



Alfa Romeo 159 1,8 TBi 16 V Turismo

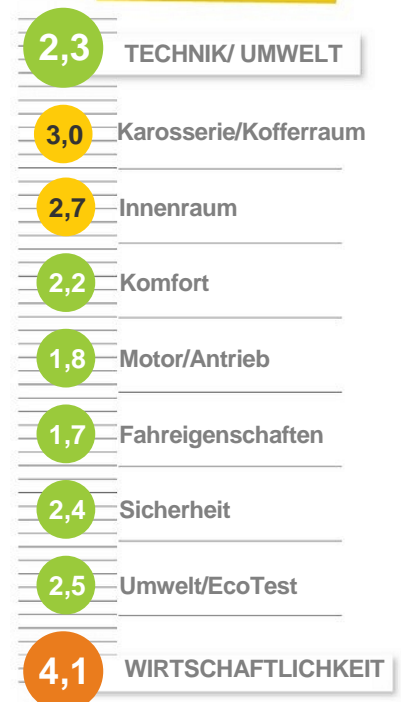
Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Der Alfa Romeo 159 1,8 TBi 16V Turismo ist kein Auto, das in der Masse untergeht. Durch sein unkonventionelles Design lenkt er viele Blicke auf sich. Der 1,8 l Benzin-Turbomotor mit 200 PS ist neu. Er verleiht der Limousine ein sehr dynamisches Fahrverhalten, das aber mit einem relativ hohen Kraftstoffverbrauch bezahlt wird. Das Fahrwerk macht den Alfa sehr handlich und sicher, aber unkomfortabel. Im Innenraum ist ausreichend Komfort vorhanden. Die Qualität und die Ergonomie bieten ebenfalls Möglichkeiten zur Verbesserung. Man bekommt ab 30.500 € eine Limousine mit sportlichen Genen. **Karosserievarianten:** 159 Sportwagon (Kombi) **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, VW Passat, Skoda Octavia

- +** sehr gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, standfeste Bremsanlage, gutes Raumangebot vorne
- schlechte Kofferraumzugänglichkeit, kaum Fußgängerschutz, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie ist durchschnittlich. Auch wenn sie durch ihr ausgefeiltes Design begeistern kann, fällt sie qualitativ eher durch unsaubere Spaltmaße und schlecht verarbeitete Schweißnähte auf. Die mögliche Zuladung von 370 kg ist für ein fünfsitziges Fahrzeug nicht üppig bemessen. Im Testfahrzeug war das aufpreispflichtige Notrad vorhanden. Serienmäßig wird nur ein Reifen-Reparaturset mitgeliefert.

+ Die Verarbeitung im Innenraum macht einen rundum guten Eindruck. Wenn auch an manchen Stellen manchmal das Finish etwas zu wünschen übrig lässt, so wirkt das Innere des Alfa trotzdem solide. Die verwendeten Materialien gefallen gut. Im hochwertig ausgestatteten Testfahrzeug wurde sehr viel Leder verarbeitet. Das gebürstete Aluminium in der Mittelkonsole, welches im ti-Sportpaket enthalten ist, verleiht dem Alfa einen sehr dynamischen Touch. Das Material wirkt im Allgemeinen robust und unempfindlich. Der Unterboden des Fahrzeugs ist im vorderen und hinteren Bereich aufwändig verkleidet, optimiert somit die Aerodynamik des Fahrzeugs und schützt den Motorraum vor Verschmutzung. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen. Auf dem Dach ist eine großzügige Zuladung von 80 kg möglich.

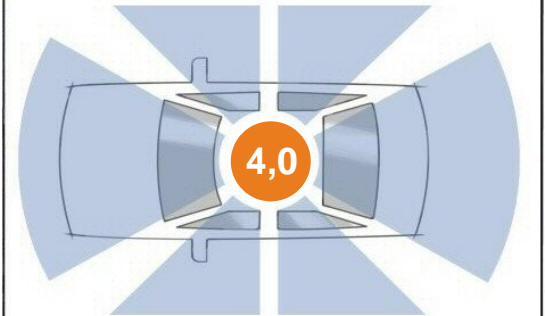
- Die schlecht nach außen abgedichteten Türen schützen die Türausschnitte kaum vor Verschmutzung. Schmutzige Hosen sind beim Ein- und Aussteigen fast vorprogrammiert. Trotz attraktiver Schutzleisten in den Einstiegen bleiben genügend kratzempfindliche Lackflächen übrig. Stoßleisten, die das Fahrzeug vor allem auf Parkplätzen vor kleinen Beschädigungen schützen, sind am Alfa überhaupt nicht verbaut.

2,8

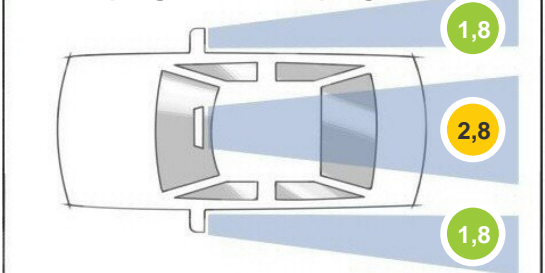
Sicht

Der Fahrer hat von seiner Sitzposition aus eine durchschnittliche Sicht auf den Verkehr. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können kaum erkannt werden. Die Sicht nach vorne ist bei Regen durch ein mittelmäßiges Wischerfeld begrenzt. Das Blickfeld durch den Innenspiegel ist ebenfalls nicht großzügig bemessen. Beim Einparken wird man von einer Einparkhilfe unterstützt, die Hindernisse optisch und akustisch anzeigt (Sonderausstattung).

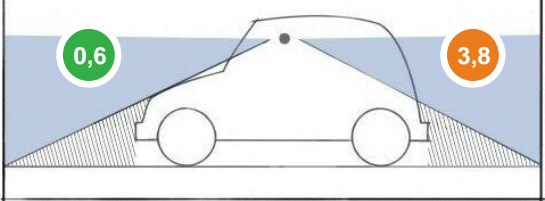
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht im 159 doch recht stark ein.

⊕ Durch die flache Front können Gegenstände vor dem Fahrzeug sehr gut erkannt werden. Die Außenspiegel sind groß dimensioniert, gut einsehbar und serienmäßig elektrisch einstellbar sowie beheizt. Gegen Aufpreis werden Bi-Xenonscheinwerfer verbaut, die durch die automatische Fahrlichtsteuerung aktiviert werden. Ein selbst abblendender Innenspiegel ist bei der aufpreispflichtigen Turismo-Ausstattung ebenfalls serienmäßig.

⊖ Die Übersicht der Karosserie ist schlecht. Das hintere Ende des Alfas ist für keinen Fahrer sichtbar. Das vordere Ende ist auch nicht direkt einsehbar. Man kann es allenfalls abschätzen. Auch bei der Rundumsicht kann der Italiener nicht überzeugen. Vor allem die sehr breit ausgeführten B- und C-Säulen behindern die Sicht zur Seite und nach hinten.

2,9 Ein-/Ausstieg

Um die vorderen Sitze zu erklimmen, muss der Insasse einen großen Schritt machen, um den üppigen Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzfläche zu überwinden. Durch die tiefgezogene Dachlinie und die unerklärlich hoch eingebauten Sitze ergibt sich ein sehr geringer Abstand zwischen Sitzfläche und Dachkante. Nicht einfacher ist es auf die hinteren Sitzplätze zu gelangen. Eine nur wenig öffnende Tür und eine sehr tief gezogene Dachkante erschweren den Zugang in den Fond.

⊕ Per Fernbedienung werden Türen und Klappen zentral ver- und entriegelt. Ebenso können die Fenster rundum per Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden. Über eine separate Taste öffnet sich die Heckklappe. Die Türaufhalter funktionieren gut. Haltegriffe am Fahrzeugdach sind für alle außen sitzenden Personen vorhanden. Durch kurzes Bedienen der Lichthupe nach Abziehen des Zündschlüssels leuchtet das Abblendlicht noch kurze Zeit. Durch diese sogenannte Follow-Me-Home-Funktion beleuchtet der Alfa den Heimweg.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum hat mit 395 l ein mittelmäßiges Fassungsvermögen. Die im ti-Sportpaket enthaltene und sonst gegen Aufpreis erhältliche, asymmetrisch umklappbare Rücksitzbank vergrößert den Gepäckraum auf ebenfalls durchschnittliche 660 l.



Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe. Freude will sich aber aufgrund der hohen Ladekante, der schmalen Öffnung und des Fehlens eines Öffners und Griffs nicht recht einstellen.

4,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Nutzbarkeit des Gepäckraumes ist durch seine zerklüftete Form eingeschränkt. Das im Testwagen verbaute BOSE-Soundsystem beeinträchtigt durch einen Subwoofer und einen CD-Wechsler, die im Kofferraum verbaut sind, die Verwendbarkeit des Kofferraumes zusätzlich. Um Gegenstände zu entnehmen, müssen sie um 24 cm über die Ladekante angehoben werden.

⊖ Bereits das Öffnen der Heckklappe gestaltet sich schwierig. Sie wird zwar über einen Taster am Schlüssel oder durch Drücken auf das hintere Markenemblem elektrisch entriegelt, aber zum vollständigen Öffnen ist kein Handgriff vorhanden. Man muss zum Anheben in den sehr schmalen Spalt greifen, den die geöffnete Klappe frei gibt. Verschmutzte Finger sind unumgänglich. Zum Beladen muss zuerst eine gewaltige Ladehöhe von 74 cm überwunden werden und dann sollte das Gepäckstück nicht größer sein als eine Getränkekiste. Die kleine Ladeöffnung erlaubt keine größeren Dimensionen. Der Laderaum ist sehr tief. Die vordersten Transportgegenstände können nur durch starken Körpereinsatz erreicht werden. Werden die Sitze vorgeklappt, entsteht eine Stufe zum Innenraum und die umgelegten Rückenlehnen steigen nach vorne an. Die Heckklappe kann nur mit sehr großem Kraftaufwand geschlossen und muss dazu von außen angefasst werden, was eine große Verschmutzungsgefahr birgt.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Gegen Aufpreis sind im Alfa asymmetrisch umklappbare Rücksitzlehnen erhältlich (Im Testfahrzeug im ti-Sportpaket enthalten). Der Klappmechanismus funktioniert einfach und rastet gut ein. In der Rücksitzlehne befindet sich eine Durchlademöglichkeit, allerdings ohne Ski-Sack.

⊖ Trotz dem optional verbauten Gepäckraumpaket, welches ein Gepäcknetz im Kofferraum vorsieht, können kleine Gepäckstücke nur unzureichend verstaut werden. Beim Hochklappen der Rücksitze muss das Gurtband weggehalten werden, da es sonst hinter der Lehne eingeklemmt wird.

2,7 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Armaturenbrett des Alfa wurde mit dem gleichen Vorsatz entwickelt wie die Karosserie: Design geht vor Funktionalität. Die Bedienung ist allenfalls befriedigend. Hängt am Zündschlüssel ein größerer Schlüsselbund, dann verdeckt dieser den direkt darunter liegenden Start-/Stopptaster. Alle Schalter sind nicht logisch gruppiert, teilweise schwer einzusehen und von der Bedienung her nicht verwechslungssicher. Die Einbaulage des Navigationsgerätes ist nicht mehr zeitgemäß. Es ist sehr weit unten installiert und zwingt den Fahrer dazu, seinen Blick von der Straße abzuwenden. Die Betätigungselemente der Vordersitze sind zwar logisch angeordnet, aber teilweise sehr schwer zu erreichen und schwergängig. Das Kombiinstrument ist gut ablesbar, aber die Anbringung der Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole ist nicht zweckmäßig. Die Ergonomie des Fahrzeugs ist durchschnittlich, der Gewöhnungsaufwand an die Bedienungselemente hoch.



Der Innenraum des 159 macht auf den ersten Blick einen sportlichen, attraktiven Eindruck. Geht man jedoch ins Detail, offenbaren sich Schwächen bei der Handhabung und in der Verarbeitung.

⊕ Das Lenkrad lässt sich einfach in Länge und Höhe einstellen. Die Pedalerie ist gut erreichbar. Der Schalthebel liegt gut zur Hand und lässt sich trotz Mittelarmlehne problemlos in alle Gänge bewegen. Der Scheibenwischer hat optional einen Regensensor, dessen Empfindlichkeit einstellbar ist. Zusätzlich gibt es die Funktionen Tippwischen und schnelles bzw. langsames Dauerwischen. Der Schalter der heizbaren Heckscheibe ist sinnig angeordnet und gut zu erreichen, allerdings ist die Kontrolllampe bei Lichteinfall schlecht abzulesen. Die Umluftfunktion kann automatisch betrieben werden. Alle Schalter sind beleuchtet, allerdings schwach. Im Testfahrzeug war das optional erhältliche BOSE-Soundsystem verbaut. Mit seinen zehn Hochleistungslautsprechern lässt es bezüglich Klangqualität kaum Wünsche offen. Die elektrischen Fensterheber vorne und hinten verfügen über eine Antipp-Automatik, die für die hinteren Fenster aber auch nur von den hinteren Plätzen aus zum Schließen verwendet werden kann. Wird die Zündung abgeschaltet, bleiben die Heber in Funktion, bis eine Tür geöffnet wird. Es sind alle wichtigen Kontrollleuchten und Warnsignale vorhanden, allerdings teilweise unübersichtlich angeordnet. Vorne und hinten sind jeweils zwei helle Leseleuchten eingebaut. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar. Der Einstellknopf ist aber etwas klein und nicht ideal zu bedienen. Außer der Motorhaube werden alle Türen und Klappen überwacht, ob sie geschlossen sind. Der Status wird auf dem im Kombiinstrument eingebauten Display angezeigt. Auf Wunsch kann eine Fahrlichtautomatik geordert werden, bei welcher sogar die Lichtempfindlichkeit einstellbar ist. Eine Fernlichtautomatik ist nicht erhältlich. Serienmäßig ist ein Tempomat verbaut. Dieser lässt sich aber nur durch Bremsen oder Kuppeln abschalten, ohne dass der Geschwindigkeitsspeicher verworfen wird. Im Bordcomputer ist ein Fahrtenrechner enthalten, der alle gängigen Funktionen auf zwei Displays frei wählbar anzeigt. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion, die den Blinker nach einmaligem Antippen des Lenkstockhebels dreimal aufleuchten lässt. Ebenso serienmäßig ist eine Berganfahrhilfe verbaut. Sie hält das Fahrzeug auch nach dem Lösen der Bremse am Berg fest, um das Anfahren zu erleichtern.

⊖ Der Lichtschalter des Alfa 159 ist sehr ungünstig im Blinkerhebel untergebracht. Er ist bei Geradeausfahrt komplett von der linken Lenkradspeiche verdeckt. Die Taster der Nebelleuchten wurden an einem ganz anderen, schlecht einsehbaren Platz verbaut. Sie sind links auf Kniehöhe angebracht, können aber getrennt voneinander bedient werden. Die Positionierung der Klimaanlage ist sehr schlecht gewählt. Sie ist ganz unten, weit außerhalb des Fahrersichtfelds untergebracht. Sind die vorderen Gänge eingelegt, muss zur Bedienung um den Schalthebel herumgefasst werden. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist nicht sonderlich übersichtlich, bietet aber die Möglichkeit die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer getrennt zu regeln. Die Bedienung des Radio/Navigationsgeräts gestaltet sich sehr schwierig. Es werden viele, sehr kleine Knöpfe bedient, die mehrfach belegt sind. Die Bedienung ist nicht selbsterklärend und lenkt stark vom Verkehr ab. Vorne wie hinten sind keine sinnvoll nutzbaren Ablagen vorhanden. Getränkeflaschen können nicht abgestellt werden. Ein kleines, klimatisiertes Ablagefach in der vorderen Mittelarmlehne und Lehntaschen hinten sind ein schwacher Trost. Das Handschuhfach ist sehr eng bemessen und stark zerklüftet. Verstaute man dort die Fahrzeugunterlagen, so ist das Fassungsvermögen annähernd ausgeschöpft. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so kann man sie kaum noch erreichen. Alle Gurte lassen sich schlecht anlegen. Vorne ist der Platz um das Gurtschloss aufgrund der sehr breiten Mittelkonsole zu knapp bemessen, hinten hängen die Gurtschlösser an losen Bändern.

2,1

Raumangebot vorne*

Die Innenbreite im Bereich der Vordersitze ist durchschnittlich. Aber wirklich beengt geht es im Alfa nicht zu.

⊕ Das Raumangebot für den Fahrer ist gut. Auf dem Fahrersitz können Personen bis ca. 1,95 cm bequem Platz nehmen.

3,3 Raumangebot hinten*

Das Fahrzeug hat vier vollwertig nutzbare Sitze. Der mittlere Platz auf der Rückbank sollte eher als Notsitz angesehen werden. Sind die Vordersitze von Personen mit einer Körpergröße von 1,85 m besetzt, so können hinten noch Mitfahrer mit einer Größe von über 1,80 m bequem mitreisen. Die Innenbreite im Bereich der Rücksitzbank ist durchschnittlich, was auch dem subjektiven Raumgefühl entspricht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

2,2 KOMFORT

2,6 Federung

Im Testfahrzeug war das optional erhältliche ti-Sportfahrwerk verbaut, das den Alfa übermäßig hart macht. Die Abstimmung ist zwar sehr dynamisch, aber für eine Limousine übertrieben hart. Kurze Wellen werden kaum abgemildert an die Passagiere weiter gegeben. Durch Beladung ändert sich das Federungsverhalten kaum.

⊕ Dank der strammen Abstimmung ist auf langen Wellen kein Durchschwingen spürbar. Unangenehme Nick- und Wankbewegungen gibt es nicht.

⊖ Einzelne, durch Schlaglöcher verursachte Stöße werden direkt an die Passagiere weitergegeben.

2,1 Sitze

Die Atmungsaktivität der Sitzbezüge (perforiertes Leder) ist durchschnittlich. Durch eine zu weit hinten angebrachte Fußstütze links neben dem Kupplungspedal sitzt man bei abgestelltem Bein sehr unnatürlich und unbequem im Auto.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz haben alle erdenklichen Verstellmöglichkeiten. Die Kontur der Vordersitze ist gut, sie bieten vernünftigen Seitenhalt. Die hohen Lehnen vorne und hinten bieten auch großen Personen sehr guten Halt und die Polsterung ist straff, aber nicht unbequem. Vorn ist auch eine Lordosenstütze vorhanden, die sich allerdings nur in ihrer Intensität verstellen lässt.

⊖ Die Kontur der hinteren Sitzbank ist schlecht. Die Sitzfläche ist zu kurz und zu flach ausgeführt. Die Beine der Mitfahrer werden annähernd nicht unterstützt. Die Lehne bietet wenig Seitenführung.

2,1 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch des Alfa beträgt bei 130 km/h leise 68 dB. Das Motorengeräusch ist deutlich hörbar und kernig, aber nicht laut und störend. Sowohl Fahrgeräusche als auch Windgeräusche sind angenehm leise.

2,0 Klimatisierung

⊕ Die serienmäßig verbaute Klimaautomatik mit Pollen- und Aktivkohlefilter funktioniert gut. Sowohl das Heizansprechen als auch die Heizwirkung sind auf den Vordersitzen absolut zufriedenstellend. Nur auf der Rücksitzbank sind sie mittelmäßig. Sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden (in 0,5°C-Schritten). Auf dem Armaturenbrett sind zusätzlich große abschaltbare Lüftungsdüsen für den Kopfbereich der Frontpassagiere angebracht. Die Kälteleistung der Klimaanlage ist sehr gut. Die Umluftklappe der Klimaautomatik ist automatisch gesteuert.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur zu zwei Dritteln öffnen und stehen somit einer zügigen Fahrzeugdurchlüftung im Wege.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

⊕ Der neue Turbomotor des Alfa 159 erzielt sehr gute Fahrleistungen. Er ist sehr agil. In den Höchstdrehzahlen verliert er etwas an Temperament und nach jedem Schaltvorgang, egal bei welcher Drehzahl, kämpft er mit einem deutlich spürbaren Turboloch, was die Freude am Alfa-Triebwerk aber kaum trübt.

2,3 Laufkultur

⊕ Die 1,8l-Turbomaschine des Alfa läuft sehr kernig, aber nicht störend. Obwohl man jederzeit die Arbeit des 200 PS-Benziners akustisch mitverfolgen kann, ist er weder laut noch unangenehm. Brummgeräusche sind kaum wahrzunehmen.

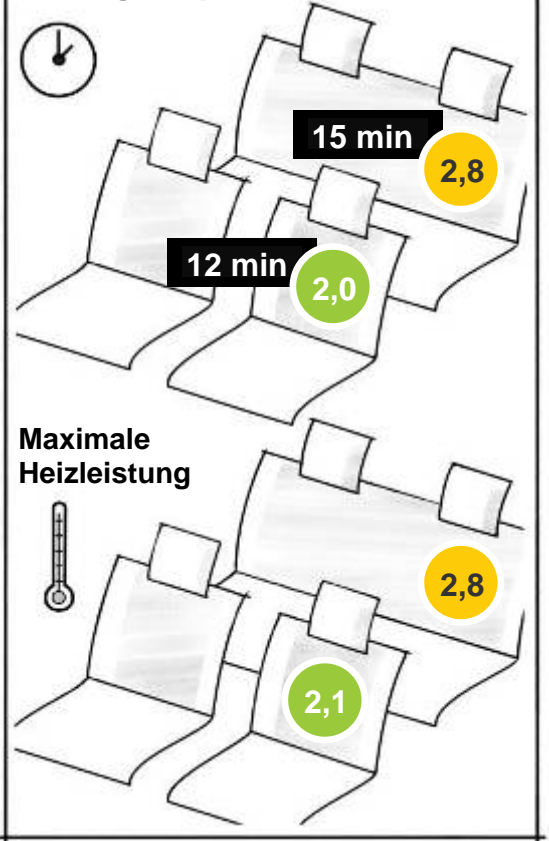
2,3 Schaltung

⊕ Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist gut. Obwohl das Getriebe, vor allem bei schnellen Gangwechseln, gerne etwas blockt, lassen sich die Gänge zügig einlegen. Die Schaltwege fallen angenehm kurz aus. Die Schaltgassen sind nicht sehr präzise. Der Rückwärtsgang lässt sich immer leicht und geräuschlos einlegen, selbst bei noch ausrollendem Fahrzeug.

1,4 Getriebeabstufung

⊕ Die Übersetzungen der einzelnen Gänge sind sehr gut gewählt. Die Gesamtübersetzung im sechsten Gang ermöglicht auch bei höherer Geschwindigkeit ein Fahren im moderaten Drehzahlbereich. Die Ganganschlüsse passen hervorragend. Beim Fahren mit hoher Drehzahl trifft man nach dem Hochschalten wieder in einen Drehzahlbereich, in dem die Turbomaschine ihr volles Drehmoment entwickelt.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Alfa 159 ist hervorragend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert er neutral und gutmütig. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich die Limousine neutral bis leicht untersteuernd. Sie hat ein sehr sicheres Fahrverhalten. Das ESP greift effektiv ein. Die sehr direkte Lenkung bedarf keines großen Kraftaufwands und zeigt kein Verhärten. Sollte eines der großen 19-Zoll-Räder an seine Haftungsgrenze stoßen, so verhilft die serienmäßige elektronische Differenzialsperre zu sehr guter Traktion.

1,1 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven verhält sich das Auto sehr gutmütig und untersteuert leicht. Selbst im beladenen Zustand und bei Lastwechseln wartet es mit keinen überraschenden Reaktionen auf.

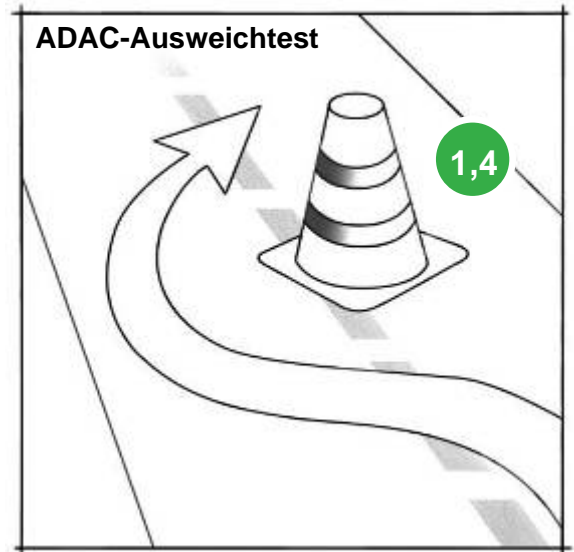
2,1 Lenkung*

Um den Alfa Romeo auf engem Platz zu rangieren, ist ein gewisser Kraftaufwand nötig. Mit den auf dem Testfahrzeug montierten 19-Zoll-Rädern wird die Lenkung bei niedriger Geschwindigkeit etwas stramm. Der relativ große Wendekreis ist das Resultat des Frontantriebkonzpts bei langem Radstand.

⊕ Die Präzision der Lenkung ist hervorragend. Sie arbeitet sehr zielgenau und reagiert auch bei hoher Geschwindigkeit sehr agil auf Kurskorrekturen. Die Rückmeldung an den Fahrer funktioniert sehr gut und vermittelt ein hervorragendes Lenkgefühl. Die direkte Lenkübersetzung macht das Fahrzeug agil, aber auch ebenso nervös bei höheren Geschwindigkeiten.

1,9 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt 36 m. Dieser gute Wert wird auch bei mehrfacher Wiederholung nicht durch Bremsfading getrübt. Sowohl Ansprechverhalten als auch Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,4

SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der 159 ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein direkt arbeitendes Reifendruck-Kontrollsystem erhältlich. Bei einer Vollbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Diese Einrichtung ist beim Alfa aber etwas übersensibel ausgelegt und wird zu früh aktiviert. Der Motor kann nur bei betätigtem Kupplungspedal gestartet werden. Für die Sicherheit beim Ein- und Aussteigen sorgen rote Rückstrahler an den Türinnenseiten.
- ⊖ Dynamisches Kurvenlicht und Abbiegelicht sind auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Im EuroNCAP-Crashtest (Stand 01/2006) wird ein sehr gutes Ergebnis erreicht. Mit gerundeten 34 Punkten erreicht der Alfa beim Insassenschutz knapp 5 Sterne. Die steife Fahrgastzelle verformt sich beim Frontalcrash nur minimal. Die Kombination aus zweistufigen Frontairbags, Knieairbag für Fahrer und intelligentem Gurtsystem leistet gute Arbeit. Lediglich die Belastungen an der Brust und an den Unterschenkeln von Fahrer und Beifahrer sind leicht erhöht. Vorne bieten die aktiven Kopfstützen Personen bis zu 1,80 m optimalen Schutz. Hinten sind sie nur für Mitfahrer bis 1,60 m einstellbar. Es werden 15 von max. 16 Punkten erreicht. Eine stabile Fahrzeugstruktur sowie Seiten- und von vorn bis hinten durchgehende Vorhangairbags bieten grundsätzlich ein hohes Schutzpotenzial bei einem Seitencrash oder einem seitlichen Baumaufprall. Da sich jedoch hinten eine Tür verklemmte, gab es Punktabzug. Es werden 16 von max. 18 Punkten erreicht.
- ⊖ Nicht mehr zeitgemäß sind die Klapp-Außengriffe. Damit kann im Falle eines Unfalls nur geringe Kraft zum Öffnen der Türen aufgebracht werden. Einen Gurtwarner für die hinteren Plätze gibt es nicht.

2,1

Kindersicherheit

- ⊕ Das Schutzpotenzial für beide Kinder ist insgesamt gut. Es werden immerhin 38 von max. 49 Punkten (vier Sterne) beim EuroNCAP-Crashtest erreicht. Serienmäßig sind auf den beiden äußeren Plätzen der Rücksitzbank Isofix-Befestigungspunkte und Ankerhaken vorhanden. Der Beifahrerairbag ist ohne Aufpreis mit dem Fahrzeugschlüssel deaktivierbar. Die Fensterschließkräfte hinten sind gering, ein Einklemmschutz ist vorhanden.
- ⊖ Die hinteren Gurtschlösser sind an flexiblen Gurten befestigt. Deswegen ist das Befestigen eines Kindersitzes mühsam. Der hintere Mittelsitz ist zum Befestigen von Kindersitzen ungeeignet. Zum Verwenden der Isofix-Befestigungspunkte sind Einsteckhilfen nötig.

4,1

Fußgängerschutz

- ⊖ Da nur wenige Zonen im Kopf-Aufschlagbereich von erwachsenen Personen und Kindern nachgiebig gestaltet und auch die Stoßfänger zu aggressiv sind, erntet der Alfa Romeo 159 in dieser Disziplin ein mageres Ergebnis. Modifikationen sind hier notwendig. Es werden nur 9 von max. 36 Punkten im EuroNCAP-Crashtest erreicht, wodurch er nicht mehr als einen Stern bekommt.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der Testverbrauch des Alfa Romeo 159 1,8 Tbi ist mit 8,2 l/100 km nur durchschnittlich, was vor allem auf den hohen Wert im Stadtverkehr (11,2 l/100 km) zurückzuführen ist. Der CO₂-Ausstoß liegt im ADAC-EcoTest bei 193 g/km, was nur zu 25 Punkten reicht.

1,5 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Alfa ist gering. Einzig im Autobahnzyklus des ADAC-EcoTest emittiert er eine erhöhte CO-Menge. Mit 45 Punkten erhält er vier Sterne im EcoTest.

4,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,9 Betriebskosten*

Der hohe Benzinverbrauch des Alfa 159 führt zu nur durchschnittlichen Betriebskosten.

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

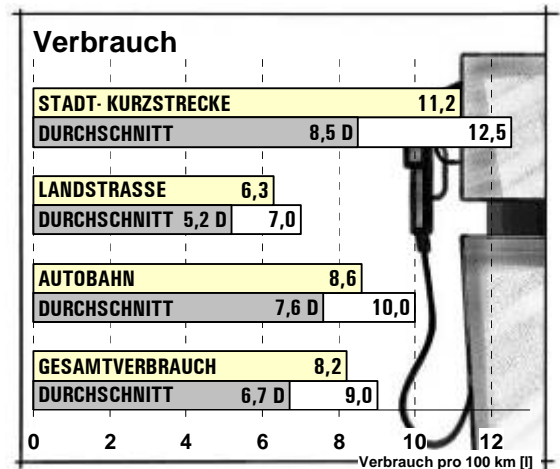
⊕ Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

5,5 Wertstabilität*

⊖ Der Alfa 159 1.8 Tbi kann zwar mit Design und Fahrspaß begeistern, als Wertanlage ist er aber gänzlich ungeeignet. Das Fahrzeug hat einen unbeschreiblich hohen Wertverlust.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Mit 30.000,- € Grundpreis kann man den Alfa 159 1,8 Tbi Turismo nicht mehr als Schnäppchen bezeichnen. Ein schwacher Trost ist, dass in der getesteten Turismo-Ausstattung bereits viel nützliches Zubehör enthalten ist.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,4

Fixkosten*

Auch bei den Fixkosten ist der Alfa nicht unbedingt günstig. Die Steuern schlagen zwar nur mit 174,- €/Jahr zu Buche, die Versicherungskosten, ins Besondere für Haftpflicht und Teilkasko, sind aber sehr hoch.

4,1

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten liegen unverhältnismäßig hoch. Ob es der Anschaffungspreis ist, die Fixkosten oder die Betriebskosten: In jeder Kategorie gehört der Alfa zu den teuren Fahrzeugen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 MPI 16V	1.8 TBi 16V	3.2 JTS V6 24V	1.9 JTDM 8V Eco	1.9 JTDM 16V	2.0 JTDM 16V Eco	2.4 JTDM 20V	2.4 JTDM 20V
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1742	6/3195	4/1910	4/1910	4/1956	5/2387	5/2387
Leistung [kW(PS)]	103(140)	147(200)	191(260)	88(120)	110(150)	125(170)	147(200)	154(210)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/3800	320/1400	322/4500	280/2000	320/2000	360/1750	400/2000	400/1500
0-100 km/h[s]	10,2	7,7	7,2	10,7	9,5	8,8	8,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	235	244	197	209	218	225	231
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,1 S	8,2 S	11,9 S	6,2 D	7,3 D	6,3 D	8,2 D	7,3 D
CO ₂ [g/km]	179	189	286	138	180	136	208	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/23	19/22/24	19/24/26	19/22/26	19/21/26	19/21/26	19/24/26	19/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	154	174	396	226	310	222	404	346
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	632	730	1008	604	674	646	826	783
Preis [Euro]	24.900	29.700	39.600	25.600	29.600	29.000	36.350	34.250

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1742 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	235/40ZR19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,2/ 6,3/ 8,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	189g/km/ 193g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4660/1828/1422 mm
Leergewicht/Zuladung	1610 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	850 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	417 Euro
Monatliche Gesamtkosten	740 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/24
Grundpreis	30.500 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich

gute Zu-
ladenög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

Alfa Romeo 159
1,8 TBi 16 V Turismo

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	ab 370°
Regen- und Lichtsensor (Turismo-Ausstattung)	Serie
Reifendruckkontrolle (ab 17" -Bereifung)	280 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	870 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend(Turismo-Ausstattung)	Serie
Klimaautomatik (optional 3-Zonen)	Serie
Knieairbag(Beifahrer optional)	Serie
Navigationssystem (Turismo-Ausstattung)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	360 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	680 Euro
Schiebe-Hubdach (Glasdach elektrisch)	950 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,6
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	1,1
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	2,8	Bremse	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,3	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,4}	2,4
Innenraum	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	2,8	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	4,1
Raumangebot hinten*	3,3	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,5
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,5
Federung	2,6		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,1
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	3,9
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,5
Motor/Antrieb	1,8	Wertstabilität*	5,5
Fahrleistungen*	1,1	Kosten für Anschaffung*	3,4
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,4
Schaltung	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	4,1
Getriebeabstufung	1,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest