

Alfa Romeo auf dem Internationalen Automobilsalon in Paris 2006

Alfa 8C Competizione, Weltpremiere

Alfa 147 Q2, Weltpremiere

Alfa Spider

Alfa Brera

Alfa 159 und Alfa 159 Sportwagon

**Selespeed und Q-Tronic, die neuen Getriebe von
Alfa Romeo**

Bordkomfort mit Blue&Me[®]

Alfa Romeo auf dem Internationalen Automobilsalon in Paris 2006

Alfa Romeo präsentiert sich auf dem Internationalen Automobilsalon in Paris mit einem optisch wirkungsvollen Stand und wartet mit einer Vielfalt an Serien- und Sondermodellen auf, welche wie bereits in der Vergangenheit die Einzigartigkeit der Marke in der internationalen Automobillandschaft bezeugen.

Der Ausstellungsbereich wird von einfachen geometrischen Formen bestimmt. Geschlossene Volumen, die das Pendant zur Brise-Soleil-Fassade aus Aluminium und Glas bilden, verkörpern das Konzept der Alfa Romeo „Villa“, deren Architektur deutlich die Einflüsse des italienischen Rationalismus zu erkennen gibt. Überdies bilden die Formen, Farben und Materialien, die stilistisch auf Strenge und Nüchternheit setzen, den idealen Rahmen für das sinnlich-aggressive Design der Automobile, die somit ganz in die Bildfläche gerückt werden. Rot und Schwarz sind die dominanten Farben, die seit jeher die Doppelseele der Automobilmarke, die Verbindung von Leidenschaft und Technologie, zum Ausdruck bringen.

Das eigentliche Zentrum des Standes, der von horizontalen Ebenen und großzügigen Glasflächen gekennzeichnet ist, wird zweifellos vom Ausstellungsbereich des faszinierenden Alfa 8C Competizione gebildet. Es handelt sich um einen Glaskasten, in dem das jüngste Alfa Romeo Modell wie ein bewunderns- und begehrenswertes Juwel behütet wird.

Hinter diesem Glaskasten erhebt sich das Alfa Romeo Gebäude mit Büroräumen, dem Alfa Café und den Lounge-Bereichen, das ebenfalls von einem erlesenen Stil und Avantgarde-Technik geprägt ist.

Auf dem Pariser Automobilsalon ergänzen sich Weltpremieren und aktuelle Modelle nicht nur gegenseitig, sondern sie repräsentieren auch vollgültig den für Alfa Romeo so typischen Mix aus „Sportivität und Eleganz“, der auf erstklassiger Technik und einer einzigartigen Historie beruht, in der die Automobilmarke mit ihren Autos, Konstrukteuren, Rennen und Motoren den technologischen Fortschritt und den Motorsport des 20. Jahrhunderts geprägt hat.

Alfa 8C Competizione

Absolutes Highlight auf dem Alfa Romeo Stand ist das exklusive GT-Modell Alfa 8C Competizione, das in limitierter Auflage hergestellt wird. Dieser neue Alfa Romeo vereint auf vollendete Weise die markentypischen Wertbegriffe Technologie und Emotion. Der Alfa 8C Competizione möchte neue Wege aufzeigen und nachdrücklich die Einzigartigkeit von Alfa Romeo in der ganzen Welt betonen: Die Verschmelzung eines emotional ansprechenden Designs mit einem Höchstmaß an Fahrvergnügen.

Alfa 159 und Alfa 159 Sportwagon

Im Pariser Scheinwerferlicht geben sich auch zwei Alfa 159 (einer in der Version 2.2 Selespeed und der andere in der Version 1.9 JTD 16v), die jüngst die begehrten 5 Sterne im Euro-NCAP-Test erhielten, und zwei Alfa 159 Sportwagon (der erste mit dem 3.2 V6 Q4 mit 260 PS und der zweite mit dem 2.4 JTDM mit 200 PS) die Ehre. Sie sind allesamt in der Karosseriefarbe „Ozean Schwarz“ lackiert, die auf gelungene Weise die „klassische Sportlichkeit“ von Alfa Romeo zum Ausdruck bringt, und bieten je nach Ausstattungsvariante eine Vielzahl an Features: Beginnend bei der edlen Polsterung in Vollnarbenleder der Marke Frau[®] und der Drei-Zonen-Klimaautomatik über elektrisch verstellbare Sitze, Cruise Control, sieben Airbags, VDC mit Hill Holder, Parksensoren sowie Radio-Kartennavigationssystem mit den Funktionen Telefon und Sprachsteuerung bis hin zum ultramodernen System Blue&Me[®].

Drei dieser Exponate sind überdies mit dem neuen Sechsganggetriebe „Q-Tronic“ ausgestattet, das im Automatikmodus oder mit der sequentiellen Handschaltung betätigt werden kann und die vollständige Ausschöpfung der Leistung des 200 PS starken 2.4 JTDM gestattet (demnächst auch für den 1.9 JTDM mit 150 PS erhältlich).

Alfa Brera und Alfa Spider

In Paris sind auch die zwei weiteren Mitglieder der neuen Alfa Romeo Modellgeneration zugegen. Die Rede ist vom faszinierenden Coupé Alfa Brera einerseits, welches das traditionelle Coupé-Konzept nach dem äußerst spannenden Thema der „absoluten Sportlichkeit“ umsetzt. Und vom neuen Alfa Spider andererseits, der vermittelt eines komplexen, raffinierten Wechselspiels von Stilizitäten die ruhmreiche Tradition von Alfa Romeo im Spidersegment (vom Giulietta Spider der 50er Jahre über den Duetto bis hin zum Spidermodell der Neunziger) würdigt.

In Paris können die Besucher den Alfa Spider in zwei Versionen (2.2 JTS mit 185 PS und 3.2 V6 Q4 mit 260 PS) in der Top-Ausstattungsvariante bestaunen, in der unter anderem sieben Airbags, VDC, ASR, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Windschotte, Echtlederausstattung und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen enthalten sind.

Neben diese zwei Fahrzeuge tritt ein Alfa Brera, eine Q4 Version in schwarzer Farbe, mit dem technischen Meisterwerk 3.2 V6 JTS 24v, der eine Leistung von 191 kW (260 PS) bei 6.300 Touren und ein maximales Drehmoment von 322 Nm (32,8 kgm) bei 4.500 Touren entfaltet. Die äußerst umfangreiche Serienausstattung ist bereits an den Sicherheitsfeatures erkennbar: sieben Airbags (einschließlich Knieairbag auf der Fahrerseite), VDC, ABS mit EBD, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, MSR, Hill Holder, ASR und Nebelscheinwerfer. Stellvertretend für die zahlreichen Komfortausstattungen seien genannt: Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Stereo-Radio mit CD-Player und CD-Wechsler, Parksensoren, Bose[®] Hifi-Anlage, das Visibility Paket (Regensensor, Dämmerungssensor und Antibeschlagsensor) sowie das Karten-

Radionavigationssystem mit den Funktionen Telefon und Sprachsteuerung. Abgerundet wird diese Version mit einer Ausstattung in Echtleder und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen.

Alfa 147 in den Versionen Q2, Black Line II und Collezione II

In den Kontext von Alfa Romeo Stil und Technologie fügt sich auch das Modell 147, von dem in Paris drei Versionen zu sehen sind. Mit dem ersten Exemplar gibt das Vorderachs-Sperrdifferential (mit dem Namen Q2) sein Debüt, das die Pluspunkte des Frontantriebs noch besser zur Geltung bringt. Es sorgt für mehr Fahrspaß und eine bessere Fahrzeugkontrolle und sichert einige Vorzüge zu, die typisch für den Allradantrieb sind. Das System ist exklusiv mit der 150 PS starken Motorversion JTDM kombiniert. Diese Technik trägt dem aktuellen „State of the Art“ der Turbodieselmotoren Rechnung, die seit dem Jahr 1997, in dem der Alfa 156 JTD debütierte (das erste Automobil der Welt mit Common-Rail-Motor), auch bei den Kompaktmodellen eine große Drehmomentsteigerung erfahren haben. Um daher in allen Fahrsituationen ein Höchstmaß an Kontrolle und Traktion zu gewährleisten, hat Alfa Romeo das hochmoderne System Q2 entwickelt. Der Alfa 147 Q2 unterscheidet sich äußerlich durch Lufteinlass-Zierleisten, Kühlergrill und Außenspiegelkappen mit Matt-Finish, Heckspoiler, Chromauspuff, Fahrwerkstieferlegung sowie den Namenszug „Q2“.

Im Interieur dieser Version herrscht sportliches Flair: Instrumente mit roter Anzeige und weißer Beleuchtung, Lenkrad sowie Schalthebel- und Handbremsenknauf in Leder mit roten Steppnähten, Einlagen am Lenkrad und an der Mittelkonsole in Dunkelgrau, Spezialsitze mit roten Steppnähten, spezifische Einstiegsleiste mit Logo „Q2“ und Alu-Pedale. Abgerundet wird die Ausstattung des Alfa 147 Q2 mit den Radiobedientasten am Lenkrad, dem Cruise Control, der VDC und sechs Airbags. Überdies wartet das ausgestellte Fahrzeug zusätzlich mit Sportsitzen in rot abgestepptem Leder, Bose® Soundanlage, Satellitennavigationssystem und Xenon-Scheinwerfern auf.

Der zweite Alfa 147 ist in der Ausstattungsvariante Black Line. Dieser „3 Tüer“, der mit dem 120 PS starken Twin Spark 1.6 ausgestattet ist, vereint Sportivität und Eleganz, wie sein zweifarbiges Outfit belegt: Karosserie in „Alfa Rot“ mit einigen in Glanzschwarz lackierten Elementen (Dach, B-Säule und Heckspoiler) und einem Kühlergrill, Lufteinlass-Zierleisten und Außenspiegeln mit Matt-Finish. Im Interieur machen ein neuer zweifarbiges Sportstoff (Schwarz und Grau) und die Einlagen am Lenkrad und an der Mittelkonsole in Schwarz auf sich aufmerksam. Aber die neue Sonderserie Alfa 147 Black Line lässt es dabei in punkto Sportivität noch nicht bewenden. Weiter geht es mit verchromten Auspuffblenden und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen im Loch-Design mit Chrome Shadow-Finish und Reifen der Größe 215/45. Die Serienausstattung umfasst ABS komplett mit EBD, sechs Airbags, Stereo-Radio mit CD-Player, Lenkrad und Schalthebelknauf in Leder sowie manuelle Klimaanlage. Zu diesen Ausstattungen fügt das Exponat auf dem Stand einige Optionals wie VDC mit ASR, Cruise Control und iPod-Vorbereitung.

Das dritte Exponat ist ein „5 Tüer“ in der Ausstattungsvariante „Collezione II“ mit Karosserie in Metallic-Schwarz und einem eleganten Interieur in zweifarbigen Leder (Schwarz/Cremeweiß) und einem zweifarbigen Armaturenbrett in Schwarz. Das mit dem 150 PS starken 1.9 JTDM ausgestattete Kompaktmodell wartet serienmäßig mit den hochmodernsten Sicherheitsfeatures auf, beginnend bei der VDC und ASR bis hin zum ABS mit EBD und den sechs Airbags. Abgerundet wird die Ausstattung durch die Zwei-Zonen-Klimaautomatik, neue 17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Strahlendesign, Stereo-Radio mit CD-Player, Cruise Control und elektrische Fensterheber im Fond. Das ausgestellte Fahrzeug ist überdies mit dem Kartennavigationssystem mit integrierter Telefon- und Freisprechfunktion sowie Radio- und Telefonbedientasten am Lenkrad, Parksensoren im Heckbereich, CD-Wechsler, Bose® Hifi-Anlage, tiefergelegtem Fahrwerk und Partikelfilter ausgestattet.

Alfa GT „Black Line“

In Paris wird eine Sonderversion des Alfa GT gezeigt, die den einzigartigen Charakter des Modells noch stärker akzentuiert. Der in Partnerschaft mit Bertone gestylte Alfa GT wartet mit einem originellen Stil, einer umfassenden Ausstattung und überragenden Fahrleistungen auf. Er repräsentiert ein neuartiges Sportivitätskonzept, in das Komfort und Eleganz gleichermaßen einfließen. Daher ist er in der Version „Black Line“ vertreten, die durch die Karosseriefarbe „Alfa Rot“, Lederausstattung in Schwarz mit roten Steppnähten und das leistungsstarke Triebwerk 2.0 JTS mit 165 PS gekennzeichnet ist.

Diese Version ist für eine sportive Klientel bestimmt und unterscheidet sich neben der üblichen Serienausstattung durch einige exklusive Features wie 18-Zoll-Leichtmetallfelgen (Lochdesign mit Chromfinish), schwarz eingefasste Frontscheinwerfer, mattierte Kühlerverkleidung und verchromte Außenspiegel. Im Interieur fällt der Blick auf ein schwarzes Armaturenbrett mit der Mittelkonsole in einem dunkelfarbenen Finish und schwarze Ledersitze mit Steppnähten und Logo in Rot sowie feinperforierter Sitzfläche. Ebenfalls in schwarzer Farbe mit roten Steppnähten sind der Fußbodenbelag, die Fußmatten sowie die Manschette des Schalt- und Parkbremsenhebels. Dieser originelle Alfa GT wartet überdies mit einer hochinteressanten Ausstattung auf, die ein Radionavigationssystem mit Kartenanzeige mit den Funktionen Telefon und Sprachsteuerung einschließlich eines Abonnements für Infotainment-Services umfasst.

Alfa 8C Competizione, Weltpremiere

In Paris zeigt sich erstmals die endgültige Version des faszinierenden GT-Modells Alfa 8C Competizione der Weltöffentlichkeit, die nur in einer limitierten Stückzahl produziert werden wird. Das von Alfa Romeo entwickelte Modell ist direkt von der Concept-Studie abgeleitet, die auf der Frankfurter IAA 2003 für Aufsehen sorgte. In seine Entwicklung flossen die besten technischen und industriellen Ressourcen von Alfa-Maserati, der Sportwagen-Division des Fiat Konzerns, ein. Bei der Kooperation zwischen den beiden Automobilmarken erfuhren die Konstruktionskapazitäten von Alfa Romeo und die Produktionskapazitäten von Maserati eine Integration.

Der 8C Competizione knüpft an die ruhmreiche Historie von Alfa Romeo an und gibt einen Ausblick auf die künftige Entwicklung der Wertbegriffe Technologie und Emotion. Die Hommage an die Vergangenheit setzt bereits beim Namen ein, der die großartige Motorsporttradition der Marke würdigt. Die Abkürzung „8C“ zierte in den dreißiger und vierziger Jahren die Renn- und Straßenmodelle von Alfa Romeo, die mit dem leistungsstarken Achtzylinder des berühmten Konstrukteurs Vittorio Jano ausgestattet waren. Der Begriff „Competizione“ dagegen huldigt dem Sportcoupé 6C 2500 competizione, das 1950 vom Team Fangio-Zanardi auf dem berühmten Mille Miglia Rennen gefahren wurde.

„8C Competizione“ ist daher kein Phantasienamen, sondern ein konkreter Verweis auf die eigene Rennsportgeschichte. Er knüpft an die Legende an, die aus den unzähligen Siegen auf allen Rennstrecken der Welt entstand und auf dem Können und der Leidenschaft von Menschen, modernster Motoren- und Automobiltechnik und zukunftsorientiertem Denken beruht.

Gerade durch die Anknüpfung an die historischen Wertbegriffe von Alfa Romeo gewinnt der Begriff „Competizione“ noch mehr an Bedeutung. Das gilt auch für die Zukunft, denn er ist gleichbedeutend mit dem konstanten Wachstum einer Automobilmarke, die der Zukunft mit exzellenten Automobilen, gesteigerter Wettbewerbsfähigkeit und technologischer Innovation entgegentreten will. Damit erklärt sich die Rolle des neuen Modells, das nicht das Ende einer Entwicklung, sondern eher ein neues Kapitel einleitet, welches die Einzigartigkeit von Alfa Romeo in der ganzen Welt bezeugt: Die Verschmelzung eines emotional ansprechenden Designs mit einem herausragenden Fahrspaß.

Design und Aerodynamik: Tradition und Innovation

Das attraktive Design, das vom Centro Stile Alfa Romeo entwickelt wurde, macht diesen echten Zweisitzer zu einer Besonderheit unter den GT-Modellen. Dank der hervorragenden Leistung der Entwicklungstechniker haben die Anforderungen an Aerodynamik und Leistungen das Originalkonzept des Fahrzeugs nicht verändert. Der Stil behält die puristische Formensprache bei und wird durch keinerlei Elemente geschmälert, die das harmonische Erscheinungsbild stören.

Die Maßnahmen, die am Alfa 8C zur Erzielung eines Höchstmaßes an aerodynamischer Effizienz zum Einsatz kamen, beschränkten sich nicht nur auf die Formgebung. Die Luft umgibt das Fahrzeug und folgt, in keiner Weise von Kanten und unregelmäßigen Flächen behindert, ihrem natürlichen Weg. Sämtliche Oberflächen sowie die Dachsäulen- und Fensterscheibenprofile wurden gemeinsam mit der Form und der Position der Außenspiegel sowohl anhand von Computerberechnungen als auch anhand von Tests im Windkanal und Fahrttests optimiert. Im Zuge einer aufwendigen Feinarbeit zum „Bodeneffekt“ konnte ein negativer CA-Wert (Auftriebsbeiwert) erzielt werden, der wie bei Rennfahrzeugen zur Stabilitätssteigerung bei hohen Fahrgeschwindigkeiten beiträgt.

Die kompakten Abmessungen betonen überdies die Aggressivität eines Fahrzeuges, das auf der Straße höchste Effizienz bieten soll.

Die Fahrzeugflächen sind prägnant und gekonnt geformt. Die horizontale Einbuchtung an der vorderen Radführung in Richtung Fahrzeugflanke verleiht dem Fahrzeug ein dynamisches Erscheinungsbild. Die groß dimensionierten Räder und die sehnigen Kotflügel der Hinterräder akzentuieren die Persönlichkeit und Charakterstärke des Modells, ohne die Eleganz der sinnlichen Linienführungen zu schmälern, die der Formschönheit der einzelnen Karosserieelemente einen zusätzlichen Akzent verleihen: Die „tropfenförmigen“ Scheinwerfer, die wie Edelsteine in den Frontstoßfänger gefasst sind, die LED-Heckleuchten, die Technologie und Rationalität verkörpern, sowie der puristische Türgriff. An der Front können wir die typischen Alfa Romeo Stilelemente wiederfinden, so die Lufteinlass-Zierleisten und das Wappen, die in eine neue Formensprache umgesetzt sind.

Das innovative Design gibt einerseits einen Ausblick auf die Stilelemente und Proportionen künftiger Alfa Romeo Modelle und lebt andererseits von den Emotionen und Zeugnissen der Vergangenheit, wie dem 33 Coupè Stradale, dem Giulia TZ und zahlreichen weiteren Hauptakteuren der Automobilgeschichte. Damit die Formen des 8C Competizione noch besser zur Geltung kommen, hat das Centro Stile Alfa Romeo neue Farben entwickelt, die nicht nur zum sinnlichen Design passen, sondern auch Zeitgeist und Technologie verkörpern.

4.7 8V: Italienischer Belcanto

Der Motor ist das pulsierende Herz eines jeden Alfa Romeo. In diesem Fall handelt es sich um einen neuen Motor mit acht Zylindern in 90°-V-Stellung und einem Hubraum von 4.691 cm³, dessen Entwicklungsziel präzise festgeschrieben war: Hervorragende Leistungsmerkmale, jedoch ohne Einbußen in Hinsicht auf eine harmonische Leistungsabgabe, und eine hohe Ansprechbereitschaft in allen Fahrsituationen von der Rennstrecke bis hin zur City.

Der Motor entfaltet ein Leistungsmaximum von 450 PS bei 7.000 Touren und ein Drehmomentmaximum von 470 Nm bei 4.750 Touren, sein Drehzahlmaximum beträgt 7.500 Touren.

Die Auslegung der Kanalführungen und die Zylinderkopfkühlung zielten auf eine hohe Leitungsdurchlässigkeit und eine wirksame Kühlung des Saugtraktes zur Maximierung der Volumenausbringung und der Motorleistung ab.

Die geometrische Harmonisierung des Ansaug- und des Abgastraktes in Verbindung mit kontinuierlichen Phasenschiebern an den einlassseitigen Nockenwellen, der Optimierung des Brennraums und der Kalibrierung des Motors sorgen dafür, dass bereits bei 2.000 Touren achtzig Prozent des maximalen Drehmoments anstehen.

Bei sportlicher Fahrweise auf kurvenreichen Landstraßen überzeugt der Motor durch äußerst kurze Ansprechzeiten, die dank der hohen Strömungsdurchlässigkeit des Saugtraktes und der geringen Trägheit des Schwungrad-Zweischeibenkupplung-Systems erzielt werden.

Die Kurbelwelle mit 90°-Auswuchtgewichten, die mit einer akkuraten Auswahl von Pleueln und Kolben vollständig ausgewuchtet wurde, sichert dem Motor einen vibrationsarmen Betrieb zu.

Das Kurbelgehäuse und die Ölwanne bestehen aus Aluminium und verfügen über fünf Hauptlager, die für eine hohe Struktursteifigkeit und niedrige Reibungsverluste sorgen, die Zylinderköpfe sind ebenfalls aus Aluminium.

Sämtliche Kanäle (Wasser, Öl, Sekundärluft) wurden direkt in die Motorgussteile gearbeitet, so dass ein System mit einer hohen Steifigkeit, niedrigen Außenabmessungen und einer hohen Montagesicherheit, sprich einer hohen Zuverlässigkeit entstanden ist.

Die Integration der Zusatzsysteme mit den Hauptgussteilen und die hochsteife Konstruktion aller großwandigen Elemente gewähren eine geringe Lärmemission des Motors und eine hohe Zuverlässigkeit der Komponenten.

Auch die Längskonfiguration war Gegenstand der Entwicklungsarbeit, wie der wartungsfreie Einzelkettenantrieb für die Ventilsteuerung beweist.

Besondere Aufmerksamkeit galt der Akustik des Ansaug- und Abgastraktes, die ein charakteristisches und unverwechselbares Timbre schaffen sollte, das typisch für dieses Modell ist. Im Ergebnis dessen ist ein markanter, voller Sound entstanden, der von einem hochdurchlässigen Saugtrakt und einem Abgassystem mit elektronisch angesteuerten Ventilen betont wird. Gleichzeitig wurden sämtliche Zulassungs- und Umweltschutzvorschriften in höchstem Maße berücksichtigt.

Kraftübertragung, automatisiertes Getriebe und Sperrdifferential

Mit dem 8C Competizione greifen die Entwicklungsingenieure ein Konzept auf, das bei Alfa Romeo bereits häufig zur Anwendung gekommen ist: Transaxle-Antrieb mit Getriebe an der Hinterachse. Diese Bauweise kennzeichnete bereits herausragende Modelle wie den Alfetta. Sie gestattet ein vorbildliches Fahrverhalten und bietet zugleich die bereits sprichwörtlich gewordene aktive Sicherheit eines Alfa Romeo.

Die Motor-Getriebe-Einheit ist nach dem Transaxle-Prinzip ausgeführt, das für eine sehr handlingwirksame Gewichtsverteilung sorgt. Dank der reduzierten Axialabmessungen des Motors und der Integration mit Chassiselementen ab den frühesten Projektphasen, konnte die gesamte Triebwerkeinheit in einer besonders zurückversetzten Position eingebaut werden, wie es einem sportlichen Antriebskonzept geziemt.

Das Sechsganggetriebe mit rechnergesteuerter Gangauswahl über die Schaltwippen am Lenkrad wurde mit dem Ziel kürzester Gangwechselzeiten entwickelt und kann in den Schaltmodi Manuell-Normal, Manuell-Sport, Automatik-Normal, Automatik-Sport und Ice benutzt werden. Das elektronisch gesteuerte Differential schließlich gestattet ein hochwirksames Management der Beschleunigungen und der Fahrzeugstabilität in allen Fahrsituationen.

Radaufhängungen, Räder und Bremsanlage

Traditionsgemäß entstammt die Technik bei Alfa Romeo direkt dem Rennsport. Die Radaufhängungen des neuen Modells bilden hierin keine Ausnahme. Es handelt sich um eine Doppelquerlenkeraufhängung mit Radnabenträgern und Lenkern aus Alu-Schmiedeteilen und einer zusätzlichen Schubstrebe für die Spurkontrolle.

Um auch unter intensivsten Nutzungsbedingungen eine leistungsstarke und wirksame Bremsung zu gewährleisten, ist die Bremsanlage mit gelochten, innenbelüfteten Bremsscheiben mit Alu-Bremssätteln ausgestattet. Damit das Fahrzeug fest auf dem Asphalt sitzt, wurden 20-Zoll-Reifen ausgewählt, die speziell zur Gewährleistung hoher Performances entwickelt wurden. Es handelt sich um Reifen der Größe 245/35 an der Vorderachse und 285/35 an der Hinterachse, die auf streckgedrückte Alu-Felgen mit Lochdesign aufgezogen sind. Diese Felgen gestatten eine hocheffiziente Bremsenbelüftung.

Für ein hohes Maß an Fahrspaß und Fahrsicherheit in allen Fahrsituationen bietet der 8C Competizione überdies die letzte Version der Stabilitäts- und Traktionskontrolle VDC von Alfa Romeo, die dem Fahrer ein großes „Feeling“ mit dem Fahrzeug gewährleistet.

Konstruktion mit hoher Steifigkeit und geringem Gewicht

Eine steife, leichtgewichtige Fahrzeugstruktur bildet die Grundlage für ein High-Performance-Modell. Das gilt auch für den 8C Competizione. Das Kompaktchassis besteht aus Stahl, um ein Höchstmaß an Torsionssteifigkeit für eine stets hohe Lenkpräzision und Fahrsicherheit zu gestatten, während die Karosserie aus Carbon gefertigt ist. Diese Maßnahme ist durch das Erfordernis begründet, die Gewichte auf ein Mindestmaß zu reduzieren und den Fahrzeugschwerpunkt zu optimieren, um ein agiles Handling auch auf anspruchsvollen Strecken zu erzielen.

Interieur: Charakter und Technologie

Das Interieur zeichnet sich durch die großzügige Verwendung von Kompositmaterialien für die Armaturenblende und Türpaneele aus. Wenngleich der Wahl dieses Materials technische Kriterien zugrunde lagen, bleibt sie nicht ohne Einfluss auf den Charakter des Fahrzeuges. Das belegen auch die anatomischen Carbon-Sitze, deren Einstellung auf die körperlichen Besonderheiten des Fahrers abgestimmt werden kann (bisher nur bei Rennfahrzeugen üblich).

Damit soll dem Fahrer ein Höchstmaß an Ergonomie gewährleistet werden: Entspannte Fahrposition, stets sichtbare, leicht erkennbare Instrumente und Schalt paddeln des automatisierten Getriebes in einer festen, bequem erreichbaren Position an der Lenksäule, für deren Bedienung die Hände nicht vom Sportlenkrad genommen werden müssen.

Die akkurate Detailgestaltung gestattet überdies die individuelle Abstimmung auf die Geschmacksvorstellungen des Kunden, der zwischen verschiedenen Innenausstattungen wählen kann.

Sportlicher Fahrspaß pur

Man betrachtet ihn mit wohlgefälligen Blicken: Breitreifen, tiefergelegtes Fahrwerk und ausgewogen aggressiver Stil. Kurzum: Einfach schön. Man hört den Sound des Motors und erbebt in süßem Schauer: Ein volltönender, überzeugender Motoren sound. Bleibt nur noch, am Steuer Platz zu nehmen, den ersten Gang einzulegen und dem Alfa 8C Competizione auf den Puls zu fühlen. Ein Zweifel jedoch bleibt bestehen: Wie fährt sich ein Sportwagen, unter dessen Motorhaube ein Achtzylinder mit 4.700 cm³ Hubraum arbeitet und der bei niedergetretenem Gaspedal eine Leistung von 450 PS und ein Drehmoment von 470 Nm auf den Asphalt bringt? Die überraschende Antwort lautet: Ganz einfach. Sogar noch einfacher und spontaner als unser Auto im Alltag. Vorausgesetzt, man nimmt sich die Zeit und das Vergnügen (denn darum geht es letztlich), um mit den direkteren Befehlselementen und dem reaktionsbereiteren Ansprechverhalten eine gewisse Vertrautheit herzustellen und die Seele des neuen Alfa 8C Competizione ganz allmählich bloßzulegen. Auf kurvenreichen Landstraßen oder noch besser auf der Rennstrecke, wo die Geschwindigkeit und die Seitenbeschleunigungen den Fahrer auf härtere Proben stellen, schenkt das Modell die Fahremotionen eines reinrassigen Sportwagens.

Aufgrund der vorbildlichen Fahrzeugkontrolle und des kompromisslosen Fahrspaßes ist der Alfa 8C Competizione zuallererst und zutiefst ein Alfa. Seit jeher sind ausgezeichneter Fahrkomfort und hervorragendes Fahrverhalten besondere Kennzeichen der Automobile von Alfa Romeo. In diesem Fall sind sie echte Stärken.

Alfa 8c Competizione: Ein legendärer Name für ein einzigartiges Fahrzeug

Die Markenidentität von Alfa Romeo nährte sich von Anbeginn an aus dem konstanten Streben nach technischer Perfektion und zunehmend höheren Leistungen. Im Mittelpunkt dieses Strebens standen und stehen die Motoren, die das pulsierende Herz eines jeden Alfa Romeo sind. Zeugen

dieser Perfektion und eines wirklich einzigartigen technischen und technologischen Fortschritts sind die Rennstrecken der ganzen Welt, auf denen Alfa Romeo den Sieg davontrug.

Das Schlüsselement der technischen Entwicklung bei Alfa Romeo ist der Achtzylinder, der in den frühen zwanziger Jahren von einem jungen Techniker namens Vittorio Jano im Zuge der Überarbeitung des Sechszylinder-Motors konstruiert wird, um den Erfordernissen der Käufer von „Serienfahrzeugen“ gerecht zu werden und sich dem Ansturm der Rivalen im Rennsport zu widersetzen.

Die erste Werksabnahme eines Achtzylinderfahrzeuges erfolgt im Jahr 1923 mit dem P1, der bereits über Kompressor und Doppelzündung verfügt, und anschließend mit dem P2. Man kann sich gar keinen besseren Auftakt wünschen: Im Jahr 1925 gewinnt der Alfa Romeo P2 die erste Weltmeisterschaft. Die positiven Auswirkungen dieser Innovationen begrenzen sich nicht nur auf die Motoren der produzierten Fahrzeuge: Dieser ruhmreiche Sieg wird im Wappen „Alfa Romeo – Milano“ in Form eines Lorbeerkranzes festgehalten, der von diesem Moment an alle Fahrzeuge des Automobilherstellers aus Portello ziert.

Zu Beginn der Dreißiger ertönen die leistungsstarken zuverlässigen Achtzylinder – von nun an in Leichtmetalllegierung – mit einem zahmen Schnurren unter der Motorhaube eleganter Cabrios und Coupés (unter anderem von Zagato und Castagna aus Mailand karosiert) und mit einem bösen Fauchen im Staub der Rennstrecken, so auf der Mille Miglia und der Targa Florio, auf denen sie die lange Serie an Siegen fortsetzen. Eine besondere Erwähnung sei den überragenden Siegen des Alfa Romeo 8C von 1931, 1932, 1933 und 1934 in Le Mans zugebracht (das Fahrzeug erhielt im Zuge dieser ruhmreichen Siege später auch den Namen „Le Mans“).

Die Achtzylindertechnik erreicht mit dem Motor des Alfa Romeo Tipo B ihren Höhepunkt, der auch „P3“ genannt wird, um ihn als technische Weiterentwicklung des P2 herauszustellen. Campari, Nuvolari, Caracciola, Borzacchini, Marinoni, Guidotti und Fagioli sind nur einige der berühmten Rennfahrer, die ihre Siege auf den Ziellinien der hochkarätigsten Rennstrecken der Welt mit dem 8C Motor sowohl in der Version von 1932 als auch von 1934 verknüpfen.

Die ständige Weiterentwicklung und die konstante technische Forschung gelangen mit dem 8C 2900 zur höchsten Vollendung. Das Fahrzeug beherrscht unangefochten das Renngeschehen der späten dreißiger Jahre, von der Mille Miglia bis hin zu den 24 Stunden von Le Mans, auf denen Biondetti auf einem 8C von seltener Eleganz, der eigens für das Rennen von Touring karosiert worden war, einen überwältigenden Sieg erobert. Die Langlebigkeit dieses Motors ist ohnegleichen. Noch im Jahr 1947 gewinnt der 8C 2900 B mit Biondetti-Romano die Mille Miglia, was erneut auf einer besonders anspruchsvollen Strecke den Beweis erbringt, dass die Alfa Romeo Motoren über eine überragende Leistung und eine außergewöhnliche Zuverlässigkeit verfügen.

Der Zweite Weltkrieg unterbricht kurzzeitig die Siegesserie des 158. Im Jahr 1946 entsteht der legendäre 159 „Alfetta“, ein Konzentrat erstklassiger Motorentechnik. Nach den Worten von Juan

Manuel Fangio hatte man beim Fahren dieses Achtzylinders das Gefühl, „den Bogen einer Stradivari in der Hand zu führen“. Der 158 und später der 159 bringen der Automobilmarke den Sieg auf den ersten beiden Formel 1-Weltmeisterschaften der Nachkriegszeit ein, im Jahr 1950 mit Nino Farina und im Jahr 1951 mit Fangio.

Nach den Siegen in der Formel 1 beschließt Alfa Romeo, sich aus dem Renngeschäft zurückzuziehen, um sich vollständig der starken Nachfrage nach dem neuen 1900 und anschließend der Modellfamilie Giulietta widmen zu können. Im Jahr 1967 feiern die leistungsstarken Achtzylinder ihr Comeback, welche die Rennfahrzeuge 33 ausstatteten und die faszinierenden, aggressiven Formen der Straßenversion des 33 betonten. Auch sie geben ein begeisterndes Renndebüt anlässlich des Bergrennens im belgischen Fleron, wo Teodoro Zeccoli auf dem 33/2 Sport Prototipo den obersten Podiumsplatz erobert.

In den siebziger Jahren erringen weitere Alfa Romeo 33 auf den Rennstrecken der ganzen Welt beachtliche Erfolge. Diese technische Perfektion wird auf Serienfahrzeuge wie den Montreal übertragen, der dank dem Achtzylinder, der von den Alfa Romeo 33 Rennfahrzeugen abgeleitet ist, als leistungsstarkes Premiummodell gilt. Im Jahr 1977 stattet der Achtzylinder eine limitierte Serie des Alfetta GTV von Autodelta aus, was die traditionelle Übertragung der Rennsporttechnik auf die Motorenproduktion fortsetzt.

Heute pulsiert das legendäre Herz dieses Motors erneut unter der Motorhaube des neuen Alfa 8C Competizione.

Alfa 147 Q2, Weltpremiere

Mit dem in Paris ausgestellten Alfa 147 gibt das Vorderachs-Sperrdifferential (namens Q2) sein Weltdebüt, das die Vorzüge des Frontantriebs in punkto aktive Sicherheit und intuitives Lenkverhalten beibehält und zugleich Fahrvergnügen und Fahrzeugkontrolle steigert. Überdies sichert das innovative System einige typische Vorteile des Allradantriebs zu, allerdings mit einem deutlich niedrigeren Gewichts- und Kostenniveau.

Das System Q2 basiert auf einem Differential mit Schlupfbegrenzung vom Typ eines mechanischen Torsen-Differentials. Es hat die Aufgabe, das Antriebsmoment in Abhängigkeit von den Fahrbedingungen und dem Fahruntergrund dynamisch und kontinuierlich auf die vorderen Antriebsräder zu verteilen. In Kombination mit der exklusiven Doppelquerlenker-Vorderachse gestattet das System überdies eine besonders effektive Fahrzeugeinstellung.

Die Entwicklungsingenieure von Alfa Romeo gingen von dem ausgezeichneten Ruf aus, den der Frontantrieb unter der Klientel genießt (nicht rein zufällig wird diese Antriebsart von den meisten Automobilherstellern gewählt). Es sei nur darauf hingewiesen, dass, abgesehen von den generellen Vorteilen dieses Systems (Gewicht, Platzangebot im Innenraum etc.), der Fahrer in Grenzsituationen aufgrund des untersteuernden Verhaltens des Frontantriebs auf viel intuitivere

Weise auf die Fahrzeugbeanspruchungen reagieren kann. Daraus ergibt sich der Eindruck, dass der Frontantrieb ein „aufrichtigeres“ Verhalten zeigt als der Heckantrieb.

Mit dem Resultat, dass die Fahrsicherheit spürbar gesteigert wird. Es muss aber auch gesagt werden, dass der Frontantrieb – da die Lenkräder auch Antriebsräder sind – unter bestimmten Fahrbedingungen die vollständige Fahrfreude und –kontrolle beeinträchtigen und zu Traktionsproblemen bei Kurvenfahrt, einem untersteuernden Grenzverhalten oder Lenkreaktionen führen kann.

Um diesen Nachteilen entgegenzuwirken, hat Alfa Romeo das System Q2 entwickelt, das sich alle Vorteile des Frontantriebs zueigen macht und die Spurtreue, die Traktion und die Stabilität im Schiebebetrieb steigert und zugleich das untersteuernde Verhalten bei Beschleunigung, das Ansprechen der elektronischen Kontrollsysteme und die Lenkradvibrationen eindämmt. Nachstehend sollen anhand von zwei praktischen Beispielen die technischen Potentialitäten des Systems Q2 verdeutlicht werden.

Fallbeispiel Nr. 1: Fahrzeug bei Kurvenfahrt

Bei Durchfahren einer Kurve unter schlechten Haftbedingungen (nasse Fahrbahn, Schnee, Schlamm etc.) oder bei sehr sportlicher Fahrweise, entsteht häufig ein Haftverlust des innenseitigen Rades, weil das Differential das Antriebsmoment auf das „belastungsärmere“ Rad überträgt und dem außenseitigen Rad entzieht, das, da auf ihm zusätzlich das Gewicht infolge der Wankneigung lastet, einen höheren Gesamtreibungswiderstand nutzen könnte.

In einer solchen Situation könnten je nach Fahrzeugausstattung zwei unterschiedliche Reaktionen vorliegen. An einem Modell ohne ASR – VDC wird ein Durchdrehen des innenseitigen Rades, ein Verlust der Fahrzeugkontrolle (starkes Untersteuern) und das Fehlen von Beschleunigung bei Kurvenaustritt wahrgenommen. Wenn das Fahrzeug hingegen mit ASR – VDC ausgestattet ist, reduzieren die Fahrassistenzsysteme die Motorleistung über das Drosselventil, was die Leistungsregelung über das Gaspedal praktisch unmöglich macht und einen unangenehmen Eindruck von Verlust an Leistung und direktem Fahrzeugkontakt erzeugt.

In beiden Fällen besteht der Eindruck des „Stillstandes“ bei Kurvenaustritt.

- **Fahrzeugverhalten mit dem Q2**

Sobald das innenseitige Rad beginnt, an Grip zu verlieren, wird das Antriebsmoment teilweise nach dem außenseitigen Rad übertragen, wodurch ein geringeres untersteuerndes Verhalten, eine größere Stabilität, eine höhere Durchfahrgeschwindigkeit in der Kurve und ein weniger häufiges und spürbares Eingreifen der Fahrzeugkontrollsysteme erzielt wird. Dieser Vorgang begünstigt deutlich das Fahrvergnügen und die vollständige Fahrzeugkontrolle.

Fallbeispiel Nr. 2: Fahrbahn mit schlechtem Grip

Beim Fahren auf wenig griffigem Fahruntergrund geschieht es häufig, dass die Antriebsräder unterschiedliche Haftbedingungen haben. So befindet sich zum Beispiel auf einer Straße nach Schneefall oder starkem Regen ein Rad am Fahrbahnaußenrand in direktem Kontakt mit den Schneeresten, während sich das andere Rad auf dem bereits gesäuberten oder trockenen Bereich befindet.

Unter diesen Bedingungen kann das Anfahren oder eine starke Beschleunigung das Durchdrehen des schlechter greifenden Rades zur Folge haben, was starke Lenkreaktionen, eine ungleichmäßige Beschleunigung und die ständige Notwendigkeit von Lenkkorrekturen bewirkt, um das Fahrzeug in der Spur zu halten.

- **Fahrzeugverhalten mit dem Q2**

Den negativen Auswirkungen wird durch die progressive Antriebsmomentübertragung auf das Rad entgegengewirkt, das einen größeren Reibungswiderstand aufweist. Damit wird zum Beispiel das Anfahren auf einer Steigung im Gebirge vereinfacht und das Fahren auf Straßen mit wechselnden Haftbedingungen sicherer und komfortabler gestaltet.

Das hochmoderne System Q2 stellt erneut die hervorragenden Leistungen von Alfa Romeo bei der Suche nach technischen Lösungen unter Beweis, deren Gegenstand die Sicherheit und der Fahrspaß sind.

Alfa Spider

In der Tradition von Alfa Romeo nimmt der Spider eine hohe Rangstellung ein (beginnend beim Giulietta Spider der 50er Jahre über den Duetto bis hin zum Spidermodell der Neunziger), da er stets die „freiheitsliebende und emotive“ Charakterseite des Automobils in den Vordergrund stellte. Mit diesem Vorsatz entsteht auch das neue Modell, das die natürliche Weiterentwicklung der Spiderversionen ist, die der Automobilhersteller Alfa Romeo in seiner langen Geschichte herausgebracht hat. Die typischen Merkmale dieser Spider sind große Emotionen, ein Höchstmaß an Fahrvergnügen, die Gestalt eines Traumautos und die hohen Performances leistungsstarker, elastischer Triebwerke. Der neue Alfa Spider bildet hierin keine Ausnahme und übernimmt den „nüchternen und geradlinigen“ Charakter eines echten Spider, gepaart mit der technologischen Überlegenheit der „neuen Alfa Generation“.

Das von Pininfarina in Zusammenarbeit mit dem Centro Stile Alfa Romeo designte Modell besticht auf Anhieb durch seine einzigartige, unnachahmliche „italienische Eleganz“, die ein sportliches Fahrvergnügen verspricht, für das die berühmte Markentradition einsteht. Wenngleich die Front mit der jüngsten Modellgeneration von Alfa Romeo im Einklang steht, setzt das neue Modell den Entwicklungsweg fort, den die weltberühmten klassischen Spider von Alfa Romeo vorzeichneten. Die schnittigen Linienführungen scheinen den Betrachter einzuladen, ihnen um das gesamte

Fahrzeug zu folgen und dessen puristische Formensprache zu bewundern. Die Flanke erhält durch eine längs verlaufende Konkavfläche Dynamik, während sehnige Radführungen für einen sportlichen Auftritt sorgen, der die zurückhaltende Eleganz in keiner Weise schmälert. Der Heckbereich wirkt durch die Flossen und die runden Kofferraum- und Stoßfängerformen weniger massiv. Der neue Alfa Spider, der Sportlichkeit, italienisches Temperament und Qualität verkörpert, ist ein eleganter Zweisitzer mit großzügigen Abmessungen: 183 cm in der Breite, 439 cm in der Länge, 131 cm in der Höhe und ein Radstand von 253 cm.

Im Interieur wartet der Alfa Spider mit einem behaglichen, gediegenen Ambiente auf, in dem erlesene Materialien und hochwertige Features (serienmäßig je nach Version) auf sich aufmerksam machen, wie die Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Radiobedientasten am Lenkrad, die VDC, der Tempomat Cruise Control, das Karten-Navigationssystem mit Bird-View-Funktion und das System Blue&Me®.

Für das in zwei Ausstattungslinien erhältliche Modell hat der Kunde die Wahl zwischen zwei JTS-Benzinmotoren (2.2 mit 185 PS und 3.2 V6 Q4 mit 260 PS), in Verbindung mit einem sportlich ausgelegten mechanischen Sechsganggetriebe (für die 3,2-Liter-Version wird zu einem späteren Zeitpunkt das Automatikgetriebe Q-Tronic erhältlich sein). Neben dem markentypischen Temperament sichert der Alfa Spider hervorragende Fahrleistungen zu, die einer Doppelquerlenkeraufhängung an der Vorderachse und einer Mehrlenkeraufhängung an der Hinterachse zu verdanken sind. Zu dem hohen Fahrkomfort fügt das Modell eine sportive Fahrwerkeinstellung und eine weiterentwickelte Version des Allradantriebs „Alfa Romeo Q4“ (auch für die Version 3.2 V6 mit 260 PS erhältlich). Zum Thema Sicherheit wartet der Spider mit der modernsten Elektronik für die Kontrolle des Fahrverhaltens, beginnend bei der Bremsung bis hin zur Traktion, auf.

Das sind zugleich die überlegenen Merkmale, die dem neuen Modell bereits bei seinem Weltdebüt (auf dem Automobil-Salon in Genf) den hochkarätigen Titel „Cabrio of the Year 2006“ einbrachten. Diese begehrte Auszeichnung wird von der Jury „Comité Cabriolet“ verliehen, der 23 Fachjournalisten aus zwölf Nationen angehören.

Mit dem sicheren, leistungsstarken und gelungen designten Alfa Spider setzt die Automobilmarke Alfa Romeo einen weiteren Meilenstein im Spidersegment, in dem sie seit jeher eine tonangebende Rolle spielt. Das Konzept des neuen Modells setzt voll und ganz auf kompromisslose Qualität. Dieses Konzept wurde über alle Phasen der Fahrzeugentwicklung verfolgt, beginnend bei der Projektidee über die zahlreichen Tests des neuen Produktes bis hin zur Fertigung. Die Qualität des Alfa Spider wird auch an der Auswahl edler Ausstattungsmaterialien, an der aufwendigen Feinarbeit, welcher die Alfa Romeo Motoren zur Erzielung von höchsten Standards von Performance, Sound und Laufkultur unterzogen wurden, und an der Optimierung der ausgeklügelten Radaufhängungen deutlich. Und schließlich steht „Qualität“ auch für ein Angebot an Service- und Finanzdienstleistungen, die jedem Bedarf gerecht werden.

Alfa Brera

Sportivität und Eleganz in einem einzigartigen und exklusiven Stil. Harmonie von Formen und Volumen, die in Verbindung mit der exzellenten Antriebs- und Motorentechnik von Alfa Romeo ein schönes, leistungsstarkes und solides Automobil schaffen. Das ist in knappen Worten die Seele des neuen Coupés Alfa Brera, das große Emotionen hervorzurufen und ein Höchstmaß an Fahrvergnügen zu bieten vermag. Nicht zuletzt galt für die Konstrukteure und Designer ein einziges Ziel: Verbindung der Eleganz und Sportivität eines außergewöhnlichen Autos mit der Qualität und dem Komfort einer Luxuslimousine.

Um dieses Resultat zu erreichen, ging man von den hervorragenden Voraussetzungen des faszinierenden, von Giugiaro designten Prototyps Brera aus, der sowohl bei der Fachwelt als auch bei der breiten Öffentlichkeit auf Begeisterung gestoßen war. Daraus ist ein Modell entstanden, das auf Antrieb durch seine unverwechselbare „italienische Eleganz“ besticht. Dieser einzigartige, unnachahmliche Stil kündigt sportives Fahrvergnügen an, das ganz der Markentradition entspricht und an einige Alfa Romeo Modelle anknüpft, die genau in dieser Fahrzeugklasse zu Meilensteinen der Automobilgeschichte geworden sind, beginnend beim 1900 SS und dem Giulietta Sprint bis hin zum Alfetta und zum Giulia Sprint GT.

Einem derart originellen Stil entsprechen großzügige Abmessungen: Der Alfa Brera ist 183 cm breit, 441 cm lang und 134 cm hoch und sein Radstand beträgt 253 cm, wiewohl das tiefe Profil an Front und Heck dem Modell eine sehr kompakte Gestalt verleiht. Selbstverständlich werden in Hinsicht auf Komfort und Funktionalität keine Kompromisse geschlossen, wie es häufig bei diesem Automobiltyp der Fall ist. Der Alfa Brera bietet einen behaglichen, hellen, erlesenen Innenraum, wofür hochwertige Materialien und innovative Lösungen wie zum Beispiel das großflächige fest installierte Glasdach sorgen, das im Interieur nicht nur ein lichtdurchflutetes Ambiente und ein optisch vergrößertes Raumvolumen schafft, sondern auch der Fahrzeuggestalt eine größere Dynamik verleiht. In der Mitte der Armaturenblende des Alfa Brera befinden sich das integrierte Radio und alle Bedienelemente für die Zwei-Zonen-Klimaautomatik, die mit einem erlesenen Design gestaltet sind. Unter anderem bietet das Radio komplett mit CD-Player (auf Wunsch auch mit MP3-Player) eine exzellente Bose[®] Soundanlage, die speziell auf die Fahrgastzelle abgestimmt und tariert ist und aus sechs Lautsprechern mit einer Leistung von 570 Watt besteht.

So umfangreich die Ausstattungsdetails sind, so exklusiv ist auch die Motorenpalette. Der Motor ist seit jeher das pulsierende Herz und zugleich die wahre Seele eines jeden Alfa Romeo. Hinter einem faszinierenden, charakterstarken Design verbirgt der Alfa Brera exzellente Triebwerke mit modernster Technik und einer großzügigen Leistungsabgabe. Es handelt sich um den 2.2 mit 185 PS und den 3.2 V6 mit 260 PS, die beide direkteinspritzende JTS-Benzinmotoren sind, und um den neuen 2.4 JTDM 20v mit 200 PS. Letztgenannter ist ein Fünfzylinder-Reihenmotor und behauptet sich mit einer Literleistung von 84 PS/Liter als das leistungsstärkste Mitglied der JTD-Familie mit Mehrventiltechnik und Multijet-Einspritzung. Der neue Motor bietet zahlreiche Vorteile.

Vor allem eine größere Laufruhe in der Warmlaufphase in Abhängigkeit vom Drehzahlbereich und der Umgebungstemperatur. Und dann eine hohe Leistung (147 kW – 200 PS bei 4.000 Touren) und eine großzügige Drehmomentabgabe (400 Nm – 40,8 kgm bei 2.000 Touren). In dieser Motorversion verzeichnet der Alfa Brera eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 228 km/h und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,1 Sekunden.

Neben dem markentypischen Temperament sichert das Modell hervorragende Fahrleistungen zu, die einer Doppelquerlenkeraufhängung an der Vorderachse und einer Mehrlenkeraufhängung an der Hinterachse zu verdanken sind. Zum hohen Fahrkomfort fügt der Alfa Brera außerdem eine sportive Fahrwerkseinstellung sowie, serienmäßig für die Version 3.2 JTS, eine weiterentwickelte Variante des Allradantriebs „Q4“. Zum Thema Sicherheit wartet der Alfa Brera mit den modernsten elektronischen Einrichtungen zur Kontrolle des Fahrverhaltens (von der Bremsung bis hin zur Traktion) auf. Mit diesen Einrichtungen werden die Limits der Grenzsituationen heraufgesetzt, so dass sie für den Fahrer nur im Hintergrund spürbar sind und die Sicherheit erheblich steigern. Das Ansprechverhalten dieser Systeme wurde mit der Zielsetzung, ein Höchstmaß an Fahrvergnügen zu bieten, anhand von Simulationen und in aufwendiger Feinarbeit auf der Teststrecke ausgefeilt.

Je nach Markt bietet die Modellreihe des Alfa Brera unterschiedliche Versionen und Varianten, die aus der Kombination von zwei JTS-Motoren (2.2 mit 185 PS und 3.2 V6 mit 260 PS) und einem Multijet-Turbodiesel (2.4 JTDM 20v mit 200 PS), zwei Ausstattungslinien, zehn Karosseriefarben und vier Innenausstattungen in Flockstoff, Alfatex[®], Leder und Vollnarbenleder der Marke Frau[®] entstehen. Und selbstverständlich wartet der Alfa Brera mit zahlreichen, ausgeklügelten Einrichtungen und Systemen auf, die ihn zu einem neuen Referenzmodell in seinem Segment werden lassen. Zum Beispiel: VDC, Xenon-Scheinwerfer, sieben serienmäßige Airbags (zum Thema Sicherheit), Infotelematiksystem mit Radio- und Telefonbedienung am Lenkrad, Bose[®] Hifi-System und CD-Wechsler (zum Thema Audio und Infomobility), Cruise Control (für stressfreies Fahren) und Leichtmetallfelgen in der Größe 16, 17 und 18 Zoll (für die Individualisierung des Fahrzeugs).

Alfa 159 und Alfa 159 Sportwagon

Der Alfa 159 ist eine Premiumlimousine, die raffiniertes italienisches Design mit der sportlichen Eleganz von Alfa Romeo vereint. Das von Giorgetto Giugiaro in Zusammenarbeit mit dem Centro Stile Alfa Romeo designte Modell weist elegante, sinnliche Linienführungen auf und bringt großzügige Abmessungen mit der typisch sportiven Kompaktheit der Marke in Einklang: Es ist 4.660 mm lang, 1.828 mm breit und 1.417 mm hoch, sein Radstand misst 2.700 mm.

Die markante, nüchterne Front wird von dem großen Emblem beherrscht, die Gestalt des Fahrzeuges vereint einen dezent aggressiven Stil mit ausgeprägt eleganten Formen. Dieses Merkmal wird von edlen Leuchtengruppen und der Motorhaube mit einem markanten V-Profil betont, das auf ein großzügiges Antriebsaggregat und einen kompakten, schnittigen Dachaufbau verweist. Das Fahrzeugheck hat eine deutlich horizontale Grundform und nimmt die Formensprache des Frontbereiches auf: Beginnend beim Kurvenprofil der Heckscheibe, das an die Frontscheibe anknüpft, bis hin zu den länglichen Leuchtengruppen mit integrierten Rundelementen und dem verchromten Doppelauspuff an einigen Versionen, der den Sportwagencharakter betont. Auch das Interieur, dessen Design vom Centro Stile Alfa Romeo stammt, vereint eine edle Optik mit sportlichem Flair. Im Mittelpunkt der Entwicklungsarbeit stand deutlich die Fahrposition, die sich aus einem ganz präzisen Verhältnis zwischen Pedalerie, Sitz, Lenkrad und Getriebeschaltung ergibt, um ein Höchstmaß an Kontrolle und Komfort zu gewährleisten. Daher nimmt im Innenraum das Cockpit, das den Fahrerbereich abgrenzt, eine zentrale Bedeutung ein: Das klassische Dreispeichen-Lenkrad, die zwei Rundprofile der Instrumentenhaube, die Instrumente an der Konsole und der Schalthebel schaffen ein einheitliches Erscheinungsbild von Armaturenblende und Mittelkonsole. Die einheitliche Formensprache ist außerdem auch an der Rundform der Analoginstrumente, der Luftdiffusoren, der Tasten und Drehschalter erkennbar.

Um den Eindruck von Sitzkomfort und Behaglichkeit für den Beifahrer zu verstärken, verläuft die Armaturenblende mit einem weiten Schwung zum Türpaneel, was einen großen Freiraum schafft. Der Platzkomfort galt auch als Gestaltungskriterium für die Vorder- und Rücksitze, die dem sportlichen Flair Rechnung tragen, einen ausgezeichneten Seitenhalt bieten sowie eine erlesene Auswahl an Polstermaterialien und eine sorgfältige Detailverarbeitung aufweisen. Insbesondere seien in diesem Fall die akkurate Verarbeitung der Steppnähte und die traditionelle Verarbeitung der Sitzpolster und Keder erwähnt.

In Übereinstimmung mit den Hauptmerkmalen der Limousinenvariante des 159 greift auch der Alfa 159 Sportwagon die Konzepte italienisches Design, überragende Leistungsstärke und Handling eines reinrassigen Sportwagens auf, zu denen er die Einsatzflexibilität und Nutzungsvielfalt eines Premium-Kombis fügt.

Das sind in knappen Worten die besonderen Kennzeichen des Alfa 159 Sportwagon. Man ließe dem neuen Modell jedoch Unrecht widerfahren, würde man es lediglich als die „Kombiversion“ des Alfa 159 bezeichnen, da es eine eigenständige Persönlichkeit und einen markanten Charakter aufweist, die in dem Namen „Sportwagon“ eine treffende Bezeichnung finden. Es vereint einerseits das schnittige Profil eines länglichen Daches, das wie der Dachspoiler und die stromlinienförmigen Formen an ein Coupé erinnert. Andererseits wartet der Innenraum mit einem großen Ladevolumen und einer hohen Funktionalität auf. Der Alfa 159 Sportwagon bietet damit die Performances und das typische Fahrverhalten eines Sportwagens und ein Gepäckabteil, dessen Abmessungen einem Oberklassekombi gerecht werden, gepaart mit einer Vielseitigkeit, die den Geschmacksvorstellungen und dem Lebensstil von Heute entsprechen.

Der 159 Sportwagon, der ebenfalls von Giorgetto Giugiaro in Zusammenarbeit mit dem Centro Stile Alfa Romeo designt wurde, weist die kompakten Abmessungen der Limousine auf – die Gesamtlänge (4.660 mm) blieb völlig unverändert – und ist durch ein geschwungenes Profil gekennzeichnet, das straff vom Bug nach dem Heck verläuft und in einem raffinierten Wechselspiel aus Licht und Schatten dem Erscheinungsbild des gesamten Fahrzeuges Leichtigkeit und Dynamik verleiht (Breite 1.828 mm, Höhe 1.425 mm und Radstand 2.700 mm).

Damit entsteht ein Automobil, das sich optisch eindeutig als Sportwagen zu erkennen gibt. Das für Kombis so typische „hinzugefügte Volumen“ ist keineswegs wahrnehmbar. Zugleich ist das die wahre Stärke des neuen Modells, denn genau in dem Punkt, der den klassischen Kombis Grenzen setzt, erweist es sich als attraktiv. Zu diesem Vorzug fügt der Alfa 159 Sportwagon ein durchdacht gestaltetes Gepäckabteil, das den unterschiedlichsten Nutzungsbedürfnissen in der Freizeit und im Beruf gerecht wird. Und ohne in punkto Sportivität und Performance Kompromisse einzugehen.

Der Heckbereich entspricht der Gesamterscheinung des Fahrzeuges, in der die klassischen Stilelemente der Automobilmarke und die charakteristischen Kennzeichen der Limousine mit den typischen Merkmalen des Sportwagon verschmelzen. Dank einiger stilistischer Details, wie zum Beispiel dem kompakten Dachaufbau auf dem Fahrzeugkorpus, behält das neue Modell die traditionelle Sportivität von Alfa Romeo bei.

Alle Stärken des Projekts 159

Gedämpfte Atmosphäre im Innenraum, klimatisches Wohlbefinden und hoher Fahrkomfort. Das sind die besonderen Eigenschaften des Alfa 159 und des 159 Sportwagon, die dank der modernsten Technologie ein ideales Ambiente gewährleisten, egal wie weit die Strecke und wie lang die Fahrt ist. An Bord dieser Modelle kann daher in normaler Lautstärke ein Gespräch geführt oder ungestört Musik gehört werden, die aus der Hifi-Anlage BOSE® Sound System mit einem zentralen Lautsprecher an der Armaturenblende ertönt. Aber nicht nur das. Einen weiteren Beitrag zu einem Höchstmaß an Wohlbefinden an Bord leisten auch die Zwei- bzw. Drei-Zonen-Klimaautomatik, der Tempomat Cruise Control, der Regen- und der Dämmerungssensor, der

Parkassistent (vorn und hinten), das Satellitennavigationssystem mit Kartenwerk (auch mit Bird-View), die Sprachsteuerung und das integrierte GSM-Telefon mit Freisprechanlage, die geteilt umlegbare Rücksitzbank (serienmäßig für den Sportwagen), die im Scheibenwischerbereich beheizte Windschutzscheibe sowie die hinteren Seitenfenster und das Heckfenster in einem dunkleren Farbton. Ferner wird das programmierbare System „Home Link“ erhältlich sein, das an der Sonnenblende integriert ist und die fernbediente Öffnung von bis zu drei elektrisch betätigten Toren ermöglicht.

Neben italienischem Design und Komfort wartet der Alfa 159 mit einem vorbildlichen Fahrverhalten und einer kompromisslosen Fahrstabilität auf. Das ist Verdienst einer hochpräzisen Lenkung und der neuen Radaufhängungen, die an beiden Karosserieversionen zum Einsatz kommen. Vorn handelt es sich um eine Doppelquerlenkeraufhängung, die für ein Höchstmaß an Seitenstabilität, ein hochpräzises und hocheffizientes Ansprechverhalten der Lenkung und eine ausgezeichnete Traktion bürgt. An der Hinterachse ist eine Mehrlenkeraufhängung zu finden, die dem Fahrzeug eine große Stabilität bei plötzlichem Spurwechsel bei hoher Fahrgeschwindigkeit und eine hohe Agilität auf kurvenreichen Landstraßen gewährleistet, wie es einem echten Sportwagen geziemt. Überdies bietet die Version 3.2 V6 den permanenten Allradantrieb Q4 mit drei Differentialen (das mittlere ist ein selbstsperrendes Torsen-C-Differential, welches 57 % des Antriebsmoments auf die Hinterräder und 43 % auf die Vorderräder überträgt).

Die vom 159 im Euro NCAP-Crashtest erzielten fünf Sterne bestätigen die außerordentlich hohe Rangstellung, die in der Projektphase allen sicherheitsrelevanten Elementen eingeräumt wurde. Die Fahrzeuge sind mit einem ABS komplett mit EBD, der ausgeklügelten VDC (Vehicle Dynamic Control), der Antischlupfkontrolle ASR (Anti Slip Regulation), der Funktion HBA (Hydraulic Brake Assistance), die bei Notbremsungen anspricht, und schließlich der Berganfahrhilfe Hill Holder ausgestattet.

Ihre besten Karten spielen der Alfa 159 und der 159 Sportwagen jedoch im Bereich der passiven Sicherheit aus. Die wichtigsten Features sind innovative Rückhaltesysteme (Gurtstraffer an der Gurtschnalle und degressiver Gurtlastbegrenzer am Sicherheitsgurt), Vordersitze mit Schleudertraumaschutz und acht Airbags (darunter Knieairbags und Kopfairbags entlang der gesamten seitlichen Fensterfläche).

Hinzu kommt die ausgezeichnete Torsionssteifigkeit der Karosserie, die Spitzenstandards im Segment setzt. Das ist Verdienst der neuen „Premium“-Bodengruppe, für die High-Performance-Materialien, Bleche mit differenzierter Wandstärke und Laser-Schweißtechnik zum Einsatz kommen, sowie der zahlreichen Optimierungsmaßnahmen der Alfa Romeo Entwicklungsingenieure an der Karosseriearchitektur.

Die Seele und zugleich die wahre Stärke eines jeden Alfa Romeo ist der Motor. Hinter einem faszinierenden, charakterstarken Design verbergen die Fahrzeuge exzellente Triebwerke mit modernster Technik und einer großzügigen Leistungsabgabe. Der Alfa 159 und der 159

Sportwagen bilden hierin keine Ausnahme. Die Motorenpalette umfasst einen 1.8 mit 140 PS und drei neue JTS-Motoren mit doppeltem kontinuierlichem Phasenschieber (einlass- und auslassseitig): Der 3.2 V6 24v mit 191 kW (260 PS), der 2.2 mit 136 kW (185 PS) und der 1.9 mit 118 kW (160 PS) mit einer Literleistung zwischen 81 und 85 PS/Liter. Die Aggregate werden durchweg den Abgasgrenzen gemäß Euro 4 gerecht und verstehen sich als Hochleistungstriebwerke, weil sie die Direkteinspritzung des Benzins auf optimale Weise durch das Verbrennungssystem JTS (Jet Thrust Stoichiometric) nutzen. Die Dieselpalette besteht aus dem 2.4 JTDM 5V 20v mit 147 kW (200 PS bei 4.000 Touren) und 400 Nm (40,8 kgm bei 2.000 Touren) mit Handschaltgetriebe und Q-Tronic mit Sechsgang-Automatikgetriebe und zwei 1.9 JTDM. Bei dem ersten handelt es sich um einen „16v“ mit 110 kW (150 PS bei 4.000 Touren) und 320 Nm (32,6 kgm bei 2.000 Touren), ebenfalls mit Handschaltgetriebe oder Q-Tronic, bei dem zweiten um einen „8v“ mit 88 kW (120 PS bei 4.000 Touren) und einem Drehmoment von 280 Nm (28,6 kgm bei 2.000 Touren). Alle Dieselmotoren sind serienmäßig mit einem Partikelfilter (DPF) ausgestattet. Abgerundet wird die Palette durch die zwei neuen Motoren 3.2 V6 Q4 mit 260 PS mit Automatikgetriebe Q-Tronic und 2.2 JTS Selespeed.

Die Modellfamilie umfasst drei oder vier Ausstattungslinien (je nach Markt), zwölf Karosseriefarben, fünf Ambienteversionen in fünf Nuancen (Schwarz, Schwarz und Grau, Schwarz und Beige, Grau Ton in Ton sowie Beige Ton in Ton), die in Stoff, Flockstoff, Alfatex[®], Leder und Vollnarbenleder der Marke Frau[®] geboten werden. Überdies wird allen, und auch den anspruchsvollsten Kunden eine Auswahl verschiedener Ausstattungsdetails und –einrichtungen geboten.

Selespeed und Q-Tronic, die neuen Getriebe von Alfa Romeo

Der Alfa 159 und der 159 Sportwagon nehmen, als würdige Erben der Rennsporttradition von Alfa Romeo, das **neue automatisierte Selespeed Getriebe** in ihr Angebot auf, das für die Motorversion 2.2 JTS mit 185 PS erhältlich ist.

Die Vorrichtung gestattet über ein automatisiertes elektrohydraulisches System wahlweise die sequentielle Handschaltung und die Automatikschaltung und ermöglicht eine äußerst einfache und intuitive Bedienung. Die Betätigung erfolgt ganz nach Lust und Laune des Fahrers: So zum Beispiel kann der Schalthebel für die sequentielle Gangeinlegung oder der automatische Schaltmodus genutzt werden (in diesem Betriebsmodus wählt das Getriebe automatisch den optimalen Gang, was die Aufmerksamkeit des Fahrers, eine hohe Fahrsicherheit und Fahrzeugkontrolle aber auch Komfort und Bequemlichkeit begünstigt).

Wenn im sequentiellen Handschaltmodus ein höherer Gang eingelegt werden soll, wird der Hebel entgegengesetzt zur Fahrtrichtung „geschoben“, das Gegenteil ist für das Herunterschalten der Fall. Damit wird betont, dass diese Schaltlogik charakteristisch für „sportliche“ Gangwechsel ist, bei denen die Bewegungsträgheit des Fahrzeuges und des Fahrers eine intuitive Schaltbetätigung nahe legen.

Außerdem ist es möglich, über die Schaltwippen am Lenkrad zu schalten. Sie werden serienmäßig mit dem Selespeed angeboten, werden bald aber auch auf Wunsch für die Automatikgetriebe der leistungsstärkeren Motorversionen erhältlich sein.

Das Selespeed verfügt über das Schaltprogramm Sport, das sowohl in der Handschaltung als auch in der Automatikschaltung aktiviert werden kann. Im ersten Fall sorgt der Fahrmodus Sport für eine Verkürzung der Gangwechselzeiten um rund 20 Prozent, weil die Phasen für die Drehmomentreduzierung und –rückgabe verdichtet werden. Im Automatikbetrieb hingegen verlagert der Sport-Modus die Schaltpunkte in einen höheren Drehzahlbereich.

Bei den Dieselfersionen mit 150 und 200 PS und der Version 3.2 JTS Q4 gestattet das Sechsgang-Automatikgetriebe Q-Tronic mit einfachen Betätigungen des Wählhebels das Fahren mit Automatikschaltung (mit allen typischen Funktionen eines Automatikgetriebes wie Parken, Rückwärtsgang, Neutral und Drive) oder im sequentiellen Handschaltmodus.

Die Bezeichnung „Q-Tronic“ führt die Alfa Romeo Tradition fort, bei welcher der Buchstabe „Q“ die fortschrittlichste Technik des Automobilherstellers kennzeichnet, beginnend beim berühmten Quadrifoglio über das Symbol „Q4“ für den permanenten Allradantrieb bis hin zum jüngsten System Q2 für den Frontantrieb. Der Begriff „Tronic“ hingegen weist darauf hin, dass das System über eine elektronische Steuereinheit gemanagt wird, die optimal und intelligent die Gangwechsel ansteuert.

Und nun zur Funktionsweise. Das Automatikgetriebe sichert eine bessere Ausschöpfung der Motorleistungen und einen höheren Fahrkomfort, vor allem in der City, zu. Zu diesen Vorzügen fügt das Q-Tronic einen hohen Gangwechselkomfort, d.h. eine Verringerung der vom Fahrer verspürbaren Impulse. Möchte man hingegen auf sportliches Fahrvergnügen nicht verzichten, kann das innovative System im sequentiellen Handschaltmodus mit festen, aufeinanderfolgend angesteuerten Übersetzungsverhältnissen genutzt werden. Ein Schaltimpuls aufwärts (Zeichen „+“) sorgt für die Einlegung des höheren Ganges, während der Schaltimpuls abwärts (Zeichen „-“) einen niedrigeren Gang einlegt. Auch in diesem Schaltmodus erlaubt das System dem Fahrer, eine sportliche Fahrweise beizubehalten, weil das Q-Tronic, im Unterschied zu den sequentiellen Gangschaltungen der Wettbewerber, keinen Gangwechsel im oberen Drehzahlbereich auslöst, der hingegen nur auf Wunsch des Fahrers vorgenommen wird.

Exklusiv für die Version 2.4 JTDM mit 200 PS wartet das Q-Tronic auch mit der Funktion „Sport – Winter“ auf, die zusätzlich zur Standardfunktion zwei weitere Schaltlogiken (Sport und Winter) zur Verfügung stellt. Bei Anlassen des Fahrzeuges mit dem Wählhebel in Position D ist der Modus Comfort aktiv, der, wie sein Name besagt, für komfortorientierte Schaltungen und einen ausgewogenen Kraftstoffverbrauch sorgt. Hierzu werden die Gangwechsel in einem relativ niedrigen Drehzahlbereich vorgenommen. Drückt man die Taste neben dem Hebel, wird in den Schaltmodus „Sport“ übergegangen. Dieser leistungsorientierte Schaltmodus sichert ein hohes Fahrvergnügen zu, weil die Gangwechsel verzögert werden, was ein sportliches Verhalten des Fahrzeuges akzentuiert. Wird die vorgenannte Taste über einen längeren Zeitraum gedrückt, dann wird das Schaltprogramm „Winter“ aufgerufen, das ein Höchstmaß an Fahrbahnkontakt aufrechterhält, wie zum Beispiel bei Schnee und Eis.

Bordkomfort mit Blue&Me®

Das innovative System Blue&Me® basiert auf „Windows Mobile“ und ist aus der Zusammenarbeit von Fiat Auto mit Microsoft entstanden. Es stellt eine grundsätzliche Neuerung in der automobilen Kommunikations-, Informations- und Unterhaltungstechnik dar und verbessert den Komfort und die Qualität des Aufenthaltes an Bord.

Das extrem benutzerfreundliche System gestattet die Tätigung/den Empfang von Telefonaten und das Hören von Musik ohne jegliche Beeinträchtigung der Fahrsicherheit. Mittels der Bluetooth® Technik ermöglicht es überdies die Kommunikation des Fahrzeuginsassen mit der Außenwelt über die eigenen persönlichen Geräte wie Mobiltelefon oder Palm-Handheld.

Das angebotene Blue&Me® wartet mit einem hochmodernen „Freisprechsystem mit Spracherkennung“ auf, das ein Höchstmaß an Sicherheit in jeder Fahrsituation und unter vollständiger Einhaltung des Gesetzesvorschriften gewährleistet, weil für seine Benutzung die Hände nicht vom Lenkrad genommen zu werden brauchen. Das System ermöglicht es dem mit einem Bluetooth® Handy ausgestatteten Kunden, das Telefon auch dann zu verwenden, wenn es sich beispielsweise in der Jackentasche oder in der Aktentasche befindet, wobei das Radio (sofern es eingeschaltet ist) automatisch leiser gestellt wird und die Boxen der Stereoanlage dazu genutzt werden, die Stimme des Gesprächspartners zu hören. Das System hat einen hohen Kompatibilitätsgrad mit den gegenwärtig handelsüblichen Mobiltelefonen und kann mit neuen Standards und künftigen Telefonmodellen aktualisiert werden.

Das Blue&Me® ist vollständig in das Fahrzeug integriert, seine Bedientasten am Lenkrad gestatten einen unmittelbaren, sicheren Systemzugang, die Suche einer Telefonnummer aus dem Verzeichnis am Display des Bordcomputers oder die Verlegung des Gesprächs vom Lautsprecher auf das Telefon, wenn eine größere Vertraulichkeit gewünscht wird.

Unter den wichtigsten Besonderheiten sei erwähnt, dass das eigene Handy nur ein einziges Mal im System registriert werden muss. Außerdem: Das persönliche Telefonverzeichnis kann komplett auf das Fahrzeug übertragen werden und wird jedes Mal automatisch aktualisiert, wenn das System das Handy erkennt.

Die Vertraulichkeit der Daten wird durch den ausschließlichen Zugang von dem registrierten Handy aus gestattet, auf dem das Verzeichnis gespeichert ist. Am Borddisplay wird die Telefonnummer oder der Name des anrufenden Teilnehmers angezeigt. Es besteht die Möglichkeit, den gewünschten Anschluss durch mündliches Diktieren der Nummer zu wählen oder den Teilnehmer durch Aussprechen des gespeicherten Namens anzurufen.

Außerdem ist aufgrund eines hochentwickelten Spracherkennungsprozesses kein Teach-In der Stimme erforderlich. Zudem kann das System bis zu fünf Handys speichern, wodurch die Freisprechanlage von mehreren Benutzern im selben Fahrzeug unmittelbar genutzt werden kann. Selbstverständlich kann die Programmierung beliebig mehrfach geändert werden. Und „last but not

least“ ist es möglich, mit dem „Freisprechsystem mit Spracherkennung“ über die Lautsprecheranlage des Fahrzeugs den „individuellen“ Klingelton des Telefons wiederzugeben. Das zum „Freisprechsystem mit Spracherkennung“, das innovative Blue&Me[®] bietet aber noch etwas mehr: Es gestattet das Hören der eigenen Lieblingsmusik, die auf dem Handy, einem der neuen Smart-Phones, einem MP3-Player oder einem USB-Stick gespeichert ist. Zu verdanken ist das einem USB-Anschluss im Handschuhfach, an den jedes Digitalgerät mit Analogverbindung angeschlossen werden kann. Auf diese Weise können Musikdateien (MP3, WMA und WAV) direkt über die Stereoanlage wiedergegeben werden. Da sämtliche Informationen am Borddisplay angezeigt werden, kann der Kunde im Archiv des Systems (nach Genre, Album, Künstler etc. geordnet) mittels der Sprachsteuerung oder der Lenkradbedientasten „stöbern“ und den gewünschten Titel über die Bedientasten am Lenkrad auswählen.