



## Alfa Romeo 159 Sportwagon 2.0 JTDM 16V Eco Turismo (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(125 kW / 170 PS)

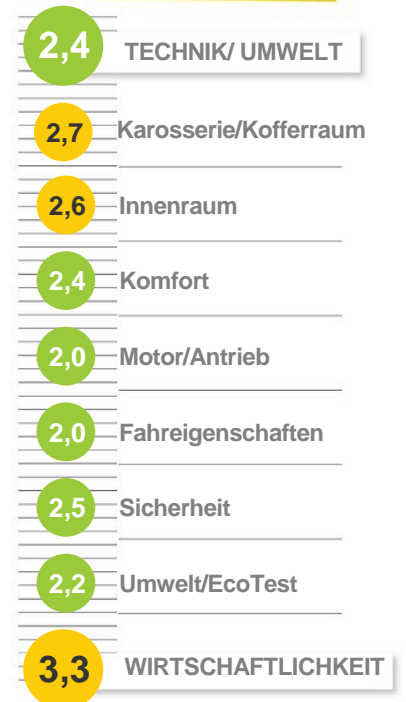
Der Alfa Romeo 159 Sportwagon mit dem 2,0 JTDM Motor ist auch als Eco-Version erhältlich. Neben der längeren Achsübersetzung wurden die Motorwiderstände durch eine geänderte Servopumpe und Leichtlaufmotoröl verringert. Die in der Preisliste aufgeführten Leichtlaufreifen entfallen aber bei Wahl der aufpreispflichtigen 17"-Räder. Der 2,0 JTDM Motor geht mit seinen 170 PS kräftig zu Werke, es stört aber die leichte Anfahrschwäche und das deutliche Turboloch unterhalb von 2.000 1/min. Günstig zeigt sich die Eco-Variante beim Verbrauch, laut EcoTest sind es 5,9 l/100 km. Das Fahrwerk macht den Alfa handlich und sicher, zeigt sich dabei aber recht komfortabel. Insgesamt ein schicker Kombi mit guten Fahreigenschaften und sportlichen Design, erhältlich ab 31.850 Euro in der getesteten Ausstattung. **Karosserievarianten:** Limousine  
**Konkurrenten:** u.a. Audi A4, BMW 3er, Citroen C5, Ford Mondeo, Renault Laguna, Seat Exeo, VW Passat

**+** recht großer Kofferraum, gutes Raumangebot vorne, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, standfeste Bremsanlage

**-** schlechte Kofferraumzugänglichkeit, kaum Fußgängerschutz, schlechte Wertstabilität



### ADAC-URTEIL



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. Es ist zwar serienmäßig nur ein Reifen-Reparaturset erhältlich, gegen Aufpreis ist aber auch ein Notrad erhältlich (im Testwagen vorhanden). Bestellt man das Notrad, ist auch ein Wagenheber an Bord.

⊕ Die Verarbeitung im Innenraum macht einen rundum guten Eindruck. Wenn auch an einigen Stellen das Finish etwas zu wünschen übrig lässt, so wirkt das Innere des Alfas trotzdem solide. Die verwendeten Materialien gefallen gut. Im hochwertig ausgestatteten Testfahrzeug wurde viel Leder verarbeitet. Das gebürstete Aluminium in der Mittelkonsole 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, eine Dachreling ist gegen Aufpreis lieferbar (nicht im Testwagen). Die maximale Zuladung beträgt gute 448 kg.

⊖ 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.

Der Fahrer hat von seiner Sitzposition aus eine durchschnittliche Sicht auf den Verkehr. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können noch akzeptabel erkannt werden. Die Fahrzeugenden können nicht besonders gut eingesehen werden. Die Scheibenwischer funktionieren nur mittelmäßig, es bleibt ein großer breiter Streifen links ungewischt. Beim Einparken wird man von einer Einparkhilfe unterstützt, die Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug optisch und akustisch anzeigt (Sonderausstattung). Die Rundumsicht im Alfa 159 Sportwagon ist noch zufriedenstellend. Nach hinten wird die Sicht aber durch die breiten C-Säulen eingeschränkt.

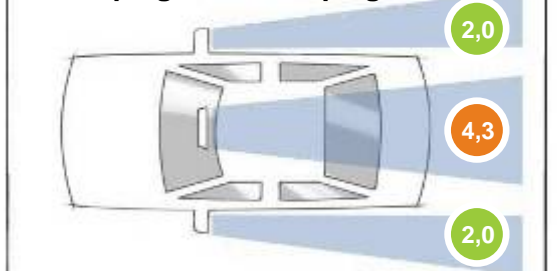


Breite Dachsäulen schränken die Sicht im Alfa 159 recht stark ein.

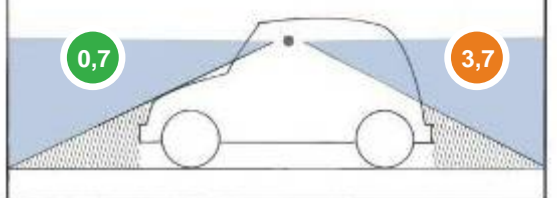
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

- ⊕ 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, welche die Fahrbahn hell und homogen ausleuchten. Ein selbst abblendender Innenspiegel ist bei der aufpreispflichtigen Turismo-Ausstattung ebenfalls serienmäßig.
- ⊖ Im Innenspiegel sieht man nur wenig, da die nicht komplett versenkbaren Kopfstützen und die breiten C-Säulen das Sichtfeld einschränken.

## 2,7 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. Der Zustieg zu den hinteren Sitzen gestaltet sich im Sportwagon noch recht komfortabel. Die Türen verlaufen gerade und das Dach fällt nicht so stark ab wie bei der Limousine. Es stören aber trotzdem der etwas breite Schweller und die nicht besonders ausladend öffnenden hinteren Türen.

⊕ 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. Die Dauer, wie lange das Fahrzeug nachleuchten soll kann durch mehrmaligem betätigen der Lichthupe in 30 Sekunden-Schritten eingestellt werden (Dauer wird im Display angezeigt).

## 2,3 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum des Alfa Romeo 159 Sportwagon fällt recht groß aus. So passen 405 l unter die Gepäckraumabdeckung. Werden die Rücksitze umgeklappt, erweitert sich das Volumen auf 715 l (gemessen bis Fensterunterkante). Die Heckpartie des Alfa fällt zwar schräg ab, trotzdem lässt sich das Fahrzeug noch über einen gewissen Bereich bis zum Dach beladen.



**Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum des Sportwagon von stattlicher Größe. Vergleichbare Konkurrenten wie BMW 3er Touring oder Mercedes C-Klasse T-Modell bieten hier mit 335 l bzw. 355 l Volumen bedeutend weniger Platz.**

## 3,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, die Ladeöffnung ist zwar groß, wird aber durch die hohe Bordwand eingeschränkt. Die Zugänglichkeit ist gut. Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis 1,83 m aufrecht stehen, ohne sich den Kopf anzuschlagen.

⊖ 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 77 cm überwunden werden.

Zudem stört die innere Bordwand, denn der Ladeboden liegt 25 cm tiefer als die Ladekante. Diese enorme Bordwand muss mit schweren Gegenständen beim Ausladen erst einmal überwunden werden, ohne die Kante zu zerkratzen. Werden die Sitze vorgeklappt, steigen die umgelegten Rückenlehnen ungünstig nach vorne an.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich beim Sportwagen serienmäßig asymmetrisch umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und rastet gut ein. In der Rücksitzlehne befindet sich eine Durchlademöglichkeit, allerdings ohne Ski-Sack. Im Kofferraum findet zwei Ablagefächer, wählt man das optionale Gepäckraumpaket, findet man im Kofferraum eine Vielzahl an Gepäcknetzen um kleine Gegenstände sicher zu fixieren.
- ⊖ Beim Hochklappen der Rücksitze muss das Gurtband weggehalten werden, da es sonst hinter der Lehne eingeklemmt und beschädigt werden kann.

## 2,6 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 sind 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 nur wenig sinnvoll nutzbaren Ablagen vorhanden. Getränkeflaschen können nicht abgestellt werden. Ein kleines, klimatisiertes Ablagefach in der vorderen Mittelarmlehne und Lehnentaschen 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 m bequem Platz nehmen.

## 3,2 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, das subjektive Raumgefühl ist dank dem Kombiheck etwas besser wie in der Limousine.



**Auf den äußeren Sitzplätzen können Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz genießen. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.**

## 2,4 KOMFORT

### 2,4 Federung

+ Das Fahrwerk des 159 Sportwagon ist insgesamt recht gut gelungen. Die tendenziell straffe Abstimmung passt zum sportlichen Auftreten des Italieners, ohne dabei übertrieben unkomfortabel zu sein. Lange Bodenwellen pariert der Kombi mit kaum nachschwingen. Kurze Bodenwellen bereiten dem Fahrwerk wenig Probleme, auch wenn grobe Schlaglöcher oder Kanaldeckel deutlicher bis zu den Insassen durchdringen. Die Seitenneigung ist auch bei schnell durchfahrenen Kurven gering. Voll beladen spricht die Federung bei kurzen Bodenwellen etwas komfortabler an, wirkt aber auch bei langen Bodenwellen nicht unterdämpft. Ein Sportfahrwerk ist für die Eco-Version nicht erhältlich.

### 2,3 Sitze

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 lassen sich in der Höhe einstellen. Die Kontur der Vordersitze ist gut, sie bieten vernünftigen Seitenhalt. Die hohen Lehnen vorne und hinten bieten auch großen Personen guten Halt und die Polsterung ist straff, aber nicht unbequem. Für Fahrer und Beifahrer ist eine Lordosenstütze vorhanden, die sich allerdings nur in ihrer Intensität verstellen lässt, nicht aber in der Höhe.

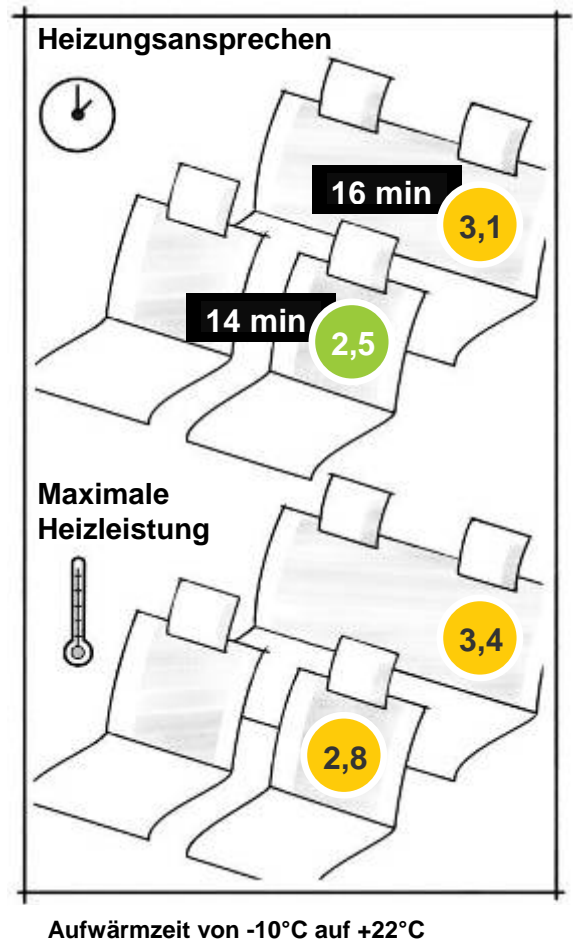
- Die Kontur der hinteren Sitzbank ist schlecht. Die Sitzfläche ist zu kurz und zu flach ausgeführt. Die Beine der Mitfahrer werden annähernd nicht unterstützt. Die Lehne bietet wenig Seitenführung. Durch das unperforierte Leder schwitzt man im Sommer schnell.

### 2,9 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist bei Autobahntempo durchschnittlich. Der Dieselmotor hält sich dabei akustisch im Hintergrund, es dominieren Windgeräusche, welche mit steigendem Tempo lauter aber nicht unerträglich werden.

### 2,2 Klimatisierung

+ Die serienmäßig verbaute Klimaautomatik mit Pollen- und Aktivkohlefilter funktioniert gut. Sowohl das Heizansprechen als auch die Heizwirkung sind auf den Vordersitzen zufriedenstellend. Hinten dauert es zwar deutlich länger, aber auch hier müssen die Insassen nicht zu lange frieren. Anteil daran hat die aufpreispflichtige Klimaautomatik für die hinteren Sitze, wodurch sich die Fondpassagiere unabhängig von vorne die Temperatur einstellen können.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Vorne kann sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. 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.

---

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,8 Fahrleistungen\*

+ Der 170 PS starke Dieselmotor des 159 Sportwagon zeigt gute bis sehr gute Elastizitätswerte. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen ist ein Turboloch spürbar, gerade im lang übersetzten sechsten Gang spricht der Motor dann nicht mehr ganz so agil an. Der Motor macht auch bei höheren Drehzahlen nicht schlapp, so können auch Überholmanöver zügig vollzogen werden.

---

### 2,5 Laufkultur

+ Der 2,0 JTDM 16V Motor läuft über ein breites Drehzahlband angenehm vibrationsarm. Wenn die Motordrehzahl allerdings unter 2.000 1/min fällt, sind deutliche Brummfrequenzen vorhanden.

---

### 2,1 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. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, möglichst im optimalen Gang zu fahren, um Kraftstoff zu sparen.

---

### 1,8 Getriebeabstufung

+ Die Übersetzungen der einzelnen Gänge passt gut zum Motor. Die Achsübersetzung der Eco-Version ist etwas länger gewählt, dadurch fallen die Drehzahlen bei Autobahntempo angenehm niedrig aus. Beim Anfahren stört die lang ausgelegte Gesamtübersetzung aber etwas, da eine leichte Anfahrschwäche vorhanden ist.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der Alfa Romeo 159 Sportwagon ein akzeptables Ergebnis. Das Fahrzeug drängt beim Gegenlenken leicht mit dem Heck nach, ESP-Eingriffe erfolgen dann erst recht spät, wodurch das Fahrzeug schon fast quer steht. Schleudern kann aber verhindert werden.

⊕ Die Fahrstabilität des Alfa 159 ist gut. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert er weitgehend neutral und gutmütig. Die serienmäßige elektronische Differenzialsperre sorgt für eine gute Traktion.

### 1,4 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven verhält sich das Auto sehr gutmütig und untersteuert leicht. Leichte Lastwechselreaktionen sind zwar vorhanden, sind aber auch dank des elektronischen Stabilitätsprogramms nie kritisch.

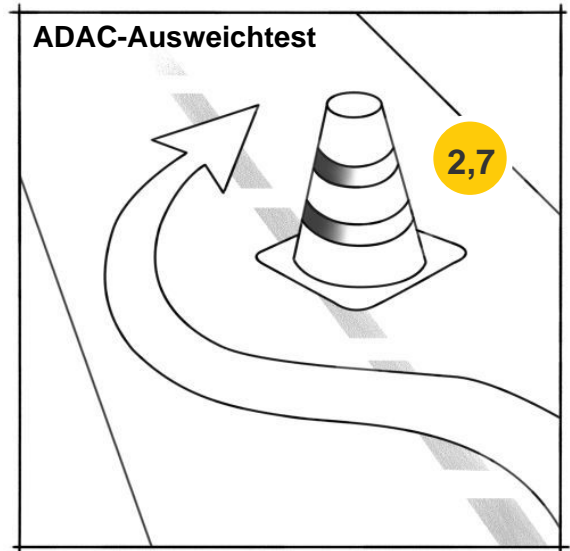
### 2,1 Lenkung\*

Um den Alfa Romeo auf engem Platz zu rangieren, ist ein gewisser Kraftaufwand nötig. Der mit knapp 12 m relativ große Wendekreis ist das Resultat des Frontantriebkonzepts bei langem Radstand.

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

### 2,0 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt 36,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, aufpreispflichtige 225/50R17W Bereifung, Michelin Primacy HP 98W) . 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.

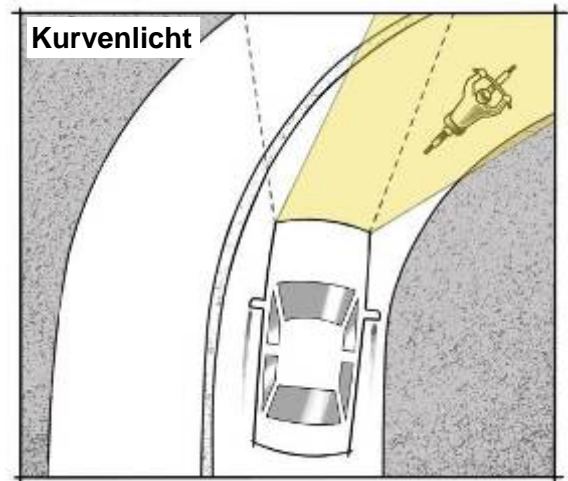


## 2,5 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 159 ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein direkt arbeitendes Reifendruck-Kontrollsystem erhältlich (nur in Verbindung mit 17"-Räder). 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.

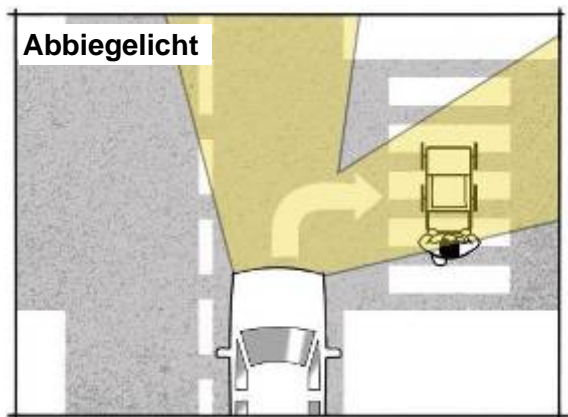


**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im EuroNCAP-Crashtest erreicht die Limousine ein sehr gutes Ergebnis. Das Ergebnis sollte auf den Sportwagen übertragbar sein. 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 aber nur für Mitfahrer bis 1,55 m einstellbar. 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. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einem Anschnallerinnerer ausgestattet, für die hinteren Sitzplätze fehlen diese aber.

⊖ Nicht mehr zeitgemäß sind die Klapp-Außengriffe. Damit kann im Falle eines Unfalls nur geringe Kraft zum Öffnen der Türen aufgebracht werden.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

### 2,3 Kindersicherheit

⊕ Serienmäßig sind auf den beiden äußeren Plätzen der Rücksitzbank Isofix-Befestigungspunkte und Ankerhaken vorhanden. Kindersitze lassen sich einfach und lagestabil befestigen. 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 recht 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.

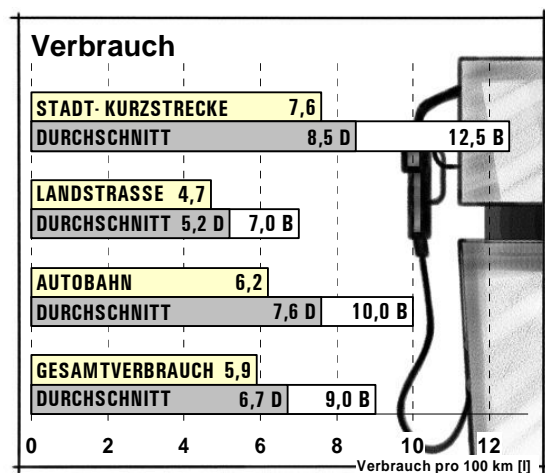
## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

+ Die Eco-Variante des Alfa 159 Sportwagon 2,0 JTDM verbraucht laut ADAC-EcoTest Messung 5,9 l pro 100 km. Das ist ein gutes Ergebnis. Der CO2-Ausstoß beträgt 155 g/km, was für 35 Punkte im Kapitel CO2 sorgt. Gerade außerorts (4,7 l/100 km) und auf der Autobahn (6,2 l/100 km) zeigt sich der Diesel von seiner sparsamen Seite. Nur der Stadtverbrauch ist mit 7,6 l/100 km leicht erhöht.

### 1,8 Schadstoffe

+ Mit 43 Punkten für die Schadstoffe erreicht das Fahrzeug beim EcoTest ein gutes Ergebnis. Der serienmäßige Rußpartikelfilter sorgt für einen sehr niedrigen Partikelaustoß. Insgesamt erreicht der Alfa 159 Sportwagon 2,0 JTDM Eco mit 77 Punkten klar vier Sterne beim EcoTest.



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

## 3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,6 Betriebskosten\*

+ Der niedrige Verbrauch und die gegenüber Benzin günstigen Kraftstoffpreise für Diesel sorgen bei den Betriebskosten für ein gutes Ergebnis.

### 2,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

+ Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### 3,5 Wertstabilität\*

Dem Alfa Romeo 159 kann dank des sparsamen und flotten Dieselmotors ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

### 3,6 Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 31.850 Euro gehört das Fahrzeug nicht zu den Schnäppchen seiner Klasse, kann aber durch eine reichhaltige Serienausstattung überzeugen.

### 3,8 Fixkosten\*

Die jährlichen KFZ-Steuern belaufen sich auf 228 Euro. Die Einstufungen in den Versicherungsklassen fallen durchweg ungünstig aus, was sich negativ auf die Fixkosten auswirkt.

### 3,5 Monatliche Gesamtkosten\*

Trotz der niedrigen Betriebskosten fallen die absoluten monatlichen Kosten aufgrund des recht hohen Anschaffungspreises und dem nur durchschnittlichen Restwertverlauf nicht besonders niedrig aus.

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	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	10,4	7,9	7,3	10,9	9,7	9,0	8,6	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	233	242	196	207	216	223	229
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,8 S	9,3 S	13,2 S	6,0 D	7,6 D	5,9 D	8,7 D	7,6 D
CO2 [g/km]	183	194	288	140	182	139	210	181
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/23	19/22/24	19/23/26	19/22/26	19/23/26	19/23/26	19/24/26	19/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	162	184	400	230	314	228	408	350
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	673	795	1065	631	713	674	866	818
Preis [Euro]	26.250	31.050	40.950	26.950	30.950	30.350	37.700	35.600

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1956 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,6/ 4,7/ 6,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / <b>155g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4660/1828/1422 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1642 kg/448 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>405 l/715 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1185 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>111 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>60 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>98 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>424 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>693 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/26
Grundpreis	31.850 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

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

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Turismo-Ausstattung)	Serie
Klimaautomatik (optional 3-Zonen)	Serie
Knieairbag (Beifahrer optional)	Serie
Navigationssystem (Turismo-Ausstattung)	ab 390°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Dachreling	ab 230
Lackierung Metallic	680 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glasdach elektrisch)	950 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen