

Alfa kan BMW nu aan

DOOR ERIK KOUWENHOVEN

Met de Alfa Romeo 159 heeft het Italiaanse merk eindelijk een auto die de strijd met de BMW 3-serie aan kan. De opvolger van de Alfa 156 beschikt over formidabele rijeigenschappen, een solide interieur en een zeer begerenswaardig uiterlijk.

Hij moet dan ook de referentie worden in het segment van de Audi A4, de BMW 3-serie en de Mercedes C-klasse. Een ambitieus streven, dat werd versterkt door de komst van de Duitser Karl-Heinz Kalbfell. De nieuwe baas van Alfa Romeo heeft auto's leren bouwen bij BMW en Rolls-Royce, maar is een echte liefhebber van Italiaanse raspaardjes. De 159 was weliswaar goeddeels klaar toen hij zijn entree maakte, maar ongetwijfeld heeft zijn bombastische voorkomen de laatste twijfelende geesten geïnspireerd om van dit model een zo goed mogelijke auto te maken.

Dat is aardig gelukt. De 159 oogt uiterst begerenswaardig met een front dat tegelijkertijd agressief, tijdloos en elegant is. Zijn ver naar beneden doorgetrokken bumpers, lange neus en coupé-achtige daklijn geven de auto een sportief voorkomen. De achterzijde is - net als bij de huidige Alfa's - licht teleurstellend, maar past wel goed bij de tijdloze uitstraling van de rest van de carrosserie. De 159 is al met al duidelijk dikker en dynamischer dan de toch ook al geslaagde 156. Wie de scherp gesneden grille van het nieuwe model in zijn achteruitkijkspiegel ziet opdoemen, voelt onbewust een vluchtreactie opkomen.

De Alfa 159 is 23 centimeter langer en bijna 9 centimeter breder dan de 156. Hij heeft een bijna elf centimeter langere wielbasis. Dat betekent in theorie meer binnenuimte en dus ook meer beenruimte achter. In de praktijk valt de zit-

ruimte achterin tegen, al kan de BMW 3-serie er nog steeds niet aan tippen. De bagageruimte is riant met een inhoud van 405 liter. Eventueel kan de achterbank worden omgeklapt voor meer laadruimte.

Het onderstel is compleet nieuw en zal ook de basis vormen voor de eind dit jaar te verschijnen sportwagen Alfa Romeo Brera en - iets minder exotisch - de nieuwe Saab 9-5. Het interieur is een geëvolueerde versie van dat van de 156, met veel klokken, echte aluminium accenten en mooie, Lancia-achtige materialen in de duurdere uitvoeringen. De afwerking is goed en de oppervlakken voelen prima aan. In de eerste productie-exemplaren waren nog niet alle resonanties en rammeltjes geëlimineerd, maar de eerste indruk is prima. Ter geruststelling: Alfa Romeo biedt standaard twee jaar garantie en drie jaar gratis onderhoud (!) met een maximum van 120.000 kilometer.

Achter het stuur zit je uitstekend op goed gevormde stoelen en met uitzicht op een dashboard dat als een cockpit om de bestuurder heen is gebouwd. Het is voorzien van een startknop en - indien van toepassing - een turbodrukmeter om met name de dynamische automobilist te behagen. Een contactslot ontbreekt. De chipkaart moet in een gleuf worden gestoken en kan aldus geen verwondingen veroorzaken bij een aanrijding. Helaas prikt wel bij langere bestuurders de stengel van de cruisecontrol in de linker knie.

De 159 schakelt snel en precies en met korte slagen, ook al zijn we niet weg van de ronde schakelpook. Het stuurwiel is lekker dik en de besturing is zeer direct en nauwkeurig, maar niet zo nerveus als die van de Alfa 147. In de diesels lijkt de besturing iets zwaarder te gaan en meer gevoel te bieden en daardoor beter bij de auto te pas-



De opwindende Alfa 159 is 23 centimeter langer en bijna 9 centimeter breder dan zijn voorganger.

sen. De carrosserie voelt nog stijver aan dan die van de nieuwe 3-serie en dat komt de wegligging ten goede. Sterker nog; de 159 rijdt formidabel. In vergelijking met de 156 voelt het onderstel duidelijk beter aan. Een sportonderstel is niet leverbaar, maar ook compleet overbodig. Wat vooral opvalt is dat het onderstel zeer goed geïsoleerd is. Zelfs bij het rijden over kinderkopjes dringen nauwelijks geluiden door tot het interieur. Ook het weg- en windgeluid zijn tot een

aangenaam niveau teruggeschroefd.

Alfa Romeo is afgestapt van voorwielaandrijving als het gaat om modellen met een meer dan 200 pk sterke motor. En dus heeft het huidige topmodel, de V6 Q4, permanente vierwielaandrijving. Het is een verademing in vergelijking met de 156 GTA, die permanent door de tractiecontrole tot de orde werd geroepen. De 260 pk sterke Q4 laat zich dankzij een Torsen-differentieel uiterst beheerst

door de snelste bochten jagen en gedraagt zich zelfs een beetje als een achterwielaandrijver.

Het geluid van de V6 is heerlijk. Maar deze 3.2 is afkomstig van General Motors en beschikt helaas niet over de verchromde buizen en de cilinderkoppen met felrood opschrift die de V6-en van Alfa karakteriseerde. De viercilinders klinken als echte Alfa's. Ze zijn allebei voorzien van directe inspuiting en respectievelijk 2,2 en 1,9 liter groot. De auto is verder leverbaar

met een vijfcilinder 2.4 JTD en twee 1.9 JTD diesels, allemaal met roetfilter. Standaard zijn zeven airbags, waaronder twee knie-airbags, airco en bandenspanningscontrole. Omdat de auto pas leverbaar is in oktober, zijn de prijzen nog niet bekend. Wij rekenen echter op € 31.000 voor de 150 pk sterke 1.9 JTS. Later volgt een instapmodel met een 1.8 benzinemotor. Volgend jaar verschijnt de SportsWagon en in 2007 komt er een supersnelle GTA-versie.