

Sportief alternatief

De Alfa Romeo 159 is inmiddels al weer een paar jaar op de markt. Het alternatief voor de populaire sedans en stationwagens uit de middenklasse wil na een redelijke start toch niet helemaal van de grond komen. Bij de marktintroductie werd de aanval ingezet op het premiumsegment van de middenklasse, maar de verkoopcijfers zijn in dat perspectief gezien toch enigszins teleurstellend. Laat staan als je het vergelijkt met de hoogtijdagen van zijn voorganger, de 156. We gaan op zoek naar een verklaring en nemen daarvoor een 159



Sportwagon in Sport-uitvoering mee, voorzien van 2.2 JTS motor.

Sport in het kwadraat

Opvallend genoeg wordt over het ontwerp van de 159 enkel de loftrompet gestoken. Zowel doorgewinterde autoliefhebbers als leken zijn het er over eens: deze Alfa ziet er knap uit. Waar de toevoeging Sport in het geval van een carrossievorm vaak misbruikt wordt om een auto wat meer cachet te geven, doet het lijnenspel van deze Sportwagon zijn naam eer aan. De scherpe lijnen die vanuit de klassieke Alfa-grille ontspringen geven de 159 een snelle, gretige aanblik tezamen met de karakteristieke koplampen.



Het uiterlijk valt bij vrijwel iedereen in de smaak

Om het sportieve karakter nog eens te benadrukken kent deze 159 zelfs de uitvoering Sport. Een Sportwagon Sport dus. In deze uitvoering wordt de auto voorzien van bijvoorbeeld chromen uitlaatstukken, Brembo remklauwen met Alfa Romeo opschrift en speciale zeventien inch velgen. Vreemd genoeg waren deze velgen op het testmodel vervangen door velgen die bij de Distinctive-uitvoering horen, overigens wel weer zeventien inch.

Vorm en functie

Ook in het interieur laat de uitvoering Sport zijn sporen na. Het meest in het oog springend zijn daarbij de knappe rood/zwarte sportstoelen. Waar de zijwangen van een soort zwart alcantara zijn, is de middelste baan van de zitting en leuning voorzien van een zwart/rood geweven stof. Uiteraard weer op de kenmerkende Alfa-manier voorzien van puur esthetische stiksels. De sportstoelen doen met hun naam vermoeden dat het sterk voorgevormde kuipen zijn, maar die vorm is vrij bescheiden uitgevoerd. Qua zit houden de stoelen het midden tussen écht sportieve zetels en zakelijke degelijkheid. De verstelmogelijkheden zijn prima met de verschillende hendels en draaiknoppen.



Het roodgestikte sportstuur is standaard in de uitvoering 'Sport'

De rest van de cockpit geeft ons een heel tweeledig gevoel. Sommige elementen zijn prachtig vormgegeven op een manier zoals Italianen dat kunstje beheersen, maar op andere plekken laat men toch echt een paar steken vallen. Neem de rode stiksels op het sportstuur, of de drie diepliggende metertjes in de middenconsole met Italiaanse opschriften. Prachtig. Het audiosysteem echter lijkt echter uit een restpartij van eind jaren 90 te komen. Het doffe, zwarte kunststof matcht ook totaal niet met de geborstelde aluminiumstructuur er omheen. Qua bediening en aflezen van het instrumentarium is de 159 wat onconventioneel. In ruste bevinden de wijzers van de meters zich op 'zes uur', de benzinemeter zit in de middenconsole en aan de eveneens gedateerde ogende stuurstengels zitten zowel schuif- als drukknopjes. Even wennen, maar aan de andere kant weet je na een weekje niet meer beter. Complimenten daarbij direct voor de boardcomputer die uitgebreid is, maar daarnaast twee waarden naar keuze tegelijk in het display kan tonen.

Dat de vorm bij ontwerper Giugiaro soms voor functie komt, blijkt onder andere uit het zicht rondom. Aflopende daklijnen en schuingeplaatste achterrauten zijn een lust voor het oog, maar dan wel voor de buitenstaander. De ogen van de bestuurder worden danig op de proef gesteld wanneer er in een drukke situatie achteruit gereden moet worden. Ook de binnenruimte wordt deels geofferd bij 159 Sportwagon ten bate van het uiterlijk. Zowel voor- als achterin is voldoende ruimte voor volwassenen om comfortabel plaats te nemen, maar het is allemaal minder ruim dan bij de populaire jongens in de klas, zoals de Volkswagen Passat Variant en Ford Mondeo Wagon. Wel moet gezegd worden dat die auto's over royalere buitenmaten beschikken. Hetzelfde geldt voor de 445 liter bagageruimte, waar je flink wat mee kan verstouwen. Dat is niet weinig, maar in zijn klasse behoort de 159 daarmee tot de kleineren. Met de update van de 159 in 2008 is het Fix&Fold-systeem toegevoegd, zodat in een handomdraai de bank platgelegd kan worden, waarmee de laadruimte groeit tot 1.235 liter.

Afgeslankt

Het zou ons niet verbazen als deze update u is ontgaan. De wijzigingen vonden namelijk vooral op details en onderhouds plaats. Een van de belangrijkste veranderingen is daarbij dat de auto behoorlijk lichter is geworden. Door gebruikmaking van een stijvere staalconstructie wordt er op iedere 159 minimaal 45 kg massa bespaard. Wanneer het namelijk een 159 betreft die op alle vier wielen wordt aangedreven (Q4), scheelt het zelfs dubbel zo veel. Tot slot worden alle 159's met voorwielaandrijving voorzien van het elektronische Q2-systeem, waarbij eventueel onderstuur minder snel optreedt door een optimale verdeling van de aandrijfkrachten over beide voorwielen.



In 2008 heeft haast geruisloos een gewichtsreductie bij de 159 plaatsgevonden

Dat laatste is lastig te vergelijken wanneer er niet direct een 'gewone 159' naast gezet wordt, maar feit is wel dat deze voorwielaandrijver zich makkelijk sportief laat berijden. In een scherp aangestuurde bocht – wat met de prettig directe besturing heerlijk gaat – houdt de Alfa makkelijk zijn lijn. Sowieso is het weggedrag 'aan de sportieve kant van het zakelijke gemiddelde'. Het onderstel is net wat stugger en de motor produceert een net wat gretiger geluid dan wat je bij de grootste concurrenten zult bemerken. Alfisten zullen het misschien allemaal te matig vinden voor het merk met het sportieve hart, maar het is de Milanese ingenieurs duidelijk dat er voor zakelijke successen nu eenmaal wat water bij de wijn moet. In vergelijking met de grote tegenstrevers zou je toch kunnen zeggen dat het Alfa Romeo is gelukt zijn roots niet uit het oog te verliezen.

Stoer, speels jongetje

Wat daarbij natuurlijk een rol speelt, is de royale viercilinder in het vooronder. De 2.2 JTS-motor levert maximaal 185 pk en zorgt dat er altijd genoeg potentie is. Opvallend is daarbij vooral de gretigheid bij het wegrijden. Het gaspedaal staat zeer gevoelig afgesteld, waardoor rustig wegrijden enige gewenning vergt. Wanneer je eenmaal op gang bent neemt de gevoeligheid af en zijn snelheidsveranderingen beter te doseren. Deze gretigheid resulteert in een royaal verbruik binnen de bebouwde kom, waardoor ons



Vanwege het gretige gedrag zou je haast zonder doel kilometers willen maken

gemiddelde verbruik inclusief
buitenwegen boven de 10 liter per

100 km kwam en daar zit de zakelijke rijder – zeker diegenen zonder tankpas van de baas – natuurlijk niet op te wachten.

Wanneer het verbruik er even niet toe doet, is het af en toe heerlijk om de viercilinder flink in de toeren te laten klimmen. Het haalt het misschien niet bij het geluid van een zescilinder van Alfa Romeo, maar toch komt er een aangenaam, ongeraffineerd geluid ten gehore. Wanneer je dat in gedachten combineert met een lekker direct stuurgedrag en een goede wegligging, dan laat het zich raden dat het stoere, maar speelse jongetje zich makkelijk laat ontwaken in een degelijke zakenman.

Marktwerving

We startten dit relaas met de vraag waarom de 159 nog niet echt potten kan breken. Aan de prestaties zal het niet liggen, want die zijn dik voor elkaar met een sportieve touch bovendien. De ruimte zou feitelijk een argument kunnen zijn, maar laten we eerlijk zijn, hoe groot sommige stations ook zijn, er zit toch maar vaak één persoon in en daarnaast is het nu ook weer niet behelpen met de Sportwagon, dat zou overdreven zijn. En uiterlijk? Daar hebben we het al over gehad, enkel positieve reacties daarop. Dan blijft er haast nog maar één argument over, en dat is de prijs.



Met een prijs van 38.495 euro voor de testauto, ligt deze zo'n 2.000 euro hoger dan die van bijvoorbeeld een gelijk gemotoriseerde en uitgeruste Passat. Nog niet eens schrikbarend, maar het laat zich uiteindelijk toch in een prijstechnisch verhaal verklaren. Wat doen immers veel zakelijke rijders? Juist, leasen. Een verschil van minimaal 100 euro op de maandelijkse leaseprijs, maar bij enkele alternatieven oplopend tot zelfs twintig procent prijsverschil verklaart een hoop. Leaseprijzen worden bepaald door de markt, niet door kwalitatieve aspecten van een auto. Net zoals er mensen getroffen worden door de kredietcrisis waar zij als hardwerkende arbeider geen enkele schuld in hebben, lijkt deze 159 het kind van de rekening te worden in de leasemarkt. En dat is jammer, want het straatbeeld verbetert direct wanneer zo'n Italiaanse schone verschijnt.

Plus

- + Prachtig exterieur
- + Knappe stoelen
- + Sportief karakter

Min



- Zicht naar achteren
- Verbruik
- Geen aantrekkelijke leaseprijs