



Alfa Romeo 159

Mooier, groter, beter

Autotest | Met de 156 heeft Alfa Romeo de zakelijke markt veroverd. Bij de introductie wist de 156 het hoofd van menig leaserijder op hol te brengen met een spectaculair design en een sportief karakter. Met de 159 doet Alfa Romeo dat nog eens dunnetjes over. De opvolger van de 156 is groter, sterker, moderner en vooral heel veel mooier geworden. Rijdt de 159 zo goed als 'ie er uit ziet?

Een Alfa Romeo wordt niet gekocht als deugdelijk vervoer van A naar B. Een Alfa Romeo is veel meer dan dat en biedt emotie, gevoel en vooral een unieke presentatie. Het is de voorpartij waardoor de 159 opviel op menig Internationale autoshow, het zijn de koplampen waardoor schooljongetjes de 159 nawijzen en het is de uitstraling die de fotograaf deed uitzien naar een confrontatie met de nieuwkomer.

De auto ziet er niet zomaar geweldig uit. Met de 159 heeft Alfa Romeo opnieuw de mooiste auto in het zakelijke segment in huis. Toch is de vormgeving niet zonder kritiek, want vooral bij de achterpartij leek de inspiratie te zijn uitgeput. Daarbij had de 156 listig vermomde achterportieren waardoor die auto iets van een coupé had. Nu andere merken dat kunstje hebben afgekeken is het blijkbaar niet meer interessant voor Alfa Romeo, want de 159 komt er rond voor uit een 4-deurs zakensedan te zijn. Sterker nog: de nieuwe handgrepen zijn ware kunststukjes geworden.



Visuele verwennerij

De 159 onthaalt de gasten zoals alleen een Italiaan dat kan: welkom in de wereld van schoonheid. Het dashboard ligt voor de bestuurder en dankzij de diep verzonken klokken heeft het 159-interieur iets van de nostalgie van een klassieke sportwagen. Ook hier is de Italiaanse inborst onmiskenbaar. Zo is de opdruk van de middenconsole in het Italiaans. "Benzina", "Acqua" en "Olio" zijn best te begrijpen en geven een extra

exotisch tintje.

Voor deze test is gekozen voor de "Progression"-uitvoering, het middelste uitrustingsniveau dat naar verwachting het meest verkocht zal worden. Een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem (met automatische bewaking van de luchtkwaliteit), cruise-control en een audiosysteem (niet te bedienen vanaf het stuurwiel, speelt geen mp3 en heeft een matige FM-ontvangst) zijn standaard.

Het is echter de zeer uitgebreide boordcomputer die het eerst in het oog springt. Bij het openen van de portieren tovert het tussen de snelheidsmeter en toerenteller een Alfa Romeo-logo tevoorschijn. Iedere 159 is voorzien van een elektronische sleutel en startknop. Toch is dit een halfbakken systeem, want de sleutel kan niet in de jaszak blijven maar moet wel degelijk in een sleuf in het dashboard worden gestoken voordat een druk op de startknop het gewenste effect heeft.



Motoren

De 159 is direct bij introductie leverbaar met 6 verschillende motoren: 3 diesels en 3 benzinemotoren. Alleen een instapmodel met 1.8 liter benzinemotor laat tot het voorjaar van 2006 op zich wachten. De dieselmotoren variëren van 1.9 tot 2.4 liter en bedienen zich van JTD techniek en een roetfilter. Wie kiest voor benzine heeft de keuze tussen een 1.9, 2.2 en 3.2 liter JTS motor. Deze

combineren diesel-zuinigheid met de prestaties van een benzinemotor. De testauto is voorzien van de lichtste motor op de prijslijst: een 1.9 liter 4 cilinder benzinemotor die de voorwielen aandrijft.

Na een koude start loopt deze krachtbron op het gehoor mooi, maar gedraagt zich onrustig. Ook als de motor is warmgereden is de 159 niet gediend van "het nieuwe rijden". Wanneer langzaam wordt gereden bij lage toerentallen zijn lichte schokken in de aandrijflijn te voelen. Pas na het halen van een volle tank BP benzine is dit probleem vrijwel opgelost.

Op de snelweg geeft de 1.9 JTS het gevoel dat de auto over een enorme reserve beschikt en ieder moment met explosieve kracht kan accelereren. Dat blijft echter bij een gevoel, maar het tilt de hele auto naar een hoger plan. Bovendien is de 159 dankzij isolatie tot aan de zijruiten bijzonder stil. Ook deze basismotor is gekoppeld aan een 6-versnellingsbak en dat is een dankbare keuze. Het draagt bij aan de rust en geeft de auto mede dankzij de enorme tankinhoud (70 liter!) een enorme actieradius. Wie niet graag bij de pomp staat, heeft een goede aan de 159.



Rijplezier

Net als de meeste andere Alfa Romeo's scoort de 159 een voldoende wanneer braaf wordt gereden, maar levert de auto pas echt plezier als het gas vol wordt ingetrapt. Dat geldt met name voor de 159. Deze auto

wil spelen en wanneer de bestuurder daar aan toegeeft is iedere kilometer puur genot.

Bij het schakelen zijn de krachten van de aandrijving in de versnellingspook te voelen. Dat is niet storend, maar draagt juist bij aan het gevoel met de auto. De besturing is uiterst precies en de wegligging van grote klasse. De 159 bijt zich vast in de bocht en blijft onverbiddelijk vasthouden tot enorme snelheden. Daarbij is de 159 voorzien van een onderstel dat welhaast de perfecte balans tussen comfort en sportiviteit neerzet. De basismotor is niet bijzonder snel, maar het weggedrag is zo goed dat ook deze basis 159 na iedere rit een enorm gevoel van voldoening geeft.

Groot

Ongeacht de rijstijl voelt de 159 altijd groot. Dat is logisch, want de auto werd enkele decimeters langer en beduidend breder dan zijn voorganger. De 159 vult een rijstrook goed en de enorme draaicirkel, een typisch Alfa Romeo-kwaaltje, versterkt het "grote auto" gevoel nog eens. Daarbij is vooral de achterzijde onoverzichtelijk, zowel in de lengte als in de breedte (denk aan de brede wielkasten!), zodat een uitvoering met parkeerhulp tot aanbeveling strekt.

Tegenover de grote buitenmaten staan nog grotere binnenmaten. De ruimte rondom de bestuurder is riant, maar ook de afstand tot de bijrijder is enorm. De voorstoelen zitten prettig waarbij de lange zittingen opvallen, die de onderbenen goed ondersteunen. Vooral op lange ritten is dat van groot belang. Omdat de hoofdsteunen nauwelijks verstelbaar zijn, drukken ze bij lange bestuurders onaangenaam tegen de nek en leveren daardoor geen bijdrage aan de veiligheid.

Op de achterbank zijn zowel de hoofd- als beenruimte matig. Net als voorin ondersteunen de hoofdsteunen vooral de nek. Voor kinderen en kinderzitjes is de ruimte achterin meer dan voldoende. De bagageruimte juist goed voor spontane pleinvrees en dus groot. Grote kans dus dat leaserijdend Nederland zich na het lezen van deze woorden massaal bij de wagenparkbeheerder meldt om een nieuwe auto te kiezen.



Conclusie

De nieuwe 159 is een grote stap vooruit voor Alfa Romeo. Wellicht dat dat de vreemde sprong in de typebenaming c.q. benummering verklaart. De auto is niet alleen heel veel mooier geworden, maar tegelijkertijd ook veel praktischer dan zijn voorganger. Het dashboard is een lust voor het oog, maar nooit gaat vorm voor functie. De kofferruimte en de ruimte voorin zijn enorm, de ruimte achterin laat te wensen over.

De rijeigenschappen zijn volwassen: de 159 is bijzonder stil, presteert goed en biedt veel comfort. Tegelijkertijd is de 159 een echte Alfa Romeo: wanneer de auto wordt aangespoord levert ook deze basisuitvoering volop rijplezier. Kortom: de Alfa Romeo 159 rijdt zo goed als 'ie er uit ziet. ■



Specificaties

Alfa Romeo 159 1.9 JTS Progression

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	466 x 183 x 143 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.455 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	435 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1858 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	160 pk @ 6500 tpm
Koppel	190 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	212 km/u
Verbruik gemiddeld	8,7 l / 100 km
Verbruik stad	12,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	205 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.750,-
Prijs instapmodel	€ 28.750,-