

Alfa Romeo wagt in diesem Sommer etwas, das einem konservativen „Alfisti“ zuerst einmal sauer aufstößt, dann aber doch häufig Zustimmung findet und aller Voraussicht nach für die italienische Marke neue Freunde/innen gewinnen wird: Den offenen Zweisitzer Alfa Spider und das viersitzige Sportcoupé Alfa Brera gibt es fein überarbeitet als „Edizione“ mit der exklusiven weißen Lackierung Bianco Ghiaccio statt dem traditionellen Alfa-Rot.

## Alfa-Rot ist auch exklusives Weiß



AUF DER PROMENADE MACHT DER WEISSE ALFA BRERA „EDIZIONE“ MIT SEINEM DUNKLEN „SKY VIEW“-GLASDACH ZU JEDER TAGESZEIT EINE GUTE FIGUR.

**B**eide technisch eng verwandten Fahrzeuge gelten zu Recht als automobile Design-Ikonen. Serienmäßig ist nun auch das elektronische Sperrdifferential „Electronic Q2“ an Bord und verbessert nochmals die Handling-Eigenschaften des bisher schon für seine Agilität bekannten Alfa-Duos. Dieses extrem schnell ansprechende System wurde speziell für Fronttriebler konzipiert und bringt hinsichtlich Traktion und Fahrdynamik Vorteile, wie sie bislang nur mit Allradantrieb zu erzielen waren. Im Gegensatz zu diesem ist das Q2-Konzept allerdings wesentlich leichter und wirtschaftlicher.

Die Außenmaße von Alfa Brera und Alfa Spider sind unverändert nahezu identisch: Um 4,40 Meter bewegt sich die Länge, die Breite beträgt 1,83 Meter und vom

1,54 Meter hohen Coupé weicht der Roadster mit offenem oder geschlossenem Dach um jeweils ein paar Zentimeter nach unten oder oben ab. Durchaus geräumig kann man den Alfa Brera als klassischen 2+2-Sitzer mit seinem von 300 auf 610 Liter erweiterbaren Gepäckraumvolumen nennen. Dabei sind die hinteren Plätze mit klappbaren Lehnen und integrierten Isofix-Befestigungen für diese Fahrzeugklasse typische Not- oder „Kinder“-Sitze.

Deutlich knapper geschnitten ist der Alfa Spider hinter den hochwertigen Vordersitzen mit maximal 253 Liter großem Kofferraum. Darin können Golf-Spieler ihre Bags zwar nicht unterbringen, wohl aber hinter den beiden Sportsit-

zen mit integrierten Kopfstützen. Das vollautomatische Verdeck mit beheizbarer Heckscheibe ist bewusst mit Stoff bespannt. Es verschwindet bei Fahrzeugstillstand und angezogener Handbremse zügig unter der nach hinten aufschwingenden Klappe und beeinträchtigt den Kofferraum nicht. Grundsätzlich hat sich bei beiden Karosserievarianten an den verfügbaren Triebwerken nichts geändert. Einstiegs-Motorisierung bleibt der Vierzylinder-Benzindirekteinspritzer 2.2 JTS 16V mit

136 kW/185 PS ab 31.950 oder 33.750 Euro. Dazu ist alternativ zum manuellen Schaltgetriebe für 1.150 Euro extra die automatisierte Selespeed-Version mit ebenfalls sechs Gängen verfügbar. Der Fünfzylinder-Turbo-diesel 2.4 JTDM (ab 35.900 oder 37.500 Euro) nimmt in dieser Klasse immer noch eine Sonderstellung ein und leistet in Kombination mit dem Schaltgetriebe 154 kW/210 PS. Nur 7 kW/10 PS weniger sind es, wenn dazu die Sechs-Stufen-Automatik Q-Tronic für 2.050 Euro gewählt wird. Diese gibt es auch zum 191 kW/260 PS starken 3.2 JTS V6 24V als Sechszylinder-Benziner und der ist optional auch für weitere 2.250 Euro mit dem permanenten Q4-Allradantrieb erhältlich. Dann kosten die Top-Varianten



DIE COLORIERUNG DER ARMATURENANLAGE IST BEI DER „EDIZIONE“-AUSSTATTUNG PERFEKT AUF DIE FÄRBUNG DER POLSTER ABGESTIMMT.



DAS ÖFFNEN DES GEPÄCKABTEILS ERFOLGT JETZT DURCH DAS ALFA ROMEO LOGO AM PERFEKT GERUNDETEN BRERA-HECK MIT VIER AUSPUFF-ENDROHREN.

58.150 oder 59.750 Euro. Zur erweiterten Grundausstattung zählen jetzt Audioanlage mit CD-Player, elektrisch anklappbare Außenspiegel, Zwei-Zonen-Klimaatomatik, Cruise-Control, Lederlenkrad mit Multifunktions-tasten, Startknopf, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und 17-Zoll-Leichtmetallräder mit 225er Reifen. Zusätzlich bietet eine völlig neue Sportsitz-Generation weiter optimierten Komfort. Die Diesel haben außerdem Bi-Xenon-Scheinwerfer und die Top-Versionen Sitzbezüge in Exklusiv-Leder „FRAU Foligno“, Türeinsätze in Leder sowie elektrische Sitzverstellung. Der Sicherheit dienen die dynamische Stabilitätskontrolle VDC und Front- und Seitenairbags plus Knieairbag auf der Fahrerseite. Darüber hinaus hat der Brera Kopfairbags und der Spider feststehende Überrollbügel.

Bei den „Edizione“-Versionen ist die neue Sportsitzanlage farblich exakt auf den Weißton „Bianco Ghiaccio“ abgestimmt. Zum Exklusivleder in schwarz oder braun kommen ohne Aufpreis Bi-Xenon-Scheinwerfer, eine Brembo-Bremsanlage vorn, rote Bremssättel rundum, Bose-Soundsystem, elektrische Sitzverstellung, Sitzheizung und Navigationssystem „Blue&Me NAV“ inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Den edlen Charakter des Pakets unterstreichen auch in dunklem Aluminium ausgeführte Mittelkonsole und dunkelgrau lackierte 18-Zoll-Räder mit 235er Breitreifen. Der Vierzylinder-Benziner beschleunigt

nigt Brera und Spider in weniger als neun Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, ermöglicht über 220 km/h Höchstgeschwindigkeit, verbraucht kombiniert kaum mehr als neun Liter Super je 100 Kilometer und emittiert entsprechend rund 215 g/km CO<sub>2</sub>. Beim V6 dauert der Standardspurt unabhängig von der Getriebewahl nur sieben Sekunden und bis zu 250 km/h Spitze sind möglich. Dafür müssen bis zu zwölf Liter Durchschnittsverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 286 g/km in Kauf genommen werden.

Der Diesel entwickelt beachtliche 400 Nm Drehmoment. Dieser vehemente Schub erlaubt die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in rund acht Sekunden und rund 230 km/h Spitze. Dabei werden manuell geschaltet weniger als sieben Liter je 100 Kilometer verbraucht, mit der Automatik gut ein Liter mehr. Dank serienmäßigem Diesel-Partikelfilter erfüllen Alfa Spider und Alfa Brera bereits die künftige Euro 5 und zählen damit zu den saubersten Sportwagen ihrer Klasse. Schließlich sind die Inspektionsintervalle auf 35 000 Kilometer verlängert, zur zweijährigen Garantie kommt eine ebenso lange Anschlussgarantie und Null-Prozent-Finanzierung oder -Leasing ist verfügbar - günstiger war Alfa-fahren noch nie.

Karl Seiler

