

# TEST AF 159 2.4 JTDM SW LUSO

Tekst og foto: Vernon Pedersen

**D**a jeg var barn i 60'erne, var en "stationcar" lavet gearet og monteret med kraftigere fjedre end sedan- og sports-modellerne, og dermed ikke helt så behagelig at køre i for familien. I dag hedder de ikke engang stationcar eller stationcar mere.

Den første af slagsen fra Alfa Romeo var en "Giulietta Giardinetta Colli Promiscua" fra sidst i halvtredserne.

Knap ti år senere kom en Giulia stationcar. Også det var et specialkarrosseri, fremstillet af Colli. Det blev fremstillet i meget lille serie til det italienske politi og andre offentlige myndigheder.

Første populære og "masseproducerede" Alfa Romeo "SW" blev Alfasud'en med en 1,2 Giardinetta (1975-77).

I firserne kom Alfa 33 Giardinetta (serie

1). Ved første facelift (1988) blev modelbetegnelsen ændret til "Sport Wagon". Alfa 33 Sport Wagon's design stod Pininfarina for.

Både Alfa 75, 90 og 155 har været bygget som SW-konceptbil af uafhængige karrosserifirmaer, men det er aldrig blevet til mere.

I foråret 2000 kom Alfa 156 SW. Den var ualmindelig flot og solgte i perioder bedre end 156 berlina.

156'eren er i høj grad en "livsstils-SW", hvilket medfører, at det kunne være nødvendigt med "andre løsninger" for at få junior's barnevogn med på ferie.

Nu i 2006 har vi testet stationcar-udgaven af Alfa 159, nemlig en 159 2.4 JTDM 20V Lusso SW, pris 553.312 kr. (basis).

Vi havde i forbindelse med lån af 159 2.2 JTS (berlina) i foråret aftalt med importøren, at vi kunne låne en 159 SW i efter-

året, og vi ville også prøve en lys, grå metal (Argento Alfa - code 565 til 7.526 kr.) i dieseludgaven 2.4 JTDM 20V for at sprede os lidt over modelprogrammet.

Mandag i uge 42 hentede Peter Roboz bilen hos CarCentre, hvorefter bilen gik på skift hos medlemmer af bestyrelsen på Sjælland, og deres kommentarer indgår alle i denne anmeldelse.

## Eksteriør

Den er bare flot. Specielt kan jeg godt lide baglygterne med de integrerede runde lygter med den flade top, der får den til at se næsten "ond" ud. Også fronten, som er identisk med berlina-modellerne, synes jeg er meget flot og næsten aggressiv. Fra siden er den meget harmonisk, og bagenden fremstår på ingen måde "påklistret".



159 SW er flot fra alle vinkler. Alfa Rosso ser rigtig godt ud på den. Baglygterne træder dog lidt tydeligere frem på den grå.

Den røde udgave (Rosso Alfa - code 289 til 5.017 kr. ekstra) ser efter min mening rigtig godt (læs: bedre) ud til bilen end den lyse gråmetal, specielt nu hvor næsten alle biler er grå eller sorte! Jeg havde lånt en 159 SW i farven Alfa Rosso til fotografering, og den vakte betydeligt mere opsigt, end da vi kørte i den grå (Argento Alfa) testbil, som stort set ingen forbigående bemærkede. Med den røde var der flere, der impulsivt sagde: "hol'da k... hvor er den flot!", hvilket altså ikke skete med den grå. I sidste ende er det et spørgsmål om smag!

#### Kabine og indretning

Førerpladsen er ikke overraskende identisk med berlina-modellerne. Siden vi testede 2.2 JTS Lusso berlina'en i foråret, er alle udgaver udstyret med rødt integrallys i instrumentgruppen og knapper, osv. Flot ser det ud, men jeg er ikke meget for rødt lys, da rødt lys efter min mening bør betyde "SS" (Stop Straks). Men Alfa Romeo har med infopanelet sikret, at det ikke forbigår chaufførens opmærksomhed, hvis der skulle komme en advarsel – panelet bliver meget kraftigt oplyst med tydelig information om problemet, og der lyder en kraftig advarsels-tone (som dog kan fravælges), så det røde lys kan delvist tilgives!

Nu, hvor jeg er ved kabinebelysningen, kan jeg fortælle, at der ved forreste loftlampe er to små, røde spots, som lyser ned på centerpanelet omkring gearstangen. Det er meget pænt, men jeg forstår ikke, hvorfor de er der, da alt som sagt er integrallyst, men "de røde lygter" generer ikke på nogen måde.

Menuen i infocentret har mange muligheder for set-up af bl.a. lys og alarmer. Under kørslen er der også mulighed for at se diverse informationer om forbrug, og hvor langt man kan forvente at køre på den resterende brændstofmængde i tanken. I modsætning til tidligere modeller er det muligt at have to informationer på skærmen på én gang, efter eget valg og rækkefølge – smart nok.

Erik og Ulrik påtalte, at forholdet mellem fodhvileren til venstrefoden og koblingspedalen og dens vandring ikke umiddelbart har en god placering i forhold til hinanden. Jeg var ikke utilbøjelig til at give dem ret. Problemet blev dog løst ved at udnytte stolen og rattets mange justeringsmuligheder, og herefter befandt jeg mig fint bag rattet i 159'eren.

Jeg synes ikke rigtigt, at der er noget, der er påfaldende (dumt) placeret – alt er fint inden for rækkevidde. Ved tidligere test af Alfa 159 er det nævnt, at betjeningen af klimaanlægget sider dumt, lige foran gearstangen – det er måske rigtigt – og dog. Nu har jeg i mine sidste fem biler haft klimaanlæg, og jeg har indstillet temperaturen én gang for alle, og i meget sjældne tilfælde brugt knappen til hurtig afrimming/afdukning. ►



En indbydende kabine. Her med læderindtræk.



Et rart sted at være, også på langturen. God kvalitet, og vi har næsten vænnet os til rattet, som så forkert ud i starten. Rattet kan justeres ind/ud og op/ned.



Her ses, at gulvet ikke er helt plant, når bagsædet er lagt ned!



445 liter, som kan udvides til 1.235 liter. Med bagsæderyglænet oprejst er gulvfladen cirka en meter dyb. Rummet er større end på berlina'en, men ikke meget.

I testbilen var der desuden trizone-klimaanlæg (10.034 kr.), hvilket giver et lille betjeningspanel til bagsædet, og som er placeret mellem forsæderne.

Og så til det vigtigste for en Sportwagon – de ekstra muligheder.

Der er mere stationcar i en 159 SW end i en 156 SW. Det vil sige, at bagagerummet er større (455 liter) end berlina-modellen (405 liter), og meget regulært i formen med små aflægsrum i siderne. Når der er behov for udvidet transport, er der mulighed for at lægge bagsæderyggen ned helt eller delvist (1/3-2/3), og ikke som på tidligere Alfa-modeller, hvor sædehynden er hængslet i forkanten og først skulle løftes op mod forsæderyggen, før ryglænet kunne lægges ned i gulvet. 159 SW har en noget simplere løsning, hvor kun ryglænet bliver lagt ned på sædepudden (sikkert adopteret fra GM). Det giver ikke et plant "lastrumgulv", og har ikke den barriere mod forstolene, som det oprejste sædet ellers giver. Det er en detalje, som ikke er anderledes end for så mange andre biler, hvor bagsædet kan lægges ned.

Åbningen til bagagerummet er ikke bredere mellem baglygterne, end på berlina-modellerne. Læsekanter er relativt høje, og bagagerums-gulvpladen ligger 10-15 cm under den nederste karm, så tunge ting kan ikke bare "trækkes ud". Bagklappen er hængslet et lille stykke inde på tagpladen som på 156 SW (og 145). Det er nødvendigt, da bagklappen ellers ville blive for lav, og det vil være umuligt at få varer ud og ind af bagagerummet uden at slå hovedet!

På de fleste punkter er 159 SW en mere praktisk Sportwagon end 156 SW, men der er stadig mere livsstil end varetransporter over den – nu er det nu engang en "Sportwagon" og ikke en stationcar!

Den testede model havde option "ekstra tonet side- og bagrude" til 3.001 kr., sammen med den meget mørke læderkabine (det kan jeg personligt godt lide). Det bliver imidlertid lidt mørkt, og der var flere, der mente, at det godt kunne virke lidt klaustrofobisk at sidde på bagsædet, hvor man i øvrigt sidder rigtig godt, også på længere ture. Benpladsen er dog lidt knap for store personer.

Ved køb af ny bil bør kabinefarvevalg og kombinationsmuligheder nøje studeres. Ikke så meget, om det skal være læder, Alfatek eller stof – det er mere oversiden af instrumentbordet, der kan leveres i en meget lys, grå farve. Den tror jeg, at jeg ville blive meget træt af (så er det sagt!).

I daglig brug

Brændstofforbruget er opgivet til 14,3 km/l, hvilket skattefar tager 2.890 kr. halvårligt for.

Da vi overtog bilen, stod "average consumption" på 12,9 km/l på kørecomputeren – det forbedrede vi til 13,5 km/l. På en

langtur til Jylland, hvor vi kørte ca. 750 km, kørte vi 13,9 km/l. Til det hører i øvrigt, at de, der prøvede bilen, også ofte skulle prøve at mærke det fulde og herlige bundtræk på hele 400 Nm ved 2.000 o/m. Noget oftere, end vi sikkert ville gøre, når det blev hverdag.

14,3 km/l er ikke imponerende, men heller ikke urealistisk. Alt andet lige er det en tung bil, så forbruget er vel OK.

På den testede model var der også monteret "parkeringssensor for og bag" (til 8.528 kr, dog 4.513 kr., hvis det er nok med p-sensor i bagstødfangeren). Det virkede fint. Når man vælger bakgear, dukker der en tegning af bilen (set oppefra) frem på infocenteret mellem de to hovedinstrumenter, med "box-markeringer" for/bag og de fire hjørner, som bliver røde, og fulgt op af en hyletone. Om det er pengene værd, er vel individuelt!

Både 1.9 og 2.4 JTDM-modellerne har turbo ladetryksinstrument i stedet for olie-temperatur-indikator som på JTS-modellerne, i centerpanelet.

Udsyn bagud og skråt bagud er som på alle andre nyere biler ikke specielt godt, men betydeligt bedre end i min egen GT.

Den 6-trins gearkasse virker meget solid og – syntes nogle – lidt kantet i skiftet. I bykørsel skiftes der meget ofte gear på grund af dieselsens relativt smalle, effektive arbejdsområde (1.000-3.000 o/m). Jeg er ikke i tvivl om, at den rigtige løsning må være en 159 2.4 JTDM 20V med automatisk gearkasse. Det giver en fantastisk magtfuld og alligevel afslappet kørsel. Der er hele tiden et enormt overskud (jeg har prøvet netop den motor/gearkasse-kombination i den nye Fiat Croma). Jeg ved, det er helligbrøde for en Alfisti, men det virker – især i bykørsel! Desværre er den også cirka 50.000 kr. dyrere.

Motoren er på bedste dieselmaner relativ lang tid om at blive gennemvarm. Det er IKKE nogen god idé at købe en JTDM (hverken 1.9, 2.4 eller diesel i det hele taget) til små ture på mindre end 10-20 km. De har bedst af at blive gennemvarme, hver gang de startes.

Varme kommer hurtigt og effektivt ind i kabinen, og det skyldes, at der er monteret en "hjælpevarmer". Dieselmotorer har simpelthen ikke så meget overskudsvarme, som benzinmotorer har.

#### Konklusion

Alfa Romeo 159 som model er en rar bil at omgås i det daglige. Den kører fantastisk godt, den ser sk... godt ud, og Sportwagon er ingen undtagelse. Den har efter min mening ingen "hovsa" designløsninger – den er helstøbt. Taglinien er knap så markant faldende som på forgængeren 156 Sportwagon, hvilket, samtidigt med, at det er en større bil i alle mål, giver mere "lastrum" og dermed anvendelighed. ►



En aggressiv, lidt "ond" front.



Seks forlygter og dertil tåglygter. De midterste af de tre forlygter i hver side er dels positionslys og dels blinklys. Det ses tydeligt på billedet.



Det behagelige bagsæde med aflægsplads i midterarm lænet. Nederst til venstre, mellem forsæderne ses betjeningspanelet til klimaanlæggets tredje zone.



Tri-zone-klimaanlæg inkluderer separat regulering på bagsædet, men er ekstra.



Selv efter mere end 10.000 km på bagen var udstødningsrørene næsten sodfrie, hvilket skyldes partikelfilter. Det er rigtig godt for miljøet.



Forbremsene på 2.4 20V JTD og 3.2 Q4 er med fire stempler. Skiverne er 330 mm, og bagskiverne er ventilerede. På 2.2 og 1.9-modellerne er der enkelt-stemplede calipre og 305 mm skiver foran, og ikke ventilerede skiver bagpå.

Jeg er ikke i tvivl. Havde jeg +30 km til arbejde, var det en 159 JTDM, der stod i min garage, men hvis jeg skulle ud for at købe ny bil i dag, ville jeg overveje hvilken undskyldning, jeg kunne finde for alligevel at købe den med den store fem-cylindrede diesel. Den er som sagt afslappende, magtfuld uden at overdrive og stærkt vanedanvende. Alfa 159 "vinder ved nærmere bekendtskab" – "En nydelse for kenderen".

Tak til Fiat Automobiles Danmark for lån af bilerne, og tak til Anders Hansen CarCentre for klargøringen.