 156 is een schoonheid met klasse. De 159 niet, hij is te *klobig*. Dat is een mooie, passende Duitse term. Het staat voor onbehouwen, boers; en als zelfstandig naamwoord betekent het 'stuk hout'. De 156 verhoudt zich tot de 159 als Nathalie Imbruglia tot haar Daniel Johns (voor de Australiërs); als Elize tot Jamie (voor Nederlanders) en als Catharina Zeta-Jones tot Michael Douglas (voor Amerikanen). Nu zijn dit drie gelukkige setjes; dus wat geeft dat. Van de vervanger van de 156 verwacht ik echter meer, wil hij mij verleiden.

## Kalbfells Klobenwagen

Elegant. Dat is de 156 in één woord. De slanke grille en geringe voorspoiler zouden metafoor kunnen zijn voor het feit dat elegante meisjes geen dikke lagen make-up gebruiken. De glooiende lijnen in de motorkap, die overgaan in de voorruit zouden vergeleken kunnen worden met het rimpelloze gezichtje. Metaforen voor de welvingen tussen de wielkasten en de kofferbak van de Alfa komen er ook met uw eigen creativiteit in plaats van de mijne en de sierlijke verchromde deurhendels, die subtiele glimmertjes, konden haar enkelbandje zijn.

Wist u dat meerdere redacteurs van autobladen die deze auto van het jaar beschreven, u adviseerden bepaalde lakkleuren te vermijden, want anders kwam ze niet tot haar recht? Bewijst dat niet dat hier iets bijzonders aan de hand was? Dat hoort u deze jongens van de gestampte pot toch niet elke dag zeggen. Het ontbreekt er nog aan of ze gaven een kleuradvies voor uw garderobe.



Alsof dat allemaal nog niet genoeg is, is het dashboard van de 156 ook bijzonder charmant. De diepliggende metertjes doen denken aan de Lancia Trevi; de vorm van de overkapping van snelheidsmeter en toerenteller zijn een hint naar de Alfa Spider en het geheel is bovendien even rustig, kloppend van verhoudingen en logisch als de buitenzijde. Italiaans als een Vespa. Zo evenwichtig geproportioneerd als het Palazzo Poli.

Uiteraard heb ik dan over de eerste versie van de 156, nog voordat al dat alu-plastic in het dash én in het stuur verscheen.

Een 156 kocht je – koop je - vanwege acute verliefdheid. En omdat je zelf een lompe Hollander bent, en je wel wat van die elegantie aan jouw imago wilt toevoegen. Of nee, het zit iets anders.

Wie vanuit een andere auto overstapt naar een 156, wordt op zich geen ander mens<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> Want een citaat op de plank, is als geld op de bank.

Maar wel in jouw eigen ogen.

Oftewel: met een BMW bewijs je aan de wereld dat je het hebt gemaakt. Wellicht ziet je omgeving je dan anders. In de 156 zie je jezelf anders.

Het Autovisie jaarboek van 1998 vertelt ons dat Walter da Silva al in 1993 begon met de in 1997 op de markt gekomen 156. Hij kwam met een nieuwe stijl voor Alfa; een ontwerpstijl die in de 147 verder ging. Tegenwoordig maakt da Silva ontwerpen voor Seat: de oogstrelende nieuwe Leon is zijn recentste wapenfeit.

De 159: waarom? De Fiat Uno schijnt nog steeds geproduceerd te worden ergens in Zuid-Amerika, maar de 156 gaat uit productie? Hoezo? Maar?

### Over de 159

De woorden die ik gebruikt heb voor de lofzang op de auto waarin je je stijlvoller voelt dan je eigenlijk bent, gaan ten koste van de 159. De hoofdredacteur heeft namelijk maar zoveel pagina's beschikbaar als hij heeft. Dus ik houd het kort.

Hij heeft het niet. 't Is niks.

- Men heeft hem een gemene neus gegeven, maar de wegligging is aangepast aan een breder publiek. Hij helt bijvoorbeeld nogal over (tsss)
- Ondanks 40 centimeter extra, nam de hoofdruimte achterin af (snietzomooi)
- De achterste wielkast is uitgeklopt, de voorste niet (hè?)
- De overhang voor is heel groot, achter heel klein (werkt dat?)
- De achterportieren zijn te kort
- Het baldakijn van de instrumenten lijkt op dat van: de Renault Clio (hmmm)
- De minder mooie gefacelifte 156 was duurder en deze is ook weer duurder (alsof me het geld op de rug groeit)
- Het leeggewicht is 1535 kg, zodat bijvoorbeeld de diesel ondanks 10 pk extra trager aanvoelt dan de 156 (1535 kg. Bedoel je evenveel als een '81 Ford Transit? Ja. Of 90 kg meer dan de verlengde, 4.92m lange presidentenvariant van de Citroen CX? Inderdaad. Of net zo veel als een 5.11m lange Chevrolet Lumina '95? Yep.)

### Giugiaro helpt je op weg

Deze ontwerper is vooral bekend van het in de vaart der volkeren helpen van kleine(re) automerken. Toen Lancia niet echt scoorde met de Gamma - ook bepaald geen schoonheid - lukte het met de Thema al een stuk beter. En de eerste echte Seat (waar voorgangers Fiat-klonen waren) was de qua uiterlijk goed geslaagde Ibiza. Motor met hulp van Porsche. Carrosserie ontwerp: Giugiaro.

Hyundai wist definitief aan te haken bij de Europese smaak met de tweede generatie Pony. De Daewoo Kalos, net als mede-Koreaans Hyundai Pony indertijd, was de eerste fraaie Daewoo.

Kennelijk heeft hij meer met kleinere auto's, want de Brera oogt veel coherenter.



Het dashboard heeft meer zilvergekleurd plastic dan een Taiwanese laptop uit 2004; het stuur doet sterk denken aan de Alfa's 90 en 75, maar juist hun uitgesproken rommelige dashboards waren hun zwaktes; het idee van de 3 luchtuitstroomopeningen met welvingen in het dashboard verwijst lichtjes naar de Ferrari Superamericana..in de Alfa 166. Jawel: in de 166 is dat bovenste deel van de middenconsole waar je zo vaak tegenaan kijkt, veel fraaier geboetseerd dan in de nieuwweling. Inderdaad, niet alleen het dashboard van de oude 156 is mooier, eveneens geldt dit voor de 166. En de 147, ook.

Terug naar de 159. Het middenconsole met de navigatie en airco verbreekt met 31 knopjes meerdere records, maar niet op ergonomisch gebied. Net als in de 156 zijn er verschillende temperatuurmeters in het middenconsole, alleen zijn die met een *plano-logica* in het dashboard geplaatst die mij ontgaat. Zo'n beetje tussen de roosters en de navigatie in. Het drietal mooie draaiknoppen van de airco in de 156, door Janenalleman geïmiteerd, is verdwenen. De grappige luchtopeningen óp het dash zijn weg.

De contactsleutel is niet meer rood...

*Lees deze zin hardop. Laat hem op u inwerken. Mogelijk worden uw benen wiebelig of voelt u een onaangename sensatie in de maagstreek. Aansluitend voelt u een behoefte aan troost. Aai de kat, kus uw vrouw of steek een sigaret op. Verman u, sta op van uw stoel. En overweeg..*

..dat als *dat* door Alfa Romeo zelf is bedacht, ze er ook helemaal niks van begrepen hebben en dan houdt het ook op.

Nu heb ik zodoende nog een halve pagina over. Die wil ik aan nuttiger zaken besteden.

### **Autovisie geeft raad**

*De consultant die een elegantere auto wou* dan een Golf, want de vanaf-prijs van de 156 in 1997 was zo'n fl. 45.000,- dus het paste nét in het budget. Die adviseer ik een basis-Mazda 6 1.8. Snel genoeg, mooi, ruim en de bediening en de plaatsing van de navigatie is hier zo goed doordacht.

*De wat oudere heer van stand* die het dashboard van de 156 zo esthetisch vond, en een fraaie lederen bekleding bij het houten stuur koos. Bijvoorbeeld oker. Die adviseer ik bij de jonge vrienden van Peugeot te informeren wat zij vragen voor de laatste 406 coupé's die nu uitlopen, zo met de opvolger in de startblokken. Groen of blauw exterieur, mocca-kleur leer van binnen. Pininfarina tekende voor het ontwerp.



De *DGA* die de 156 V6 heeft gekocht. Helaas: die is niet zo courant. Maar dat rijdt toch als een vorst? Gewoon doorrijden, op naar de 3 ton.

*De snelle beursjongen*, die de verlaagde 156 met sport-interieur en -motorisering kocht. De Seat Leon 2.0 TFSI. 185 pk. 0-100: 7.8 seconden. Zo'n 27.000 euro, dan houdt hij nog 2 rooien over ten opzichte van de 159 1.8. Door Walter da Silva ontworpen. Standaard verlaagd. Het enige dat de 159 meer heeft, is één rugzakje (60ltr) kofferruimte.

### **Maar toch**

Ergens is het wel *goed* dat deze auto minder is dan zijn voorganger. Alfa is zijn topontwerper kwijt en de bij Rolls weggewuifde Kalbfell zwaait pas een jaartje de scepter bij Alfa – en is nog wat onwennig. Zouden dit soort dingen helemaal zonder gevolgen blijven, dan zou personeel wel heel eenvoudig vervangbaar zijn. En er zijn al zoveel robots in de auto-industrie.

En financieel staat Fiat er weer eens slecht voor. Ondanks de Seicento en de Panda, de Stilo, de 156 en de 147. En Iveco, dat bijvoorbeeld de markt van de campers stevig in zijn greep heeft. En dan toch financiële misère. Hoe is het mogelijk, vragen sappelende MKB-directeuren zich af, die zo willen ruilen. En de dealers waarschijnlijk ook, die altijd weer moeten aanhoren dat het mis is bij de moeder.

Je zou deze merken een ander management gunnen. Wat zou Lee Iacocca doen tegenwoordig?