

Intro

Vroeger, heel vroeger kocht je een Alfa Romeo omdat je het een mooie auto vond. Wijze burens en kennissen raadden het je af, want 'ze roesten al in de showroom' en 'de techniek is niet betrouwbaar'. Dat tijdperk zijn we inmiddels gelukkig al lang voorbij en tegenwoordig kun je een mooie auto kopen die nog betrouwbaar is ook. Alfa Romeo probeert ook deze opvolger van de 156, de 159, zo in de markt te zetten. Ze willen met deze betrouwbaarheid ook aansluiten bij de duurdere merken die populair zijn in de zakelijke markt. Lukt het Alfa Romeo om een concurrent van bijvoorbeeld de BMW 3-serie neer te zetten of is de wens vader van de gedachte bij Alfa Romeo?



Kan de 159 de concurrentie met de duurdere merken aan?

Het exterieur

Alfa rijders waren van oorsprong toch altijd mensen die veel emotie in hun auto zochten. Een Alfa Romeo had altijd iets sportiefs en iets eigens over zich wat veel mensen waardeerden. Ook bij deze 159 komt het typische Alfa-gezicht duidelijk naar voren.

Van voren komt dit nog wel het sterkst terug in de klassieke grille omgeven door 'boos' kijkende koplampen. Vanuit de grille lopen ook 2 scherpe lijnen naar buiten over de motorkap. Dit alles geeft een aanblik die op zijn zachtst gezegd gretig is te noemen. Het straalt uit dat er met deze auto niet te spotten valt. Bij de koplampen is het ook opvallend dat er geen glas meer voor de hele rij lampen zit. De 3 losse pitten zijn per stuk voorzien van een rond metalen omhulsel en een stukje glas.



Een spitse snuit met een korte kont

Ook de lijnen aan de zijkant van de auto willen snelheid uitstralen. De spitse snuit en vrij vlakke voorruit geven de auto een gestroomlijnde vorm al wordt dat aan de achterkant toch wat losgelaten. De brede C-stijl en korte kont lijken na een grondige blik net zo goed van een andere, kortere auto te kunnen

komen. Het is niet dat de lijnen helemaal zoek zijn, maar het mist toch wat vergeleken met de voorste helft (of moet ik zeggen voorste twee-derde deel). De zijpinks en handgrepen zijn wel weer in stijl met hun gestrekte spitse vorm.

Van achteren komen de lijnen van de koplampen in afgezwakte vorm weer terug in achterlichten. Losse pitten, dit keer wel achter glas, alleen wat minder sterk toelopend. De koffer loopt wat bol en had voor een wat krachtiger uitstraling misschien beter iets vlakker kunnen lopen. Qua inhoud zal dat niet het verschil maken.

Het interieur

Het dashboard is er een, zoals we van Alfa gewend zijn, met een luxe uitstraling. Donker kunststof wordt afgewisseld met een metaalkleurig kunststof met een geborstelde structuur. De bestuurder vormt duidelijk het middelpunt van het interieur, aangezien het dashboard er als het ware omheen gevormd is. Met name in de middenconsole komt dit sterk tot uiting, aangezien deze duidelijk naar de bestuurder is gedraaid. Alfa heeft ervoor gekozen om met ronde vormen de verschillende functies op het dashboard te accentueren. Ronde (draai)knoppen, ronde meters en ronde ventilatieroosters. Achter het stuur bevinden zich prominent de snelheidsmeter en toerenteller.



De ronde vormen komen overal terug

Het is weer eens wat anders om 'de nul' bij beide meters onderaan te hebben staan in plaats van 'op zeven uur', maar met name bij lage snelheden is de snelheidsmeter toch wat lastig af te lezen. Het kan natuurlijk zijn dat dit op den duur wel went, maar zo eerst nog niet. Andere meters zoals brandstofpeil en temperatuur zijn in aparte klokjes op de middenconsole geplaatst, terzijde gestaan door een heuse turbodrukmeter. Het stuurwiel is ook voorzien van de metaalkleur, maar dat had wat mij betreft niet hoeven. Het stuur krijgt hierdoor (optisch) wat vreemde verhoudingen en de claxon en stuurbediening van telefoon en audio krijgen een wat suffe uitstraling. Opvallend was dat het volume van de radio aangepast werd aan de rijnsnelheid en dus aan de rijgeluiden. Op zich is dat aardig bedacht, al was het zo dat het volume niet traploos werd aangepast. Af en toe ging het volume een slagje harder of zachter en persoonlijk vond ik dat nog storender, dan wanneer je het volume zelf moet veranderen. Ik neem aan dat dit ingesteld kan worden bij de radio.

Wanneer we plaatsnemen in de auto komen we te zitten op luxe lederen zetels die mooi vormgegeven zijn. De zitting en leuning zijn versierd met stiksels die banen in de lengterichting creëren en worden omgeven door dikke lendensteunen. De zitting is uiteraard goed te verstellen, maar zelf de lendensteunen zijn in te stellen, om zowel de brede als smalle mens van steun te voorzien. Het leer met zijn stiksel komt ook terug in de bekleding op de portieren.

Ook achterin is de zitting heerlijk, maar qua ruimte houdt het allemaal niet over. Mijn knieën zitten strak tegen de voorstoel en mijn hoofd tipt met mijn 1.85m bijna tegen de hemelbekleding. Ook de koffer is met zijn 405 liter niet bepaald ruim te noemen. In zijn klasse moet hij daarmee velen voor zich laten.

Het rijden

Tijdens de rit worden we vooruit geholpen door de 1.9 liter diesel met 16 kleppen. De cijfertjes geven aan dat deze motor over gelijke kracht beschikt als 150 paarden bij elkaar. Dat moeten er toch genoeg zijn voor een auto in deze klasse en dat blijkt ook. De auto komt makkelijk van zijn plek en accelereert ook gretig. Met even doorschakelen is de 100 al snel bereikt. Wel valt op dat de krachten vooral vrij komen bij hogere toeren. Op zich logisch, bij welke auto is dat immers niet zo? Maar toch vind ik het gat tussen de toeren net onder de 2000 per minuut en daar boven ineens erg groot. Als je comfortabel in zijn 3 rond de 50 km/u rijdt en je wil



Een gretige blik

even flink versnellen zit er een vertraging tussen het moment dat jij de opdracht geeft en het moment dat de auto daadwerkelijk aanstalten maakt weg te spurten. En dat is net zo'n beetje rond de 2000 toeren. Al rijd je 60 km/u in zijn 3, dan reageert de motor veel sneller op verzoeken om te accelereren. Dit is dan ook het enige minpuntje, want verder voldoet de motor prima. Zowel voor een sportieve rijder als voor de comfortabele rijder kan de motor het gevraagde bieden.

Het onderstel is echter wel alleen afgestemd op de sportieve rijder. Het is behoorlijk hard en geeft ieder oneffenheidje op het wegdek door aan de bestuurder. Persoonlijk vind ik het helemaal niet erg, maar het kan toch zijn dat dit de zakelijke rijder, waar Alfa Romeo zich toch op richt, een beetje afschrikt.

Wat stuurgedrag betreft heeft Alfa Romeo een beetje de gulden middenweg gekozen tussen comfortabel en sportief. Het mist net even wat de scherpte die je van een echt sportieveling mag verwachten.

Slot

Met deze 159 heeft Alfa zeker een paar flinke stappen voorwaarts gemaakt ten opzichte van de 156. Dat willen ze natuurlijk uit de naamgeving ook al laten blijken. De auto is wat meer gericht op comfort, zonder daarbij zijn sportieve achtergrond te verloochenen. Toch moeten er wel wat concessies gedaan worden voor dit comfort, zoals bijvoorbeeld uit het stuurgedrag blijkt. Als je dan toch wat concessies moet maken, had Alfa wellicht de vering daarbij ook mee kunnen nemen, want die is wel behoorlijk stug voor een zakenman die behoorlijk wat kilometers maakt voor zijn werk.

Of deze Alfa Romeo 159 nu direct een concurrent is voor bijvoorbeeld de BMW 3-serie betwijfel ik. Daarvoor moet je toch een behoorlijke inhaalslag maken. Het is wel zeker dat deze auto de goede weg ingeslagen is naar een luxer segment. De toekomst zal uitwijzen of de zakelijke rijder daar ook zo over gaat denken.



Duidelijk een stap in de goede richting

Plus

- + Luxe interieur
- + Verstelling zitpositie
- + Comfortabel maar toch sportief

Min

- Kofferruimte
- 'Gat' bij trekkracht onderin
- Stugge vering