

ALFA BRERA

Modello in breve

Stile affascinante ed interni sofisticati

Tecnica motoristica d'eccellenza

Sicurezza e comportamento dinamico ai vertici del segmento

Tecnologia d'avanguardia per il massimo del benessere a bordo

Servizi innovativi e formule di acquisto personalizzate

Gamma (Mercato Italia)

Schede tecniche

Modello in breve

Sportività ed eleganza racchiuse in uno stile unico ed esclusivo. Armonia di forme e volumi che, una volta uniti all'eccellenza meccanica e motoristica Alfa Romeo, danno vita ad una vettura bella, potente e solida. È questa, in sintesi, l'anima dell'Alfa Brera, il nuovo coupè di prestigio che saprà suscitare grandi emozioni e garantire il massimo del piacere di guida. Del resto, progettisti e designer avevano un solo obiettivo: coniugare la linea elegante e sportiva di una vettura d'eccezione con la qualità e il comfort di una berlina di lusso.

Per raggiungere questo risultato si è partiti dalle ottime premesse dell'affascinante prototipo Brera, disegnato da Giugiaro, che aveva entusiasmato la stampa e il grande pubblico come dimostrano i prestigiosi riconoscimenti internazionali: il "Best of Show", assegnatole dalla rivista Autoweek al Salone di Ginevra; il "Best of Show" nella categoria Prototipi al Concorso d'eleganza di Villa d'Este; 2 premi di categoria al Challenge Bibendum 2002, uno come "one of the most elegant in the world"; e il titolo di "the most fascinating car" del quale è stata insignita al Super Car Rally 2002 da Parigi a Montecarlo. Un curriculum di tutto rispetto, dunque, che oggi eredita la nuova Alfa Brera in commercio alla fine del 2005.

Disegnato da Giugiaro, il modello si fa apprezzare immediatamente per l'inconfondibile "eleganza italiana", uno stile assolutamente unico ed irripetibile che preannuncia il piacere di una guida sportiva nel pieno rispetto della tradizione del Marchio, come dimostrano alcune vetture Alfa Romeo che, proprio in questa categoria, sono diventate tappe fondamentali nella storia dell'automobile: dalla 1900 SS alla Giulietta Sprint, dall'Alfetta alla Giulia Sprint GT.

Ad uno stile così originale corrispondono dimensioni generose: Alfa Brera è larga 183 centimetri, lunga 441, alta 137 e con un passo di 252 cm, anche se la profonda rastrematura del frontale e del posteriore conferiscono al modello un'impressione di grande compattezza. Senza per questo scendere a compromessi in fatto di comfort e funzionalità, come spesso accade in questo genere di automobile.

Inoltre, all'interno, Alfa Brera assicura un ambiente accogliente, luminoso e molto sofisticato, grazie all'impiego di materiali pregiati ed all'adozione di soluzioni innovative come, per esempio,

l'ampio tetto in cristallo fisso che aumenta la luminosità interna e la sensazione di spazio per i passeggeri, oltre a dare maggiore slancio alla linea della vettura.

Al centro della plancia di Alfa Brera, poi, si trovano la radio integrata e tutti i comandi relativi al climatizzatore automatico "bi-zona", realizzati con un design raffinato. Tra l'altro, l'autoradio, completa di lettore CD (a richiesta anche di file MP3), propone un eccellente impianto acustico Bose® studiato e tarato sull'abitacolo, composto da sei altoparlanti e con una potenza di 570 Watt. A queste dotazioni Alfa Brera aggiunge numerosi e sofisticati dispositivi e sistemi che ne fanno un nuovo punto di riferimento del segmento. Come dimostrano: il VDC, i fari allo Xenon, i sette airbag di serie (nel campo della sicurezza); sistema infotelematico con comandi di radio e telefono sul volante, sistema Hi-Fi Bose® e CD-changer (nel campo dell'audio e dell'infomobilità); Cruise Control (per una guida "senza stress"); cerchi in lega da 16", 17" e 18" (per una personalizzazione estetica della vettura). A seconda dei mercati, quindi, la gamma offre possibilità diverse che nascono incrociando due motori a benzina a iniezione diretta JTS (2.2 da 185 CV e 3.2 V6 da 260 CV), due allestimenti; 10 colori di carrozzeria; e 4 rivestimenti interni in tessuto floccato, Alfatex®, pelle e pelle "pieno fiore" Frau®.

Dalla ricchezza dei contenuti all'esclusiva offerta nel campo dei propulsori. Infatti, cuore e insieme vero punto di forza di ogni modello Alfa è il motore. Sotto una linea affascinante e di forte personalità, l'Alfa Brera propone eccellenti propulsori dalla tecnica avanzata e generosi nelle prestazioni: 2.2 da 185 CV e 3.2 V6 da 260 CV, entrambi a benzina a iniezione diretta JTS. Rispettosi dell'ambiente (Euro 4), inoltre, i due propulsori sono abbinati a cambi meccanici, a sei marce, caratterizzati da corse ridotte, innesti precisi e carichi contenuti. Da sottolineare, infine, che i propulsori JTS di Alfa Brera sono stati sviluppati secondo le specifiche degli ingegneri della Casa italiana e rappresentano l'interpretazione Alfa Romeo del motore a benzina con iniezione diretta che si traduce per il cliente in piacere di guida ed elevate performance. Un'automobile, insomma, capace sì di prestazioni esaltanti ma adatta all'uso sulle strade di tutti i giorni.

Oltre al "temperamento Alfa Romeo", la nuova vettura assicura eccellenti prestazioni dinamiche grazie alle sospensioni a quadrilatero alto davanti e Multilink dietro. All'elevato comfort di marcia, poi, l'Alfa Brera aggiunge un assetto sportivo e, di serie sulla versione 3.2 JTS, l'adozione della trazione integrale "Alfa Q4" evoluta. Nel campo della sicurezza, infine, Alfa Romeo Brera dispone dei più sofisticati dispositivi elettronici per il controllo del comportamento dinamico della vettura (dalla frenata alla trazione) implementati per aumentare ancora di più i limiti dinamici, quindi non intrusivi per il guidatore, ma a tutto vantaggio della sicurezza. L'intervento di questi dispositivi è stato studiato attraverso simulazioni e accurate prove in pista con l'obiettivo di assicurare il massimo piacere di guida.

Insomma, sicura, potente e dallo stile affascinante, Alfa Brera segna un ulteriore passo in avanti nel campo dei coupè alto gamma, una particolare fascia che da sempre vede Alfa Romeo giocare un ruolo da protagonista. Per questo la nuova vettura è stata progettata per ottenere una qualità senza compromessi. Tale concetto è stato perseguito durante tutti i momenti del processo di sviluppo della vettura, partendo dalla concezione del prodotto, passando per gli innumerevoli test cui la vettura è stata sottoposta fino al processo produttivo. La qualità di Alfa Brera si esprime anche nella scelta dei preziosi materiali interni; nella messa a punto dei motori Alfa Romeo, per ottenere prestazione, suono e comfort di marcia ai massimi livelli; nell'ottimizzazione delle sofisticate sospensioni. Infine, "qualità" significa anche un mondo di servizi e soluzioni finanziarie capaci di rispondere a tutte le esigenze.

Stile affascinante ed interni sofisticati

«Ho disegnato la Brera perché la voglia di Alfa Romeo non passa mai» dice Giorgetto Giugiaro, il

car designer che ha concepito il modello che rappresenta lo stato dell'arte nel campo dei coupè ponendosi come un'auto forte e compatta, padrona della strada e con una spiccata personalità.

«Quando nel 2002 presentammo in anteprima mondiale a Ginevra quella che definii una sportiva Alfa Romeo “molto sexy”, non sapevo che sarebbe diventata realtà: avevo solo la certezza che con pochi ritocchi quel concept poteva essere prodotto. E infatti per ciò che riguarda l'esterno, di cui mi sono occupato personalmente, grandi modifiche non si sono rese necessarie». Innanzitutto, questo affascinante “2+2” vanta dimensioni generose: è larga 1.830 millimetri, lunga 4.413, alta 1.372, e con un passo di 2.525 millimetri, anche se la profonda rastrematura del frontale e del posteriore conferiscono al modello un'impressione di grande compattezza. Senza per questo togliere eleganza a quelle linee che scorrono morbide, davanti come dietro, fino ai paraurti integrati e ai gruppi ottici con profilo a cuneo convergente.

«Nonostante le sue grandi dimensioni – precisa infatti Giugiaro – questo coupé non è massiccio. Esprime potenza e solidità, ma abbinata all'armonia d'insieme. Abbiamo lavorato molto sugli equilibri e sul volume di sbalzo perché non risultasse pesante».

La linea esterna, poi, è un susseguirsi di citazioni classiche, luogo ideale dove gli stilemi tradizionali del Marchio sono riletti in chiave moderna. Basta un rapido sguardo per scoprirli. Ecco, per esempio, un lunotto che ricorda quello storico della Giulietta Sprint. O ancora il posteriore, che ripropone i tratti distintivi degli ultimi modelli Alfa Romeo. Citazione anche nel frontale: il cofano richiama quelli degli anni Cinquanta, quando a dominare era lo scudetto incastonato al centro. Infine, i fari posteriori ampliati e le quattro uscite di scarico contribuiscono a rafforzare l'impressione di una potente vettura sportiva, allo stesso modo dei pneumatici generosi e dei cerchi in lega dal design sportivo (di serie sull'intera gamma).

Insomma, Alfa Brera si pone su una linea di continuità con il passato ampliandone però lo spazio interno e la vivibilità. In particolare, un'auto di grande temperamento ha nel posto di guida il fulcro intorno al quale è disegnato l'ambiente interno: Alfa Brera non fa eccezione, com'è naturale per una vettura nata per offrire ottime prestazioni coniugate ad un design dal forte impatto visivo.

Disponibile in due allestimenti, tutti contraddistinti dal ricco equipaggiamento elettronico e telematico, Alfa Brera propone un ambiente accogliente e molto sofisticato, grazie all'impiego di forme originali, colori accattivanti e materiali pregiati per mostrine, plancia e sedili. Impresione rafforzata anche dall'adozione di soluzioni innovative come, per esempio, l'ampio tetto in cristallo fisso che aumenta la luminosità interna e la sensazione di spazio per i passeggeri, oltre a dare maggiore slancio alla linea della vettura.

La ricerca stilistica che ha condotto a questi risultati di forte impatto emotivo ha tenuto conto di tre linee guida: carattere, sportività e qualità. Ecco allora che il “carattere distintivo” della nuova vettura emerge da un abitacolo davvero unico, come dimostra la consolle avvolgente, i pannelli a conchiglia e il mobiletto passante che corre fisso tra i sedili posteriori. A questi tratti estetici, i designer hanno declinato il concetto di “sportività” ricorrendo a linee dinamiche e leggere: infatti, il disegno di tutti gli elementi non ha quasi mai linee parallele, ma morbide curve che richiamano velocità e snellezza. Infine, la terza caratteristica degli interni della vettura è la “qualità”: controllata sotto tutti gli aspetti, la qualità offre al guidatore e ai passeggeri sensazioni di cura dei dettagli, grande funzionalità e confort. Inoltre, l'utilizzo di materiali ricercati e il trattamento di alcune aree, come il confezionamento dei sedili, danno uno spiccato carattere italiano all'intero abitacolo. Com'è naturale per un coupè sportivo nato per offrire prestazioni emozionanti, il fulcro, intorno al quale è costruito l'ambiente interno dell'Alfa Brera, è il posto di guida. Obiettivo: garantire a chi siede dietro al volante un assetto che consenta il miglior controllo della vettura in ogni circostanza. Ecco, dunque, alcuni dettagli di impronta decisamente sportiva: le forme circolari degli strumenti e delle bocchette, ma anche una morbida bacchetta di alluminio che delimita l'intero abitacolo rendendo l'ambiente compatto ed avvolgente. Inoltre, i sedili sono caratterizzati dalle linee morbide e dalla cucitura a bretelle che ne sottolinea le forme. Senza contare che, ribaltando i sedili posteriori, la

capacità del bagagliaio passa da 300 a 610 litri, un valore che bene esprime il generoso piano di carico; quando è presente l'impianto Hi-Fi Bose® si passa da 236 (più 20 litri nel cargo box sotto il piano di carico) a 546 litri.

Una volta seduti al posto di guida di Alfa Brera ci si accorge immediatamente dell'ottima disposizione degli strumenti, della maneggevolezza e della comodità dei comandi, tutti orientati verso il conducente e raggruppati per logica funzionale. In particolare, il lato destinato al conducente è fortemente connotato dalla struttura a "cockpit", che comprende in un unico corpo tutti gli strumenti dedicati alla guida. Poi, nel mobiletto centrale sono racchiusi i comandi del climatizzatore, della radio, del navigatore, della leva cambio e del pulsante per l'avviamento del motore. Quest'ultimo contenuto rappresenta un innovativo sistema di avviamento che comprende chiave elettronica a tre tasti; lettore chiave elettronica posizionato in plancia; pulsante di avviamento posizionato vicino al lettore della chiave elettronica; bloccasterzo elettrico posto sul piantone in modo da risultare inoffensivo in caso di urto.

Inoltre, il quadro strumenti presenta tachimetro e contagiri analogici di forma circolare collegati tra loro da un display digitale riconfigurabile ad alta risoluzione mentre la perfetta illuminazione, in particolare durante guida notturna, assicura una nitida ed agevole lettura di tutta la strumentazione. Infine, il volante a tre razze permette la migliore disposizione delle mani ed una perfetta impugnatura anche nelle manovre più impegnative.

Inoltre, il nuovo coupè Alfa Romeo offre sedili comodi, garantendo così il massimo comfort e sicurezza. Innanzitutto, per favorire il comfort, e soprattutto l'assorbimento delle vibrazioni. Infine, sui sedili anteriori sono disponibili a seconda degli allestimenti numerose ed importanti regolazioni che consentono a chiunque di impostare la migliore posizione di guida personale: altezza, lombare, longitudinale, inclinazione (elettrico) e ribaltamento dello schienale, inclinazione del cuscino secondo il piano orizzontale. Inoltre, tra i sedili anteriori è presente un comodo bracciolo centrale con un vano portaoggetti climatizzato mentre gli appoggiatesta sono integrati ed accentuano la connotazione sportiva della vettura. A richiesta, poi, è possibile avere i sedili anteriori con comandi elettrici con memoria. Infine, i sedili posteriori propongono di serie: schienale sdoppiato 40/60 (con ribaltamento sul cuscino) e aggancio Isofix per il trasporto dei seggiolini per bambini.

«Alfa Brera è decisamente, e con orgoglio, un prodotto "made in Italy"», conclude Giugiaro.

Tecnica motoristica d'eccellenza

L'Alfa Brera è equipaggiata con due motori benzina a iniezione diretta JTS e tecnologia Twin Phaser: 3.2 V6 JTS da 260 CV e 2.2 JTS da 185 CV. Abbinati a cambi meccanici – a sei marce, caratterizzati da corse ridotte, innesti precisi e carichi contenuti – entrambi i propulsori sono stati sviluppati secondo le specifiche degli ingegneri della Casa italiana e rappresentano l'interpretazione Alfa Romeo del motore a benzina con iniezione diretta che si traduce per il cliente in piacere di guida ed elevate performance. Infatti, entrambi i motori sfruttano il sistema di combustione JTS (Jet Thrust Stoichiometric), ovvero l'iniezione diretta stechiometrica che consente di ottenere ottime prestazioni. Tra l'altro, i due propulsori assicurano la grande qualità Alfa Romeo essendo stati messi a punto presso la pista di Balocco e assemblati nella fase finale nello stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano. Ovviamente, i propulsori JTS rispettano i limiti Euro 4.

Il nuovo 3.2 V6 JTS V6 da 260 CV

Il cuore sportivo Alfa Romeo trova la sua massima espressione nel nuovo 3.2 litri benzina a sei cilindri a V JTS da 260 cavalli. Si tratta di una radicale svolta rispetto al precedente motore V6 Alfa

Romeo e ne costituisce la naturale evoluzione. Infatti, l'inedito propulsore JTS registra una potenza massima di 260 CV (+ 20 CV rispetto al precedente 3.2 V6, con un aumento superiore dell'8%); una coppia massima a 322 Nm a 4.500 giri/min (+ 33 Nm, con un aumento superiore all'11%); una potenza specifica di 60 Kw/l e coppia specifica di 100 Nm/l; un significativo incremento di coppia ai bassi regimi per migliorare la fluidità di erogazione (circa 30 Nm in più, a partire da 1.500 giri/min, rispetto al precedente motore 3.2 V6); un regime di rotazione massimo di 6.200 giri/min; una ridotta manutenzione (punterie idrauliche e comando distribuzione a catena); un peso contenuto (testa e basamento in alluminio); ed emissioni allo scarico Euro 4. Così equipaggiata l'Alfa Brera raggiunge una velocità massima di 240 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 6,8 secondi.

Principali caratteristiche tecniche

Il nuovo motore 6 cilindri dell'Alfa Brera, nella continuità di strategia già avviata sui motori 4 cilindri, adotta un sistema ad iniezione diretta JTS (Jet Thrust Stoichiometric). Si tratta di un concept originale Alfa Romeo di iniezione diretta del carburante in camera di combustione con titolo stechiometrico particolarmente ottimizzata per le prestazioni che, al tempo stesso, permette buoni consumi di carburante e il rispetto dei limiti di emissione Euro4.

Numerosi componenti di rilevante importanza sono stati progettati ex novo e sono dunque specifici del motore V6 Alfa Romeo. Innanzitutto, la testa cilindri è in alluminio con 4 valvole per cilindro, 2 alberi a camme per bancata equipaggiati con "Twin Phaser" (variante continuo di fase, aspirazione e scarico), già utilizzato su motori 4 cilindri Alfa Romeo ed ora applicato per la prima volta al motore 6 cilindri. Tali variatori consentono una escursione della fase su entrambi gli alberi a camme di 50 gradi angolo motore e servono da un lato a massimizzare la prestazioni, potendo scegliere le fasi opportune a tutti i regimi motore; dall'altro a ridurre consumi ed emissioni ai carichi parziali. Al tempo stesso si ha la possibilità di ottimizzare il rendimento volumetrico del motore in tutto il range dei giri di funzionamento, sfruttando i gradi di libertà concessi dalla fasatura variabile: questo consente di ottenere una curva di coppia molto favorevole, con erogazione del 90% della coppia massima già a partire da 1.800 giri/min (290Nm), che si mantiene in un range di giri molto ampio (tra 1.800 giri/min e 6.250 giri/min). Inoltre, il comando delle valvole è realizzato con un sistema a roller finger, a bassa dissipazione meccanica, e recupero idraulico del gioco punterie.

Altra particolarità è il sistema di trascinamento degli alberi a camme, che viene effettuato tramite una catena primaria che invia il moto alle teste attraverso due catene secondarie. La tensione è fornita da tenditori idraulici automatici che non necessitano di manutenzione durante la vita del motore.

Sulla testa, comandata da un albero a camme, è montata la pompa carburante di alta pressione del sistema a iniezione diretta che, attraverso un regolatore di pressione integrato, garantisce la pressione di iniezione carburante di 120 bar al gruppo iniettori.

L'insieme condotti di aspirazione e camera di combustione è disegnato per ottimizzare il processo di miscelazione aria-combustibile, garantendo la corretta turbolenza dell'aria aspirata, con formazione di una miscela omogenea, per una combustione stabile e completa ed una bassa formazione di inquinanti. Le quattro valvole per cilindro con diametri di riferimento pari a 33,4 mm all'aspirazione e 28,4 mm allo scarico garantiscono un'adeguata permeabilità, per favorire le prestazioni del motore.

Il cassoncino di aspirazione, in alluminio, è stato anch'esso intonato sia per volumi che per geometria dei condotti per le migliori performance alle alte portate aria degli alti regimi. Su di esso è montato il corpo farfallato elettronico con farfalla da 72 mm. Infine, il rapporto di compressione di 11,25:1, garantisce elevate prestazioni motore anche con il normale carburante 95 RON.

In sintesi, ecco le principali caratteristiche tecniche che contraddistinguono il nuovo propulsore 3.2 V6 rispetto al precedente motore V6:

- doppio albero a camme in testa con comando a basso attrito;
- iniezione diretta di benzina;
- doppio variatore di fase continuo in aspirazione e scarico;
- testa cilindri in lega leggera d'alluminio;
- punterie idrauliche per il recupero automatico del gioco;
- basamento in lega leggera d'alluminio;
- catena per comando distribuzione senza necessità di manutenzione;
- cinghia Poly V con tenditore automatico per comando degli accessori motore;
- farfalla ad attuazione elettronica drive by wire;
- bobine d'accensione singole;
- basso consumo specifico ed emissioni contenute;
- EOBD;
- 4 sonde lambda per controllo emissioni;
- doppio sensore di detonazione per migliorare la sensibilità al battito e per ottimizzare le prestazioni massime;
- collettore di scarico di tipo prestazionale con precatalizzatori integrati;
- minima manutenzione;
- livello emissioni Euro 4.

Inoltre, il motore 3.2 V6 dispone di un sistema di scarico che prevede una prima serie di elementi catalizzanti relativamente vicino alle teste cilindri per ridurre il livello di emissioni nelle prime fasi di funzionamento. Inoltre, due catalizzatori sotto pianale e quattro sonde lambda completano il sistema permettendo il raggiungimento dei limiti Euro 4 senza dover ricorrere a sistemi particolari come aria secondaria e riscaldamento elettrico.

Altra peculiarità del 3.2 V6 è il sistema di iniezione di tipo diretto (il combustibile viene erogato direttamente in camera di combustione) con il vantaggio principale di una migliore evaporazione che incrementa il rendimento volumetrico del motore. Grazie a questo fenomeno la carica di aria e benzina, oltre ad essere di maggiore densità, è anche più fredda e ciò permette un aumento del rapporto di compressione, che è stato scelto al valore di 11,25, nonostante l'uso di benzina Euro Super con un indice di ottano 95 RON: l'elevato rapporto di compressione è utile sia ai fini di incrementare le prestazioni sia ad aumentare l'efficienza energetica del motore.

Infine, l'accensione è garantita da una singola candela per cilindro. L'iniezione diretta, abbinata a una geometria a 4 valvole per cilindro, crea una miscela tendenzialmente più concentrata al centro della camera. Il sistema di accensione prevede una singola bobina di accensione per ogni cilindro.

2.2 JTS da 185 CV

Il motore "4 cilindri" di Alfa Brera è caratterizzato dalla sua leggerezza avendo sia testa cilindri sia basamento in alluminio (rispetto al motore che sostituisce il peso si riduce di circa 20 kg). Inoltre, il comando di distribuzione risulta particolarmente evoluto: è composto da un sistema di bilancieri con rullo, che riduce in modo notevole le perdite per attrito nella testa; e dal Twin Phaser, il sistema a variazione di fase continua delle valvole di aspirazione e di scarico che ottimizza la potenza, la coppia ed i consumi.

In dettaglio, il 2.2 JTS sviluppa 136 kW (185 CV) e una coppia di 230 Nm (23,4 kgm) a 4.500 giri/min, spingendo la vettura ad una velocità massima di 222 km/h e impiegando 8,6 secondi per passare da 0 a 100 km/h.

Principali caratteristiche tecniche

Innanzitutto, il sistema Twin Phaser impiega nuovi variatori a “vani” che permettono una escursione della fase su entrambi gli assi di 50 gradi angolo motore: così, da un lato, migliorano le prestazioni potendo scegliere le fasi opportune a tutti i regimi motore; dall’altro lato, invece, consentono di ridurre consumi ed emissioni ai carichi parziali realizzando il cosiddetto Miller-cycle. Questo ciclo di combustione – che viene realizzato con una posticipata apertura e chiusura delle valvole di aspirazione e di scarico – allunga la fase di espansione (convertendo più calore in lavoro), realizza l’EGR interno (evitando inoltre la fuoriuscita dei ultimi gas di scarico ricchi di incombusti) e posticipa la chiusura della valvola di aspirazione (riducendo le perdite di pompaggio).

Altra particolarità del propulsore 2.2 JTS di Alfa Brera è il sistema di trascinamento degli alberi a camme, effettuata tramite una catena: rispetto alla tradizionale cinghia, questa soluzione ha come principale vantaggio il fatto di non dover essere sostituita durante la vita del motore.

Inoltre, al fine di assicurare prestazioni proprie di un’Alfa Romeo, è stato rivisto il diagramma della distribuzione utilizzando profili più larghi che hanno permesso di raggiungere la potenza massima a 6500 giri/min (il sistema è definito in modo da funzionare oltre i 7000 giri/min, la velocità di rotazione massima ammessa dal limitatore elettronico).

Non solo. Per raggiungere un ottimo rendimento volumetrico l’alzata massima raggiunge il valore di 10,3 mm mentre per avere un comfort di marcia elevata, sia a livello vibrazionale sia acustico, il motore è equipaggiato con due contralberi contro-rotanti che eliminano virtualmente le forze alterne di secondo ordine, tipiche dei motori a quattro cilindri in linea. Non ultimo, l’elevata potenza del propulsore (80 CV/l del 2.2 JTS) ha reso necessario l’adozione di valvole di scarico raffreddate al sodio.

La camera di combustione è sagomata a forma di tetto con quattro valvole per cilindro: rispetto all’alesaggio di 86 mm, le grandi valvole dell’aspirazione misurano 35,3 mm e quelle dello scarico 30,3 mm, garantendo così una elevata permeabilità per favorire le prestazioni del motore. Poi, nonostante la corsa di 94,6 mm, per contenere l’altezza totale del motore si è lavorato soprattutto sull’altezza del pistone dove si è raggiunto un valore di compressione di soli 28 mm che risulta ottimo considerando l’elevata potenza raggiunta.

Infine, per quanto concerne i sistemi di scarico, iniezione ed accensione, il propulsore “4 cilindri” JTS adotta strategie e soluzioni già illustrate per il nuovo 3.2 V6.

Sicurezza e comportamento dinamico ai vertici del segmento

Stile affascinante, grande temperamento e tecnica motoristica d’eccellenza. A questi tratti distintivi, l’Alfa Brera ne propone altri giocando le sue carte migliori nel campo della sicurezza e del comportamento dinamico. Infatti, se il “piacere di guidare” è da sempre uno dei punti di forza delle auto del Marchio, il “piacere di viaggiare” diventa una scelta obbligata quando, oltre al temperamento Alfa, la vettura deve assicurare un ottimo comfort. Per questo motivo l’Alfa Brera adotta sospensioni a quadrilatero alto e Multilink. Si tratta di uno schema che assicura eccellenti prestazioni dinamiche e, nello stesso tempo, un ottimo comfort. In questo modo, chi siede dietro il volante domina al meglio il comportamento da grande sportiva che contraddistingue la vettura ma non rinuncia certo all’elevato comfort di marcia garantito dalle sospensioni. Infine, l’Alfa Brera aggiunge un assetto sportivo; la trasmissione integrale Q4 sulla motorizzazione 3.2 V6; e i più avanzati dispositivi elettronici per il controllo del comportamento dinamico della vettura (il sofisticato VDC, con taratura sportiva e non intrusiva, completo di ASR e di MSR). Senza dimenticare, ovviamente, i numerosi dispositivi e sistemi che concorrono a raggiungere i massimi livelli nel campo della sicurezza passiva.

Tenuta di strada: piacere di guida e sicurezza attiva

La nuova Alfa Brera dichiara di “essere Alfa” fino in fondo, per esempio confermando un controllo e un piacere di guida senza compromessi. Da sempre, infatti, il comfort di marcia e il comportamento dinamico sono caratteristiche peculiari delle automobili Alfa Romeo: nel caso di questa vettura diventano veri e propri punti di forza. Innanzitutto, Alfa Brera adotta uno schema delle sospensioni di assoluto interesse, frutto di una nuova progettazione tesa a raggiungere i risultati di massima eccellenza: la sospensione anteriore è a quadrilatero “alto”, quella posteriore è di tipo multilink. Da qui una maggiore capacità di assorbimento delle asperità stradali; massima linearità e precisione nella risposta dello sterzo; e una grande tenuta di strada, massima stabilità nelle manovre ad alta velocità e l’agilità di una vera Alfa Romeo nel “misto stretto”. Ecco in dettaglio le soluzioni adottate e i vantaggi percepiti immediatamente dal cliente.

Sospensione anteriore e sterzo

La nuova sospensione anteriore a quadrilatero alto è la soluzione ideale per un controllo preciso dei movimenti delle ruote, con asse di sterzo ben definito nello spazio. L’architettura deriva dalle esperienze sportive e fornisce alla vettura prestazioni dinamiche elevate, ottimo feeling di sterzo e precisione di guida. Già adottata dal modello 159, la soluzione a quadrilatero alto della nuova Alfa Brera presenta numerose migliorie tecniche.

Innanzitutto l’asse dello sterzo è stato avvicinato al centro della ruota ed è stato aumentato il livello di Ackerman, (maggiore parallelismo nel movimento delle ruote durante la sterzata) per una maggiore prontezza nell’inserimento in curva, grazie anche allo sterzo più diretto della categoria. Infatti, lo sterzo della nuova Alfa Brera è caratterizzato da un ottimo rapporto (12,7° sterzo ogni grado di sterzata della ruota) per una rotazione complessiva di 2 e 1/4 giri del volante, che si traduce per il cliente in una risposta più diretta, un maggiore feeling di guida e un agevole controllo della stabilità.

Inoltre, un attento studio dell’accoppiamento tra geometria di sterzata e volume passaruota, ha permesso di realizzare elevati angoli di sterzo anche con le gommature più ingombranti con decisivo miglioramento del diametro di sterzata tra marciapiedi (10,7 metri).

Il nuovo montante ruota è stato definito nei suoi punti di collegamento alle leve, utilizzando al massimo lo spazio disponibile all’interno dei cerchi, con notevoli benefici sulla rigidità laterale; il gruppo molla ammortizzatore coassiale con ammortizzatore bi-tubo è stato aumentato di dimensioni per una migliore capacità di assorbimento delle asperità stradali; il braccio oscillante inferiore in alluminio abbina ottime caratteristiche strutturali ad un peso ridotto; il braccio superiore in alluminio adotta una coppia di boccole striscianti ad attrito secco, soluzione preferita per la maggiore robustezza ed affidabilità e perché essere la migliore in termini di progressività di sterzo. Infine, la sospensione è stata collegata alla scocca tramite un telaio a geometria chiusa con livelli di rigidità più elevati rispetto alla soluzione precedente a semplice traversa.

Sospensioni posteriori

Le nuove sospensioni posteriori ad architettura multilink permettono di controllare in modo sofisticato i movimenti delle ruote, raggiungendo compromessi prestazionali di più alto livello. La soluzione a tre leve con lama trasversale ha permesso di specializzare le prestazioni dei vari componenti sotto carico longitudinale per ottenere un miglior filtraggio delle asperità e sotto carico laterale per ottenere velocità di risposta, stabilità e tenuta al limite.

In dettaglio, le sospensioni posteriori di Alfa Brera si caratterizzano per:

- innalzamento del punto di ancoraggio del braccio longitudinale, posizionato infatti più in alto del

centro della ruota, che consente una corsa più lunga e flessibile della sospensione con un'ottima risposta nel passaggio sull'ostacolo;

- il montante in alluminio, dotato di mozzo di terza generazione ad alta rigidità, supporta le boccole di collegamento per la leva di campanatura e per il braccio longitudinale;
- il gruppo molla-ammortizzatore bi-tubo, aumentato di dimensioni, rispetto ad altre soluzioni convenzionali consente un miglior compromesso handling-comfort;
- il braccio della campanatura che, oltre a portare la regolazione della campanatura statica, ha permesso di generare una geometria tale da garantire elevati recuperi di campanatura in scuotimento al fine di garantire sempre la migliore impronta a terra e uniformità dell'usura dei pneumatici anche nella guida al limite;
- la boccia posteriore di tipo idraulico che assicura una eccellente capacità di filtraggio delle asperità e che consente l'arretramento della ruota durante il superamento dell'ostacolo;
- una traversa in acciaio alto resistenziale isolata dalla scocca con quattro boccole elastiche che smorzano le vibrazioni ad alta frequenza.

Il sistema di trazione integrale Alfa Romeo Q4

La nuova Alfa Brera, equipaggiata con il potente 3.2 JTS, propone la trazione 4x4 permanente con tre differenziali già adottata da Alfa 159 Q4. Si tratta del nuovissimo "Twin Diff." che rappresenta l'ultima evoluzione del Torsen C.

In particolare, il differenziale centrale di Brera è un Torsen C con la novità di racchiudere al proprio interno il differenziale anteriore, una soluzione che assicura notevoli vantaggi di ingombri e di peso nonché di prestazioni. Esso, infatti, sfrutta le forze create dal differenziale anteriore sia per aumentare il proprio effetto di bloccaggio (35% in tiro e 45% in rilascio) sia per creare un certo effetto autobloccante anche sull'anteriore (fino al 20%) con il conseguente miglioramento della motricità e della stabilità in curva.

La ripartizione di coppia di base del sistema Q4 è a prevalenza posteriore (43/57) per dare una maggiore sportività e, grazie al proprio effetto di bloccaggio, il differenziale centrale è in grado di mandare, istante per istante, la coppia motrice all'assale con maggiore aderenza a terra. Questo permette di passare, dalla ripartizione di coppia iniziale, ad una ripartizione centrata sull'anteriore (72/28) o ad una ripartizione centrata sul posteriore (22/78) in modo automatico, rapido e continuo, secondo le aderenze e gli slittamenti delle quattro ruote.

Il sistema "Quattro ruote motrici Alfa Romeo Q4" opera una ripartizione permanente e dinamica della trazione sulle quattro ruote, raggiungendo così il massimo livello di sicurezza attiva e della sportività. Insomma, l'Alfa Brera Q4 interpreta le quattro ruote motrici secondo la filosofia Alfa Romeo: un sistema sostanzialmente "meccanico" cui viene aggiunto il contributo della tecnologia elettronica più avanzata, per garantire il massimo comfort e piacere di guida, associato alle migliori prestazioni e alla sicurezza totale.

Assolutamente all'avanguardia dal punto di vista tecnico, quindi, la vettura offre importanti vantaggi:

- la trazione permanente Q4, caratterizzata dal differenziale autobloccante Torsen C evoluto (Twin Diff.), rende possibile una migliore tenuta di strada, piacere di guida e risposta progressiva;
- la ripartizione prevalente sull'asse posteriore dà un ulteriore apporto al piacere di guida, grazie a una maneggevolezza della vettura ancora migliorata, pur garantendo la massima stabilità nei cambi di corsia improvvisi in autostrada, come può accadere nelle manovre di emergenza;
- la possibilità di viaggiare in sicurezza in condizioni di scarsa aderenza senza l'intervento dell'elettronica nella ripartizione della coppia per un costante piacere di guida.

Pneumatici e sensore di pressione

All'eccellente comportamento su strada dell'Alfa Brera contribuiscono anche i pneumatici che realizzano il miglior compromesso tra maneggevolezza e comfort. Per garantire una deriva contenuta in curva e, nello stesso tempo, un'ottima capacità di assorbimento degli ostacoli, i tecnici dell'Alfa Romeo hanno sviluppato, insieme con i fornitori, pneumatici ad hoc di grandi dimensioni fino a raggiungere i 235/45 R 18. Non ultimo, a partire dal 2006, sarà disponibile su Alfa Brera anche il sensore di pressione dei pneumatici, il dispositivo che segnala eventuali anomalie sia con un avviso acustico sia con un'indicazione sul display.

Impianto frenante

È il più competitivo della categoria e riprende la più autentica tradizione Alfa Romeo in questo ambito. Di tipo idraulico servoassistito, l'impianto frenante è costituito da due circuiti indipendenti incrociati, si dimostra particolarmente efficace e assicura una frenata pronta e progressiva, oltre che spazi di arresto ridotti.

Ovviamente, l'impianto differisce in funzione delle diverse motorizzazioni (per peso e potenza): le vetture equipaggiate con il 2.2JTS impiegano, sulle ruote anteriori, dischi autoventilanti da 305 mm e pinze flottanti in ghisa con pistoncino; su quelle posteriori, invece, i dischi sono pieni (diametro di 278 mm) mentre la pinza è in alluminio con pistoncino.

La potente Alfa Brera 3.2JTS Q4 adotta dischi autoventilanti da 330 mm, con pinza in alluminio monoblocco a quattro pistoncini, sulle ruote anteriori; da 292 mm, anch'essi autoventilanti, con pinza flottante su quelle posteriori.

Da sottolineare che, per la prima volta su un'Alfa Romeo, questa versione impiega, sui freni anteriori, una pinza in alluminio monoblocco ad attacchi radiali: si tratta di una soluzione che aumenta la rigidità della pinza, a pari peso, e fornisce quindi prestazioni più elevate soprattutto nella guida sportiva.

ABS completo di EBD

Oltre ad un impianto frenante con eccellenti prestazioni, Alfa Brera è dotata del sistema antibloccaggio ABS, uno tra i più avanzati oggi disponibili. Ha quattro sensori attivi e una centralina idraulica a 12 elettrovalvole. Nell'impianto ABS è integrato il correttore elettronico della frenata EBD (Electronic Brake force Distribution). Quest'ultimo suddivide l'azione frenante sulle quattro ruote in modo da impedirne il blocco e garantire in ogni condizione il pieno controllo della vettura. Il sistema, inoltre, adatta il proprio funzionamento alle condizioni di aderenza delle ruote stesse e all'efficienza delle pastiglie dei freni, riducendo anche il surriscaldamento di questi ultimi.

VDC (Vehicle Dynamic Control)

Il VDC è l'interpretazione di Alfa Romeo dell'ESP (Electronic Stability Program), il sistema che interviene nelle condizioni prossime al limite, quando è a rischio la stabilità della vettura, e aiuta il pilota a controllare l'auto. Dispositivo di carattere sportivo, come si addice a una vera Alfa, contraddistinta da un'ottima tenuta di strada, il VDC lascia al guidatore il totale piacere di padroneggiare il mezzo fino a quando le condizioni sono normali e interviene solo poco prima che la situazione diventi critica. Il VDC è sempre inserito.

Quando, invece, in condizioni di bassa aderenza si scala bruscamente di marcia, interviene l'MSR (Motor Schleppmoment Regelung) che ridà coppia al motore evitando il pattinamento derivante dal blocco delle ruote. Per ottenere questo risultato, il VDC verifica di continuo l'aderenza dei pneumatici al terreno sia in senso longitudinale sia in senso laterale e, in caso di sbandata,

interviene per ripristinare la direzionalità e la stabilità dell'assetto. Tramite sensori rileva, infatti, la rotazione del corpo vettura attorno al suo asse verticale (velocità di imbardata), l'accelerazione laterale dell'auto e l'angolo volante impostato dal pilota (che indica la direzione scelta). Confronta, poi, questi dati con i parametri elaborati da una centralina elettronica e stabilisce – attraverso un complesso modello matematico – se la vettura sta percorrendo la curva entro i limiti di aderenza, oppure se è in procinto di sbandare di muso o di coda (sottosterzo o sovrasterzo).

Per riportarla sulla traiettoria corretta, genera un momento d'imbardata contrario a quello che causa l'instabilità, frenando singolarmente le ruote opportune (interne od esterne) e riducendo la potenza del motore (agisce sulla farfalla). Proprio qui sta la peculiarità del dispositivo realizzato dai tecnici dell'Alfa Romeo. I suoi interventi sui freni, infatti, sono modulati in modo da essere i più dolci possibili (e quindi non disturbare la guida) e la riduzione della potenza del motore è contenuta, per garantire sempre prestazioni sportive e grande piacere di guida.

Il VDC svolge il suo complesso lavoro restando in costante comunicazione non solo con i sensori dei freni e con la centralina del motore ma anche con:

- il “Body computer” che scambia costantemente informazioni con l'impianto ABS, la centralina del motore e quella del cambio automatico;
- la farfalla elettronica (che, a sua volta, dialoga con l'impianto ABS);
- il quadro di bordo (spie di segnalazione di tipo attivo);
- il volante e il piantone di guida (attraverso il sensore di sterzo);
- il sensore giroscopico installato sul pavimento dell'abitacolo per registrare l'imbardata e l'accelerazione laterale della vettura.

ASR (Anti Slip Regulation)

Parte integrante del VDC è il sistema antislittamento ASR (Anti Slip Regulation) che provvede a qualsiasi velocità, con l'ausilio di freni e del controllo motore, ad ottimizzare la trazione.

Basandosi sul numero di giri delle ruote calcolato dai sensori dell'ABS, il dispositivo calcola il grado di slittamento e per ripristinare l'aderenza attiva due diversi sistemi di controllo. Quando un'eccessiva richiesta di potenza provoca il pattinamento di entrambe le ruote motrici (per esempio in caso di aquaplaning o quando si accelera su un manto stradale dissestato, innevato o ghiacciato), riduce la coppia del motore diminuendo l'angolo di apertura della farfalla e quindi la portata d'aria. Se, invece, a pattinare è una sola ruota (per esempio quella interna alla curva in seguito ad accelerazione o a variazioni dinamiche del carico), questa viene automaticamente frenata senza che il guidatore intervenga sul pedale del freno. Si ottiene così un effetto simile a quello prodotto dal differenziale autobloccante. Ciò consente ad Alfa Brera di disimpegnarsi agevolmente su fondi stradali a bassa aderenza.

L'inserimento dell'ASR è automatico ad ogni avvio del motore, ma per escluderlo basta premere un interruttore posto sul mobiletto centrale. Il disinserimento, infine, dell'ASR è d'obbligo solo quando si usano le catene da neve perché per trasmettere coppia a terra, la ruota deve poter “ammucchiare” la neve con piccoli slittamenti che l'ASR tende ad evitare.

HBA e Hill-holder

Concludono l'offerta di Alfa Brera il sistema HBA, l'assistente elettronico idraulico di frenata che incrementa automaticamente la pressione del circuito frenante durante la frenata di emergenza. E il sistema Hill-holder che, nelle partenze in salita, mantiene per pochi istanti l'azione frenante al rilascio del piede dal freno, agevolando così lo spunto ed evitando arretramenti.

Sistemi dell'ultima generazione per una protezione totale

Tecnologia d'avanguardia anche per la sicurezza passiva. Ad iniziare dal nuovo autotelaio, progettato anche in funzione della sua capacità di assorbire con la massima efficacia eventuali urti. Continua con il contributo alla tutela degli occupanti dato dalla scocca e dalle porte, senza dimenticare gli attacchi Isofix per il trasporto in massima sicurezza anche dei più piccoli. Termina con i sistemi di ritenuta innovativi (pretensionatore su fibbia e limitatore di carico degressivo sulla cintura di sicurezza) e i numerosi airbag (sette sono sempre di serie): anteriori a doppio stadio di attivazione, laterali e window-bag che proteggono anche i posti posteriori, e i nuovi dispositivi dedicati alla salvaguardia delle ginocchia del guidatore. Questi ultimi (è a richiesta quello per il passeggero) impediscono il contatto con la superficie della plancia, contribuendo a garantire il raggiungimento dei più alti livelli di sicurezza.

A questi si aggiungono i due bag frontali a doppio stadio di attivazione: per il guidatore (che ha una capacità di 60 litri) e per il passeggero (120 litri). Il loro funzionamento è controllato da una centralina elettronica posta sul tunnel, che valuta la severità dell'urto attraverso sensori, tarati con una serie di crash in laboratorio. L'impianto è dotato di un sistema diagnostico di verifica elettronica dei componenti. Questi ultimi sono testati da un processore che ne controlla continuamente il buon funzionamento. Tra l'altro, gli airbag non si attivano per incidenti a bassa velocità (è il caso di un lieve tamponamento o di un urto causato dalle manovre di parcheggio), né per sollecitazioni che non provengano da urti (come una buca presa in velocità). A seconda dei mercati è disponibile l'airbag frontale che del passeggero può essere disattivato manualmente per consentire il trasporto di un bambino su un seggiolino posto in senso contrario a quello di marcia (resta, però, attivo il pretensionatore).

In più, per proteggere ancora meglio bacino e torace dei passeggeri che occupano i posti anteriori quando viene urtato il fianco della vettura, Alfa Brera dispone di due airbag laterali. Sono sistemati all'interno dello schienale dei sedili anteriori. Questa collocazione assicura la miglior difesa degli occupanti, indipendentemente dalla loro statura, dalla posizione assunta e dalla regolazione del sedile. Per questioni geometriche permette, inoltre, di impiegare un cuscino di 12 litri: un volume inferiore a quello che sarebbe necessario ad un airbag alloggiato nella porta per garantire la stessa protezione. I sensori che comandano l'attivazione di questi airbag sono sistemati sui montanti centrali. In caso d'incidente, raccolgono il segnale di un'accelerazione laterale e lo inviano anche alla centralina elettronica dalla quale dipende il funzionamento degli airbag frontali e dei pretensionatori delle cinture di sicurezza. Tutti i sistemi, infatti, sono gestiti in modo integrato, con una logica di protezione totale e progressiva degli occupanti.

Inoltre, Alfa Brera dispone dei window-bag destinati a scendere lungo i finestrini per salvaguardare la testa degli occupanti in caso di collisione laterale. Rispetto ad altre soluzioni, i window-bag adottati dal nuovo modello sono più protettivi, più veloci nel gonfiarsi e meno invasivi per i passeggeri. Si aprono, infatti, dall'alto verso il basso e non rischiano, con il loro movimento, di procurare danni secondari alle braccia degli occupanti. Salvaguardano, inoltre, efficacemente sia il capo dei passeggeri anteriori sia quello di chi siede dietro, perché sono larghi quanto l'intera finestratura e garantiscono protezione anche durante i ribaltamenti. I due cuscini (uno per il lato destro e l'altro per quello sinistro) trovano posto sotto le longherine del tetto, ripiegati in un vano chiuso. Al momento opportuno il rivestimento si piega, permettendo ai bag di gonfiarsi e di scendere verso il basso. Infine, il nuovo modello dispone di un meccanismo di sgancio dei pedali in caso di urto frontale per proteggere gli arti inferiori.

Tecnologia d'avanguardia per il massimo del benessere a bordo

Alfa Brera circonda guidatore e passeggeri con tecnologie che ne garantiscono il più elevato comfort acustico e climatico. Da qui nasce un ambiente interno ovattato, avvolgente e privo di vibrazioni grazie all'accuratissima insonorizzazione della vettura e all'elevata rigidità torsionale e flessionale della scocca. E ancora: Alfa Brera propone il climatizzatore automatico "bi-zona"; un tetto panoramico di ampie dimensioni; un sofisticato sistema infotelematico; e l'impianto Sound System Bose®. Ma comfort vuol dire anche automatismi che riducono, per l'automobilista, l'impegno della guida: dal sensore di pioggia al Cruise Control, dal sensore crepuscolare a quelli per il parcheggio. Insomma, in fatto di comfort la nuova vettura non teme confronti.

Comfort climatico

Il clima all'interno dell'abitacolo è uno dei principali fattori di comfort durante il viaggio ed è importante anche per la sicurezza preventiva, perché temperatura, umidità e ventilazione influiscono sul benessere del guidatore e quindi sul suo livello d'attenzione. Senza dimenticare che all'impianto di riscaldamento e aerazione è affidato anche lo sbrinamento del parabrezza e dei vetri laterali. Ecco perché sul modello Alfa Brera sono disponibili, a seconda degli allestimenti e dei Mercati, due impianti di climatizzazione (automatico bi-zona e manuale).

Il dispositivo bi-zona è dotato di controllo automatico che, attraverso una centralina elettronica, gestisce la temperatura, la portata dell'aria, la sua distribuzione, l'inserimento del compressore e del ricircolo. Inoltre, l'impianto di Alfa Brera attua una strategia di controllo del clima "a temperatura equivalente". Attraverso alcuni sensori registra la temperatura interna ed esterna e valuta la sensazione di benessere termico provata dal passeggero, cioè lo scambio energetico tra il corpo umano e l'abitacolo, sul quale influiscono l'umidità, la temperatura e la portata dell'aria trattata. Un altro sensore, posto in posizione centrale alla base del parabrezza, rileva l'irraggiamento solare del veicolo e l'inclinazione con la quale i raggi stessi raggiungono l'abitacolo. Consente cioè di prevedere l'eccessivo innalzamento di temperatura all'interno dell'auto causato dai raggi del sole e quindi d'informare in tempo il climatizzatore. Inoltre, il climatizzatore automatico bi-zona consente di avere contemporaneamente due diverse temperature e distribuzione dell'aria: una nella parte destra dell'abitacolo, un'altra in quella sinistra.

Infine, associato al climatizzatore bi-zona, è presente anche un sensore destinato a verificare la qualità dell'aria: l'Air Quality Sensor (AQS). Questo sistema consente agli occupanti di Alfa Brera di respirare sempre aria pulita, anche quando si viaggia in città, durante gli incolonnamenti e sotto le gallerie. Controlla, infatti, la funzione di ricircolo, che viene inserita automaticamente per bloccare l'immissione di aria esterna nella vettura quando si attraversano luoghi ad elevato tasso di smog.

Tetto panoramico in vetro con tendina parasole

Alfa Brera può essere dotata di un tetto in vetro di grandi dimensioni che costituisce una novità per il segmento e propone un nuovo modo di vivere l'automobile. Il dispositivo, di ultima generazione, è composto da un pannello in vetro stratificato – con molatura su tutti i lati, incollato, di colore verde, serigrafia e guarnizione perimetrale – e da una tendina motorizzata all'interno a copertura del vano vetrato. In dettaglio, la tendina è costituita da 3 pannelli che scorrono indipendenti verso la parte posteriore della vettura su due guide in alluminio anodizzate nere. In viaggio, quindi, il cliente può scegliere quanta luce far entrare in abitacolo agendo semplicemente sul comando elettrico (posto in alto sulla plafoniera centrale).

Il sistema infotelematico

A richiesta Alfa Brera può essere dotata di un sofisticato sistema infotelematico di ultima generazione che integra il navigatore satellitare, l'autoradio, il lettore CD, il telefono viva voce GSM dual-band, comandi vocali e i Servizi di infomobilità bCONNECT. Il dispositivo è dotato di uno schermo a colori TFT (a matrice attiva) da 6,5 pollici che consente di seguire con facilità sul display e tramite messaggi vocali le indicazioni relative al percorso impostato. Da sottolineare che i comandi vocali consentono di accedere a tutte le funzioni del sistema semplicemente con la voce evitando così distrazioni dalla guida.

Si tratta, dunque, della soluzione telematica ideata per mettere la tecnologia al servizio di chi guida e per rendere ancora più comoda e facile la vita a bordo durante i propri trasferimenti. Infatti, con la sola pressione del tasto verde, grazie alla rete GPS/GSM e ai vantaggi della comunicazione satellitare, il cliente potrà dialogare in viva voce con un operatore, un vero assistente personale pronto a rispondere nella sua lingua ad ogni richiesta di informazioni. Tra i diversi servizi ricordiamo quello di Consulenza Medica e di Assistenza Stradale (attivo 24 ore su 24) e il Drive Me che permette di ricevere l'indirizzo o il telefono di un privato o di un'azienda. Infatti, l'operatore rende l'informazione disponibile sul display di bordo attraverso un SMS, consentendo l'impostazione della destinazione attraverso un solo tasto, così come facile e immediato è chiamare il numero telefonico incluso nel messaggio senza dover digitare il numero.

Infine, il cliente di Alfa Brera può beneficiare dei servizi bCONNECT in qualsiasi momento, in viaggio, nel tempo libero e anche comodamente da casa, da qualunque telefono fisso o mobile abilitato grazie ad Alfa Voice. Si tratta di un vero e proprio assistente personale sempre a disposizione che suggerisce e consiglia il percorso più agevole per aggirare il traffico, aiuta nella ricerca di un indirizzo o di un numero di telefono, prenota un biglietto aereo, un albergo o il ristorante preferito, fornisce aggiornamenti sui fatti del giorno e sui principali eventi sportivi. Alfa Voice, inoltre, offre indicazioni sulla situazione meteo e neve, su spettacoli, film, manifestazioni e concerti, locali di tendenza, centri commerciali, agriturismo, musei, ospedali, farmacie, bancomat, officine e stazioni di servizio.

Sound System Bose®

Il Sound System Bose®, realizzato per l'Alfa Romeo dall'omonima azienda americana, leader nel settore dell'acustica Hi-Fi, è capace di garantire ad ogni passeggero e in tutte le condizioni di marcia una qualità d'ascolto eccezionale. L'impianto Hi-Fi ha una potenza di 570 Watt e dispone di un impianto acustico composto da sei altoparlanti e un subwoofer con amplificatore digitale a 6 canali (200 Watt di potenza) che riproduce le frequenze più basse ed è integrato nel vano bagagli.

Il Sound System Bose® dà le stesse emozioni che si provano ascoltando un concerto dal vivo. Offre, infatti, una riproduzione realistica, con alti cristallini e bassi pieni e ricchi, rifiutando, invece, timbri innaturali che all'inizio possono apparire affascinanti, ma a lungo andare affaticano l'ascoltatore. Merito anche della nuova disposizione dei tweeter posti sulla plancia insieme ad un diffusore centrale. Quest'ultimo, tra l'altro, permette al suono di avvolgere tutti gli occupanti dando la sensazione di propagarsi in un ambiente molto più vasto, perché il sistema audio è progettato appositamente per l'abitacolo, in modo da garantire una perfetta armonia tra le caratteristiche tecniche dell'uno e dell'altro.

Per ottenere questo risultato, gli ingegneri della Bose® hanno selezionato accuratamente tutti i componenti dell'impianto stereo, stabilendo, con l'aiuto di avanzati software di progettazione, la migliore posizione dei diffusori in rapporto agli ascoltatori.

Un processore del segnale, integrato, regola automaticamente i bassi in modo da renderli perfetti a qualsiasi volume. Più sofisticato del semplice controllo del volume dei sistemi tradizionali, il dispositivo garantisce un suono sempre naturale e di alta qualità. Inoltre, un circuito di equalizzazione attiva garantisce un ottimo bilanciamento elettronico automatico dell'uscita di tutte le frequenze, grande equilibrio e chiarezza di tono in tutta la gamma audio. Che vuol dire poter godere di riproduzioni musicali impeccabili in ogni condizione di marcia.

Alla limpidezza del suono contribuiscono anche i circuiti compressori attivi, grazie ai quali il sistema non manifesta alcuna distorsione neppure nei passaggi a volume più alto. Ed è proprio l'interazione tra tutti questi sofisticati componenti che produce lo straordinario suono reso famoso in tutto mondo dal marchio Bose®.

Sensori di pioggia, crepuscolare, di parcheggio e sistema integrato di protezione antifurto

Completano la dotazione del nuovo modello altri importanti dispositivi tecnologici che migliorano la vita a bordo. Come dimostrano il sensore di pioggia, che attiva automaticamente i tergicristallo alle prime gocce di pioggia; il sensore crepuscolare, che accende i fari non appena entrati in galleria; e, di serie, il sensore posteriore che facilita le manovre di parcheggio fornendo al guidatore informazioni acustiche e grafiche (sul display) sulla distanza tra la vettura e l'ostacolo. Non ultimo, l'Alfa Brera propone un sofisticato "sistema integrato di protezione" che include un antifurto volumetrico, antisollevamento e antieffrazione con Safe Lock. Quest'ultima funzione consente di scollegare meccanicamente nottolino e maniglie di apertura delle porte interne ed esterne, in modo che non sia possibile aprirle dall'interno anche se viene rotto il vetro.

Cruise Control

A seconda dei mercati e delle versioni, Alfa Brera adotta il Cruise Control, un sistema capace di aiutare l'automobilista a gestire la velocità della vettura, migliorando il comfort di viaggio. Pilota, infatti, direttamente la farfalla del motore e consente di mantenere automaticamente la velocità di crociera impostata dal guidatore. Il Cruise Control può funzionare nell'intero arco di giri ammessi dal motore, ma solo per velocità superiori ai 30 km/h. È consigliabile, quindi, inserirlo quando le condizioni stradali consentono di mantenere con sicurezza il valore memorizzato.

Premendo il pedale dell'acceleratore (per esempio durante un sorpasso), il Cruise Control viene momentaneamente disabilitato anche se il sistema rimane attivo. L'auto, perciò, accelera come richiesto, ma appena si rilascia il pedale il sistema riporta automaticamente la vettura alla velocità memorizzata. Per ovvie ragioni di sicurezza, il dispositivo viene invece disinserito automaticamente quando il guidatore pigia il pedale del freno o della frizione. In quest'ultimo caso si può tornare alla velocità preimpostata premendo il pulsante "RECALL", posto all'estremità della leva di comando del Cruise Control. Per disattivare definitivamente il dispositivo e cancellare ogni impostazione precedente bisogna ruotare la ghiera in posizione "OFF" o spegnere il motore. Una spia sul display del quadro indica lo stato di funzionamento o disattivazione del sistema.

Servizi innovativi e formule di acquisto personalizzate

Nei maggiori mercati europei, Fiat Auto Financial Services propone un'ampia gamma di finanziamenti personalizzati per l'acquisto della nuova Alfa Brera. Tra queste soluzioni non

potevano certamente mancare:

- il classico finanziamento rateale con una durata dai 12 ai 72 mesi;
- il leasing, pensato per imprenditori, liberi professionisti e lavoratori autonomi, con durata variabile da 24 a 60 mesi;
- formule innovative che prevedono un piano finanziario “su misura” con un versamento iniziale e mensilità molto contenute e garanzia del prezzo minimo di riacquisto. Allo scadere scelta tra tre opzioni: sostituzione della vettura con una nuova; acquisto pagando la maxirata finale; rifinanziamento dell'importo residuo.

Per il mercato italiano, inoltre, Sava ha sviluppato il nuovo e flessibile sistema di vendita “Alfa Più”. Nata dalla collaborazione tra la società specializzata in prodotti finanziari retail e il brand Alfa Romeo, la formula consente di avere un'auto sempre nuova, pagandone solo l'effettivo utilizzo. In dettaglio, l'anticipo è variabile da zero fino al 50% del prezzo di vendita (a scelta del cliente), mentre le rate sono di importo contenuto e con durate di 25 o 37 mesi. Al termine del contratto, poi, il cliente di Alfa Brera può scegliere fra tre alternative: sostituire la vettura acquistandone una nuova; tenerla pagando la rata finale residua; oppure restituirla senza l'obbligo di acquistarne una nuova.

Altra innovativa soluzione è il “noleggio a lungo termine” studiata appositamente per liberi professionisti e privati che desiderano apprezzare la sportività e l'eleganza della propria Alfa Brera senza dover pensare alle incombenze legate alla gestione diretta della vettura. Infatti, è la società di noleggio che se ne occupa: assicurazione e gestione sinistri, manutenzione ordinaria e straordinaria, traino, assistenza stradale e tassa di proprietà. Tutto questo attraverso il pagamento di un canone mensile e senza immobilizzazione di capitale.

A richiesta, infine, Alfa Brera può essere dotata di radionavigatore satellitare con inclusi i servizi di infomobilità bCONNECT, ideati per mettere la tecnologia al servizio di chi guida e per rendere ancora più comoda e facile la vita a bordo della nuova Alfa Brera. Infatti, premendo l'apposito tasto verde (grazie alla rete GPS/GSM e ai vantaggi della comunicazione satellitare) il cliente potrà dialogare in viva voce con un operatore, un vero assistente personale pronto a rispondere nella sua lingua ad ogni richiesta di informazioni. Ad esempio, potrà richiedere l'indirizzo o il telefono di un privato o di un'azienda (servizio Drive Me), oltre a poter usufruire di un servizio di Consulenza Medica e di Assistenza Stradale on line 24 ore su 24.

La gamma (Mercato Italia)

La gamma del nuovo modello nasce incrociando due motori, 2 allestimenti; 10 colori di carrozzeria; e 4 ambienti interni in tessuto floccato, Alfatex®, pelle e pelle “pieno fiore” Frau®. Inoltre, la gamma dell'Alfa Brera offre a tutti i clienti, anche ai più esigenti, l'opportunità di scegliere tra diversi contenuti che, da una parte, enfatizzano la versatilità del modello, dall'altra rispondono alle esigenze funzionali ed emotive di qualunque cliente.

In dettaglio, il primo allestimento propone di serie computer di bordo, climatizzatore automatico bizona, specchi retrovisori elettrici, pulsante di avviamento sulla plancia, VDC, sensori di parcheggio, cerchi in lega da 17”, interni in tessuto floccato, Knee-Bag (per il guidatore) e radio con lettore CD.

A questo già ricco equipaggiamento, il secondo allestimento aggiunge il tetto panoramico in vetro, i comandi della radio sul volante, gli specchi ripiegabili elettricamente, gli interni Alfatex e le finizioni in alluminio serigrafato, sensori di pioggia, crepuscolare e antiappannamento, lavafari e fari bi-xenon.

Principali contenuti di prodotto (Mercato Italia)

	2.2 JTS 185 CV BRERA	2.2 JTS 185 CV BRERA SKY VIEW	3.2 V6 260 CV BRERA SKY VIEW
Tetto panoramico fisso con tendina elettrica antiirraggiamento	◦	•	•
Verniciatura Rosso Alfa	◦	◦	◦
Verniciatura metallizzata	◦	◦	◦
Specchi esterni elettrici riscaldati	•	◦	◦
Specchi esterni elettrici, ribaltabili elettricamente, riscaldati	—	•	•
Specchi esterni elettrici ribaltabili elettricamente, riscaldati con memoria	◦	◦	◦
Lavafari	◦	•	•
Spruzzatori idrodinamici per parabrezza	•	•	•
Ruote in lega leggera disegno a fori 16" con pneumatici 215/55	◦	◦	◦
Ruote in lega leggera disegno a fori 17" con pneumatici 225/50	•	•	•
Ruote in lega leggera disegno a razze effetto diamantato 17" con pneumatici 225/50	◦	◦	◦
Ruote in lega leggera disegno a raggi 18" con pneumatici 235/45	◦	◦	◦
Ruote in lega leggera disegno a fori 18" con pneumatici 235/45	◦	◦	◦
Volante e pomello in pelle	•	•	•
Climatizzatore automatico bizona in temperatura e distribuzione (con bocchette areazione posteriori, filtro antipolline con carboni attivi e AQS) (1)	•	•	•
Sedili anteriori a regolazione manuale (altezza, lunghezza, inclinazione elettrica, basculamento e lombare conducente)	•	•	•
Sedili a regolazione elettrica con memoria	◦	◦	◦
Sedile posteriore sdoppiato abbattibile asimmetricamente con vano nel bracciolo	•	•	•
Bracciolo imbottito nel sedile posteriore con vano sci	•	•	•
Riscaldamento sedili anteriori a 3 livelli di temperatura	◦	◦	◦
Sedili in tessuto floccato	•	—	—
Sedili tessuto AlfaTex®	◦	•	•
Sedili in pelle	◦	◦	◦
Sedili in pelle Frau®	—	◦	◦
Volante con regolazione assiale e in altezza	•	•	•
Batticalcagno anteriore con inserti inox	—	•	•
Specchio cortesia conducente e passeggero su pantina con illuminazione incorporata	•	•	•
Bracciolo anteriore con vano portaoggetti e vano climatizzato	•	•	•
Linguetta fuoriuscente per apertura cofano motore	•	•	•
Cristalli atermici	•	•	•
Parabrezza con lamina riflettente infrarosso, fascia scura			

antiabbagliamento e riscaldamento zona spazzole	◦	◦	◦
Cristalli laterali anteriori spessore 5 mm	•	•	•
Tappeto interno in Tufted velour	•	•	•
Rete di ancoraggio oggetti nel vano baule	◦	◦	◦
Sovratappeti	◦	◦	◦
Strumenti di bordo con illuminazione bianca e display multifunzione	•	•	•
Indicazione livello olio motore	•	•	•
Trip Computer	•	•	•
Chiave elettronica con telecomando porte e baule	•	•	•
Pulsante avviamento	•	•	•
Alzacristalli elettrici anteriori con dispositivo antipizzicamento	•	•	•
Chiusura centralizzata	•	•	•
Interruttore interno apertura/chiusura centralizzata porte	•	•	•
Comando elettrico apertura cofano da interno vettura (all'interno del mobiletto centrale)	•	•	•
Cruise control	◦	◦	◦
Plafoniere anteriori e posteriori con spot lettura	•	•	•
Luce illuminazione cassetto plancia	•	•	•
Illuminazione bagagliaio	•	•	•
Luce pozzanghera	•	•	•
Illuminazione diffusa dall'alto zona anteriore	•	•	•
Esclusione sigla modello su parte posteriore	◦	◦	◦
Airbag frontale conducente e passeggero Full Size ad apertura controllata	•	•	•
Bag ginocchia conducente	•	•	•
Bag ginocchia passeggero	◦	◦	◦
Early Crash Sensor nella traversa anteriore	•	•	•
Chiave disattivazione del front bag passeggero	•	•	•
Sidebag anteriori (protezione torace e bacino)	•	•	•
Window bag Full Size (protezione anteriore e posteriore)	•	•	•
Cinture anteriori con limitatore di carico degressivo e pretensionatore su fibbia	•	•	•
Segnalazione acustica cintura non allacciata temporizzata e disattivata a vettura non in movimento	•	•	•
Fire Prevention System	•	•	•
Attacchi Isofix dei posti posteriori con terzo attacco superiore centrale	•	•	•
Barre anti-intrusione porte anteriori e posteriori	•	•	•
VDC con Hill Holder (ABS + ASR + EBD + Brake Assistant)	•	•	•
Comandi esclusione ASR/VDC	•	•	•
Sportello carburante sotto chiusura centralizzata	•	•	•
Appoggiatesta conducente	•	•	•
Pinze freni in alluminio marchiate Alfa Romeo	•	•	•
Sensore usura pastiglie e anomalia impianto frenante	•	•	•
Ruotino di scorta	•	•	•
Tire kit alternativo a ruota di scorta	•	•	•

Sensore di pressione pneumatici individuale con indicazione su display strumento	◦	◦	◦
Sensore parcheggio posteriore integrato nel paraurti con segnalazione acustica di avvicinamento ad ostacolo	•	•	•
Alfa code (Immobilizer)	•	•	•
Antifurto volumetrico (con interruttore per disinserimento) e antisollevamento (include Safe Lock)	◦	◦	◦
Proiettori alogeni	•	—	—
Proiettori Bi-Xenon	◦	•	•
Sensore crepuscolare per accensione automatica luci anabbaglianti	◦	•	•
Fendinebbia	•	•	•
Dispositivo “follow me home”	•	•	•
Radionavigatore a mappe con display a colori 6,5”, telefono vivavoce GSM e comandi vocali	◦	◦	◦
Radionavigatore a mappe con display a colori 6,5”, telefono vivavoce GSM e chiamate servizi (emergenza, servizi b-CONNECT)	◦	◦	◦
Antenna radio	•	•	•
Autoradio con lettore CD audio (6 altoparlanti)	•	•	•
Autoradio con lettore CD audio, MP3 (6 altoparlanti)	◦	◦	◦
CD changer (10 CD)	◦	◦	◦
Impianto Hi-Fi Bose® con amplificatore digitale (6 altoparlanti + 1 centrale + subwoofer) con cargo box sotto piano di carico			
Predisposizione viva voce	◦	◦	◦
PACK			
Pack visibility (sensore pioggia, sensore crepuscolare, sensore appannamento, AQS(1))	◦	•	•
Pack Sport (sedili dalla conformazione sportiva in misto pelle Tibet/Alfatex, interni specifici)*	◦	◦	◦

• = di serie ◦ = optional — = non disponibile (1) AQS = Air Quality System

* disponibile da marzo 2006

Schede tecniche

Motore – Caratteristiche	2.2 JTS
N. cilindri, disposizione	Bialbero 4 in linea, trasversale anteriore
Diametro x corsa (mm)	86,0 x 94,6
Cilindrata (cm ³)	2198
Rapporto di compressione	11,3: 1
Potenza max CEEkW (CV)	136 (185)
a giri/min	6500
Coppia max CEE Nm (kgm)	230 (23,4)
a giri/min	4500
Distribuzione (comando)	2 ACT (catena), 4 valvole per cilindro, doppio variatore di fase continuo elettroidraulico
Alimentazione	iniezione elettronica diretta MED 7.6.1 integrata con

	accensione
Controllo emissioni	EU4
Emissioni di CO ₂ (g/km)	221
Impianto elettrico (12V)	
Batteria: capacità (Ah)	90
Generatore (A)	120
Trasmissione	
Trazione	anteriore
Cambio: 1a	3,818 : 1
Cambio: 2a	2,353 : 1
Cambio: 3a	1,571 : 1
Cambio: 4a	1,146 : 1
Cambio: 5a	0,943 : 1
Cambio: 6a	0,861 : 1
Cambio: RM	3,545 : 1
Coppia riduzione finale	4,176 : 1
Ruote	
Pneumatici	215/55 R16 - 225/50R17 235/45R18
Sterzo	
Scatola sterzo	a pignone e cremagliera con servosterzo idroguida
Ø di sterzata tra marciapiedi (m)	10,7
Sospensioni	
Anteriore	a ruote indipendenti, a quadrilatero con doppio braccio oscillante e barra stabilizzatrice articolata su giunti sferici
Posteriore	a ruote indipendenti, sistema ad architettura Multilink
Freni D (disco)	
Anteriori: Ø (mm)	D 305 x 28 ventilato, pinza flottante 60 mm
Posteriori: Ø (mm)	D 278 x 12 pieno, pinza flottante combinata da 38 mm
Carrozzeria - Dimensioni	
N. posti/N. porte	2+2/3
Lunghezza/Laghezza (mm)	4413/1830
Altezza a vuoto (mm)	1372
Passo (mm)	2525
Carreggiata ant./post. a vuoto (mm)	1593/1573 (1579/1559 con pneumatici da 17")
Capacità bagagliaio VDA (dm ³)	300/610 (236/546 con impianto bose+20 lt cargo box)
Rifornimenti - Pesì	
Serbatoio combustibile (l)	70
Peso in ordine di marcia DIN (kg)	1470

Prestazioni - Consumi

Velocità a 1000 giri/min in V (km/h)	31,2 (con pneumatici 225/55R16)
Velocità massima (km/h)*	222
Accelerazione (sec) (1 persona + 30 kg):	
- 0 ÷ 100 km/h	8,6
Consumi secondo Direttiva CE1999/100 (l/100 km):	
ciclo urbano/extraurbano/combinato	13,0/7,3/9,4

su circuito

Motore – Caratteristiche	3.2 V6 CM
N. cilindri, disposizione	2 alberi controrotanti 6 a "V" di 60° anteriore trasversale
Diametro x corsa (mm)	85,6 x 89
Cilindrata (cm ³)	3195
Rapporto di compressione	11,25 : 1
Potenza max CEEkW (CV)	191 (260)
a giri/min	6200
Coppia max CEE Nm (kgm)	322 (32,8)
a giri/min	4500
Distribuzione (comando)	4 ACT (catena), 4 variatori di fase continui elettroidraulici
Alimentazione	iniezione elettronica diretta MED 7.6.2 integrata con accensione
Controllo emissioni	EU4
Emissioni di CO ₂ (g/km)	273
Impianto elettrico (12V)	
Batteria: capacità (Ah)	90
Generatore (A)	150
Trasmissione	
Trazione	integrale
Cambio: 1a	3,917 : 1
Cambio: 2a	2,040 : 1
Cambio: 3a	1,365 : 1
Cambio: 4a	1,048 : 1
Cambio: 5a	0,846 : 1
Cambio: 6a	0,745 : 1
Cambio: RM	3,769 : 1
Coppia riduzione finale	3,895 : 1
Ruote	
Pneumatici	225/50R17 - 235/45R18
Sterzo	
Scatola sterzo	a pignone e cremagliera con servosterzo idroguida

Ø di sterzata tra marciapiedi (m)	10,7
Sospensioni	
Anteriore	a ruote indipendenti, a quadrilatero con doppio braccio oscillante e barra stabilizzatrice articolata su giunti sferici
Posteriore	a ruote indipendenti, sistema ad architettura Multilink
Freni D (disco)	
Anteriori: Ø (mm)	D 330 x 28 ventilato, pinza fissa radiale in alluminio a 4 pistoni da 42 mm
Posteriori: Ø (mm)	D 292 x 22 ventilato, pinza flottante combinata da 42mm
Carrozzeria - Dimensioni	
N. posti/N. porte	2+2/3
Lunghezza/Laghezza (mm)	4413/1830
Altezza a vuoto (mm)	1372
Passo (mm)	2525
Carreggiata ant./post. a vuoto (mm)	1579/1559 con pneumatici da 17"
Capacità bagagliaio VDA (dm ³)	300/610 (236/546 con impianto Bose+20 lt cargo box)
Rifornimenti - Pesì	
Serbatoio combustibile (l)	70
Peso in ordine di marcia DIN (kg)	1630
Prestazioni - Consumi	
Velocità a 1000 giri/min in V (km/h)	41,9 (con pneumatici 225/50R17)
Velocità massima (km/h)*	240
Accelerazione (sec) (1 persona + 30 kg):	
- 0 ÷ 100 km/h	6,8
Consumi secondo Direttiva CE1999/100 (l/100 km):	
ciclo urbano/extraurbano/combinato	16,9/8,4/11,5

su circuito