



Dopo ogni modello è indicato
tra parentesi il genere di articolo:

I = impressioni di guida

P = prova su strada

PSP = prova speciale



INTERNET

.....



■ prova **su strada**

AUDI «A3 2.0 TDI AMBITION»

- 1968 cm³
- 103 kW (140 CV)
- 4 cilindri turbodiesel
- Euro 4
- € 28.021

BMW «120D FUTURA»

- 1995 cm³
- 120 kW (163 CV)
- 4 cilindri turbodiesel
- Euro 4
- € 30.251

ALFA «147 1.9 JTD 16V DISTINCTIVE»

AUDI «A3 2.0 TDI AMBITION»

BMW «120D FUTURA»

Zona **medaglia**

Belle, sportive, veloci e molto, molto costose. Sono il massimo tra le compatte medie, quasi uno status symbol. L'italiana, da poco rinnovata, a confronto con le terribili rivali tedesche

Lo ammettiamo. Non vedevamo l'ora di mettere a confronto la nuova Alfa «147» con l'Audi «A3», sua rivale di sempre, e con l'inedita e originale BMW «serie 1». Ed eccole finalmente, come potete vedere dalla foto di questa pagina, a stretto contatto sulla nostra pista. Le abbiamo analizzate in ogni dettaglio, le abbiamo guidate a lungo su strada e portate al limite, e ben oltre, in pista. E ora siamo in grado di dirvi tutto, ma proprio tutto, di queste tre interessanti berline, che rappresentano quanto di meglio si possa scegliere nel segmento C, quando si sia alla ricerca di qualcosa in più in termini di guida, prestazioni, tecnica, qualità e immagine.

Il restyling a cui da poco è stata sottopo-

ALFA «147 1.9 JTD 16V DISTINCTIVE»

- 1910 cm³
- 110 kW (150 CV)
- 4 cilindri turbodiesel
- Euro 3
- € 25.432

- AUDI «A3 2.0 TDI AMBITION»**
- Velocità max **207,9** km/h
 - 0-100 km/h **10,2** s
 - 70-120 km/h in VI **16,3** s
 - Consumo medio **6,9** l/100 km



- BMW «120D FUTURA»**
- Velocità max **218,3** km/h
 - 0-100 km/h **8,1** s
 - 70-120 km/h in VI **16,4** s
 - Consumo medio **6,5** l/100 km



- ALFA «147 1.9 JTD 16V DISTINCTIVE»**
- Velocità max **205,3** km/h
 - 0-100 km/h **8,9** s
 - 70-120 km/h in VI **16,8** s
 - Consumo medio **7,1** l/100 km



**RAZIONALI
E MOLTO CURATI**
Le due tedesche si distinguono per la razionalità nella disposizione dei comandi e per le finiture, che non fanno rimpiangere modelli di categoria ben superiore.

sta l'italiana, fortunatamente, non ne ha mutato la fisionomia. La «147» ha un vantaggio, è nata bella e ora, a distanza di quattro anni dal lancio, è ancora una gran bella automobile, cui il nuovo frontale ha regalato soltanto un poco di grinta in più, a scapito, almeno questo è il nostro pensiero, di un po' di quella originalità e finezza di linee che hanno reso unica la prima versione. L'Audi «A3» era e rimane un classico. Per quanto tutta nuova (è stata presentata nel 2003), ripropone quasi immutate le linee del modello precedente. Va guardata con attenzione, solo così ci si accorge che le proporzioni e i volumi sono cambiati. L'«A3» è un'auto molto discreta, ma, quanto a classe, non è certamente seconda a nessuna. Ed eccoci alla BMW «serie 1». Lo stile è quello tipico delle



ultime creature di Chris Bangle, forte, deciso, unico, pur nel genere «piace/non piace». E pare proprio che stia piacendo molto anche agli italiani, almeno secondo i primi riscontri del pubblico.

Tutt'e tre sono lunghe circa quattro metri e venti centimetri; l'Alfa è offerta con carrozzeria a tre e a cinque porte, l'Audi nella sola versione a tre porte (per la cinque bisogna ricorrere alla «Sportback», che è anche più lunga di una manciata di centimetri), mentre la «120» è soltanto a cinque porte. In ogni caso, scordatevi i cinque posti, se non per brevi (anzi brevissimi) tragitti, e scordatevi anche di ospitare persone più alte della media, dietro, sulla BMW. Comunque sia, l'Alfa e l'Audi offrono qualcosa in più in termini di abitabilità, mentre l'italiana è quella con il



**UGUALE
MA DIVERSA**
Rispetto alla serie precedente, sulla «147» le novità sono da cercare nei dettagli piuttosto che nell'impostazione generale, che rimane quella ben nota del modello italiano.

Accessori principali (in euro)			
	147	A3	120
> Prezzo di listino	25.432	28.021	30.251
> Prezzo della vettura provata	29.642	31.836	35.271
> Abs	di serie	di serie	di serie
> Airbag guida, passeggero e laterali	di serie	di serie	di serie
> Airbag a tendina	di serie	di serie	di serie
> Antifurto con allarme	430	370	460
> Assetto sportivo	-	di serie	300
> Autoradio con Cd	di serie	280 (1)	di serie
> Cambio automatico	-	2120	2070
> Cd-changer	505	425	430
> Cerchi di lega da 17 pollici	300	di serie (2)	470
> Climatizzatore automatico	di serie	di serie	di serie
> Computer di bordo	di serie	di serie	di serie
> Controllo elettronico della stabilità	di serie	di serie	di serie
> Fari allo xeno	665	860	di serie
> Interni di materiale pregiato	1200	1545	da 1550
> Navigatore satellitare	da 1840	da 1825	da 1840
> Regolatore di velocità	di serie	350	di serie
> Retrovisori regolabili elettricamente	di serie	di serie	di serie
> Sedili anteriori regolabili elettricamente	-	-	1300
> Sedili anteriori riscaldabili	-	370	340
> Sensori di parcheggio	350	380	di serie
> Sensori pioggia, luci e retrovisore fotocrom.	125	230	di serie
> Tetto apribile	755	895	990
> Vernice metallizzata	490	665	640
> Vivavoce bluetooth	220	-	780
> Volante multifunzione	da 205	da 130	di serie
> Volante regolabile in altezza e profondità	di serie	di serie	di serie
Note: in rosso su vettura provata. 1) Con Bose Sound: 790 euro; 2) a cinque razze: 520 euro.			



AGGRESSIVE DAL PRIMO ISTANTE
Il restyling, sull'Alfa, ne ha reso ancor più aggressivo il muso, ma anche le due tedesche, quanto a grinta, non scherzano. Tutt'e tre, comunque, esibiscono con grande orgoglio la loro mascherina.

bagagliaio più piccolo e meno versatile, a causa della soglia di carico molto alta.

PER TUTTE, POSTO GUIDA SU MISURA
Il posto guida è simile su tutt'e tre. L'impostazione è tipicamente sportiva con piano di seduta basso, comunque regolabile in altezza, volante quasi verticale e posizione delle gambe semidistesa. Su tutte, il volante è ampiamente regolabile in altezza e profondità e la pedaliera e la leva del cambio sono al posto giusto. I sedili sono ben conformati e trattengono bene il busto del guidatore. In definitiva, cinque stelle per tutte, ma con una piccola preferenza per l'Audi e la BMW, che consentono una maggiore escursione in altezza del sedile (verso il basso).

Su questa nuova versione della «147» la strumentazione è stata rivista nella grafica. L'intervento è positivo, perché ora gli strumenti (tachimetro, contagiri, termometro acqua e livello carburante), oltre che più belli, sono meglio leggibili. Sull'italiana, la dotazione è integrata da un computer di bordo e dal sistema multimediale (optional) «Connect Nav+» (navigatore satellitare, sistema hi-fi, telefono GSM ecc.). L'Audi «A3», fatta eccezione per il sistema di navigazione disponibile a richiesta, ma non presente sulla vettura provata, ha una dotazione analoga a quella della «147», con la stessa, ottima leggibilità. Il discorso cambia sulla «120», che offre, di serie, soltanto il tachimetro, il contagiri e l'indicatore livello carburante (manca anche il

Il motore a iniezione multipla «M-Jet» e quattro valvole per cilindro della «147». Nei grafici a destra, a confronto i valori di coppia e potenza dei tre motori.

La tecnica



«147 1.9 JTD 16V»

■ **Motore:** ant. trasversale, diesel - 4 cilindri - 1910 cm³
Potenza max 110 kW (150 CV) a 4000 giri/min
Coppia max 305 Nm a 2000 giri/min
16 valvole - 2 assi a camme
Turbo (a passo variabile) e intercooler - Euro 3

■ **Tassa di possesso:**
€ 283,80

■ **Trasmissione:** trazione anteriore - 6 marce

■ **Pneumatici:** 205/55 R 16

■ **Corpo vettura:** 5 porte, 5 posti - Avantreno a quadrilateri - Retrotreno MacPherson - Freni a disco, anteriori autoventilanti - Serbatoio 60 litri

■ **Dimensioni e massa:**
Passo: 2,546 m
Lunghezza: 4,223 m
Larghezza: 1,729 m
Altezza: 1,442 m
Massa a vuoto 1310 kg
Bagagliaio da 292 a 1042 dm³

■ **Prodotta a:** P. d'Arco (NA)



«A3 2.0 TDI»

■ **Motore:** ant. trasversale, diesel - 4 cilindri - 1968 cm³
Potenza max 103 kW (140 CV) a 4000 giri/min
Coppia max 320 Nm da 1750 a 2500 giri/min
16 valvole - 2 assi a camme
Turbo (a passo variabile) e intercooler - Euro 4

■ **Tassa di possesso:**
€ 265,74

■ **Trasmissione:** trazione anteriore - 6 marce

■ **Pneumatici:** 225/45 R 17

■ **Corpo vettura:** 3 porte, 5 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno a bracci multipli - Freni a disco, anteriori autoventilanti - Serbatoio 55 litri

■ **Dimensioni e massa:**
Passo: 2,578 m
Lunghezza: 4,203 m
Larghezza: 1,765 m
Altezza: 1,421 m
Massa a vuoto 1340 kg
Bagagliaio da 350 a 1100 dm³

■ **Prodotta a:** Ingolstadt (D)



«120d»

■ **Motore:** ant. longitudinale, diesel - 4 cilindri - 1995 cm³
Potenza max 120 kW (163 CV) a 4000 giri/min
Coppia max 340 Nm a 2000 giri/min
16 valvole - 2 assi a camme
Turbo (a passo variabile) e intercooler - Euro 4

■ **Tassa di possesso:**
€ 309,60

■ **Trasmissione:** trazione posteriore - 6 marce

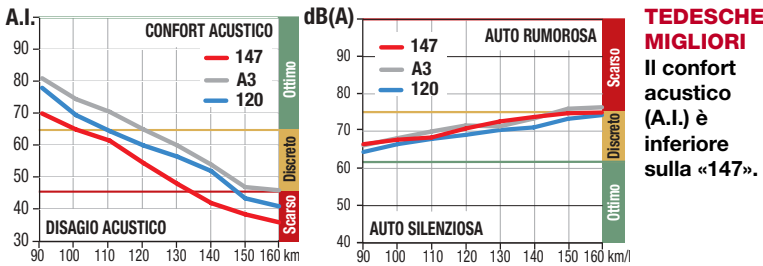
■ **Pneumatici:** 195/55 R 16

■ **Corpo vettura:** 5 porte, 5 posti - Avantreno MacPherson - Retrotreno multilink - Freni a disco autoventilanti - Serbatoio 50 litri

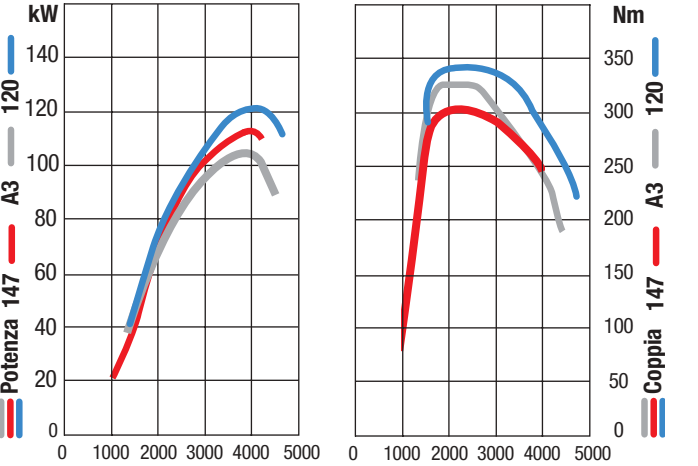
■ **Dimensioni e massa:**
Passo: 2,660 m
Lunghezza: 4,227 m
Larghezza: 1,751 m
Altezza: 1,430 m
Massa a vuoto 1340 kg
Bagagliaio da 330 a 1150 dm³

■ **Prodotta a:** Regensburg (D)

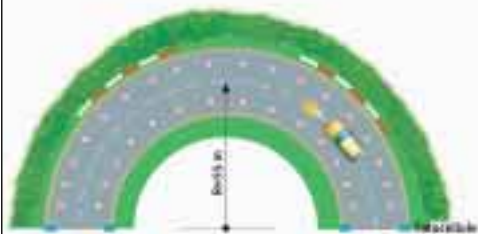
CONFORT ACUSTICO • Rilevazioni a velocità costante



Potenza e coppia



Tenuta di strada
PIÙ «GRIP»
PER LE TEDESCHE



Modello	accelerazione laterale
Audi «A3»	0,98 g
BMW «120»	0,97 g
Alfa Romeo «147»	0,92 g

Il test di tenuta di strada si svolge su una pista circolare di raggio costante, pari a 55 metri, che il collaudatore affronta per velocità crescenti fino a trovare il limite di tenuta laterale della vettura. La miglior prestazione è stata ottenuta dall'Audi «A3» che è riuscita a percorrere questo tratto alla velocità di 83,2 km/h, a cui corrisponde un'accelerazione laterale pari a 0,98 g, sfruttando al meglio l'assetto sportivo e la grande aderenza garantita dai pneumatici ultraribassati da 17 pollici. La segue a ruota la BMW «120». Più staccata la «147». Nella prova in pista, invece, è stata la «120» a stracciare letteralmente le due avversarie (vedere la tabella in basso a destra). La berlina di Monaco, infatti, ha rifilato ben 2 secondi e mezzo alla «A3» e oltre 3 alla «147». Un pilota esperto, infatti, riesce a sfruttare la vivacità di comportamento della «120» per inserirsi in curva con grande decisione. In uscita, invece, l'indovinata ripartizione dei pesi e la trazione posteriore garantiscono la necessaria motricità. Veloce, vivace, con un comportamento che passa con estrema facilità dal sotto al sovrasterzo secondo come si agisce su acceleratore e sterzo, la «120» è senza dubbio la più sportiva delle tre. Ma anche la più impegnativa e difficile da guidare.



PISTA HANDLING

Modello	Tempo (s)	Vel. media (km/h)
BMW «120d»	1'29"003	103,6
Audi «A3»	1'31"540	100,7
Alfa Romeo «147»	1'32"683	99,4

VELOCISSIMA BMW
Nel classico giro di pista sul tracciato Handling del nostro impianto di Vairano, la «120» ha letteralmente sbaragliato le due avversarie. Merito dei tanti cavalli, ma anche della trazione posteriore.



Acceleratore a fondo Acceleratore parzializzato Frenata Pista asciutta Temperatura aria 9,7 °C Temperatura asfalto 11,2 °C

termometro dell'acqua) e affida tutte le informazioni secondarie al sofisticato sistema «iDrive», un optional a cui, pensiamo, ben pochi clienti BMW saranno disposti a rinunciare. L'«iDrive», lo ricordiamo, permette di gestire tutti i sistemi di bordo della vettura (dal climatizzatore al navigatore satellitare) tramite una grande manopola posta sul tunnel centrale e un tasto con i quali si naviga tra menù e sottomenù fino a trovare la funzione desiderata. È un sistema che richiede un po' di studio e pazienza, almeno le prime volte, ma che, alla fine, si rivela utile e pratico. D'altra parte, l'alternativa è rappresentata, come sulla «147», da una numerosa serie di tasti e manopole sulla plancia. Un'occhiata agli abitacoli è sufficiente per rendersi conto del livello di finitura raggiunto in questa categoria. L'interno della «A3» è molto classico, non spicca per originalità e

guizzi stilistici, ma davvero non presta il fianco a critiche. Quello della «120», per quanto molto semplice, secondo il nuovo stile della Casa di Monaco, è quasi allo stesso livello di quello della «A3» per quanto riguarda la cura degli assemblaggi e la qualità dei materiali. Sulla «147», infine, si respira un'aria completamente diversa, l'abitacolo dell'italiana è più caldo e accogliente di quello delle tedesche ed è rifinito con una certa cura. Passiamo al lato tecnico. Tutt'e tre sono spinte da moderni propulsori a gasolio di circa 2 litri di cilindrata (1.9 per l'Alfa), con iniezione diretta, quattro valvole per cilindro e turbocompressore a geometria variabile. La differenza sostanziale sta nel fatto che Alfa e BMW utilizzano l'iniezione elettronica common rail, mentre il 4 cilindri Audi fa ricorso al sistema «iniettore-pompa», una tecnologia molto ben sviluppata in seno al gruppo

BAGARRE IN PISTA
Ecco le protagoniste della prova mentre si contendono l'ingresso in una delle «chicane» della nostra pista. La «147», con le nuove regolazioni delle sospensioni, è meno reattiva della «120», ma anche della «A3», che ha, di serie, l'assetto sportivo e i pneumatici da 17".

VW-Audi. Per quanto riguarda le potenze, si va dai 140 cavalli dell'«A3» ai 163 della «120» (passando per i 150 della «147») a cui corrisponde una potenza specifica di 83 CV/litro, un vero record in questa categoria. Il cambio è manuale a sei marce per tutte e, a richiesta, le due tedesche offrono l'automatico. Motore anteriore trasversale sull'Alfa e sull'Audi e trazione anteriore; motore anteriore longitudinale arretrato verso l'abitacolo e trazione posteriore sulla BMW. Per quanto riguarda l'autotelaio, sia l'italiana sia le tedesche hanno sospensioni molto sofisticate, con ponti posteriori MacPherson o a bracci multipli. La «147» dispone anche di un raffinato avantreno a quadrilateri. Diverse, infine, le scelte per lo sterzo: quello dell'«A3» è ad assistenza elettrica, mentre la «147» e la «120» utilizzano un tradizionale servo idraulico.

VIGOROSI E RABBIOSI

Se ora date un'occhiata alla tabella di pagina 145, vi accorgete che le prestazioni di queste tre vetture sono davvero al di sopra di ogni aspettativa. In termini assoluti, vince la «120», forte dei suoi 163 cavalli e della trazione posteriore che le consente di mettere a terra con maggior facilità tutti i 340 Nm di coppia. Le concorrenti non sono certo da meno. Il motore Alfa è davvero rabbioso: riprende bene già dai 1700-1800 giri/min per poi scatenarsi, quando la pressione di sovralimentazione tocca il massimo, fino ai 4500 giri/min. Quello dell'Audi, infine, è un po' meno cattivo, ma quasi altrettanto vigoroso.

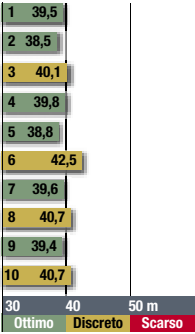
Su strada, l'Alfa è quella che impressiona di più, anche se va detto che, con le nuove regolazioni delle sospensioni volute per migliorare il confort e la guidabilità sui fondi sconnessi, la «147» ha perso un po' di quello smalto che l'ha resa celebre. Una scelta, peraltro, in controtendenza con quella delle due concorrenti, che si affannano a offrire assetti sportivi e pneumatici ultraribassati, senza troppi riguardi per quanto riguarda l'assorbimento delle asperità. La «147», comunque, rimane un punto di riferimento per le eccellenti caratteristiche di stabilità. Velocissima, molto reattiva, a volte anche troppo, la «120» è, invece, quella che dà le maggiori soddisfazioni in pista (vedere a pagina 140). Avremmo gradito, però, uno sterzo più progressivo e una maggiore incisività del retrotreno, spesso richiamato all'ordine dal sistema di controllo della stabilità Dsc. E l'«A3»? La berlina di Ingolstadt è risultata un po' meno rapida delle altre due, ma ha dimostrato di sapersela cavare molto bene sia su strada sia in pista. A voi la scelta. ●●●



RESISTENZA FRENI

Dieci frenate consecutive da 100 Km/h a pieno carico

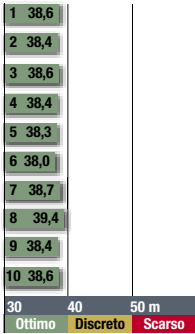
«147»



NON SEMPRE COSTANTE

La «147» ha sofferto un po' in questo test. Le frenate sono irregolari e alla fine il pedale è diventato spugnoso. ●●●

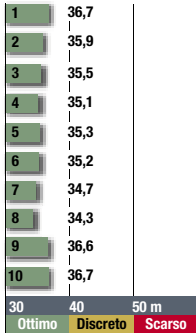
«A3»



IL PEDALE SI «ALLUNGA»

La berlina tedesca ha superato bene il test «fading». Unica nota negativa, l'allungamento della corsa del pedale.

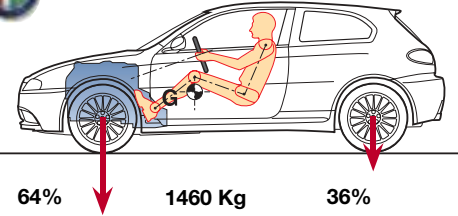
«120»



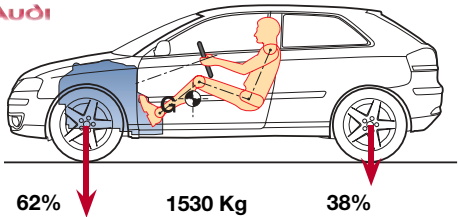
SEMPRE ALL'ALTEZZA

Giudizio del tutto positivo per la «120». Merito della più equilibrata ripartizione dei pesi e dei dischi tutti autoventilanti.

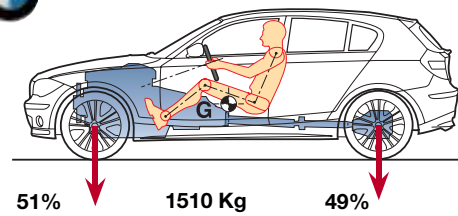
SOLUZIONI **TECNICHE** A CONFRONTO



ALFA «147»
Come su tutte le vetture a trazione anteriore la maggior parte della massa, ben il 64% nel caso della «147», grava sulle ruote davanti.



AUDI «A3»
La berlina tedesca ha lo stesso schema meccanico della «147» e quindi una ripartizione dei pesi simile (il 62% della massa è sulle ruote anteriori).



BMW «120»
Grazie al motore longitudinale (arretrato) e al passo lungo, la massa della piccola BMW si suddivide quasi equamente sui due assali.

Stabilità

L'ALFA «147» RIMANE UN **PUNTO DI RIFERIMENTO**



■ La «147» supera il nostro test di stabilità, che consiste in un doppio, rapido cambio di traiettoria in curva effettuato con il contemporaneo rilascio dell'acceleratore, con grande disinvoltura. La piccola Alfa s'inserisce in curva rapidamente con il retrotreno che segue sempre fedelmente le traiettorie impostate. Il successivo riallineamento non presenta difficoltà.



■ Anche l'«A3» si è comportata piuttosto bene in mezzo ai birilli. Diversamente dalla «147», dove il retrotreno non perde mai aderenza, la berlina tedesca, al limite, tende a sovrasterzare. Il fenomeno, comunque, si manifesta sempre in modo progressivo e in tempi lunghi. A questo punto l'intervento dell'Esp riporta immediatamente la vettura in traiettoria seguendola anche nel successivo riallineamento.



■ Diversamente dalle altre due concorrenti, la «120» risponde con molta vivacità ai comandi impartiti con lo sterzo. Questa BMW s'inserisce rapidamente in curva passando bruscamente da un moderato sottosterzo a un evidente sovrasterzo. Il tempestivo intervento del Dsc (controllo stabilità) rimette a posto le cose. Con il sistema disinserito la manovra di correzione diventa piuttosto impegnativa.

PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)

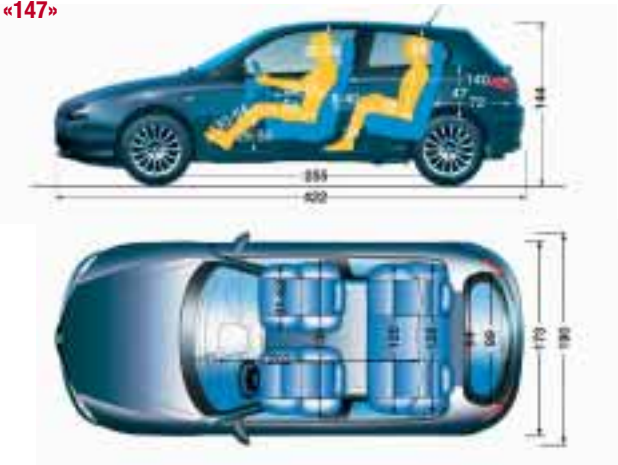


Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI	147	A3	120
Massima (km/h)	205,342	207,942	218,315
Regime a vel. max (giri/min)	3900 in VI	4000 in VI	3900 in VI
Regime a 130 km/h (giri/min)	2400 in VI	2500 in VI	2300 in VI
CONSUMI (percorrenze in VI)			
Velocità in km/h	km/litro		
80	26,4	27,6	27,9
90	23,1	23,7	24,8
100	20,4	20,7	22,2
120	16,5	16,4	18,1
130	15,0	14,8	16,5
140	13,7	13,4	15,1
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)	19,4/26,3	14,3/19,5	18,0/24,5
Rendimento a 100 km/h (%)	35,5	31,4	38,8
MEDIE D'USO (autonomia in km)			
Tipo di percorso	km/litro		
Città	12,8 (768)	13,6 (748)	13,8 (690)
Statale	15,5 (930)	16,1 (886)	17,1 (855)
Autostrada	14,0 (840)	13,8 (759)	15,5 (775)
ACCELERAZIONE			
Velocità in km/h	Tempo in secondi		
0-60	4,0	4,6	3,5
0-100	8,9	10,2	8,1
0-120	12,4	14,5	11,7
0-130	14,6	16,8	13,6
0-140	17,0	20,0	15,7
0-160	24,9	27,9	21,2
400 m da fermo	16,5	17,4	15,8
Velocità d'uscita (km/h)	137,5	131,8	140,5
1 km da fermo	30,4	31,7	29,2
Velocità d'uscita (km/h)	170,3	167,8	177,9
RIPRESA in VI (a min/max carico)			
Velocità in km/h	Tempo in secondi		
70-80	4,3/5,3	4,3/5,4	4,5/5,8
70-100	10,7/12,9	10,2/12,9	10,6/13,2
70-120	16,8/20,2	16,3/19,8	16,4/20,2
70-130	20,3/24,1	19,7/23,7	19,6/24,0
70-140	24,1/28,5	23,2/27,7	23,0/27,9
1 km da 70 km/h	31,4	31,1	31,1
Velocità d'uscita (km/h)	155,7	158,6	160,4
FRENATA (a min/max carico)			
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri		
60	13,4/13,8	14,1/13,7	12,6/13,0
100	37,3/38,4	39,1/38,2	35,0/36,3
120	53,8/55,3	56,3/55,0	50,4/52,2
130	63,1/-	66,1/-	59,2/-
140	73,2/-	76,6/-	68,7/-
160	95,6/-	100,1/-	89,7/-
Decelerazione media (g)	1,05	1,01	1,12
PROVE DINAMICHE			
Tenuta di strada e stabilità			
Accelerazione laterale (g)	0,92	0,98	0,97
Test di stabilità in curva (ingresso km/h)	107,0	104,6	102,0
DATI GENERALI RILEVATI			
Diametro sterzata tra muri (m)	11,7	10,8	10,7
Giri volante	2,2	3,0	3,0
Sforzo volante (kg)	2,3	2,0	2,0
Sforzo frizione (kg)	10,5	9,5	12,4
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)	3,3	4,0	3,7
Angolo visuale orizzontale su 360°	268°	273°	262°
Prova di parcheggio (m)	5,1	4,9	5,0
Capacità bagagliaio (litri)	275	343	302
Massa della vettura in prova (kg)	1460	1530	1510
Ripartizione ant.-post. (%)	64-36	62-38	51-49

ABITABILITÀ • Misure in centimetri

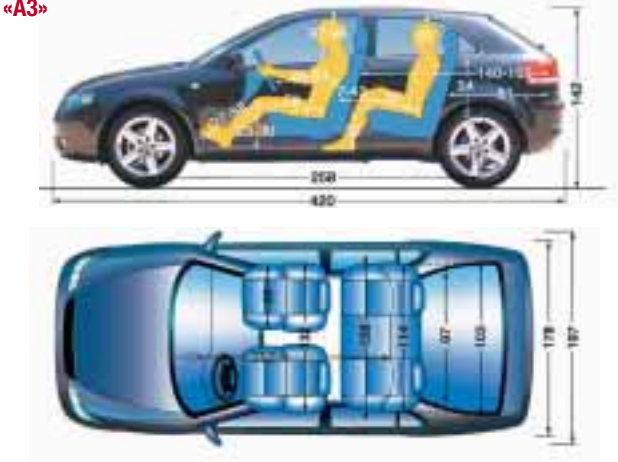
«147»



BENE IN QUATTRO

Ampio spazio davanti e buona abitabilità posteriore.

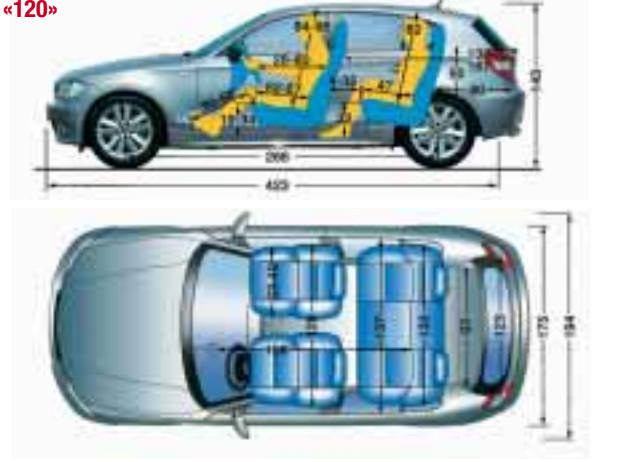
«A3»



COME L'ALFA

Le misure dell'«A3» sono molto simili a quelle della «147».

«120»



POCO SPAZIO DIETRO

Rispetto all'«A3», dietro mancano ben otto centimetri in altezza.

147

Pregi

- Comportamento stradale
- Prestazioni elevate
- Sterzo pronto e preciso

Difetti

- Bagagliaio piccolo
- Visibilità posteriore

A3

Pregi

- Finitura impeccabile
- Posto guida sportivo
- Comportamento stradale

Difetti

- Prezzo elevato
- Confort migliorabile

120

Pregi

- Prestazioni eccellenti
- Frenata potente
- Guida sportiva

Difetti

- Prezzo molto elevato
- Confort migliorabile

Il voto di
 QUATTORUOTE

147 **81**/100

A3 **79**/100

120 **83**/100

PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale ½ stella

	147	A3	120	
POSTO GUIDA	★★★★★	★★★★★	★★★★★	Ampie possibilità di regolazione su tutt'e tre. L'impostazione è sportiva con sedili ben profilati e piano di seduta piuttosto basso. Pedaliera ok.
PLANCIA E COMANDI	★★★★	★★★★★	★★★★★	Non è facile districarsi tra tutti i pulsanti che affollano la plancia della «147». Più pratico il manopolone dell'«iDrive» BMW. Ergonomia esemplare sull'«A3».
STRUMENTAZIONE	★★★★☆	★★★★	★★★★☆	Complete quelle della «147» e della «120» integrate dai sistemi multimediali (optional). Su quest'ultima, però, manca il termometro dell'acqua.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★☆	★★★★	★★★★☆	Di serie il climatizzatore automatico bi-zona con attivazione automatica del ricircolo. Bocchette dietro solo sulla «147», però, con portata migliorabile.
VISIBILITÀ	★★★	★★★	★★★	La «120» è quella con i maggiori angoli bui; in compenso, nell'allestimento «Futura», offre di serie i fari allo xeno e i sensori di parcheggio posteriori.
FINITURA	★★★☆	★★★★★	★★★★★	L'«A3» è rifinita con la massima cura. Giudizio più che positivo anche per la «120». Buon livello generale, pur con qualche contraddizione, per la «147».
ACCESSORI	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	C'è l'indispensabile e anche il superfluo e quello che manca lo si può scegliere nelle chilometriche liste degli optional. Non disponibile l'automatico sull'italiana.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★☆	★★★★☆	★★★★★	Tutte e tre offrono di serie sei airbag e il controllo elettronico della stabilità. La «120» ha in più i fari allo xeno (a richiesta sulle altre due).
ABITABILITÀ	★★★★	★★★★	★★★☆	Sia l'Alfa sia l'Audi garantiscono una buona abitabilità per quattro persone. Piuttosto sacrificati, invece, i posti dietro sulla BMW.
BAGAGLIAIO	★★★	★★★★	★★★☆	Si va dai 236 litri misurati sperimentalmente sulla «147» ai 344 dell'«A3», passando dai 302 della «120». L'Audi offre anche un piano di carico ben livellato.
CONFORT	★★★☆	★★★	★★★	L'italiana ha sospensioni più soffici e assorbe meglio le disuguaglianze della strada. Le due tedesche, in compenso, sono un po' più silenziose.
MOTORE	★★★★☆	★★★★	★★★★★	Il quattro cilindri BMW rappresenta il top e non soltanto per l'elevatissima potenza massima. Brillante, rabbioso l'italiano. Un po' più malleabile il propulsore Audi.
ACCELERAZIONE	★★★★☆	★★★★	★★★★★	Grazie alla trazione posteriore la «120» stacca subito le avversarie fin dai primi metri. Interessanti, anche i tempi spuntati dalla «147». Un po' più lenta l'«A3».
RIPRESA	★★★★	★★★★	★★★★	Tutte e tre riprendono con grande vigore nonostante la sesta marcia molto lunga le penalizzi non poco nei test da 70 km/h. Quinta marcia tuttofare.
CAMBIO	★★★★★	★★★★★	★★★★★	I sei rapporti, abbastanza ravvicinati e con sesta lunga, ma di potenza, consentono di sfruttare al meglio la poderosa coppia dei motori. Buona la manovrabilità.
STERZO	★★★★☆	★★★★	★★★★	Quello della «147» eccelle per prontezza e progressività. Più turistico il comando dell'«A3». Pronto, ma migliorabile nella progressione, quello della «120».
FRENI	★★★★	★★★★	★★★★★	Spazi d'arresto record per la «120» (35 metri da 100 km/h). Bene anche la «147», pur con qualche scompenso. Un po' più lunga, ma regolare, la frenata dell'«A3».
SU STRADA	★★★★☆	★★★★	★★★☆	La «147» rappresenta il miglior compromesso tra sicurezza e sportività. Molto equilibrata l'«A3». Qualche attenzione, specialmente sul bagnato, con la «120».
CONSUMO	★★★★	★★★★	★★★★☆	Tutt'e tre consumano poco se non si esagera con l'acceleratore, ma è facile lasciarsi trascinare dall'entusiasmo. Serbatoio piccolo (50 litri) sulla BMW.
PREZZO	★★★	★☆	★	Il prezzo stratosferico della «120» ci costringe a regalare mezza stella in più all'Audi «A3» rispetto alla valutazione espressa un anno fa. Più abbordabile, la «147».
GARANZIA	★★	★★	★★★★☆	Alfa e Audi non si sprecano più di tanto, attenendosi rigidamente a quanto richiesto dalla legge. La BMW offre, almeno, due anni in più su tutte le parti lubrificate.

■ al **volante**

ALFA ROMEO «SPORTWAGON Q4»

Non più solo **anteriore**

Ha la **trazione integrale** e punta tutto sulla qualità della guida. Costa circa **duemila euro** più della «normale»

La targhetta «Q4» sulla coda è l'indizio di una «Sportwagon» piuttosto diversa dalle altre. A differenziarla, prima di tutto, una valida trasmissione 4x4 permanente con differenziale centrale autobloccante «Torsen C». Uno schema regolato per distribuire la maggior parte della coppia motrice posteriormente e quindi privilegiare la spinta del retrotreno, come avviene sulle automobili più sportive. Completano la dotazione specifica i pneumatici da 17 pollici e un assetto leggermente rialzato e irrigidito.

Tali modifiche, nonostante i 150 chilogrammi di peso in più e il conseguente (piccolo) peggioramento di consumi e prestazioni, hanno migliorato ulteriormente il comportamento stradale, già eccellente, della «156». La «Q4» è una macchina bella da guidare, che infonde al conducente una notevole sensazione di padronanza e controllo, anche nelle situazioni limite. Lo sterzo, perfetto per prontezza e progressività, si è liberato delle reazioni dovute alla coppia motrice, tipiche delle trazioni anteriori più prestanti, e permette di controllare con molta precisione la vettura anche sui percorsi tortuosi con bassa aderenza affrontati in piena accelerazione. L'unico neo di questo comando si avverte nelle manovre in spazi ristretti, perché il diametro di sterzata è molto elevato.

Non manca il controllo elettronico della stabilità, ma il suo intervento, piuttosto raro grazie alle intrinseche doti dinamiche della vettura, è ottimamente calibrato e non compromette il piacere di guida. I freni sono potenti e ben modulabili mentre il cambio manuale a sei rapporti ha una buona manovrabilità, ma corse d'innesto un po' lunghe.

Il motore «1.9 M-Jet 16V», qui nella versione da 150 CV, fa onestamente il proprio lavoro, pur evidenziando una certa rombosità.

Dati del costruttore

- 1910 cm³
- 4 cilindri turbodiesel
- 110 kW (150 CV) a 4000 giri/min
- 305 Nm a 2000 giri/min
- Euro 3
- 6 marce
- vel. max 200 km/h
- 0-100 km/h: 10,2 s
- lungh. x largh. x alt. 4,44 x 1,74 x 1,43 m
- massa 1510 kg
- da € 32.651



AGGRESSIVITÀ INTEGRALE

La «Q4» si distingue dalle altre versioni per i vistosi cerchi di lega da 17 pollici e per il doppio terminale di scarico. L'assetto, più alto di 35 millimetri, ha una taratura specifica che esalta la maneggevolezza. La plancia (a fronte) mostra i segni dell'età: di buona qualità i materiali, ma i diversi elementi non sono ben integrati tra loro. Il navigatore ha i comandi piccoli e la strumentazione è un po' «dispersiva».

Alfa «Crosswagon Q4»

C'È ANCHE L'ALTERNATIVA PER L'OFF-ROAD

■ L'offerta delle integrali Alfa Romeo prevede, a fianco della «Sportwagon», un altro modello. È la «Crosswagon», molto simile nell'impostazione meccanica, ma meglio attrezzata per la guida fuori dall'asfalto. Dotata di pneumatici «M+S», protezioni sotto la carrozzeria e sospensioni rialzate, la «Crosswagon» se la cava egregiamente fin quando gli ostacoli non diventano troppo «duri».



È vivace oltre i 2000 giri e, tutto sommato, non è troppo assetato di gasolio, anche se, a causa del serbatoio piccolo (50 litri), le soste per il rifornimento sono frequenti.

DENTRO È RIMASTA LA STESSA

L'interno della «Q4», sostanzialmente uguale a quello delle altre «156», ha una discreta disponibilità di spazio, sia nell'abitacolo sia nel bagagliaio. Impreziosiscono l'atmosfera i sedili di pelle, di buona fattura, compresi nell'allestimento «Distinctive».

Il posto guida però, nonostante le numerose regolazioni, scarseggia di centimetri in altezza, specialmente con il tetto apribile (optional); inoltre, il volante rimane sempre un po' troppo distante dallo schienale.

Ma il bello di questa «Sportwagon», come detto, arriva non appena cominciano a muoversi le ruote: è una vera Alfa Romeo, capace di soddisfare gli appassionati della guida in tutta sicurezza.

M. De Micheli

ALFA ROMEO «159 1.9 16V MJET»

24 ore a **206 km/h**

Con la nuova Alfa (versione diesel da 150 CV) siamo andati sull'anello di Nardò, dove l'abbiamo impegnata al massimo. È stato l'inizio di una prova di durata giunta in un mese a 20 mila km. Superati brillantemente

■ prova speciale

È un mondo strano quello di Nardò. Qui non c'è sabato né domenica, ma non esistono neppure il giorno e la notte. Si va avanti sempre, seguendo il tempo di Nardò, che si ferma una sola volta al giorno, esattamente tra le 21.30 e le 22.00, quando, come per incanto, tutta l'attività si arresta per dar modo agli addetti ai lavori di cambiare il senso di marcia dell'anello di alta velocità. Sì, perché, per uniformare l'usura dei pneumatici e degli organi meccanici, si viaggia per ventiquattr'ore in un senso e poi in quello opposto. Pochi minuti, in cui tutto sembra tornare normale. Ma è soltanto il preludio a un'altra lunga notte di lavoro.

Sono le due del mattino quando ci vengo in mente queste considerazioni, un modo come un altro per non cedere al sonno che incomincia a farsi avanti. In realtà, contrariamente a quanto possiate immaginare, non c'è molto da fare in un test di questo genere, a parte tenere ben premuto a fondo l'acceleratore. La pista è perfettamente compensata, cosicché la guida non richiede altro che minime correzioni con il volante. In compenso, l'attenzione deve essere sempre massi-

ma, perché a 206 km/h, che è la velocità media che riusciamo a tenere, si percorrono quasi sessanta metri in un secondo. Se malauguratamente dovesse succedere qualcosa, è certo che il «qualcosa» avverrebbe in fretta, molto in fretta. La «159» sta rispondendo bene. Ormai è in marcia da più di quattordici ore e ha percorso quasi tremila chilometri senza ostentare il minimo segno di stanchezza. Cosa che non si può dire dell'equipaggio. Siamo in quattro ad alternarci alla guida, ma, dato che dobbiamo anche farci assistenza l'un l'altro, fatti due conti, è certo che nessuno di noi riuscirà a dormire più di un paio d'ore prima che questa avventura sia terminata. Questo è il nono turno di guida: per i cambi ci basiamo sul consumo carburante, con la regola che, come si accende la spia della riserva, si completa il giro e si esce. Con un valore medio che, ormai, sappiamo essere attorno ai 16 l/100 km, ogni turno dura circa un'ora e cinquanta minuti, con una percorrenza di poco superiore ai 380 km. La prima ora di guida, generalmente, passa abbastanza facilmente, si controllano gli strumenti e si cerca di memorizzare il

I NUMERI DI NARDÒ

■ **24 ore**

La durata del test

■ **4950**

I chilometri percorsi

■ **398**

I giri di pista effettuati

■ **206,3 km/h**

La velocità media

■ **823**

I litri di gasolio consumati

■ **6 km/l**

La percorrenza media con un litro di gasolio

Unica raccomandazione: **non alzare mai** il piede



È STATA QUASI UNA PASSEGGIATA

La «159» impegnata nella parte superiore dell'anello di alta velocità di Nardò, dove ci si potrebbe spingere fino a oltre 400 km/h.



Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo «159 JTDm 16V»

• **Motore:** anteriore trasversale, ciclo diesel - 4 cilindri in linea - Cilindrata 1910 cm³ - Potenza max 110 kW (150 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 320 Nm a 2000 giri/min - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa (cinghia dentata) - Alimentazione a iniezione diretta common rail con pompa ad alta pressione ed elettroiniettori - Sovralimentazione con turbocompressore (a passo variabile) e intercooler - Filtro antiparticolato - Euro 4. • **Tassa di possesso:** 283,80. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione a comando idraulico - Cambio a 6 rapporti - Ruota di scorta di dimensioni ridotte. • **Pneumatici:** 225/50 R 17, cerchi 7,5J x 17. • **Corpo vettura:** berlina 4 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e braccio longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs e Esp - Scatola guida a cremagliera, servocomando idraulico - serbatoio carburante 70 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,700 m - Lunghezza 4,660 m - Larghezza 1,828 m - Altezza 1,417 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 1535 kg, rimorchiabile 1500 kg - Bagagliaio 400 dm³. • **Prodotta a:** Pomigliano d'Arco (NA).



IL DIARIO DI BORDO

■ Ore 9.14

Comincia il primo turno del nostro test. Il contachilometri segna 8292. L'asfalto è bagnato, la temperatura è di 18° C. Dopo 410 km e 33 giri dell'anello la velocità media totalizzata è di 206,331 km/h: siamo nel pieno rispetto della tabella di marcia.

■ Ore 13.18

Al 31° giro del secondo turno il gasolio è ormai agli sgoccioli, per un attimo la pompa non pesca più e si accende la spia del motore, che va in «recovery». La vettura percorre gli ultimi metri a bassa velocità. Dopo il pieno, tutto torna come prima e il motore ricomincia a girare al massimo.

■ Ore 19.10

Ha inizio il sesto turno di guida, ormai è quasi buio e piove. Bisogna abituarsi a guidare con le luci accese: ci vuole ancora più concentrazione.

■ Ore 6.53

La notte è trascorsa senza problemi. Non piove più già da qualche ora e la temperatura comincia a salire.

■ Ore 11.35

Dopo 26 ore e 21 minuti chiudiamo la prova a 13.242 chilometri, totalizzando ventiquattr'ore consecutive di guida in pista con una velocità media di 206 km/h.



A 200 all'ora c'è anche chi ti chiede strada

«giro». La pista infatti, non è perfettamente in piano e in più c'è il vento che può fare la differenza. Il tratto più lento è subito dopo l'ingresso, tra i chilometri 2 e 3, dove la «159» rallenta fino a 203 km/h, per poi riaccelerare gradualmente fino a toccare i 216 effettivi tra i chilometri 9 e 10, il punto più veloce della pista. La pressione di sovralimentazione rimane stabile attorno a 1,45 bar con la temperatura dell'acqua fissa sui 95 gradi. Il Corrsys, infine, la speciale strumentazione che rileva e registra lo spazio, la velocità e l'accelerazione della vettura, sta funzionando correttamente. Poi il tempo sembra non passare mai. Anche alla velocità si fa, pericolosamente, l'abitudine, cosicché, alla fine, non sembra neppure più di correre così forte. Per fortuna non siamo soli. Ci sono almeno quindici auto in pista con noi: un paio di prototipi del nuovo piccolo Suv della Fiat, un'Alfa «159 3.2 V6» a trazione integrale, un bel po' di Renault, una Saab «9.3» e almeno tre Audi, tra cui un'impressionante «Q7», ormai in versione definitiva, che, ogni volta che

ci sorpassa, per lo spostamento d'aria, ci fa deviare di un buon trenta centimetri dalla nostra traiettoria! E poi c'è il mostro sacro, il prototipo della futura berlinetta Ferrari a motore anteriore, quella, per intenderci, che sostituirà l'attuale «575». Un bolide nero, completamente camuffato, ma si riconoscono il muso e il pianale, debitamente accorciato, della «Scaglietti», che viaggia velocissima sulla corsia più esterna. L'unica a cui è necessario davvero prestare attenzione perché, quando meno te l'aspetti, te la trovi alle spalle con i fari spianati che chiede, giustamente, strada. Un altro giro completato, poi un altro e un altro ancora. Ma ecco, finalmente, accendersi l'unica spia della strumentazione che non ci fa paura, quella della riserva carburante. Senza rallentare percorriamo gli ultimi chilometri abbandonando la corsia più esterna a favore di quella interna. In prossimità della corsia di decelerazione freniamo energicamente per poi imboccare la via d'uscita. Ci fermiamo davanti alla sbarra e arrestiamo il Corrsys. Da qui al punto di

La pista (privata) di Nardò

UNA CURVA CHE NON FINISCE MAI

■ La pista di Nardò si trova in Puglia a pochi chilometri dall'omonima cittadina in provincia di Lecce. Costruita dalla Fiat nel 1975, è stata rilevata nel 1999 dalla società Prototipo e, da allora, opera in modo indipendente. Grazie ai numerosi investimenti fatti in questi ultimi anni, l'impianto è cresciuto fino a trasformarsi nell'attuale «Nardò Technical Center» che opera su una superficie di 7 milioni di m², impegnando circa 125 persone tra collaudatori, tecnici e ingegneri. L'impianto comprende un piazzale per prove dinamiche e speciali piste per il rilevamento del rumore e la valutazione del confort (pavimentazioni speciali) ecc. All'interno di questo enorme complesso trovano posto anche tre piste sterrate per complessivi 40 km di strade bianche, mentre è in fase di avanzata costruzione un circuito «handling» della lunghezza di 12 chilometri. Il tracciato di alta velocità, che abbiamo utilizzato per la nostra



prova, rimane, comunque, il punto di forza di questo impianto. Non esiste, al mondo, un'altra pista come questa. Si tratta di un anello circolare della lunghezza di 12,5 km (diametro 4 km) largo 16 m, suddiviso in quattro corsie, leggermente sopraelevate, che consentono di compensare gli effetti della forza centrifuga fino alla velocità di 240 km/h anche se, evidentemente, è possibile spingersi ben oltre questo limite. L'impianto è utilizzato da moltissime Case di tutto il mondo. Oggi anche giapponesi e, ultimamente, cinesi. Visto il tipo di lavoro che vi si svolge, la segretezza è totale.



I tester
...di **giorno**



■ **Marco Perucca Orfei**, ingegnere responsabile dati e test, ne è convinto: «La prova è stata molto significativa, anche se le auto moderne sopportano stress ben più elevati. Però, girare al massimo per 24 ore, può far emergere criticità non riscontrabili con una prova standard».



■ **Sauro Marconi**, capofficina del nostro Centro Prove, ha trovato la «159» soprattutto molto confortevole. «Comoda e abbastanza silenziosa, nonostante il motore girasse sempre al massimo. Durante la prova non ho notato alcun segnale di affaticamento, malgrado lo stress termico. Un solo dubbio: alla fine di ogni turno di guida avvertivo un leggero indurimento nei cambi marcia».



rifornimento, e quindi ai nostri box, ci sono circa due chilometri e mezzo che vanno percorsi a velocità ridotta, cosicché abbiamo deciso fin dall'inizio di non comprendere, nel totale, il tempo necessario per il rifornimento e il cambio pilota, che, comunque, riusciamo a effettuare mediamente in una decina di minuti. Sono le tre meno cinque quando lasciamo la «159» nelle mani del pilota successivo. Ora ci attendono un'ora di assistenza, due di riposo, un'altra ora di assistenza e un nuovo turno di guida. La corsa della berlina milanese continua così senza problemi per tutta la notte e la mattina seguente. È quasi mezzogiorno quando, finalmente, spegniamo definitivamente il motore. Missione compiuta: in 24 ore effettive di pista a tutto gas la «159» ha percorso 4950 km alla velocità media di 206,3 km/h consumando 16,6 litri di gasolio ogni 100 km con una percorrenza pari a 6 km/l senza il benché minimo problema tecnico. Nel complesso, un gran bel risultato. Da

parte nostra, abbiamo apprezzato una volta di più l'eccellente comportamento stradale di questa Alfa Romeo, che, anche alla massima velocità, regala sempre quella bella sensazione di sicurezza che deriva da un autotelegrafo particolarmente riuscito e ben bilanciato. In una prova di questo genere, dove si trascorrono molte ore al volante e dove l'attenzione deve essere sempre massima, anche il più piccolo particolare ha la sua importanza. L'insieme della «159» esce da questa prova a pieni voti: giudizio positivo per quanto riguarda la posizione di guida, la disposizione dei comandi, il sedile, ben conformato, molto confortevole anche in un test così severo, e la visibilità notturna. Merito di fari (allo xeno) particolarmente efficaci.

Ora, conclusa questa maratona, la nostra «159» è ormai lanciata verso il traguardo dei 20.000 km, il primo di una lunga serie che la vedrà protagonista di una delle nostre prove di durata. ■■■

I tester
...e di **notte**



■ **Maurizio Bré**, collaudatore: «Durante l'ultimo turno di notte, mi sono visto attraversare improvvisamente la pista da un leprotto, evitato giusto per un pelo. Questa è stata l'unica vera emozione, perché, in realtà, la vettura non ha mai dato problemi».



■ **Tony Giglio**, collaudatore e pilota da corsa, considera l'esperienza positiva sotto tutti gli aspetti: «Qui sulla pista di Nardò sembra di essere su un'autostrada a quattro corsie. Si va a 230 km/h di tachimetro, ma quasi non ci s'accorge. Guai, però, a perdere la concentrazione. Del resto, la vettura fa di tutto per non mettere in apprensione: è facile, comoda e davvero sicura».

■ prova **su strada**

ALFA ROMEO «159 2.2 JTS DISTINCTIVE»

È cresciuta in tutto

E più lunga, più larga, ha dotazioni ancora più complete e il telaio è di primissima qualità. Rispetto alla «156» è tutta un'altra macchina. Ma sono saliti anche il peso e il prezzo



2198 cm³ ■
136 kW (185 CV) ■
4 cilindri a benzina ■
Euro 4 ■
33.401 ■



L'ILLUMINAZIONE FA LA DIFFERENZA (D'ALLESTIMENTO)
Sulla più ricca «Distinctive», gli strumenti sono illuminati in bianco, mentre per la «Progression» la scelta è caduta sul rosso. I sensori di parcheggio sono a richiesta: se si ordinano anche quelli davanti, le loro indicazioni sono pure sul display centrale.



AVVIAMENTO TECNOLOGICO
La chiave elettronica fa parte delle dotazioni comuni a tutte le «159». Appena sotto, il tasto per la messa in moto.

Accessori principali (in euro)	
> Prezzo di listino	33.401
> Prezzo della vettura provata	41.621
> Abs	di serie
> Airbag guida, passeggero e laterali	di serie
> Airbag a tendina e ginocchia guidatore	di serie
> Airbag ginocchia passeggero	200
> Appoggiatesta centrale posteriore	130
> Autoradio con Cd e comandi al volante	di serie
> Cambio automatico	-
> Cd-changer	430
> Cerchi di lega da 17 pollici (1)	di serie
> Climatizzatore automatico bi-zona	di serie
> Climatizzatore automatico tri-zona	350
> Controllo elettronico della stabilità	di serie
> Fari bi-xeno	di serie
> Impianto hi-fi Bose	750
> Interni di materiale pregiato	da 1500
> Navigatore satellitare (2)	2400
> Pack visibilità (3)	di serie
> Retrovisori regolabili e riscaldabili elettr.	di serie
> Retrovisori ripiegabili elettricamente	210
> Sedile guida regolabile in altezza	di serie
> Sedile posteriore ribaltabile (60/40)	400
> Sedili anteriori basculanti	150
> Sedili anteriori regolabili elettricamente	1200
> Sedili anteriori riscaldabili	350
> Sensori di parcheggio anteriori e posteriori (4)	700
> Tendina parasole posteriore	120
> Tetto apribile elettricamente	1000
> Vernice metallizzata	730
> Vernice rosso Alfa	250
> Volante regolabile in altezza e profondità	di serie

In rosso: presente su vettura provata.
Note: 1) da 18": 920 euro; 2) con telefono incorporato; 3) sensore luci e pioggia, ricircolo automatico, sensore antiappannamento e retrovisore elettrocromatico; 4) soltanto posteriori: 410 euro.

Appena in moto, col motore al minimo, si fatica un po' a riconoscerlo. Ma basta toccare l'acceleratore per non avere dubbi: la «159» ha il rombo tipico delle vere Alfa, quel misto di ruvidezza e sportività che da sempre distingue le auto del Biscione. Una buona notizia che certamente farà tirare un sospiro di sollievo agli appassionati, che avevano accettato senza entusiasmo l'annuncio che sotto il cofano della nuova Alfa ci sarebbero stati dei «benzina» sviluppati in collaborazione col Gruppo GM.

Quando poi s'infilava una marcia e si parte, si scopre subito che le parentele con la «156» non sono soltanto stilistiche: quella bella sensazione di stringere tra le mani il volante di un'auto reattiva ma sicura, sportiveggiante ma mai impegnativa, rappresenta l'essenza anche della «159», che della berlina ha soprattutto il numero delle porte, non certo il

comportamento pigramente morbido che spesso le contraddistingue.

PIÙ GRANDE FUORI
Rispetto al passato, le dimensioni del corpo vettura sono aumentate, e non poco: a confronto con la «156», la larghezza è cresciuta di ben 22 centimetri e la larghezza ad dirittura di 9. Adesso la «presenza» è quasi quella di un'ammiraglia e basta aprire un «Quattroruote» di qualche anno fa per scoprire che la «164», nella sua estrema evoluzione (la «Super» del 1992), era lunga 4,67 metri, cioè un centimetro più della «159».

Al maggior ingombro esterno non corrisponde però un significativo miglioramento delle misure dell'abitacolo: metro alla mano, sulla nuova nata c'è lo stesso spazio che c'era sulla «156». Chi sta davanti, quindi, non si può lamentare, mentre non sarebbe stato male rica-

RINNOVA L'ARIA DI FAMIGLIA
Al volante della «159», l'impronta Alfa è evidente: la plancia è orientata verso il pilota e accoglie i tre strumenti secondari. Il navigatore (optional) è posizionato un po' in basso, ma a dare fastidio è soprattutto la scarsa leggibilità in piena luce.

- Velocità max **222,7** km/h • 0-100 km/h **9,3** s
- 70-120 km/h in VI **16,2** s • Consumo medio **11,5** l/100 km



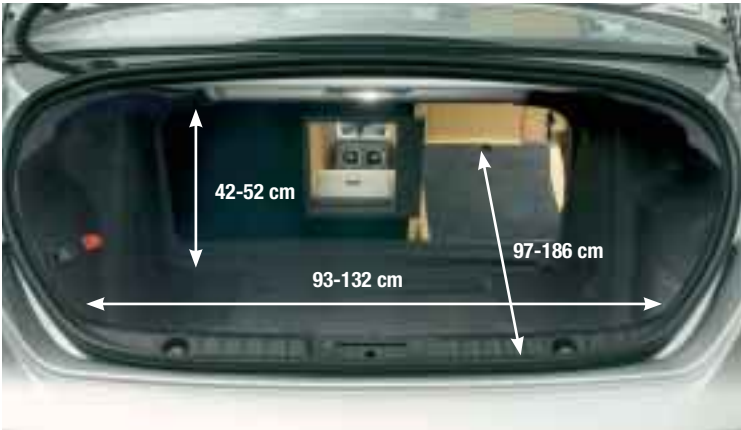
vare alcuni centimetri in più per le gambe dei passeggeri posteriori, costretti a qualche sacrificio anche in termini di accessibilità. La consolazione è che lo spazio in più è stato speso in favore della sicurezza, come nel caso del passo, che è cresciuto dai 260 centimetri della «156» agli attuali 270. Anziché servirsene per distanziare le due file di sedili, i progettisti hanno preferito usare questi dieci centimetri nella zona anteriore, davanti alla pedaliera, per rendere più ampie le zone di deformazione in caso d'urto. In questo modo, hanno garantito alla «159» un futuro tranquillo nonostante le sempre più stringenti normative in materia di crash test. Quella che invece è migliorata è la capacità del bagagliaio, che è cresciuta di una ventina di litri: il nostro Centro Prove ha rilevato un totale di 426 litri, un valore che mette l'Alfa in perfetta concorrenza con una BMW «Serie 3» o con una Mercedes «classe C». Senza contare la presenza di serie dello ski-sac e, a richiesta, degli schienali posteriori abbattibili, che migliorano la versatilità.

Al di là delle somiglianze esterne, anche nell'abitacolo forme e impostazioni mostrano un'aria di famiglia piuttosto evidente: la plan-

GAMMA: BENZINA E DIESEL, TUTTE A **INIEZIONE DIRETTA**

ALLESTIMENTI	Prezzi in	Cilindrata (cm³)	Potenza (kW/CV)	Consumo medio (l/100 km)	Omologazione
1.9 JTS Progression/Distinctive	28.751/31.401	1859	118/160	8,7	Euro 4
2.2 JTS Progression/Distinctive	30.751/33.401	2198	136/185	9,4	Euro 4
3.2 JTS Q4 Progression/Distinctive	38.751/41.401	3195	191/260	11,5	Euro 4
1.9 JTDm Progression/Distinctive	29.391/32.041	1910	88/120	5,9	Euro 4
1.9 JTDm 16V Progression/Distinctive	30.951/33.601	1910	110/150	6,0	Euro 4
2.4 JTDm Progression/Distinctive	34.751/37.401	2387	147/200	6,8	Euro 4

NON STUPISCE MA È ADEGUATO
Le dimensioni del bagagliaio sono cresciute soprattutto in lunghezza. La versatilità migliora col sedile posteriore ribaltabile (400 euro).



piace
È un dettaglio, ma poter visualizzare due voci sul display del computer di bordo è comodo. Inedito il contachilometri con la cifra finale che simula gli strumenti d'una volta, a tamburo rotante.



non piace
Ne guadagnerà la sicurezza, ma la mancanza di un tasto per aprire il bagagliaio dall'esterno è una piccola scomodità. Bisogna ricorrere al pulsante sul telecomando oppure a quello nell'abitacolo.

LO SPAZIO NON ABBONDA MA I SEDILI SONO COMODI
La «159» non passerà alla storia per le dimensioni dell'abitacolo, soprattutto per chi siede dietro, dove lo spazio non è diverso da quello di una «156». Doppia regolazione per il sedile anteriore: sull'allestimento «Distinctive» si può modificarne sia l'altezza sia l'inclinazione.



Vista da davanti, la «**159**» è gemella della «**Brera**»



COLORI: ROSSA SI PAGA	
	Rosso Alfa
	Nero
	Rosso Rubino
	Blu Oltremare
	Argento Alfa
	Grigio Vesuvio
	Grigio Titanio
	Grigio Stromboli
	Nero Oceano



UN CLIMA POSITIVO
La «159» può avere il climatizzatore tri-zona, che permette anche a chi sta dietro di regolare temperatura e flussi. Il sensore antiappannamento e lo specchietto elettrocromatico (foto sopra) fanno parte del pacchetto «Visibilità».

cia leggermente orientata verso il guidatore, la strumentazione distribuita tra cruscotto e console, la posizione di guida. L'allestimento «Distinctive», poi, conferisce all'insieme una certa lussuosità, che aiuta a digerire un prezzo di listino non particolarmente popolare: 33.000 euro abbondanti, che salgono con velocità non appena ci si rivolge alla lista degli accessori, come testimoniano i quasi 42.000 euro dell'esemplare della nostra prova. Cifre importanti, che rendono più severo il giudizio su alcune dettagli di finitura un po' «tirati via», come il posacenere anteriore, e che mettono in risalto l'assenza di alcune piccole dotazioni: una per tutte, le luci sul bordo delle porte, che dovrebbero segnalare l'ingombro della porta stessa e illuminare là dove si mettono i piedi. In compenso, nel prezzo sono compresi tre anni di manutenzione programmata: significa che il cambio dell'olio, dei filtri e tutte le verifiche previste dal piano di manutenzione sono gratuiti, mentre rimangono a pagamento, per esempio, la sostituzione delle pastiglie dei freni o i rabbocchi che si rendessero necessari tra un tagliando e l'altro. Orientativamente, per il cliente significa risparmiare tra i 750 e i 1500 euro, a seconda dei chilometri che percorre.



ALLUNGA IL PASSO
Rispetto alla «156», la «159» è più lunga di 22 centimetri, dieci dei quali nel passo (che ora è di 270 cm).

NON È MAI PIGRA

Le maggiori dimensioni del corpo vettura hanno comportato un congruo aumento della massa, puntualmente registrato dalle nostre bilance: la «159» pesa, in ordine di marcia, la bellezza di 1690 chilogrammi, circa 250 di più della sua progenitrice. Tradotto nel rapporto peso/potenza, significano 9,1 chilogrammi per cavallo, un valore non elevato in assoluto, ma non bassissimo per una berlina dalle velleità sportiveggianti. Certo, se all'Alfa decidessero di dotarlo anche di un turbocompressore, il «2200» potrebbe diventare un motore di enormi soddisfazioni, ma già oggi riesce a svolgere il suo compito con apprezzabile disinvoltura: non è sempre fulmineo nel prendere i giri, ma l'iniezione diretta gli conferisce una vivacità degna di nota anche nella parte bassa del contagiri. Diventa così un ricordo quell'indolenza che spesso caratterizza le berline di questa stazza dotate di «benzina» aspirati intorno ai due litri; una sgradevole sensazione di pigrizia che ha re-



I test in pista

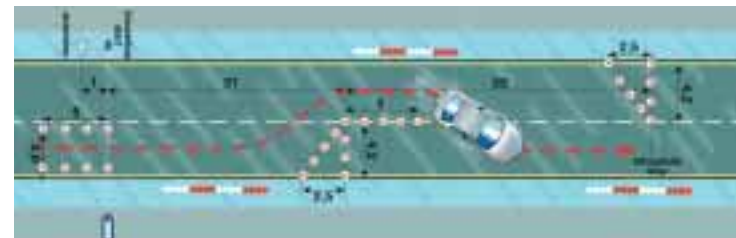
STABILITÀ: **SICURISSIMA** E DIVERTENTE

■ Le ottime qualità di base del telaio rendono la «159» un'auto di grande sicurezza e hanno permesso agli ingegneri dell'Alfa di sviluppare un Esp puntuale ma non invasivo. Il risultato è un'auto ben piantata a terra, divertente e mai impegnativa, che, anche nella prova di stabilità in curva, non ha mai richiesto ai nostri collaudatori di sfoderare tutta la loro abilità: gli appoggi sono sicuri, omogenei e le reazioni sempre molto progressive. Di rilievo i risultati in materia di tenuta di strada, come dimostra l'accelerazione laterale massima di 0,99 g, un valore molto interessante in rapporto alla categoria della «159».



PROVA DI SORPASSO: **ASCIUTTO** O **BAGNATO**, LA «159» NON SI SPAVENTA

■ Questo test prevede un doppio cambio di corsia in rettilineo, ovvero una prima manovra verso sinistra seguita da una seconda sterzata verso destra per tornare sulla corsia iniziale. Sull'asfalto asciutto, la «159» se l'è cavata egregiamente, con traiettorie pulite e una facilità di manovra non comune, grazie anche alle doti dello sterzo, che rendono semplici le eventuali correzioni. Nella fase di riallineamento, le lievi perdite d'aderenza sono tenute a bada perfettamente dal controllo elettronico della stabilità, che conferma le sue ottime qualità. La stessa manovra non impensierisce neppure su fondo bagnato, condizione nella quale la «159» rimane sempre estremamente guidabile. Sulla prima manovra si sente appena un accenno di sottosterzo, al quale segue un leggero sovrasterzo durante il «rientro» sulla corsia iniziale. Anche in questo caso un grande aiuto viene dal Vdc, che evita un eccessivo allargamento di traiettoria del retrotreno.



FRENATA: BAGNATO, PAVÉ O MARMO **SEMPRE SENZA PROBLEMI**



■ Con la «159» abbiamo voluto mettere in rilievo non soltanto la pura potenza frenante, ma anche il bilanciamento generale dell'impianto e l'efficienza del sistema antibloccaggio. Su asfalto bagnato, la nuova Alfa ha avuto bisogno di 45,9 metri per fermarsi da 100 orari, senza che al collaudatore fossero richieste correzioni col volante. Sul pavé asciutto è andata ancora meglio, come dimostrano i 44,6 metri per decelerare sempre da 100 km/h: non si sono verificati significativi fenomeni di risonanza (che per qualche istante fanno perdere il contatto tra il terreno e la ruota) e l'antibloccaggio ha mostrato di saper padroneggiare la situazione. Le virtù dell'Abs hanno potuto poi esprimersi al meglio nella frenata differenziata, ovvero con due ruote sull'asfalto e due su lastre di marmo (che hanno un'aderenza simile a quella del ghiaccio), il tutto inondato d'acqua: la «159» ha richiesto correzioni minime per mantenere la traiettoria e s'è fermata in 101,8 metri, un buon valore.

Tecnica: la media si fa grande

CAMBIA TUTTO CON TANTE SORPRESE DAL **MOTORE** E DAL TELAIO

■ Tutta nuova, dal motore alla scocca, dal cambio alle dotazioni di sicurezza. L'Alfa tornerà negli USA? Di certo c'è che la «159» è stata progettata per rispettare anche i nuovi standard di sicurezza USA 301 (in particolare i test di urti posteriori a 54 km/h contro ostacolo rigido e a 80 km/h contro barriera deformabile). Da sempre, per Alfa Romeo sicurezza significa anche avere un comportamento stradale sincero, oltre che divertente. Pur se un po' meno di quello «156», lo sterzo è assai diretto (13° del volante per 1° della ruota). Per migliorare l'assorbimento sulle sconnessioni, la sospensione anteriore ha ora un minore grado di «antilift» (geometria che contrasta l'innalzamento del muso in accelerazione) e l'attacco posteriore del suo quadrilatero inferiore ha ora boccole idrauliche. Per migliorare il confort sulle piccole asperità (come le giunzioni dei cavalcavia), è consentito un maggiore spostamento longitudinale delle ruote (arretrano 8 mm con 300 kg).

La sospensione posteriore multilink sfrutta la rotazione del montante rispetto al braccio e la rotazione del braccio longitudinale rispetto alla scocca per aumentare la convergenza in fase d'appoggio. Completa la dotazione elettronica, che vede l'Abs (con ripartitore elettronico, modulazione di frenata in curva e brake assist) e il controllo della stabilità, di serie e completo di funzioni antibloccaggio (se si scala marcia troppo bruscamente), antipattinamento in accelerazione e «hill holder», che tiene temporaneamente ferma la vettura quando si toglie il piede dal freno, facilitando le partenze in salita.

SCocca PIÙ GRASSA CON «JTS» PIÙ MAGRI

La «159» ha molte componenti inedite. Col nuovo basamento d'alluminio, il motore scende a 151 kg dai 170 del «2.0 JTS» sulla «156». Ha due alberi di equilibratura, due sensori di detonazione e il volano bimassa.



ANCHE I BENZINA CON DIRETTA MULTIJET

Il «2.2 JTS» ha valori di coppia specifica (Nm/litro) record fra gli aspirati con cilindrata fra 1.6 e 2.4 litri. Merito del «Twin phaser» e dell'iniezione diretta di benzina, illustrata nei disegni sopra. Da sinistra: durante l'aspirazione si immette una miscela omogenea e magra d'aria e benzina; al centro, durante la compressione una seconda fase d'iniezione immette miscela più ricca, così che (immagine a destra) attorno alla candela il carburante sia pronto ad accendersi, nonostante ai margini della camera vi sia miscela magra.



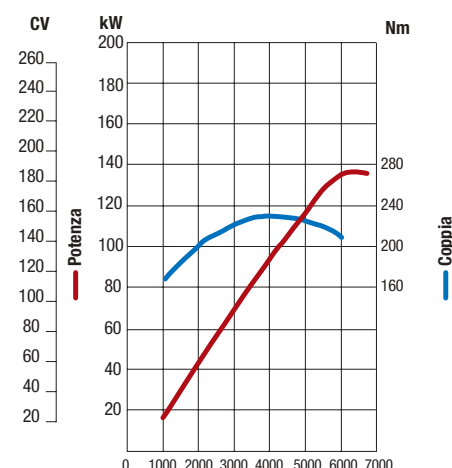
Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo «159 2.2 JTS Distinctive»

• **Motore:** anteriore trasversale - 4 cilindri - Cilindrata 2198 cm³ - Rapporto di compressione 11,3:1 - Potenza max 136 kW (185 CV) a 6500 giri/min - Coppia max 230 Nm a 4500 giri/min - 2 alberi controrotanti - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa, aspirazione e scarico a fasatura variabile (catena) - Iniezione diretta - Euro 4. • **Tassa di possesso:** 350,88. • **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio manuale a 6 marce. • **Pneumatici:** 225/50 R 17, cerchi 7,5J - In alternativa: 235/45 R 18; vettura provata con Goodyear «Eagle F1» 225/50 R 17 - Ruota di scorta di dimensioni ridotte. • **Corpo vettura:** 4 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e braccio longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs ed Esp - Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico - Serbatoio 70 litri. • **Dimensioni e massa:** passo 2,700 m - Carreggiata anteriore 1,578 m - Carreggiata posteriore 1,555 m - Lunghezza 4,660 m - Larghezza 1,828 m - Altezza 1,417 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 1490 kg, rimorchiabile 1500 kg - Bagagliaio 400 dm³. • **Prodotta a:** Pomigliano d'Arco (NA).

QUATTRO DI TRAVERSO

Il 2.2 litri è in posizione trasversale. Ben il 60% dei 1690 chilogrammi della «159» gravano sulle ruote anteriori.

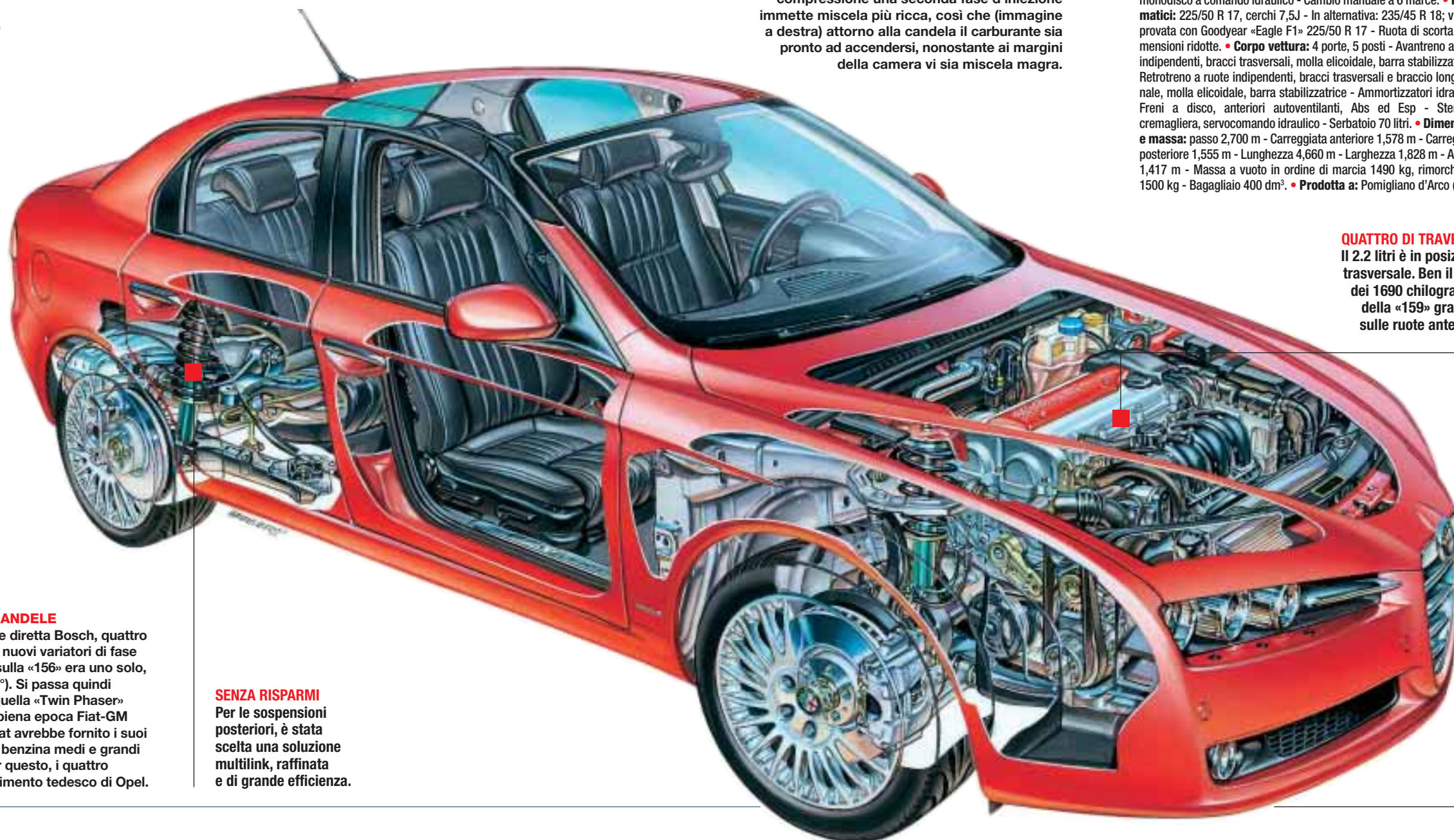


RADDOPPIA I VARIATORI E DIMEZZA LE CANDELE

La testa dei «JTS» è Alfa Romeo, con iniezione diretta Bosch, quattro valvole e una candela per cilindro. Sono due i nuovi variatori di fase a regolazione continua con ampiezza di 50° (sulla «156» era uno solo, all'aspirazione, e con regolazione on-off di 25°). Si passa quindi dall'era «Twin Spark» (doppia accensione) a quella «Twin Phaser» (doppio variatore di fase). Il motore è nato in piena epoca Fiat-GM Powertrain, quando si decise che il gruppo Fiat avrebbe fornito i suoi diesel anche alle marche GM e, al contrario, i benzina medi e grandi sarebbero arrivati in Italia dal gruppo GM. Per questo, i quattro cilindri «JTS» di Alfa sono prodotti nello stabilimento tedesco di Opel.

SENZA RISPARMI

Per le sospensioni posteriori, è stata scelta una soluzione multilink, raffinata e di grande efficienza.





LE PRINCIPALI CONCORRENTI

Audi «A4 2.0 16V TFSI Top»



1984 cm³ - 147 kW (200 CV) - Euro 4 - vel. max 241 km/h - 36.651



UN GRAN BEL MOTORE
Il «due litri» TFSI dell'«A4» è un po' più potente del «2.2» dell'Alfa, ma, soprattutto, è più omogeneo: l'accoppiata dell'iniezione diretta e del turbo lo rendono disponibile a tutti i regimi. La finitura degli interni rimane sempre ai vertici.

PIÙ
della «159»
■ Finitura
■ Disponibilità
cambio Dsg

MENO
della «159»
■ Qualità stradali
■ Due anni
di garanzia

Per fermarsi da **100 orari**, le bastano poco più di **36 metri**

È DOPPIO SULLE PIÙ POTENTI
Come molte tedesche, la «159» può essere richiesta senza le scritte dietro. Un indizio per riconoscere le diverse versioni è però il tubo di scarico, doppio soltanto sulle «2.2» e «3.2» a benzina e sulla «2.4 JTDm».

galato molti estimatori ai turbodiesel, sempre pronti a snocciolare gran quantità di newton-metri fin dai regimi più bassi. Con la «2.2 JTS», in ogni caso, il meglio viene quando si decide di divertirsi e basta tenersi tra i 3000 e i 6000 giri per avere una gran bella progressione. Il limitatore è a quota 7200, ma, negli ultimi mille giri, il calo di spinta è evidente e non invita a insistere coll'acceleratore.

BEVE SENZA COMPLIMENTI

Carrozzeria imponente, massa rilevante e motore a benzina non sono certo buone premesse per i consumi, ma, pur con tutte le attenuanti del caso, dalla «159» ci saremmo aspettati qualcosa di meglio. Le richieste di carburante sono sempre impegnative, sia nelle medie d'uso sia a velocità costante: basti dire che a 130 all'ora si fanno poco più di nove chilometri con un litro di verde, che diventano sette nella marcia cittadina.

Cambio e sterzo sono in perfetto equilibrio tra le necessità di una berlina e le esigenze di una sportiva. La leva del cambio è precisa, priva d'impuntamenti e i «giochi» ridotti al minimo

rendono un piacere passare da una marcia all'altra. La gradevolezza è la nota distintiva anche dello sterzo e, chi scende dalla «156», noterà la stessa precisione e progressività, ma una minore prontezza, soprattutto ai piccoli angoli. Più che un difetto, è una caratteristica: all'Alfa hanno voluto accontentare i non pochi clienti che lamentavano un'eccessiva sensibilità del comando nella marcia in rettilineo. Risolto anche uno dei difetti più fastidiosi della «156», il diametro di sterzata elevato: ora bastano 11,8 metri per un'inversione di marcia.

A pagina 131 ci siamo già espressi positivamente sulle qualità dei freni e del telaio e la grande rigidità di quest'ultimo, oltre che sulla stabilità e sulla tenuta di strada, ha influenze positive anche sul confort: la notevole compattezza della scocca ha permesso una taratura non estrema delle molle e degli ammortizzatori, col risultato che la «159» se la cava piuttosto bene pure sullo sconnesso. Una caratteristica che, unita alla buona silenziosità del motore e alla corretta profilatura aerodinamica, rende non troppo affaticanti anche i viaggi lunghi. ●●●●

BMW «320i Futura»



1995 cm³ - 110 kW (150 CV) - Euro 4 - vel. max 220 km/h - 33.101



PIÙ
della «159»
■ Peso più contenuto
■ Disponibilità
cambio automatico

MENO
della «159»
■ Strumentazione
■ Airbag
per le ginocchia

APPENA RINNOVATA
Cambiata da poco, questa quinta generazione conferma ed esalta le doti dinamiche tipiche della «serie 3», arricchite con un ottimo confort. La «320i», dopo trent'anni di sei cilindri, torna a un quattro cilindri: dotato di Valvetronic, eroga 150 cavalli.

Mercedes «C 200 Kompressor TPS Elegance»



1796 cm³ - 120 kW (163 CV) - Euro 4 - vel. max 234 km/h - 34.971



PIÙ
della «159»
■ Confort di marcia
■ Disponibilità
cambio automatico

MENO
della «159»
■ Qualità stradali
■ Due anni
di garanzia

UN CLASSICO DI STOCCARDA
Dopo cinque anni, la linea resta ancora attuale e la comodità continua ad essere uno dei suoi punti di forza. Il «1800» col compressore è gradevole, ma con poco più di duemila euro si può passare al sei cilindri, un «V6» di 2.5 litri che eroga 204 cavalli.

PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)

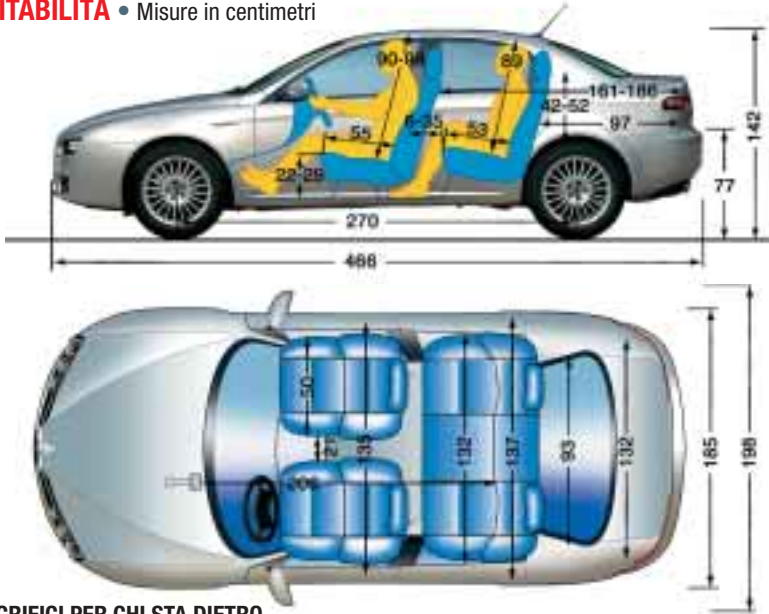


Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI		159
Massima (km/h)		222,969
Regime a vel. max (giri/min)		6550 in VI
Regime a 130 km/h (giri/min)		3800 in VI
CONSUMI (percorrenze in VI)		
Velocità in km/h	km/litro	
80	14,4	
90	13,6	
100	12,6	
120	10,4	
130	9,3	
150	7,1	
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)	16,4/22,3	
Rendimento a 100 km/h (%)	24,0	
MEDIE D'USO (autonomia in km)		
Tipo di percorso	km/litro	
Città	7,0 (490)	
Statale	11,1 (777)	
Autostrada	8,3 (581)	
ACCELERAZIONE		
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
0-60	4,2	
0-100	9,3	
0-120	12,6	
0-130	15,1	
0-140	17,7	
0-160	23,7	
400 m da fermo	16,6	
Velocità d'uscita (km/h)	136,1	
1 km da fermo	30,3	
Velocità d'uscita (km/h)	174,1	
RIPRESA in VI (a min/max carico)		
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
70-80	3,2/3,9	
70-100	9,4/11,4	
70-120	16,2/19,7	
70-140	24,0/29,2	
70-150	28,2/34,3	
1 km da 70 km/h	31,0	
Velocità d'uscita (km/h)	156,5	
FRENATA (a min/max carico)		
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
60	13,2/13,9	
100	36,5/38,6	
120	52,6/-	
130	61,7/-	
140	71,6/-	
160	93,5/-	
Decelerazione media (g)	1,07	
PROVE DINAMICHE		
Tenuta di strada e stabilità		
Accelerazione laterale (g)	0,99	
Test di stabilità in curva (ingresso km/h)	102,0	
DATI GENERALI RILEVATI		
Diametro sterzata tra muri (m)	11,8	
Giri volante	2,4	
Sforzo volante (kg)	2,0	
Sforzo frizione (kg)	8,9	
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)	2,9	
Angolo visuale orizzontale su 360°	263°	
Prova di parcheggio (m)	5,4	
Capacità bagagliaio (litri)	426	
Massa della vettura in prova (kg)	1690	
Ripartizione ant.-post. (%)	60-40	

ABITABILITÀ

• Misure in centimetri

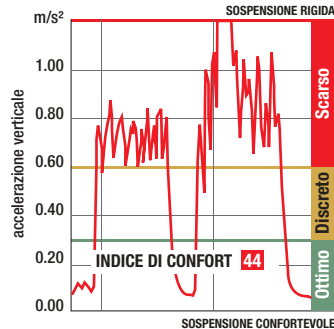


SACRIFICI PER CHI STA DIETRO

Davanti lo spazio è adeguato, quasi abbondante, mentre i passeggeri posteriori sono costretti a qualche rinuncia, soprattutto quando i sedili anteriori sono ben arretrati.

CONFORT SOSPENSIONI

• A 30 km/h su percorso di prova sconnesso



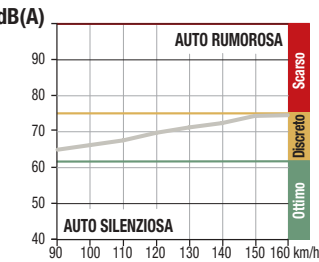
NON MORBIDA

MA CONFORTEVOLE

La grande rigidità torsionale del telaio ha permesso di scegliere un assetto sportivo, ma certamente non estremo, lontano anni-luce da talune tarature «alla tedesca». Il risultato è che la «159» riesce a passare sulle sconnessioni (e sugli ostacoli della nostra pista «Confort» di Vairano) con una facilità quasi insospettabile per una berlina dalle doti dinamiche così spiccate.

CONFORT ACUSTICO

• Rilevazioni a velocità costante



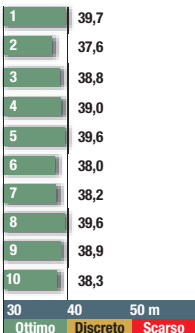
METTE TUTTI

D'ACCORDO

Chi cerca la silenziosità e il confort di marcia è accontentato, ma anche i clienti un po' più dinamici non possono certo lamentarsi, perché il rombo Alfa c'è ed è ben riconoscibile. Basta insistere appena col gas e il «2.2 JTS» regala un rombo gentile ma deciso, quello che ci vuole su una «quattro porte» col biscione sul cofano.

RESISTENZA FRENI

Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico



BEN RESISTENTI

I quattro dischi non hanno dato il benché minimo segno di affaticamento.

Pregi

- Sicurezza di marcia
- Divertente da guidare
- Motore abbastanza pronto

Difetti

- Consumi molto alti
- Abitabilità posteriore
- Peso elevato



Il voto di QUATTORRUOTE
80/100

PAGELLA
 ★ Insufficiente
 ★★ Sufficiente
 ★★★ Discreto
 ★★★★★ Buono
 ★★★★★ Ottimo
 ☆ Vale ½ stella

	159	
POSTO GUIDA	★★★★	La posizione dei comandi principali è corretta e ampiamente «personalizzabile» e dà un po' fastidio solo la corsa della frizione davvero lunga. Il sedile ha la regolazione lombare e si muove sia in altezza sia in inclinazione.
PLANCIA E COMANDI	★★★☆☆	Lo schema di base è quello, aggiornato, della «156». A richiesta, si può avere il navigatore con schermo a colori, un po' basso sulla console e poco contrastato. La chiave elettronica con pulsante per l'avviamento è di serie.
STRUMENTAZIONE	★★★★	Dietro il volante ci sono i due strumenti principali e il trip computer, mentre gli indicatori secondari (gasolio e temperature acqua e olio) sono sulla console. Risultato: dotazione interessante, ma leggibilità impegnativa.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★★	L'impianto automatico bi-zona è di serie e, a richiesta, si può avere addirittura un «tri-zona», come nel caso del nostro esemplare. Il funzionamento, potente e puntuale, è esente da critiche. Non manca il ricircolo automatico.
VISIBILITÀ	★★★☆☆	La linea di cintura alta rende difficili le retromarce «a vista» e il nostro consiglio è spassionato: richiedetela con i sensori di parcheggio. Tutto bene in marcia, grazie anche ai fari bi-xeno e ai retrovisori ben dimensionati.
FINITURA	★★★★	La plancia è ben fatta e anche i sedili sono di fattura accurata. Rimane qualche «incertezza» quando si scende nei dettagli: piccolezze, che però segnano la distanza rispetto alla migliore concorrenza tedesca.
ACCESSORI	★★★★	Sulla «Distinctive», le dotazioni di serie sono piuttosto complete, anche in considerazione della categoria d'appartenenza della «159». Non mancano le possibilità di personalizzazione con la lista degli accessori.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★☆☆	Dotazione molto interessante: tra l'altro, il controllo elettronico della stabilità, sette airbag e gli attacchi Isofix per i sedili dietro sono di serie. Per 200 euro si può avere anche l'airbag per le ginocchia del passeggero anteriore.
ABITABILITÀ	★★★★	I dieci centimetri in più di passo rispetto alla «156» non hanno portato grandi migliorie nelle dimensioni interne: davanti non ci si può lamentare, ma dietro un po' di spazio in più per le gambe non avrebbe guastato.
BAGAGLIAIO	★★★☆☆	In questo caso, invece, il miglioramento è apprezzabile: qualche centimetro in più, soprattutto in lunghezza, e la capacità cresce fino a raggiungere quella di una BMW «serie 3». Per 400 euro, sedile posteriore abbattibile.
CONFORT	★★★★	Non è la più morbida delle berline, ma, se si tiene a mente la vocazione sportiveggiante della «159», non ci si può lamentare. Il motore è ben insonorizzato, ma il rombo Alfa sa farsi sentire in maniera piacevole e mai fastidiosa.
MOTORE	★★★★	Il nuovo «iniezione diretta» è un motore gradevole, pur senza essere un fulmine: «vien su» bene fin dai regimi più bassi e spinge bene a quelli più alti. Qualche piccola «incertezza» quando si guida a bassa velocità.
ACCELERAZIONE	★★★★☆☆	La massa elevata (1690 chilogrammi in ordine di marcia) si fa sentire e, nello scatto da fermo, rende difficile la vita ai 185 cavalli sotto il cofano. Per passare da 0 a 100 km/h servono poco più di nove secondi.
RIPRESA	★★★★	Al di là dei numeri, che sono positivi, la «JTS» fornisce un'appagante sensazione di vivacità. Anche in sesta, la «159» è capace di riguadagnare velocità senza incertezze, con grande vantaggio pure per il confort.
CAMBIO	★★★★☆☆	Il passo avanti nella manovrabilità è evidente, perché la leva è più precisa e richiede movimenti meno ampi. La scalatura soddisfa sia nella marcia quotidiana sia quando ci si dà dentro. Per ora, automatico non disponibile.
STERZO	★★★★☆☆	Preciso e progressivo quanto basta per soddisfare i palati più esigenti, il comando fornisce sempre una sensazione molto precisa di quello che accade alle ruote. Rispetto alla «156», è un po' meno reattivo ai piccoli angoli.
FRENI	★★★★★	Potenti e aggressivi già nella fase d'attacco, i quattro dischi sono sempre all'altezza della situazione. Ottima la capacità di resistere anche all'uso più intenso. Insomma, un impianto adeguato a un'auto come la «159».
SU STRADA	★★★★★	Si conferma il Dna delle Alfa degli ultimi anni: nelle mani di un principiante sa assecondare le manovre più violente e sconsiderate, mentre in quelle di un guidatore esperto diventa una berlina di grandissima soddisfazione.
CONSUMO	★★	A velocità Codice, la soglia psicologica dei «dieci con un litro» è già superata: 9,3 chilometri con un litro, per essere precisi. E anche nelle medie d'uso la situazione non cambia radicalmente. Serbatoio da 70 litri.
PREZZO	★★★☆☆	Di listino, la «2.2 JTS Distinctive» costa poco più di 33.000 euro, nei quali sono compresi anche tre anni (o 120.000 chilometri) di manutenzione programmata. L'esemplare della nostra prova costa oltre 42.000 euro.
GARANZIA	★★★★	All'Alfa non si sono accontentati dei due anni imposti dalla legge e per la «159» hanno previsto una copertura di tre anni o 120.000 chilometri. Per restare nel Gruppo, lo stesso trattamento della Fiat «Croma».

ALFA «159 2.4 JTDm 20V DISTINCTIVE»

Più sportiva e sicura

È la versione più veloce e potente della nuova berlina milanese. In competizione con BMW e Audi, offre 200 cavalli e costa 37.000 euro



Dati del costruttore

- 2387 cm³
- 5 cilindri i linea
- 147 kW (200 CV) a 4000 giri/min
- 400 Nm a 2000 giri/min
- Euro 4
- trazione anteriore
- cambio man. a 6 marce
- pneumatici 225/50 R 17
- sospensioni anteriori a quadrilateri - posteriori multilink
- lungh. x largh. x alt. 466 x 183 x 142 cm

Fatta eccezione per l'assetto da 17 pollici, che è di serie, e per il doppio scarico, che caratterizza le versioni più potenti di questa berlina Alfa, non vi sono differenze estetiche di rilievo rispetto alla più tranquilla «1.9 JTDm 16V». La linea, quindi, è quella ormai conosciuta, opera di Giugiaro, cattivissima nel frontale caratterizzato dai sei proiettori circolari che confluiscono nella classica mascherina Alfa. Anche l'interno non presenta variazioni. Il posto guida è impostato in modo sportivo con il piano di seduta piuttosto basso e il volante, ampiamente regolabile sia in verticale sia in senso assiale, quasi verticale. Il sedile è ben profilato e trattiene bene il busto del guidatore. I comandi sono ben disposti, con un'unica critica al pedale della frizione, che, anche sulla «2.4 JTDm 20V», ha la corsa troppo lunga e un innesto non proprio progressivo. La strumentazione, come sulla «1.9» è suddivisa in

PRESTAZIONI

Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI		159
Massima (km/h)		227,729
Regime a vel. max (giri/min)		4100 in VI
Regime a 130 km/h (giri/min)		2350 in VI
CONSUMI (percorrenze in VI)		
Velocità in km/h	km/litro	
80		19,9
90		18,4
100		17,0
120		14,2
130		12,9
150		10,7
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)		18,9/25,7
Rendimento a 100 km/h (%)		31,3
MEDIE D'USO (autonomia in km)		
Tipo di percorso	km/litro	
Città		10,4 (728)
Statale		13,9 (973)
Autostrada		12,0 (840)
ACCELERAZIONE		
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
0-60		4,0
0-100		8,7
0-120		12,2
0-130		14,0
0-140		16,1
0-160		21,3
400 m da fermo		16,3
Velocità d'uscita (km/h)		140,7
1 km da fermo		29,5
Velocità d'uscita (km/h)		179,7
RIPRESA in VI		
Velocità in km/h	Tempo in secondi	
70-80		6,1
70-100		14,2
70-120		20,0
70-140		26,9
70-160		34,2
1 km da 70 km/h		32,9
Velocità d'uscita (km/h)		155,6
FRENATA		
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
60		13,5
100		37,4
120		53,8
130		63,2
140		73,3
160		95,7
Decelerazione media (g)		1,05
PROVE DINAMICHE		
Tenuta di strada e stabilità		
Accelerazione laterale (g)		-
Test di stabilità in curva (ingresso km/h)		-
DATI GENERALI RILEVATI		
Diametro sterzata tra muri (m)		11,9
Giri volante		2,4
Sforzo volante (kg)		2,7
Sforzo frizione (kg)		10,5
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)		4,4
Angolo visuale orizzontale su 360°		263°
Prova di parcheggio (m)		-
Capacità bagagliaio (litri)		426
Massa della vettura in prova (kg)		1810
Ripartizione ant.-post. (%)		63-37



PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto
★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale ½ stella

	159	
POSTO GUIDA	★★★★	Ampie possibilità di regolazione per il sedile e il volante. Frizione troppo «lunga».
PLANCIA E COMANDI	★★★☆☆	Il classico stile Alfa con la console orientata verso il guidatore. Comandi ben disposti.
STRUMENTAZIONE	★★★★	Divisa in due parti con gli indicatori secondari sulla console. Buona dotazione.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★☆	Clima bi-zona a controllo elettronico molto efficace. Ricircolo automatico e bocchette dietro.
VISIBILITÀ	★★★☆☆	Bene davanti, critica dietro. Fari allo xeno molto efficaci. A richiesta, i sensori di parcheggio.
FINITURA	★★★★	Plancia e sedili ben realizzati. Buon livello generale. Qualche incertezza in alcuni particolari.
ACCESSORI	★★★★	Molto buona la dotazione di serie (allestimento «Distinctive»). Ampia, la lista degli optional.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★☆	L'Esp e sette airbag sono di serie. A richiesta l'airbag per le ginocchia del passeggero.
ABITABILITÀ	★★★	Bene davanti, meno dietro dove si sente la mancanza di qualche centimetro in più.
BAGAGLIAIO	★★★☆☆	Più grande di quello della precedente «156» e in linea con quello delle principali concorrenti.
CONFORT	★★★★	Sospensioni «sportive», ma comunque piuttosto efficaci. Motore rumoroso a piena ammissione.
MOTORE	★★★★	Molto potente, ma affetto da un eccessivo «turbo-lag». Campo di utilizzazione limitato.
ACCELERAZIONE	★★★★	Tempi di buon livello nonostante la massa elevata, vicini a quelli della BMW «320d».
RIPRESA	★★	Penalizzata dalla poca propensione del motore a riprendere dai regimi più bassi.
CAMBIO	★★★★☆	Innesti secchi e precisi, da vera sportiva, ma un po' contrastati. Frizione «lenta» e lunga.
STERZO	★★★★☆	Notevole per prontezza precisione e progressione. Qualche reazione sotto coppia.
FRENI	★★★★★	Spazi d'arresto ridotti. Buona resistenza alla fatica. Pedale aggressivo. Buona modulabilità.
SU STRADA	★★★★★	Eccezionalmente sicura in ogni situazione. Comportamento sportivo, molto piacevole.
CONSUMO	★★★★	Consuma, come è logico, un po' più della «1.9». Risultati comunque interessanti.
PREZZO	★★★	Nell'allestimento «Distinctive», questa «159» costa ben 37.401 euro.
GARANZIA	★★★	La copertura è per tre anni o 120.000 km. Un po' più di quanto previsto dalla legge.

**Il voto di
QUATTORRUOTE**
80/100

Pregi

- Grande sicurezza di marcia
- Guida sportiva e prestazioni elevate

Difetti

- Motore poco pronto a basso regime
- Abitabilità posteriore

due con gli strumenti principali davanti al guidatore e quelli secondari posti sulla console centrale

MECCANICA RAFFINATA

Sostanziali, invece, le differenze dal punto di vista tecnico. Il motore è l'ultima versione del 5 cilindri turbodiesel con distribuzione a doppio albero e quattro valvole per cilindro; che eroga ben 200 cavalli a 4000 giri/min con una coppia massima di 400 Nm disponibili a 2000 giri/min. La frenata, invece, è affidata a quattro grandi dischi autoventilanti da 330 mm di diametro all'avantreno con pinze fisse a quattro pistoncini e da 292 mm dietro (305 mm e pinza flottante all'avantreno sulla «1.9 JTDm 16V» con dischi pieni dietro). Il quadro completo delle prestazioni lo trovate nella tabella della pagina a fronte. La 2.4 guadagna quasi un secondo nello scatto da 0 a 100 km/h rispetto alla «1.9» (8,7 secondi contro 9,6) con una velocità di punta prossima ai 228 km/h, cioè di ben venti chilometri orari superiore a quella della più piccola «1.9».

Su strada tutto questo si traduce in una dinamica di guida particolarmente vivace, supportata efficacemente da un telaio dalle caratteristiche, francamente, non comuni. La scocca rigidissima, le sospensioni molto sofisticate, le carreggiate larghe e la gommatura sportiva, garantiscono alla «159» limiti di tenuta e stabilità davvero sorprendenti. Lo sterzo, come sulla «1.9», eccelle per prontezza, progressione e precisione anche se presenta qualche reazione in più, soprattutto quando si dà fondo a tutti i 400 Nm di coppia del motore. Motore che, peraltro, si è dimostrato molto potente, addirittura cattivo anche se con un campo di utlizzazione ridotto a causa di un rilevante tempo di ritardo del turbocompressore (turbo-lag), che costringe ad anticipare un poco le manovre con l'acceleratore. ●●●

■ prova **su strada**

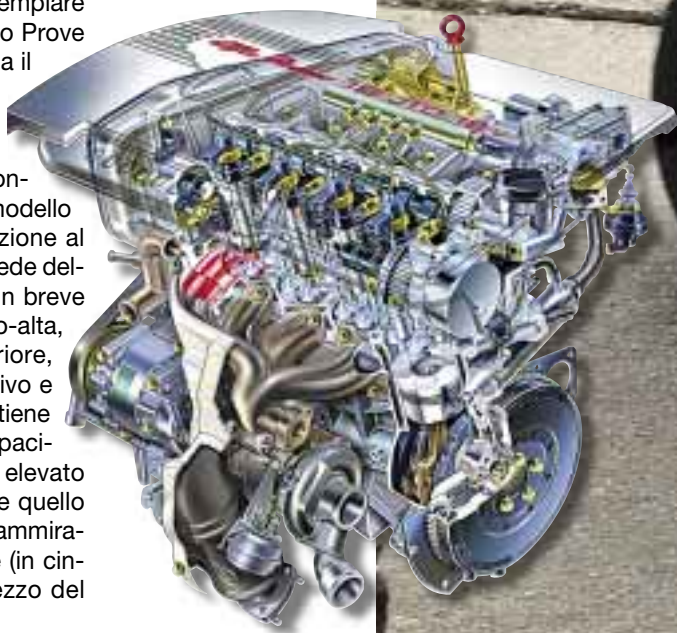
ALFA ROMEO «159 JTDm 16V»

Sportiva oltre la **media**

Mettiamo alla frusta la nuova Alfa con il motore più interessante, il turbodiesel da 150 CV. E, alla fine della prova, vediamola confrontarsi in Germania con le sue più accreditate concorrenti nella terza edizione del Master-Test

Coniugare le qualità e il piacere di guida di un'auto sportiva con la ragionevole aspettativa per il consumo, l'affidabilità, l'autonomia di marcia. Un compito non facile per i costruttori, che però ha trovato la soluzione con i motori turbodiesel di nuova generazione, generosi nei cavalli, robusti e longevi se trattati adeguatamente (non «taroccati», quindi) e non troppo assetati di gasolio. La «159» è certamente un'auto da prendere in considerazione se tutte queste qualità v'interessano, e in particolar modo quella col turbodiesel, il secondo esemplare che varca i cancelli del nostro Centro Prove (il primo è stato il «2.2 JTS» a benzina il mese scorso). Se avete già un'idea di com'è fatta quest'auto, sappiate che, anche con il motore a gasolio, tutte le qualità dinamiche trovano conferma: è una vera «driver's car», un modello nato per dare la massima soddisfazione al guidatore. Se, invece, della «159», erede della «156», non sapete nulla, eccovi un breve profilo. È una berlina di classe medio-alta, lunga 4 metri e 66, a trazione anteriore, dalla linea filante, il frontale aggressivo e la «coda» che chiude alta e che contiene un discreto bagagliaio. Per la sua capacità di muoversi velocemente con un elevato livello di confort, lo spazio a bordo e quello per il carico, può dirsi ideale come «ammiraglia» di famiglia per quattro persone (in cinque si sta stretti), ma anche un mezzo del

VA ALLA GRANDE
Il Multijet da 1.9 litri (sotto), tutto «made in Italy», è il cuore della «159». Poderoso nella spinta, consuma il giusto ed è ben collaudato: la nostra «banca dati dei difetti» gli attribuisce un buon voto in affidabilità.



- 1910 cm³
- 110 kW (150 CV)
- 4 cilindri turbodiesel
- Euro 4
- € 30.951

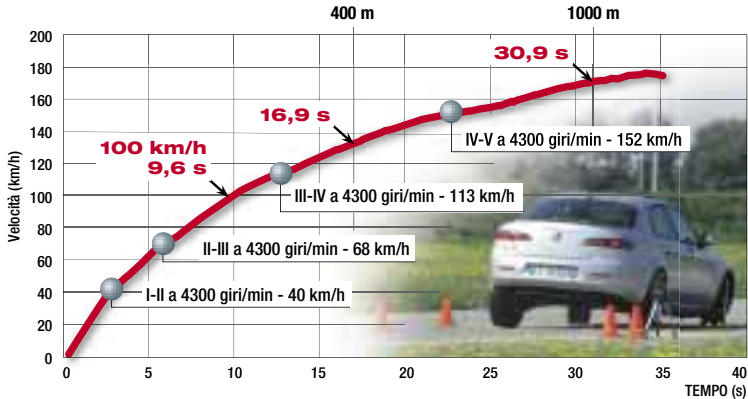


tutto adeguato per rappresentanza, oppure per chi viaggia spesso e a lungo. Assieme alle dimensioni esterne è cresciuto l'abitacolo, anche se nella zona posteriore, come dicevamo, lo spazio per le gambe e per le spalle è inferiore a quello di alcune concorrenti. In compenso, i sedili anteriori sono molto ampi e quello del guidatore dispone di tutte le regolazioni che servono per sistemarsi comodamente e avere sotto controllo i comandi. Pedaliera, cambio e volante si adattano facilmente alla maggior parte delle corporature. Non convince del tutto, invece, l'impostazione data alla strumentazione, suddivisa, come sulla versione precedente, fra i due elementi circolari dietro il volante e tre ulteriori indicatori a centro plancia. Non sono le informazioni che mancano, ma piuttosto la leggibilità, del tutto preclusa al passeggero (lo avevamo detto che era una «driver's car»!), ma impegnativa anche per il guidatore, specialmente con l'illuminazione rossa durante la guida di giorno con i fari accesi.

UN DIESEL DA CORSA

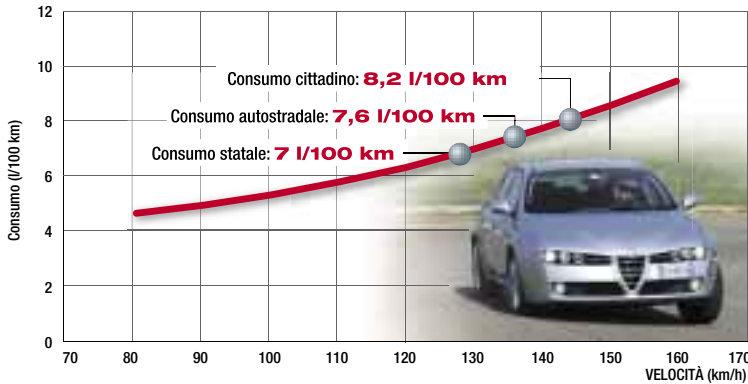
Ma passiamo alle prestazioni del motore, già apprezzato sulla «156» e, oltre confine, su un buon numero di modelli Opel e Saab. È un moderno quattro cilindri, con sovralimentazione turbo e intercooler, di potenza specifica che una volta poteva essere considerata alta, ma oggi non costituisce più un record, se paragonata con i più moderni propulsori BMW e, ancor più, con il prodigioso 2.2 litri Toyota da 177 CV. Però la grinta non gli manca davvero, specialmente nel regime di utilizzo il cui il turbo spinge di più (e finalmente si può vedere quanto la soffiante spinge l'aria nel motore: uno dei tre strumenti al centro è il manometro della sovalimentazione), ovvero fra i 2500 e i 4000 giri. Al di sotto di questi regimi, come accade spesso (ma non sempre) a questi diesel di alte prestazioni, si avverte un certo vuoto sotto il pedale del gas. Non ci sono problemi: si scala una marcia e la «159» fugge via rapida. A proposito di cambio, va rilevata una lacuna già emersa per il «benzina»: la corsa lunga della frizione, che obbliga a guidare un po' più vicini al volante di quanto si è soliti fare.

Nella guida di tutti i giorni, fra città e tangenziali, della «159 JTDm» si apprezzano soprattutto il buon confort, la silenziosità generale e la capacità di isolare l'abitacolo dalle sconnessioni stradali. Un risultato di grande merito, perché non è stato ottenuto, come accade di solito, con sospensioni cedevoli e gomme «cuscinetto», ma con un bell'asset-



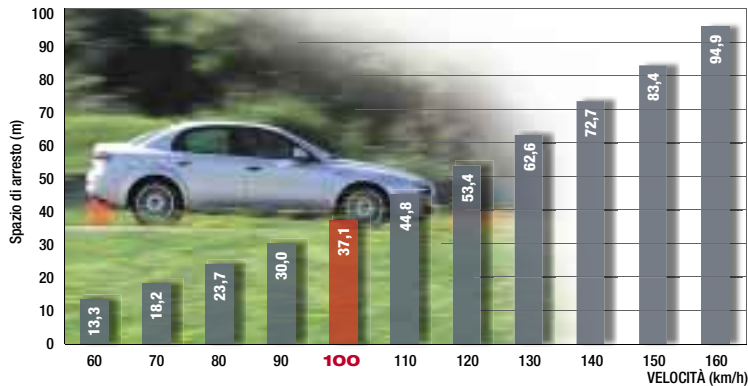
ACCELERAZIONE RADIOGRAFATA

In una linea, tutta la veemenza di un test di accelerazione con partenza da fermo. La progressione, in rapporto alla potenza del motore, è molto fluida e il cambio ben scalato, senza eccessivi salti di giri tra i rapporti. La velocità massima di quasi 205 km/h si raggiunge in VI, che è piuttosto lunga. Meglio la V per un rapido sorpasso o per i falsopiani.



TANTO GASOLIO QUANTO BASTA

Parlando di auto dalla vocazione prestazionale, cui appartengono illustri concorrenti come la BMW «320d» o l'Audi «A4», la «159» sa farsi valere. Qui vedete come variano i consumi con l'aumentare della velocità. In città la media è di 12,2 km/litro; non delle più basse anche a causa della massa elevata. Autonomia abbondante: il serbatoio contiene 70 litri.



SUPERFRENI MAI STANCHI

Uno dei punti di eccellenza della «159» che sottolinea ancora di più la sua sportività: un impianto frenante a «cinque stelle», sia per gli spazi d'arresto a minimo carico sia per i risultati dei test di affaticamento a pieno carico, che potete vedere a pagina 188. Il pedale si modula con facilità e il suo effetto non cambia neppure dopo un uso intenso.



- Velocità max **206,6** km/h
- 0-100 km/h **9,6** s
- 70-120 km/h in VI **20,7** s
- Consumo medio **7,6** l/100 km

Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Alfa Romeo «159 JTDm 16V Progression»

- **Motore:** anteriore trasversale - 4 cilindri - Cilindrata 1910 cm³ - Alesaggio 82 mm - Corsa 90,4 mm - Rapporto di compressione 17,5:1 - Potenza max 110 kW (150 CV) a 4000 giri/min - Coppia max 320 Nm a 2000 giri/min - 4 valvole per cilindro - 2 assi a camme in testa (cinghia dentata) - Iniezione diretta common rail con pompa ad alta pressione ed elettroiniettori - Sovralimentazione con turbo a passo variabile e intercooler - Filtro antiparticolato - Euro 4.
- **Tassa di possesso:** € 283,80.
- **Trasmissione:** trazione anteriore - Frizione a comando idraulico - Cambio a 6 marce.
- **Pneumatici:** 215/55 R 16, cerchi 6,5J - In alternativa: 225/50 R 17; (vettura provata con Goodyear «Eagle F1» 225/50 R 17) - Ruota di scorta di dimensioni ridotte.
- **Corpo vettura:** 4 porte, 5 posti - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali e braccio longitudinale, molla elicoidale, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, anteriori autoventilanti, Abs ed Esp - Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico - Serbatoio 70 litri.
- **Dimensioni e massa:** passo 2,70 m - Carreggiata anteriore 1,578 m - Carreggiata posteriore 1,555 m - Lunghezza 4,66 m - Larghezza 1,828 m - Altezza 1,417 m - Massa a vuoto in ordine di marcia 1535 kg, rimorchiabile 1500 kg - Bagagliaio 400 dm³.
- **Prodotta a:** Pomigliano d'Arco (NA).





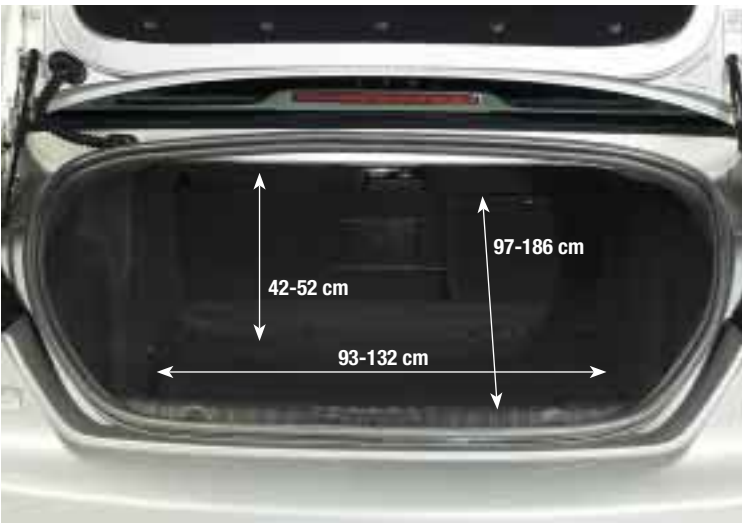
**BELL'ALLUNGO
FINO A QUOTA 4300**

Gli strumenti della «JTDm 16V» sono profondamente incassati e non godono della massima leggibilità, specie di giorno con le luci accese. Ben fatti, il computer di viaggio e la radio (sotto). Il cambio è a sei marce. Indisponibile, almeno per ora, il cambio automatico. Dovrebbe arrivare fra qualche tempo.



Mani e piedi vanno **subito nel posto giusto**

Accessori principali (in euro)	
> Prezzo di listino	30.951
> Prezzo della vettura provata	33.751
> Airbag guida, passeggero, laterali, testa	di serie
> Autoradio con Cd	di serie
> Cerchi di lega da 17 pollici	1070
> Climatizzatore automatico bi-zona	di serie
> Climatizzatore automatico tri-zona	350
> Controllo elettronico della stabilità	di serie
> Computer di viaggio	di serie
> Cruise control	360
> Fari allo xeno	600
> Fari fendinebbia	di serie
> Sedili di pelle	1800
> Sedile guida regolabile in altezza	di serie
> Sedile posteriore abbattibile	400
> Sensori di parcheggio	700
> Sistema di navigazione e telefono	2600
> Tetto apribile	1000
> Vernice metallizzata	730



UN BEL PASSO AVANTI NEL CARICO
Diversamente da quanto accadeva sulla «156», che aveva il bagagliaio separato dall'abitacolo, sulla «159» lo schienale può essere abbattuto.

Su quest'auto tutto è **veloce**, persino il **tergicristallo**



piace

Finalmente ben fatto, il sistema di apertura del cofano motore, con il blocco di sicurezza facile da afferrare una volta sbloccata la serratura. È solo un dettaglio, ma ha la sua importanza.

non piace

Come già abbiamo segnalato il mese scorso, in occasione della prova della versione «2.2 JTS», la corsa della frizione è lunga. Nel caso della turbodiesel si aggiunge anche uno sforzo non indifferente.



to rigido e coperture da 17 pollici. E, quando, finalmente, si possono abbandonare le strade più battute e cominciano le curve, si entra in quello «stato di grazia» ormai raro a trovarsi, dove le ruote fanno (subito) quel che dice lo sterzo, i freni frenano, il cambio cambia e le traiettorie vengono subito perfette. Anche in questo caso è doveroso un richiamo alla progenitrice della «159»: a voler essere pignoli, lo sterzo era un pochino più diretto, ma soprattutto l'auto era più «snella». In condizioni di prova (quindi col pilota a bordo) la nuova Alfa ha fatto segnare 1700 kg sulla bilancia, 130 kg più di una BMW «serie 3» con allestimento analogo. Il sovrappeso, dovuto perlopiù alle nuove strutture di protezione contro gli incidenti, ha influito su accelerazione e ripresa, che ci aspettavamo più vivaci. Ma hanno condizionato anche il giudizio sul consumo: la percorrenza in città non supera i 12,2 km/litro. ●●●

PRESTAZIONI

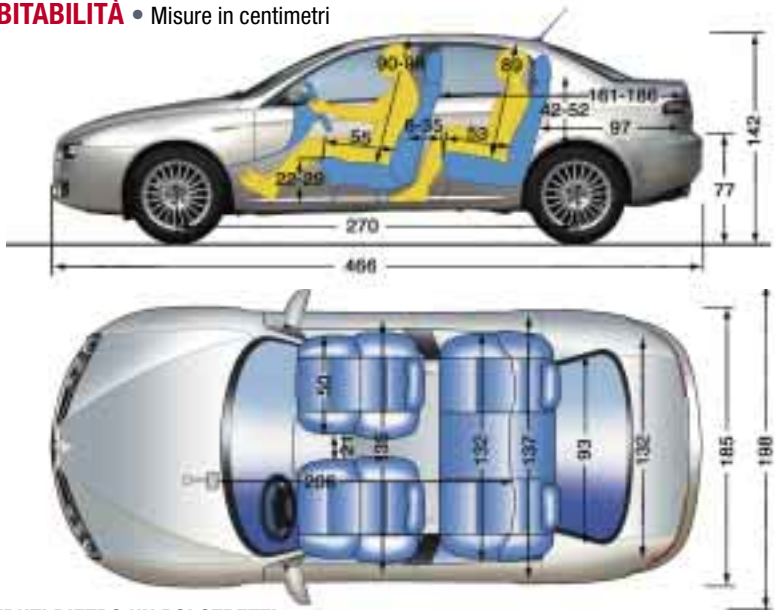
Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus
Sistema di Qualità
certificato

VELOCITÀ E REGIMI	159
Massima (km/h)	206,650
Regime a vel. max (giri/min)	3800 in VI
Regime a 130 km/h (giri/min)	2380 in VI
CONSUMI (percorrenze in VI)	
Velocità in km/h	km/litro
80	22,0
90	20,5
100	18,9
120	15,8
130	14,2
150	11,6
Resistenza a 100 km/h (kW/CV)	18,8/25,5
Rendimento a 100 km/h (%)	35,0
MEDIE D'USO (autonomia in km)	
Tipo di percorso	km/litro
Città	12,2 (854)
Statale	14,3 (1000)
Autostrada	13,2 (921)
ACCELERAZIONE	
Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-60	4,4
0-100	9,6
0-120	13,8
0-130	15,9
0-140	18,3
0-160	26,2
400 m da fermo	16,9
Velocità d'uscita (km/h)	134,2
1 km da fermo	30,9
Velocità d'uscita (km/h)	172,4
RIPRESA in VI (a min/max carico)	
Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-80	6,6/8,3
70-100	14,1/17,4
70-120	20,7/25,5
70-140	27,7/33,2
70-160	36,2/-
1 km da 70 km/h	33,2
Velocità d'uscita (km/h)	154,2
FRENATA (a min/max carico)	
Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
60	13,3/13,2
100	37,1/36,1
110	44,9/44,5
130	62,6/-
140	72,7/-
160	94,9/-
Decelerazione media (g)	1,06
PROVE DINAMICHE	
Tenuta di strada e stabilità	
Accelerazione laterale (g)	1,01
Test di stabilità in curva (ingresso km/h)	105,0
DATI GENERALI RILEVATI	
Diametro sterzata tra muri (m)	11,8
Giri volante	2,4
Sforzo volante (kg)	2,0
Sforzo frizione (kg)	12,0
Scarto tachimetro a 130 km/h (%)	4,6
Angolo visuale orizzontale su 360°	263°
Prova di parcheggio (m)	5,4
Capacità bagagliaio (litri)	426
Massa della vettura in prova (kg)	1700
Ripartizione ant.-post. (%)	63-38

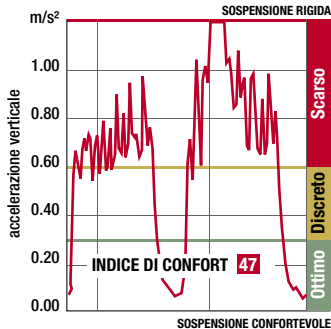
ABITABILITÀ • Misure in centimetri



SEDUTI DIETRO UN PO' STRETTI

Per essere una vettura della classe «premium», la «159» non offre lo stesso spazio nella zona posteriore di alcune concorrenti come la VW «Passat» o la Peugeot «407».

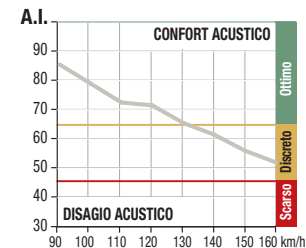
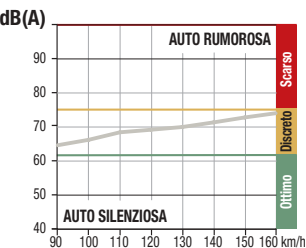
CONFORT SOSPENSIONI • A 30 km/h su percorso di prova sconnesso



UNA SPORTIVA «COMODA» FINALMENTE C'È

Anche se, innegabilmente, l'assetto è da sportiva, la «159» non tormenta i passeggeri con eccessivi contraccolpi sulle strade sconnesse. Le sospensioni, anche se tarate per non concedere troppo margine al rollo, filtrano piuttosto bene le irregolarità della strada a bassa e media andatura. Il merito va soprattutto alle ottime qualità del telaio.

CONFORT ACUSTICO • Rilevazioni a velocità costante



SENTI IL DIESEL CHE NON SI SENTE

Le basse frequenze tipiche dei motori a gasolio hanno mosso poco gl'indici dei nostri strumenti acustici. Anche alle velocità d'autostrada la conversazione è poco disturbata dai rumori d'origine aerodinamica e meccanica. Evidentemente gli attacchi delle sospensioni e del motore svolgono un ottimo effetto «filtro» alle vibrazioni e ai rumori.

RESISTENZA FRENI

Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico

1	37,1
2	36,2
3	36,3
4	36,8
5	36,5
6	36,6
7	35,9
8	36,5
9	37,2
10	36,7

CHE TEMPRA!

Persino in una discesa come quella dello Stelvio, la «159» non farebbe una piega.

Pregi

- Grande sicurezza in marcia
- Guida sportiva
- Freni eccellenti

Difetti

- Abitabilità posteriore
- Peso elevato
- Ripresa lenta in VI



Il voto di QUATTORRUOTE
81/100

PAGELLA ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ☆ Vale ½ stella

	159	
POSTO GUIDA	★★★★	Se si esclude la corsa piuttosto allungata della frizione, il resto è ideale, sia per le numerose possibilità di aggiustamento, sia per la posizione del sedile, del volante e della pedaliera. Sedile comodo anche dopo molte ore.
PLANCIA E COMANDI	★★★☆☆	Comandi e strumenti decisamente orientati verso il guidatore, avviamento col pulsante (però è necessario introdurre il telecomando nella plancia). La comprensibilità e l'individuazione delle funzioni sono buone.
STRUMENTAZIONE	★★★☆☆	Il disegno e lo schema di fondo sono gli stessi della «156» quindi, a nostro giudizio, non immediati nella leggibilità. Tre indicatori (manometro turbo, indicatore carburante e termometro olio) sono al centro.
CLIMATIZZAZIONE	★★★★☆	Clima bi-zona, che può essere, a richiesta, addirittura tri-zona (regolazione della temperatura anche per i posti dietro). Impianto molto più efficace, soprattutto per merito delle numerose bocchette, della vecchia «156».
VISIBILITÀ	★★★☆☆	Gli accessori che estendono la percezione (sensori di parcheggio, fari allo xeno) sono nel listino e ve li raccomandiamo. Qualche difficoltà nelle manovre in retromarcia, ottimi i tergicristallo, veloci e silenziosi.
FINITURA	★★★★	Bisogna fare i pignoli per andare a cercare i difetti, ma, volendo, si scoprono piccole sbavature qui e là, specie nella zona inferiore dell'abitacolo. L'insieme offre però una percezione qualitativa appagante. Belli i sedili.
ACCESSORI	★★★★	L'allestimento «Progression» qui testato è il più «economico», ma non fa certo brutta figura. I più sportivi possono aggiungere un migliaio di euro (mica pochi, però!) per avere gomme e cerchi da 17 pollici.
DOTAZIONI SICUREZZA	★★★★☆	Nulla da invidiare alle concorrenti, per fortuna (e anche un po' per merito nostro, che battiamo su questo «chiodo» da tempo) sono di serie l'Esp e sei airbag, integrabili persino con quello per le ginocchia.
ABITABILITÀ	★★★	Come per la maggior parte dei nuovi modelli, le dimensioni della carrozzeria più grandi non si trasformano automaticamente in centimetri in più per gli occupanti, ma in una loro maggior protezione. Dietro lo spazio è poco.
BAGAGLIAIO	★★★☆☆	Situazione alquanto migliorata rispetto alla «156»: il volume per i bagagli è quello adatto per le esigenze di una famiglia, con l'opzione del sedile posteriore abbattibile. Scomoda l'apertura: manca il pulsante esterno.
CONFORT	★★★★	Le berline d'indole sportiva pagano spesso uno scotto in termini di comodità, ma non è questo il caso della «159 JTDm», che, anzi, è abbastanza silenziosa e riesce ad assorbire le ondulazioni senza sforzo.
MOTORE	★★★★	Potente e con un carattere sportevigliante, dalle vibrazioni contenute, naturalmente Euro 4. Potrebbe essere un po' più «pieno» in basso per avere un campo di utilizzo più ampio.
ACCELERAZIONE	★★★★	Dai nostri strumenti non sono arrivate cifre da record, e infatti ci sono delle concorrenti che fanno un pochino meglio (si veda il Master-Test nelle pagine che seguono). Però è sempre un gran piacere scattare ai semafori.
RIPRESA	★★☆☆	Con la sesta lunga, dimensionata per favorire il risparmio nella marcia autostradale, non ci si deve aspettare lo scatto di un felino, che infatti non c'è. Una bella scalata in V e i cavalli sono lì, pronti a «tirare».
CAMBIO	★★★★	Confermate, e ulteriormente migliorate, le qualità dei cambi Alfa: innesti precisi, leva con movimenti raccorciati, nessuna resistenza anche nell'uso un po' indiscriminato. Peccato per la frizione, «lunga» e non molto leggera.
STERZO	★★★★☆	Le forze che si ritrasmettono dalle ruote danno una percezione esatta dell'assetto, le traiettorie sono precise, l'azione molto pronta anche in velocità. Qualche reazione di troppo sui fondi sconnessi.
FRENI	★★★★★	Impianto di potenza assoluta, in grado di rallentare la vettura con decelerazioni superiori a 1 g anche dopo un uso prolungato con la vettura a pieno carico. L'azione del pedale è piacevole, né «lunga» né brusca.
SU STRADA	★★★★★	Senza dubbio è la trazione anteriore con il miglior comportamento stradale, sempre sicura e dotata di Esp che non «anestetizza» il piacere di guida. Anche in questo caso il confronto con la concorrenza è illuminante.
CONSUMO	★★★★	Non è la più parsimoniosa di tutte le due litri turbodiesel di pari potenza: uno scotto da pagare soprattutto in città e nella marcia veloce in autostrada. Non aiuta la massa, importante. Serbatoio abbastanza grande (70 litri).
PREZZO	★★★☆☆	Poco meno di 31.000 euro, nei quali sono compresi i tagliandi per la manutenzione programmata dei primi tre anni (valore 750-1500 euro secondo la percorrenza). Il prezzo è allineato verso l'alto con le concorrenti.
GARANZIA	★★★	Le «grandi» del Gruppo Fiat e Alfa hanno fatto il salto ai tre anni di copertura (uno in più di quanto prescritto dalla legge) oppure 120.000 km. Una tranquillità rispetto ad alcune blasonate tedesche che si fermano a 24 mesi.