

FONKELNIEUWE ALFA 159 RIJDT OPPERBEST



■ Het dashboard heeft een metaalkleurig middelste deel; er is méér ruimte dan voorheen.

- Alfa 159
- Koets van Giugiaro
- 6 motoriseringen
- Ook met 4WD
- Flink groter geworden



■ De nieuwe Alfa 159 heeft een door Giugiaro ontworpen carrosserie.

# ROTSVAST VERTROUWEN

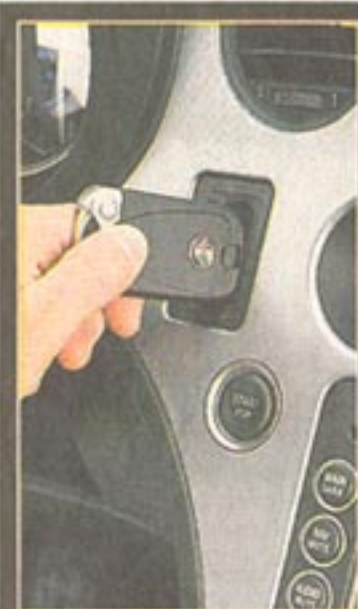
door JEROEN JONGENEEL

MÜNCHEN - In het hol van de leeuw (lees: de thuisbasis van BMW) presenteerde Alfa Romeo vorige week de nieuwe Alfa 159. Een stijlvolle sedan, die de succesvolle 156 (bijna 700.000 van gemaakt) opvolgt en voor Alfa Romeo de basis vormt voor een hele serie andere modellen. Zo komen er op termijn o.m. nog een sportieve Brera, een 159 Sportwagon en een Crossover-variant. Allemaal op basis van deze sedan, waarin de Italianen een rotsvast vertrouwen hebben.

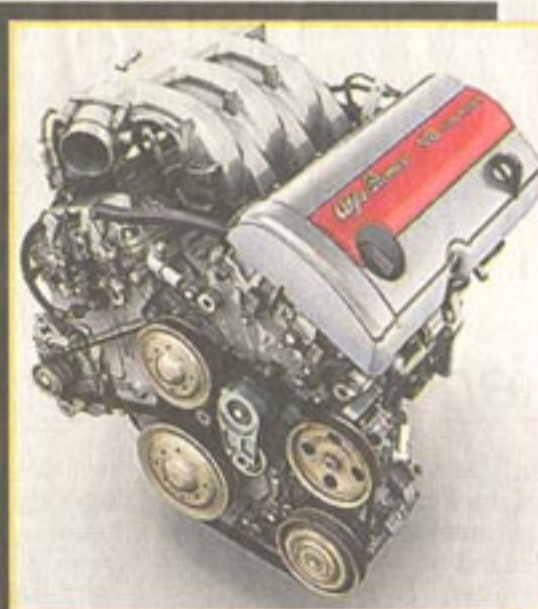
Natuurlijk is qua design doorgeborduurd op het design van de 156. Hier staat nog steeds een echte Alfa: 4,66 meter lang, 1,83 meter breed, 1,42 meter hoog en met een behoorlijke kofferbak van 405 liter, 27 liter meer dan eerst. De wielbasis van 2,70 meter zou de indruk kunnen wekken dat we hier met het zoveelste Epsilon-platform van GM/Fiat te maken hebben (o.m. Opel Vectra, Saab 9-3, Cadillac BLS, Fiat Croma), maar dat is niet juist. De Alfa 159 heeft een totaal eigen basis.

## Beenruimte

De carrosserie is niet door het eigen Centre Stile ontworpen, maar samen met Giugiaro. Diens naam prijkt fier onderop de voorste wielkasten. Het interieur is van Alfa's Duitse hoofd stylist, Wolfgang Egger. Die tekent dus voor de lay-out van het dashboard (starten per knopdruk, als bij BMW), maar is ook verantwoordelijk voor de interieurruimte. Daarvan geeft Alfa hoop op en wat ons betreft, is dat ook zeker voor de ruimte vóórin volkomen terecht. Dit is eindelijk een Alfa Romeo waarin ook personen die langer zijn dan 1,90 meter goed kunnen rijden. Hij is zelfs behoorlijk groter dan de Alfa 166 van dit moment. Achterin claimt Alfa extra beenruimte, 9 cm méér t.o.v. van de oude 156 en dat zal ongetwijfeld kloppen. Maar denk niet dat je er meteen zeeën van ruimte



■ Starten gaat met een 'intelligente' sleutel en per knopdruk.



■ De beresterke 3,2 liter V6-motor (260 pk) wordt alleen in combinatie met 4WD geleverd.

FOTO'S: ALFA ROMEO

hebt. De Italianen vergelijken de beschikbare centimeters graag met die in een BMW, maar dat is te gemakkelijk. De Duitsers staan erom bekend dat plek achterin (kijk naar 1-serie of 3-serie) ze geen zier kan schelen. Wanneer er een bestuurder in de Alfa 159 rijdt die z'n stoel niet helemaal naar achteren zet, dan gaat het allemaal achterin best. Maar met die stoel in de achterste stand wordt het toch wat lastiger.

Er zijn zes motorvarianten, gelijkelijk verdeeld over direct ingespoten benzine- en dieseltypes. De benzineboel begint met een 1.9 JTS (160 pk/190 Nm) en gaat via de 2.2

JTS (185 pk/230 Nm) door naar de 3.2-V6 (260 pk/322 Nm) die louter in combinatie met vierwiel aandrijving (Q4) wordt geleverd. Op dieselgebied (alles met partikelfilter) is er een achtkleps 1.9 JTDM (met de 'm' van multi-jet, 120 pk/280 Nm), een 16V-versie van dezelfde motor (150 pk/320 Nm) en een beresterke vijfcilinder 2.4 JTDM, met 200 pk vermogen en maar liefst 400 Nm trekkracht. Alle motoren hebben een zeskak, maar er komen ook uitvoeringen met automaat of Selespeed (geautomatiseerde handbak).

In eerste termijn reden we met de sterkste diesel, hetgeen een ongelukkige keuze was,

want ons testexemplaar bleek een gigaresonantie in het dashboard te hebben. Maar goed, de prestaties waren subliem. De 2.4 JTDM haalt 228 km/u en sleurt de wagen met z'n enorme koppel in 8,4 tellen van nul naar honderd. Het verbruik is officieel 1 op 14,7, maar wie een echte zuinige diesel wil, moet natuurlijk voor één van de 1.9 JTDM's kiezen.

## Superstil

Gelukkig bleek de later ook gereden Alfa 159 3.2-V6 juist superstil. En prima rijdend. Ook de goedkoopste 159 met 160 pk-motor haalt trouwens nog meer dan 210 km/u en zit in 9,7 seconden op 100 km/u. Remmen doet de auto met z'n schijven rondom prima: remweg vanuit 100 km/u maar 36 meter!

De 159 heeft vóór een ophanging met dubbele triangels en achter een prachtige multilinkconstructie, die er samen met een direct reagerende besturing voor zorgen dat je écht met deze wagen aan het banjeren kunt slaan. Eerder dit jaar konden we er al exclusief even op de Nürburgring (en omgeving) mee op pad, waarbij het superneutrale rij karakter en de prima stabiliteit opvallend waren. Qua besturing krijgt de wagen nu ook een goede voldoende, eerder troffen we er een paar die wat licht rond de middenstand aanvoelden. De draaicirkel is 11,1 meter.

Deze happening was de laatste Alfa-introductie onder Fiat Auto Nederland. Vanaf juli is Kroymans Corporation verantwoordelijk voor Alfa Romeo in Nederland. Wie gehoopt had dat er meteen een duidelijk prijsbeleid zou wor-



■ De lange, dunne achterlichten zijn een typisch Alfa-design detail en zijn dan ook gebleven.

den uitgestippeld moeten we teleurstellen. Vaagheid was troef bij Alfa-directeur Jack Pruijssers en Kroymans-kopstuk Frank de Munck. Fiat Auto Nederland kon het trouwens niet nalaten om even fijntjes op te merken dat „ze bij Kroymans die prijs helemaal niet bepalen, maar in Italië”, waarvan acte. Deels waar, want sinds de euro zijn de nettoprijzen (ex belastingen) in de Europese landen natuurlijk grotendeels gelijkgetrokken. Maar Kroymans

zou toch een kleinere marge kunnen nemen? Nee, zegt de kersverse importeur. Alfa wordt geen prijsvechter, maar een echt 'quality brand'.

Onze gok? De 159 komt pas in oktober, maar we schatten de goedkoopste uitvoering dan in op zo'n 31.000 euro. En dat loopt dan door tot zeker 45.000 tot 50.000 euro. Twee jaar garantie en drie jaar gratis 'geprogrammeerd onderhoud' zit er ook nog bij.

## GEREDEN: JAGUAR

# VRIJWEL GE

door THEO KUIJPERS

ÉVORA - De naald van de brandstofmeter komt nauwelijks van zijn plaats, wat voor een Jaguar XJ zeer opmerkelijk is te noemen. Maar Jaguars vlaggenschip wordt dan ook voor het eerst met een dieselmotor geleverd. Voor de Engelse autofabrikant is de komst van de 2,7 liter V6 Biturbo-diesel belangrijk, omdat zelfontstekers in dit segment een steeds grotere rol spelen. De 207 pk/435 Nm sterke zes cilinder (bekend uit S-Type en Peugeot 607) is zuinig en standaard voorzien van een roetfilter.

We rijden urenlang door het gortdroge binnenland van Portugal en constateren dat de XJ zonder meer tot één van de stilste in zijn klasse



de limousine toch