

Alfa Romeo al Salone Internazionale di Parigi 2006

Alfa 8C Competizione, anteprima mondiale

Alfa 147 Q2, anteprima mondiale

Alfa Spider

Alfa Brera

Alfa 159 e 159 Sportwagon

Selespeed e Q-Tronic nuovi cambi Alfa Romeo

Comfort a bordo con “Blue&Me[®]”

Alfa Romeo al Salone Internazionale di Parigi 2006

Alfa Romeo ritorna al Salone Internazionale di Parigi con uno stand di forte impatto scenografico dove modelli di serie e versioni speciali si alternano per sottolineare – ancora una volta – l'unicità del brand nel panorama automobilistico mondiale.

Forme geometriche semplici definiscono il design dell'area espositiva dove volumi chiusi da un lato, contrapposti al fronte in "brise-soleil" in alluminio e vetro, rappresentano elementi che definiscono il concetto di "villa" Alfa Romeo secondo i canoni dell'architettura razionalista italiana. Inoltre, il rigore e l'essenzialità del progetto tradotto nelle forme, nei colori e nei materiali contribuisce a creare la cornice ideale per il car design sinuoso e aggressivo delle auto rendendole protagoniste assolute: tutto è dominato dal rosso e dal nero che da sempre esprimono la doppia anima della Casa, connubio di passione e tecnologia.

Ma il vero cuore dello stand, caratterizzato da piani orizzontali contrapposti ad ampie vetrate, è senza dubbio l'area destinata all'affascinante Alfa 8C Competizione: si tratta di una vetrina che custodisce l'ultima nata in Casa Alfa Romeo proprio come fosse un gioiello, un oggetto prezioso da ammirare e da desiderare.

Infine, dietro a questa suggestiva teca si sviluppa l'edificio Alfa Romeo dove trovano posto gli uffici, l'Alfa Café e le zone "lounge", il tutto improntato alla stessa logica di raffinatezza stilistica e tecnologia d'avanguardia.

Insomma, al Salone di Parigi anteprime mondiali e vetture di attuale produzione convivono perfettamente, oltre a rappresentare bene il connubio "sportività ed eleganza" secondo Alfa Romeo, frutto della tecnologia più sofisticata e di un patrimonio unico fatto di vetture e progettisti, corse e motori che hanno segnato il progresso tecnologico e le vicende sportive del Novecento.

Alfa 8C Competizione

Protagonista assoluta dello stand è l'Alfa 8C Competizione, l'esclusiva Gran Turismo che sarà prodotta in un numero limitato di esemplari. Progettata dall'Alfa Romeo, la nuova vettura è la migliore sintesi dei valori che da sempre contraddistinguono il brand: tecnologia ed emozione.

Quindi, l'Alfa 8C Competizione vuole giocare un ruolo da protagonista riaffermando con forza l'unicità dell'Alfa Romeo nel mondo: ovvero, la capacità di coniugare l'emozione della linea con il piacere di guida.

Alfa 159 e Alfa 159 Sportwagon

Innanzitutto, sulla passerella francese “sfilano” due Alfa 159 (una equipaggiata con il 2.2 Selespeed, l'altra con il 1.9 JTD 16v) - che di recente ha conquistato le prestigiose 5 stelle Euro NCAP - e due Alfa 159 Sportwagon (la prima con il 3.2 V6 Q4 da 260 CV, la seconda con il 2.4 JTD_M da 200 CV). Tutte contraddistinte da una carrozzeria color “Nero Oceano”, che bene esprime l'interpretazione Alfa Romeo di “sportività classica”, i quattro esemplari offrono una ricchissima dotazione a seconda dell'allestimento: dal prezioso rivestimento in pelle Frau[®] “pieno fiore” al climatizzatore tri-zona, dai sedili elettrici al Cruise control, dai 7 airbag al sistema VDC con hill holder, dai sensori di parcheggio al radio navigatore a mappe con telefono e comandi vocali, fino al sofisticato sistema “Blue&Me[®]”.

Inoltre, tre di queste vetture adottano il nuovo cambio a 6 marce “Q-Tronic” che funziona in modalità automatica o sequenziale consentendo di sfruttare al massimo le potenzialità del propulsore 2.4 JTD_M da 200 CV (a breve sarà disponibile anche per il 1.9 JTD_M da 150 CV).

Alfa Brera e Alfa Spider

Sotto i riflettori della rassegna francese anche le altre due vetture della nuova generazione Alfa: da una parte l'Alfa Brera, l'affascinante vettura che trasforma la tradizionale anima del coupè in quella più esaltante della “sportività assoluta”. E dall'altra parte la nuovissima Alfa Spider che, attraverso un gioco complesso e raffinato di allusioni, ricorda la gloriosa tradizione dell'Alfa Romeo in questo settore (dalla Giulietta Spider degli anni '50 passando per il Duetto fino al modello degli anni Novanta).

A Parigi il pubblico può ammirare l'Alfa Spider in due versioni (2.2 JTS da 185 CV e 3.2 V6 Q4 da 260 CV), entrambe nell'allestimento top di gamma, e dotate di 7 airbag, VDC, ASR, climatizzatore automatico bi-zona, wind-stop, interni in pelle naturale e cerchi in lega da 18”.

Vicino a queste due vetture è presente un'Alfa Brera, una versione Q4 di colore nero ed equipaggiata con un propulsore 3.2 V6 JTS da 24 valvole, un gioiello dell'ingegneria motoristica che sviluppa una potenza di 191 kW (260 CV) a 6.300 giri/min, con una coppia massima di 322 Nm (32,8 kgm) a 4.500 giri/min. Ricchissima la dotazione di serie come dimostrano i contenuti specificatamente dedicati alla sicurezza: 7 airbag (incluso bag ginocchia lato guida), VDC, ABS con EBD, dischi freno anteriori e posteriori ventilati, MSR, Hill Holder, ASR e fendinebbia. Inoltre, tra la lunga lista dei dispositivi impiegati per garantire il massimo del comfort a bordo citiamo: il climatizzatore automatico bi-zona, l'autoradio con lettore CD e CD changer, il sensore di parcheggio, l'impianto Hi-Fi Bose[®], il Pack Visibility (sensore pioggia, sensore crepuscolare e

senso anti-appannamento) il radionavigatore a mappe con telefono e comando vocale. Completa questa versione gli interni in pelle naturale e cerchi in lega da 18”.

Alfa 147 nelle versioni Q2, Black Line II e Collezione II

In un contesto di stile e tecnologia Alfa Romeo si inserisce anche il modello 147 che a Parigi è proposta in tre versioni. Innanzitutto il primo esemplare esposto in anteprima mondiale si contraddistingue per il differenziale autobloccante anteriore (denominato Q2) che conferma tutti i punti di forza di una trazione anteriore, aumentando il piacere e il controllo di guida e assicurando alcuni vantaggi tipici di una trazione integrale. Il sistema è abbinato in esclusiva alla motorizzazione JTDM di 150 CV. Si tratta una scelta che tiene conto dell’attuale scenario tecnologico dei turbodiesel che dal 1997, anno di debutto dell’Alfa 156 JTD (prima vettura al mondo a disporre della tecnologia Common Rail), ha visto un forte aumento della coppia da trasmettere alle ruote anche su vetture compatte. Quindi, per garantire il massimo controllo e motricità in tutte le condizioni di guida, Alfa Romeo ha sviluppato il sofisticato sistema Q2. L’Alfa 147 Q2 propone, all’esterno, baffi, calandra e calotte specchi satinati, spoiler posteriore, codino di scarico cromato, assetto ribassato e la sigla specifica Q2.

All’interno, invece, questa versione offre una caratterizzazione sportiva come dimostrano: strumento con scala rossa ed illuminazione bianca; rivestimento in pelle con cuciture rosse per volante e per cuffie del cambio e del freno di stazionamento; mostrine del volante e mobiletto centrale di colore grigio scuro; batticalcagno specifico Q2; e pedaliera in alluminio. Completano la dotazione dell’Alfa 147 Q2 i comandi radio al volante, il cruise control, il sistema VDC e i 6 airbag. In più, la vettura in esposizione aggiunge i sedili in pelle a conformazione sportiva con cuciture rosse, impianto audio Bose[®], navigatore satellitare e fari allo xenon.

La seconda Alfa 147 è proposta nell’allestimento Black Line. Dotata del Twin Spark 1.6 da 120 CV, questa “3 porte” coniuga sportività e stile come dimostra la sua particolare “livrea bicolore”: infatti, abbina una carrozzeria “Rosso Alfa” con alcuni elementi verniciati di un raffinato Nero lucido (tetto, montante centrale, spoiler posteriore) ed alla calandra, i baffi e calotte specchio satinati. All’interno risalta un nuovo tessuto sportivo bicolore (nero e grigio) e le mostrine del volante e mobiletto centrale di colore nero. Inoltre, sempre all’insegna della sportività, la nuova Serie Speciale Alfa 147 Black Line propone l’assetto ribassato, il terminale di scarico cromato e i cerchi in lega a fori con trattamento crome shadow da 17” con pneumatici 215/45. Infine, l’equipaggiamento di serie prevede ABS completo EBD, 6 airbag, autoradio con lettore CD, volante e pomello del cambio in pelle e climatizzatore manuale. A queste dotazioni, la vettura presente sullo stand aggiunge alcuni optional come VDC con ASR, Cruise control e predisposizione I-pod.

Infine, la terza vettura è una “5 porte”, nell’allestimento “Collezione II” con carrozzeria nera metallizzata con l’elegante interno in pelle bicolore (nero/panna) e plancia bicolore nero. Equipaggiata con il 1.9 JTDM da 150 CV, la compatta Alfa offre di serie i dispositivi più sofisticati nel campo della sicurezza: dal VDC all’ASR, dall’ABS con EBD ai sei airbag. Completa la dotazione climatizzatore automatico bi-zona, nuovi cerchi in lega da 17” a raggi, autoradio con CD, Cruise Control e alzacristalli elettrici posteriori. La vettura esposta è inoltre equipaggiata con il navigatore a mappe con telefono vivavoce integrato e i comandi radio e telefono sul volante, sensori di parcheggio posteriori CD changer, impianto Hi-Fi Bose[®], sospensioni ribassate e filtro antiparticolato.

Alfa GT “Black Line”

Sfila a Parigi anche l’Alfa GT con una versione speciale che esalta ancora di più lo spirito unico del modello. Nato in collaborazione con Bertone, infatti, Alfa GT propone stile originale, ricchezza di contenuti e prestazioni esaltanti, e rappresenta una concezione inedita di sportività, nella quale convergono anche comfort ed eleganza. Ecco allora esposta una versione “Black Line” caratterizzata da una carrozzeria “Rosso Alfa”, interni rivestiti di pelle nera con cuciture rosse ed equipaggiata con il potente 2.0 JTS da 165 CV.

Destinata ad una clientela sportiva, oltre alla consueta dotazione di serie, questa vettura si contraddistingue per alcuni elementi e contenuti esclusivi: dai cerchi in lega da 18” (disegno a fori con trattamento cromo) ai proiettori anteriori con cornice nera; dalla griglia centrale verniciata satinata alla calotta degli specchi cromata. Inoltre, all’interno spiccano la plancia nera con trattamento in colore scuro del mobiletto centrale e i sedili in pelle nera con cuciture e logo rosso e con seduta traforata. Sempre di color nero con cuciture rosse sono il tappeto, i sopra tappeti e le cuffie del cambio e del freno di stazionamento. Infine, questa originale Alfa GT propone una dotazione di assoluto interesse, compreso il radionavigatore a mappe con telefono e comando vocale completo di abbonamento per i servizi infotelematici.

Alfa 8C Competizione, anteprima mondiale

Debutta a Parigi la versione definitiva dell'affascinante Alfa 8C Competizione, Gran Turismo esclusiva che sarà prodotta in edizione limitata. Progettata dall'Alfa Romeo, la vettura è direttamente derivata dal concept che destò ammirazione al Salone di Francoforte del 2003 e si è avvalsa nello sviluppo delle migliori competenze tecnico-industriali nell'ambito del Polo Sportivo Alfa-Maserati. In particolare, la cooperazione tra le due Case si è svolta in un'ottica di integrazione tra le funzioni di progettazione di Alfa Romeo e quelle produttive di Maserati.

La 8C Competizione si ispira al passato glorioso del brand proiettando nel futuro i valori di tecnologia ed emozione. L'ispirazione al passato inizia già dal nome evocativo che richiama la grande tradizione sportiva dell'Alfa Romeo. Infatti, la sigla 8C negli anni Trenta e Quaranta ha contraddistinto le vetture, da competizione e stradali, equipaggiate con il potente "otto cilindri" realizzato dal famoso progettista Vittorio Jano. Invece, il termine "Competizione" vuol essere innanzitutto un omaggio alla "6C 2500 competizione", coupè sportivo guidato nel 1950 dalla coppia Fangio-Zanardi nella celebre Mille Miglia.

Dunque, "8C Competizione" non è un nome di fantasia ma un segno distintivo della propria storia sportiva; anzi, di una vera e propria leggenda nata dalle innumerevoli vittorie conquistate sui circuiti di tutto il mondo, sempre attraverso la qualità degli uomini e la loro passione agonistica, la ricerca di motori e tecnologie d'avanguardia, il rinnovato gusto della sfida.

Ed è proprio da questo legame con i valori della storia Alfa Romeo che assume ancora più importanza il termine "Competizione"; proiettato al futuro rappresenta il senso di dinamismo costante che contraddistingue un Marchio alla ricerca dell'eccellenza, dell'incremento della sua competitività e dell'innovazione tecnologica. Ecco allora spiegato il ruolo della nuova vettura, che non è quindi un punto di arrivo semmai un punto di partenza per riaffermare l'unicità dell'Alfa Romeo nel mondo: la capacità di coniugare l'emozione della linea con il piacere di guida.

Stile e aerodinamica: tradizione e innovazione

La linea accattivante, opera del Centro Stile Alfa Romeo, rende unica questa "2 posti secchi" nel panorama delle granturismo. Grazie all'eccellente lavoro dei progettisti, le esigenze aerodinamiche e prestazionali non hanno modificato il concept originale della vettura. Infatti lo stile mantiene l'incredibile pulizia delle forme, non alterate da elementi che ne disturbino l'armonia.

Le soluzioni adottate sull'Alfa 8C per raggiungere i massimi livelli di efficienza aerodinamica non si limitano al disegno delle forme. L'aria avvolge la vettura e segue il suo percorso naturale, non ostacolata da spigoli e irregolarità. Infatti, tutte le superfici e i profili dei

montanti e dei vetri, insieme alla forma e alla posizione degli specchietti retrovisori, sono stati ottimizzati sia con calcoli computazionali sia con prove in galleria e dal vero. E' stata dedicata molta attenzione al fine di creare un effetto "suolo" che ha permesso di ottenere un Cz (coefficiente di deportanza) negativo che, come sulle vetture da competizione, contribuisce ad aumentare la stabilità alle alte velocità.

Le dimensioni compatte sintetizzano l'aggressività di una vettura pensata per garantire la massima efficienza di guida.

Le superfici della vettura sono molto scolpite e abilmente modellate. In dettaglio, grande dinamicità viene impressa dal segno orizzontale "scavato" in corrispondenza al passaruota anteriore verso la fiancata. Le ruote di grandi dimensioni e i possenti "muscoli" dei parafanghi posteriori accentuano la personalità e la forza del modello, senza per questo togliere eleganza a quelle linee che scorrono morbide, quasi a sottolineare la bellezza formale dei singoli elementi degli esterni: il proiettore a "goccia" incastonato come una pietra preziosa nel parafango anteriore, i fanali posteriori a Led sintesi di tecnologia e razionalità, l'essenziale maniglia della porta. Inoltre, nel frontale ritroviamo gli stilemi caratteristici dell'Alfa Romeo, con una nuova interpretazione dei "baffi" e dello scudo.

La linea innovativa anticipa elementi e proporzioni delle future vetture Alfa Romeo, ma si arricchisce di emozioni e suggestioni del passato: la 33 Coupè Stradale, la Giulia TZ e tante altre protagoniste della storia dell'automobile. Infine, per esaltare le forme della 8C Competizione, il Centro Stile Alfa Romeo ha sviluppato dei nuovi colori che, oltre ad abbinarsi alla sinuosità della vettura, esprimono modernità e suggestione tecnologica.

Motore 8 cilindri 4.7: il "belcanto" italiano

Il motore è il "cuore" pulsante di un'Alfa Romeo. In questo caso si tratta di un inedito 8 cilindri a V di 90° e cilindrata di 4691 cm³ che è stato progettato con un obiettivo preciso: garantire prestazioni straordinarie, ma senza rinunciare alla fluidità di marcia e alla fruibilità in ogni situazione, dalla pista alla guida nel traffico cittadino.

Le massime prestazioni del motore si riassumono in una potenza massima di 450 CV a 7000 rpm, una coppia massima di 470 Nm a 4750 rpm ed un regime massimo di 7500 rpm.

L'impostazione della fluidodinamica interna e del sistema di raffreddamento teste cilindri è volta ad ottenere una elevata permeabilità dei condotti, un efficace raffreddamento della carica di aspirazione per massimizzare il rendimento volumetrico e la prestazione del motore.

L'armonizzazione della geometria di aspirazione e scarico unita all'adozione di variatori di fase ad attuazione continua sugli assi a camme di aspirazione, alla ottimizzazione della camera di

combustione e alla calibrazione stessa del motore permettono di ottenere già l'80% di coppia a partire da 2000 rpm.

Nelle situazioni di guida sportiva su percorso misto il motopropulsore si fa apprezzare per i tempi di risposta eccezionalmente brevi grazie all'elevata permeabilità dell'aspirazione e alla bassa inerzia del sistema volano-frizione bidisco.

L'albero motore con i contrappesi a 90°, completamente equilibrato con opportuna selezione di bielle e pistoni, assicura al motore un funzionamento con basse vibrazioni.

Il gruppo basamento-sottobasamento è in alluminio con 5 supporti di banco per assicurare elevata rigidità alla struttura e basse perdite per attrito, così come le teste cilindri sono in lega di alluminio.

Tutte le canalizzazioni (acqua, olio, aria secondaria) sono realizzate direttamente nelle fusioni del motore realizzando così un sistema con elevata rigidità, basso ingombro e garanzie di montaggio "sicuro", ovvero grande affidabilità.

L'integrazione dei sistemi accessori con le fusioni principali del motore e il design ad elevata rigidità di tutti gli elementi ad ampia parete assicurano una bassa rumorosità irraggiata dal motore ed una elevata affidabilità dei componenti.

Anche il packaging longitudinale del motore è stato oggetto di particolare attenzione come dimostra l'adozione di un comando distribuzione a catena singola che garantisce una eccezionale affidabilità "for life".

Infine, particolare attenzione è stata applicata alla definizione ed intonazione acustica della aspirazione e dello scarico ricercando una timbrica che esaltasse il carattere e rendesse inconfondibile la vettura. Il risultato è un suono caratteristico e pieno, enfatizzato da un sistema di aspirazione ad elevata permeabilità e da un sistema di scarico con valvole ad attuazione comandata elettronicamente che esalta il sound della vettura nel pieno rispetto dei vincoli omologativi e degli aspetti ambientali.

Trasmissione, cambio robotizzato e differenziale autobloccante

Per la 8C Competizione i tecnici ripropongono uno schema più volte utilizzato dalla Casa: l'architettura transaxle con cambio al retrotreno, già patrimonio di vetture Alfa Romeo. Questo schema permette di ottenere un eccellente comportamento dinamico, offrendo altresì la proverbiale sicurezza attiva dell'Alfa Romeo.

Il gruppo motore – cambio è realizzato secondo l'architettura transaxle che porta ad una distribuzione pesi molto efficace per l'handling della vettura. Grazie alla ridotta dimensione assiale del motore e all'integrazione con gli elementi del telaio fin dalle prime fasi di progettazione, tutto il

gruppo motopropulsore è stato alloggiato in posizione particolarmente arretrata, come si conviene ad una impostazione sportiva.

Il cambio a 6 rapporti, con selezione computerizzata delle marce tramite le levette dietro al volante, è stato sviluppato per garantire cambi marcia velocissimi e può essere utilizzato nelle modalità Manuale-Normale; Manuale-Sport; Automatico-Normale; Automatico-Sport; Ice. Infine, il differenziale autobloccante permette di gestire con straordinaria efficacia accelerazioni e stabilità in ogni situazione.

Sospensioni, ruote e impianto frenante

Come da tradizione Alfa Romeo, le soluzioni tecniche derivano direttamente dal mondo delle competizioni. Non fanno eccezione le sospensioni del nuovo modello che prevedono uno schema a quadrilateri con portamozzi e bracci in alluminio forgiato, puntone supplementare per il controllo della convergenza.

Per assicurare una frenata potente ed efficace anche nell'uso più intenso, l'impianto frenante propone dischi forati e ventilati con pinze freno in alluminio. Inoltre, per "incollare" la vettura all'asfalto sono stati scelti pneumatici da 20" appositamente sviluppati per garantire prestazioni eccellenti: 245/35 all'avantreno e 285/35 al retrotreno, montati su cerchi a fori in alluminio fluoformato per assicurare leggerezza e massima efficienza nella ventilazione dei freni.

Infine, per garantire un utilizzo sempre divertente e sicuro in qualunque condizione di guida, la 8C Competizione propone l'ultima edizione del VDC Alfa Romeo, un sistema evoluto di controllo di stabilità e trazione, per garantire al pilota il massimo "feeling" con la vettura.

Struttura rigida e leggera

Una struttura rigida e leggera è la regola per impostare una buona vettura ad alte prestazioni. Ed è anche il principio ispiratore di 8C Competizione. In dettaglio, il telaio compatto è in acciaio per ottenere la massima rigidità torsionale a garanzia di una guida sempre precisa e sicura, mentre la scocca è in fibra di carbonio. Questa scelta è motivata dall'esigenza di ridurre al massimo i pesi ma anche di ottimizzare il baricentro della vettura a tutto vantaggio dell'agilità e della guidabilità nei percorsi più impegnativi.

Interni: personalità e tecnologia

Il tratto caratteristico è determinato dal vasto impiego di materiali compositi per la realizzazione della plancia e dei pannelli interni. Una scelta tecnica ma che rafforza lo spirito della vettura e ne esalta la personalità. Come dimostra anche l'adozione di sedili anatomici, prodotti in

fibra di carbonio, che possono essere regolati e personalizzati in base alle caratteristiche fisiche del pilota (una peculiarità finora riservata alle vetture da corsa).

Tutto è stato studiato e realizzato per garantire la massima ergonomia del pilota e di chi vorrà dividerne le emozioni: guida distesa, strumentazione sempre visibile e intuitiva, levette del cambio robotizzato fisse sul piantone e facilmente raggiungibili senza staccare le mani dal volante sportivo.

La cura e il dettaglio delle finiture permetteranno ovviamente la personalizzazione secondo il gusto del cliente, che potrà scegliere tra differenti ambienti interni.

Il piacere assoluto della guida sportiva

La guardi e ti piace: gomme larghe, assetto basso, stile equilibratamente aggressivo. Bella insomma. Senti il motore e ti emoziona: un suono meccanico, pieno, convincente. Allora non resta che sedersi al volante, ingranare la prima e via a provare l'Alfa 8C Competizione. Ma resta un dubbio: come si guiderà una sportiva che sotto al cofano nasconde un 8 cilindri di 4700 cm³ e quando schiacci l'acceleratore scarica a terra 450 CV di potenza e 470 Nm di coppia. L'inattesa risposta è: con grande facilità, in un modo persino più semplice e istintivo di quello cui ci ha abituati la nostra vettura di ogni giorno. A patto di concedersi il tempo e il piacere (perché di questo si tratta) di familiarizzare con comandi più diretti e risposte più immediate scoprendo, poco per volta, l'anima della nuova Alfa 8C Competizione: quella che sul percorso misto o meglio ancora sulla pista, dove la velocità e le accelerazioni trasversali diventano più impegnative, restituisce sensazioni che solo una vera sportiva può dare.

Insomma, l'Alfa 8C Competizione dichiara di "essere Alfa" fino in fondo 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.

Alfa 8C Competizione: un nome leggendario per una vettura unica

Lo spirito Alfa Romeo, sin dalle origini, si è alimentato di un istinto costante verso la perfezione tecnica, esprimendo prestazioni sempre più elevate. Protagonisti assoluti di questa ricerca sono i motori: cuore pulsante di ogni vettura Alfa Romeo. Scenografie di eccellenza di un progresso tecnico e tecnologico davvero unico sono stati i tracciati di gara di tutto il mondo, in cui la bandiera di Alfa Romeo ha conquistato il posto più alto.

La chiave di volta dell'evoluzione tecnica di Alfa Romeo è il motore a 8 cilindri, elaborato nella prima metà degli anni Venti da un giovane tecnico di nome Vittorio Jano, impegnato nel rinnovamento del motore a 6 cilindri, sia per rispondere alle esigenze degli acquirenti delle vetture "di serie" sia per contrastare al meglio gli assalti delle case rivali nelle competizioni sportive.

Il primo collaudo di una vettura 8C avviene nel 1923 con la P1, già dotata di compressore e doppia accensione, e successivamente con la P2. L'esordio non può essere migliore: nel 1925 l'Alfa Romeo P2 si aggiudica la vittoria del primo Campionato del Mondo. Gli effetti positivi di queste innovazioni non si limitano ai motori delle vetture di produzione, ma la gloria di questo risultato si inserisce nello stemma "Alfa Romeo – Milano" sotto forma di una corona di alloro che, da quel momento, caratterizza tutte le vetture della casa del Portello.

All'inizio degli anni Trenta, i potenti e affidabili motori ad 8 cilindri – da ora in lega leggera – "suonano" docili sotto il cofano di eleganti cabriolet e coupè (carrozzati, fra gli altri, dai milanesi Zagato e Castagna) e ruggiscono nella polvere di gare come la Mille Miglia e la Targa Florio, che vanno ad arricchire un impressionante palmares di vittorie assolute. Menzione particolare meritano le travolgenti vittorie del 1931, 1932, 1933 e del 1934 a Le Mans dell'Alfa Romeo 8C (chiamata poi "Le Mans" sull'eco di queste grandi vittorie).

Il culmine del livello tecnico raggiunto con gli 8 cilindri è il motore dell'Alfa Romeo Tipo B, chiamata anche "P3" per evidenziare il continuum tecnologico con la P2. Campari, Nuvolari, Caracciola, Borzacchini, Marinoni, Guidotti, Fagioli sono solo alcuni dei campioni che hanno legato i loro successi al motore 8C sui traguardi dei più prestigiosi circuiti del mondo, sia nella versione del 1932 sia in quella del 1934.

La continua evoluzione e la costante ricerca tecnica raggiungono l'apice con l'8C 2900, incontrastata dominatrice delle corse della seconda metà degli anni Trenta, dalla 1000 Miglia alla 24 Ore di Le Mans, condotta senza pari dal pilota Biondetti su una 8C di rara eleganza carrozzata da Touring appositamente per questa competizione. Eccezionale è la longevità di questo motore: ancora nel 1947 la 8C 2900 B conquista con Biondetti-Romano la 1000 Miglia, dimostrando ancora una volta e su un percorso eccezionalmente arduo, che i motori Alfa Romeo erano dotati di potenza e affidabilità del tutto straordinarie.

La Seconda Guerra Mondiale interrompe ma solo per poco le vittorie della 158. Nel 1946 nasce la mitica 159 "Alfetta", un concentrato di alta scuola motoristica. A detta di Juan Manuel Fangio, guidare questo 8 cilindri era come "tenere fra le mani l'archetto di uno Stradivari". La 158 prima e la 159 poi consegnano al Marchio gli allori dei primi due campionati mondiali della Formula 1 moderna, nel 1950 con Nino Farina e nel 1951 con Fangio.

Dopo le vittorie in Formula 1, l'Alfa Romeo decide di ritirarsi dalle corse per dedicarsi completamente alla forte richiesta della neonata 1900 e, successivamente, della gamma Giulietta. Nel 1967 ritornano i potenti 8 cilindri che equipaggiavano le 33 da competizione e che caratterizzavano le forme affascinanti e grintose della 33 in versione stradale. E anche qui il debutto in gara è entusiasmante, con il gradino alto del podio di Teodoro Zeccoli in occasione della gara in salita di Fleron, in Belgio, sulla 33/2 Sport Prototipo.

Altre 33, nel corso degli anni Settanta, si aggiudicano notevoli successi sulle piste e sui circuiti di tutto il mondo. Tale perfezione di tecnica viene trasferita nelle vetture di serie come la Montreal, auto di grande prestigio ed elevatissime prestazioni, grazie al motore 8 Cilindri derivato proprio dalle 33 da competizione. Nel 1977 il motore 8 cilindri viene montato su una serie limitata di Alfetta GTV, realizzata dall'Autodelta che, in questo modo, continua la tradizione sportiva applicata alla produzione dei motori.

Oggi, il cuore leggendario di quel motore torna a battere nel cofano della nuova Alfa 8C Competizione.

Alfa 147 Q2, anteprima mondiale

L'Alfa 147 esposta a Parigi propone, in anteprima mondiale, il differenziale autobloccante anteriore (denominato Q2) che mantiene e implementa tutti i punti di forza di una trazione anteriore, in termini di sicurezza attiva e intuitività di guida, incrementando il piacere e il controllo di guida. In più, l'innovativo sistema assicura alcuni vantaggi tipici di una trazione integrale, ma con un peso e un costo decisamente inferiori.

Il sistema Q2 si basa sulla presenza di un differenziale a slittamento limitato, di tipo meccanico Torsen. In particolare, questo differenziale ha il compito di ripartire la coppia tra le ruote motrici anteriori in modo dinamico e continuo secondo le condizioni di guida e del fondo stradale. Inoltre, abbinato alla esclusiva sospensione anteriore a quadrilatero, il sistema permette un tuning particolarmente efficace del veicolo.

Gli ingegneri Alfa Romeo, infatti, sono partiti dall'ottima reputazione che la trazione anteriore vanta tra i clienti (non a caso è la soluzione scelta dalla maggioranza delle Case automobilistiche). Basti dire che, al di là di benefici complessivi di questo tipo di architettura (peso, abitabilità, ecc.), nelle condizioni al limite il comportamento sottosterzante di una trazione anteriore permette al guidatore di rispondere alle sollecitazioni del veicolo in modo più intuitivo: da qui la sensazione che la trazione anteriore sia "più sincera" di una trazione posteriore.

Un sensibile incremento di sicurezza alla guida, quindi. Per contro va anche detto che la trazione anteriore – in quanto le ruote sterzanti sono anche motrici – può compromettere il pieno piacere e controllo di guida in determinate condizioni dando vita a problemi di trazione in curva, un comportamento al limite sottosterzante o a reazioni sullo sterzo.

Per ovviare a questi svantaggi, Alfa Romeo ha messo a punto il sistema Q2 che fa propri tutti i punti di forza della trazione anteriore aumentando sensibilmente la tenuta di strada, la trazione e la stabilità in rilascio e, allo stesso tempo, attenuando il sottosterzo in accelerazione, gli interventi dei controlli elettronici e le vibrazioni sul volante. Di seguito due esempi pratici che mettono in risalto le potenzialità tecniche del sistema Q2.

Primo caso: vettura in curva

Percorrendo una curva in condizioni di scarsa aderenza (strada bagnata, innevata, fango, ecc.) o guidando in modo sportivo, spesso ci si trova nella condizione di perdita di aderenza della ruota interna, dovuta al fatto che il differenziale ripartisce la coppia alla ruota più “scarica” sottraendola a quella esterna che, essendo gravata dal peso aggiuntivo del rollio della vettura, potrebbe sfruttare un attrito complessivo più elevato.

In questa situazione si possono avere due risposte diverse a seconda dell’equipaggiamento della vettura. Infatti, su un modello privo di ASR - VDC, il risultato percepito è un pattinamento della ruota interna, una perdita di controllo del veicolo (forte sottosterzo) e la mancanza di accelerazione all’uscita della curva. Se invece la vettura è dotata di ASR - VDC, l’intervento dei sistemi di assistenza alla guida tolgono potenza al motore, intervenendo sulla valvola a farfalla, rendendo di fatto impossibile la modulazione dell’acceleratore e dando una spiacevole sensazione di calo di potenza e interazione con la vettura.

In entrambi i casi il risultato è che all’uscita di una curva si ha la sensazione di essere “fermi”.

- **Cosa succede in presenza del sistema Q2**

Nel momento in cui la ruota interna inizia a perdere aderenza, la coppia viene parzialmente trasferita verso la ruota esterna garantendo un minore sottosterzo, una maggiore stabilità, una più alta velocità di percorrenza della curva, un intervento dei sistemi di controllo del veicolo meno frequenti e invasivi. A tutto vantaggio del piacere di guida e del pieno controllo del veicolo.

Secondo caso: terreni a scarsa aderenza

Nella marcia su terreni con condizioni di bassa aderenza, spesso succede di avere le ruote motrici in condizioni di diversa motricità. Per esempio, percorrendo una strada dopo una nevicata o una pioggia intensa, una ruota si trova sul margine della carreggiata, a diretto contatto con la neve residua, mentre l'altra si trova in una zona già pulita o asciutta.

In queste particolari condizioni, una partenza o una forte accelerata porta ad avere uno slittamento della ruota con condizioni critiche di attrito, con forti reazioni sul volante, uno spunto inadeguato e la necessità di effettuare continue correzioni con il volante per mantenere la traiettoria.

- **Cosa succede in presenza del sistema Q2**

Gli effetti negativi vengono contrastati grazie al trasferimento progressivo di coppia verso la ruota che può sfruttare il maggiore coefficiente di attrito, rendendo più semplice, ad esempio, una partenza in salita su una strada di montagna e più sicura e confortevole la marcia su tratti di strada con mutevoli condizioni del manto stradale.

Insomma, il sofisticato sistema Q2 è l'ennesima dimostrazione dell'eccellenza Alfa Romeo nella ricerca di soluzioni tecniche orientate alla sicurezza e al piacere di guida.

Alfa Spider

Nella tradizione Alfa Romeo lo Spider occupa un posto di rilievo (dalla Giulietta Spider degli anni 50 passando per il Duetto fino al modello degli anni Novanta) in quanto ha sempre rappresentato l'espressione "libera ed emotiva" dell'automobile. E con questo spirito nasce il nuovo modello, naturale evoluzione delle versioni spider realizzate dall'Alfa Romeo nella sua lunga storia, vetture che da sempre regalano grandi emozioni, assicurano il massimo del piacere di guida e coniugano una linea da sogno con le prestazioni di motori potenti ed elastici. E la nuova Alfa Spider non fa eccezione confermando quel carattere "essenziale e semplice" di un vero spider unito alla superiorità tecnologica che contraddistingue la "nuova generazione Alfa".

Sviluppata da Pininfarina in collaborazione con il Centro Stile Alfa Romeo, 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. Infatti, pur mantenendo il frontale coerente con l'ultima generazione Alfa Romeo, la nuova vettura esprime la continuità evolutiva degli spider Alfa Romeo che hanno fatto la storia dell'automobilismo mondiale. Ecco allora le linee filanti della vettura che sembrano invitare l'osservatore a seguirne tutto il perimetro esaltato dalla forma pulita. La fiancata è "dinamizzata" dalla superficie concava che l'attraversa mentre "muscolosi" passaruota esprimono la sua vocazione

sportiva pur conservandone eleganza e leggerezza stilistica. Inoltre, il posteriore è alleggerito dalle “pinne” e dalla pianta rotonda di baule e paraurti. Dunque, sinonimo di sportività, carattere italiano e qualità, la nuova Alfa Spider si conferma un elegante “2 posti” dalle dimensioni generose: infatti, è larga 183 centimetri, lunga 439, alta 131 e con un passo di 253 cm.

All'interno, poi, Alfa Spider assicura un ambiente accogliente e molto sofisticato, grazie all'impiego di materiali pregiati ed all'adozione di contenuti di valore (di serie a seconda delle versioni): dal climatizzatore automatico bi-zona ai comandi della radio sul volante, dal VDC al cruise control, dal navigatore a mappe con funzione bird-view al sistema Blue&Me®.

Disponibile in due allestimenti, il cliente potrà scegliere tra due propulsori a benzina JTS (2.2 da 185 CV e 3.2 V6 Q4 da 260 CV) abbinati a un cambio meccanico a 6 marce con impostazione sportiva (successivamente il 3.2 sarà disponibile con il cambio automatico “Q-Tronic”). Oltre al temperamento Alfa, 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 Spider aggiunge un assetto sportivo e l'adozione della trazione integrale “Alfa Romeo Q4” evoluta (disponibile sulla versione 3.2 V6 da 260 CV). Nel campo della sicurezza, infine, il nuovo spider Alfa Romeo dispone dei più sofisticati dispositivi elettronici per il controllo del comportamento dinamico della vettura: dalla frenata alla trazione.

Insomma, sono queste le caratteristiche vincenti che hanno consentito al nuovo modello di aggiudicarsi già al suo primo debutto (al Salone di Ginevra) il “Cabrio of the Year 2006”, prestigioso titolo assegnato dalla giuria “Comité Cabriolet” che si compone di 23 giornalisti specializzati provenienti da 12 Paesi.

Insomma, sicura, potente e dallo stile affascinante, Alfa Spider segna un ulteriore passo in avanti nel campo degli spider, un particolare segmento 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 Spider 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.

Alfa Brera

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 suscita grandi emozioni e garantisce 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 numerosi e prestigiosi riconoscimenti internazionali. Da qui, poi, è nato un modello che 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 grandi dimensioni - è larga 183 centimetri, lunga 441, alta 134 e con un passo di 253 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.

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, infatti, 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) e il nuovo 2.4 JTDM 20v da 200 CV. In particolare, quest'ultimo motore è un "5 cilindri in linea" e si conferma il più potente della famiglia JTD plurivalvole con tecnologia Multijet: la potenza specifica

è di 84 CV/litro. Diversi i vantaggi offerti dal nuovo propulsore. Innanzitutto una maggiore silenziosità nella fase di riscaldamento del motore, misurabile – a seconda dei regimi di rotazione e delle temperature dell'ambiente. Poi, grande potenza (147 kW - 200 CV a 4000 giri/min) e coppia generosa (400 Nm - 40,8 kgm a 2000 giri/min). Così equipaggiata l'Alfa Brera fa registrare una velocità massima di oltre 228 km/h ed un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,1 secondi.

Oltre al "temperamento Alfa Romeo" dato dai suoi motori, 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 "Q4" evoluta. Nel campo della sicurezza, infine, Alfa 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.

Infine, a seconda dei mercati, la gamma di Alfa Brera offre possibilità diverse che nascono incrociando: due motori JTS (2.2 da 185 CV e 3.2 V6 da 260 CV) e un turbodiesel Multijet (2.4 JTDM 20v da 200 CV); due allestimenti; 10 colori di carrozzeria; e 4 rivestimenti interni in tessuto floccato, Alfatex[®], pelle e pelle "pieno fiore" Frau[®]. Senza contare che il nuovo modello propone 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).

Alfa 159 e 159 Sportwagon

Alfa 159 è una berlina di prestigio che abbina il raffinato stile "italiano" con la "sportività elegante" di Alfa Romeo. Disegnata da Giorgetto Giugiaro in collaborazione con il Centro Stile Alfa Romeo, si presenta con una linea elegante e sinuosa, capace di coniugare dimensioni generose con la compattezza tipica della sportività Alfa Romeo: è lunga, infatti, 4.660 millimetri, larga 1.828 e alta 1.417, mentre il passo misura 2.700 millimetri.

Dal frontale forte ed essenziale sul quale domina lo scudo di grandi dimensioni, si sviluppa l'intera vettura combinando una leggera "aggressività" stilistica con una spiccata eleganza delle forme. Tale caratteristica è sottolineata, dai preziosi gruppi ottici, dal pronunciato cofano a "V" che

enfatisza la presenza di un generoso motopropulsore e dall'abitacolo compatto e rastremato. La parte posteriore della vettura presenta una forte orizzontalità e conferma lo stesso linguaggio stilistico della parte anteriore: dalla curvatura del lunotto che richiama quella del parabrezza ai gruppi ottici allungati, con elementi circolari al loro interno, oltre al doppio terminale di scarico cromato su alcune versioni che ne accentua l'impronta sportiva. Allo stesso modo anche la linea degli interni, disegnati dal Centro Stile Alfa Romeo, coniugano ricchezza estetica e personalità sportiva. Al centro dell'attenzione dei progettisti nella sua definizione è l'assetto di guida che nasce da precisi rapporti tra pedaliera, sedile, volante e cambio studiati per offrire il massimo controllo e comfort. L'interno, inoltre, si sviluppa intorno al guidatore nella caratteristica struttura a "cockpit", che delimita l'area funzionale di guida: il classico volante a tre razze, i due canotti del cupolotto, gli strumenti della consolle, fino alla leva del cambio, ricercando continuità tra plancia e mobiletto. L'uniformità di linguaggio stilistico è ravvisabile nella forma rotonda degli strumenti analogici, delle bocchette dell'aria, dei tasti e delle manopole.

Per una maggiore sensazione di spazio e di accoglienza, la zona destinata al passeggero è diversamente caratterizzata dagli spazi svuotati ed avvolgenti della plancia raccordata al pannello. Su questa idea si modellano sia i sedili anteriori che posteriori, avvolgenti e di vocazione sportiva, confezionati con attenta selezione dei materiali ed estrema cura dei dettagli: degni di nota l'attenzione per le cuciture e la tradizionale lavorazione dei cannelloni e dei cadenini.

In linea con le principali caratteristiche della 159 berlina anche Alfa 159 Sportwagon riprende e reinterpreta i concetti di stile italiano, prestazioni e handling da vera sportiva, aggiungendo flessibilità d'impiego e versatilità nell'uso dello spazio proprio delle station wagon di prestigio.

Ecco, in sintesi, le caratteristiche peculiari di Alfa 159 Sportwagon. Ma sarebbe riduttivo parlare di "versione station wagon" dell'Alfa 159 poiché la vettura presenta una propria individualità ed una forte caratterizzazione ben sintetizzata dalla definizione di "Sportwagon". Da un lato la vettura coniuga, le linee filanti di un tetto lungo, lo spoiler e la grande aerodinamicità delle forme che richiamano concept tipici dei coupé, dall'altro lato, uno spazio interno che garantisce volume di carico e funzionalità. Alfa 159 Sportwagon assicura prestazioni e comportamento dinamico propri di un modello sportivo e un bagagliaio allineato nelle dimensioni a quello delle station wagon di prestigio, ma che sa pure offrire una versatilità rispondente al gusto e allo stile di vita odierni.

Disegnata anche lei da Giorgetto Giugiaro in collaborazione con il Centro Stile Alfa Romeo, la 159 Sportwagon è una vettura compatta come la berlina - la lunghezza totale (4.660 millimetri) è

esattamente la stessa – e caratterizzata da una linea fluida che corre senza esitazioni dal muso alla coda, tutta giocata su una “scalfatura” che, con un raffinato gioco di luci ed ombre, alleggerisce e slancia l’intera vettura (la larghezza è di 1.828 mm, l’altezza di 1.425 mm mentre il passo misura 2.700 millimetri).

Nasce così un’automobile dalla chiara impronta sportiva dove non si percepisce il “volume aggiunto”, tipico delle station wagon: ed è proprio questo il vero punto di forza del nuovo modello che risulta più accattivante proprio là dove le station wagon mostrano i limiti maggiori. A questa peculiarità vincente, l’Alfa 159 Sportwagon aggiunge un bagagliaio che è “spazio progettato” che risponde puntuale alle diverse esigenze di utilizzo sia che si tratti del proprio tempo libero sia per la professione. Senza mai scendere a compromessi per quanto riguarda sportività e performance.

La parte posteriore, poi, si risolve in modo coerente con il resto della vettura, dove gli stilemi tipici del Marchio e gli elementi caratteristici della berlina si fondono con soluzioni proprie della Sportwagon. Inoltre, grazie ad alcuni appropriati accorgimenti stilistici, la Sportwagon mantiene inalterata la classica sportività Alfa Romeo, come dimostra la compattezza dell’abitacolo sul corpo vettura.

Tutti i punti di forza del progetto 159

Silenziosità di marcia, benessere climatico e comfort dinamico: sono le peculiarità di Alfa 159 e 159 Sportwagon, che assicurano un ambiente ideale qualunque sia lungo il tragitto da percorrere. Tale comfort di bordo rende possibile conversare a voce normale oppure ascoltare, senza disturbi, la musica riprodotta dall’impianto Hi-Fi Sound System Bose® con altoparlante centrale su plancia per una migliore resa acustica. Non solo. Contribuiscono al massimo benessere a bordo il climatizzatore automatico con distribuzione d’aria bi o tri-zona; il Cruise control; i sensori di pioggia, crepuscolare e di parcheggio (anteriore e posteriore); il navigatore satellitare con mappe (anche con visualizzazione “bird-view”); comandi vocali e telefono vivavoce GSM integrato; il sedile posteriore è sdoppiato di serie sulla versione Sportwagon; il parabrezza riscaldato nella zona delle spazzole; e gli eleganti cristalli posteriori e lunotto in tonalità più scura. E’ inoltre disponibile il dispositivo programmabile “Home Link” integrato sulla pantina parasole che consente di aprire a distanza fino a 3 cancelli elettrici.

Oltre allo stile italiano e a contenuti di confort, Alfa 159 è caratterizzata da grandi qualità dinamiche offrendo una tenuta di strada senza compromessi. Merito di uno sterzo estremamente preciso e delle nuove sospensioni adottate su entrambe le vetture. Anteriormente, una soluzione a quadrilatero alto che permette di avere la massima tenuta laterale, grande efficacia e precisione nella risposta dello sterzo e un’eccellente motricità. Posteriormente, una sospensione a bracci

multiplici che rende la vettura estremamente stabile nelle manovre ad alta velocità e molto agile sul “misto stretto”, come si conviene ad una vera sportiva. Inoltre sulla versione 3.2 V6 propone una trazione integrale permanente Q4 con tre differenziali (quello centrale è autobloccante Torsen C e gestisce la coppia motrice ripartendo il 57% alle ruote posteriori e il 43% alle ruote anteriori).

Conferma inoltre della straordinaria attenzione posta nei confronti di tutti gli aspetti che incidono sulla sicurezza la 159 ha conquistato le prestigiose 5 stelle Euro NCAP. Le vetture propongono ABS completo di EBD, il sofisticato VDC (Vehicle Dynamic Control), il sistema antislittamento ASR (Anti Slip Regulation), funzione HBA (Hydraulic Brake Assistance) che interviene in caso di frenata di emergenza; e, infine, il sistema Hill Holder per facilitare le partenze in salita.

Ma è nel campo della sicurezza passiva che Alfa 159 e 159 Sportwagon hanno uno dei loro maggiori punti di forza. I contenuti più rilevanti sono i sistemi di ritenuta innovativi (pretensionatore su fibbia e limitatore di carico degressivo sulla cintura di sicurezza), sedili anteriori con dispositivo “anti-colpo di frusta” e la disponibilità degli otto airbag (tra i quali spiccano quelli dedicati alle ginocchia e quelli laterali che si estendono lungo tutta la superficie vetrata);

A tutto questo si aggiunge l’ottima rigidità torsionale della scocca che pongono le vetture ai vertici del segmento. Merito del nuovo pianale “premium” che adotta materiali ad elevate prestazioni, lamierati multispessore e saldatura laser, oltre a numerosi interventi apportati dagli ingegneri Alfa Romeo all’architettura della scocca.

Cuore e insieme vero punto di forza di ogni modello Alfa Romeo è il motore. Sotto una linea affascinante e di forte personalità, infatti, le vetture nascondono una gamma di eccellenti propulsori dalla tecnica avanzata e generosi nelle prestazioni. Alfa 159 e 159 Sportwagon non fanno eccezione. Nella gamma motori sono a disposizione il 1.8 da 140 CV, tre nuovi motori JTS con doppio variatore di fase continuo (aspirazione e scarico): il 3.2 V6 24v da 191 kW (260 CV), il 2.2 da 136 kW (185 CV) e il 1.9 da 118 kW (160 CV) con una potenza specifica compresa tra 81 e 85 CV/l. Tutti rispettano i limiti Euro 4 e si dimostrano propulsori ad altissime prestazioni sfruttando al meglio l’iniezione diretta della benzina, ovvero il particolare sistema di combustione che prende il nome di JTS: Jet Thrust Stoichiometric. L’offerta diesel disponibile è rappresentata dal 2.4 JTDM 5 cilindri 20v da 147 kW (200 CV a 4.000 giri/min) e 400 Nm (40,8 kgm a 2.000 giri/min) di coppia in versione manuale e Q-Tronic con cambio automatico a 6 marce e i due 1.9 JTDM: il primo è un “16v” da 110 kW (150 CV a 4.000 giri/min) e coppia 320 Nm (32,6 kgm a 2.000 giri/min) anch’esso sia in versione manuale che Q-Tronic, il secondo è un “8v” da 88 kW (120 CV a 4.000 giri/min) e coppia 280 Nm (28,6 kgm a 2.000 giri/min). Tutti i motori diesel offrono di serie la

trappola per il particolato (DPF). Completano la gamma i due nuovi motori 3.2 V6 Q4 da 260 CV con cambio automatico Q-Tronic e il 2.2 JTS Selespeed.

Infine, la gamma si compone di 3 o 4 allestimenti (a seconda dei mercati); 12 colori di carrozzeria; 5 ambienti interni in 5 tonalità (nero, nero e grigio, nero e beige, grigio tono su tono, beige tono su tono) disponibili in tessuto, tessuto floccato, Alfatex[®], pelle e pelle Frau[®] “pieno fiore”. Inoltre, la gamma offre a tutti i clienti, anche ai più esigenti, l’opportunità di scegliere tra diversi contenuti e dispositivi.

Selespeed e Q-Tronic nuovi cambi Alfa Romeo

Nel segno della continuità rispetto alla tradizione sportiva Alfa Romeo, Alfa 159 e 159 Sportwagon aggiungono alla propria offerta di prodotto il nuovo cambio robotizzato Selespeed disponibile sulla motorizzazione 2.2 JTS 185 CV.

Il dispositivo, attraverso un sistema elettroidraulico robotizzato, consente di effettuare i cambi marcia in modo manuale sequenziale o automatico, rivelandosi estremamente facile e intuitivo da utilizzare. Infatti, si è liberi di scegliere come guidare: per esempio, è possibile usare la leva inserendo le marce in modo sequenziale oppure scegliere la modalità di guida automatica (in questo modo il cambio sceglie automaticamente quale sia il miglior rapporto da inserire, il tutto a vantaggio di una costante attenzione alla strada, di una guida sicura e controllata, ma anche confortevole e comoda).

Nella modalità manuale sequenziale il passaggio alle marce superiori avviene “spingendo” in direzione opposta al senso di marcia, viceversa per le inferiori, a sottolineare che questa logica di funzionamento è caratteristica della “cambiata” sportiva nella quale l’inerzia del moto della vettura e del conducente suggeriscono in modo intuitivo l’utilizzo del cambio.

Inoltre, è anche possibile cambiare le marce attraverso “paddle” al volante, di serie con il cambio Selespeed, ma presto disponibili anche come optional sui cambi automatici delle motorizzazioni alto di gamma.

Infine, il cambio Selespeed dispone di un tasto Sport che può essere attivato sia in funzionamento manuale sia automatico. Nel primo caso, la modalità Sport consente una riduzione del tempo di cambio marcia di circa il 20% attraverso una compressione delle fasi di riduzione e restituzione della coppia. In caso di funzionamento automatico, invece, l’inserimento della modalità Sport sposta i punti di cambio marcia a regimi più elevati.

Disponibile sulle motorizzazioni diesel da 150 e 200 cavalli e sul 3.2 JTS Q4, il cambio automatico a 6 marce “Q-Tronic” permette, con semplici spostamenti del selettore, di condurre la vettura in modalità automatica, con tutte le funzioni proprie dei cambi automatici (parcheggio, retromarcia, neutral e drive), o in modalità sequenziale.

La denominazione “Q-Tronic” continua la tradizione Alfa Romeo che impiega la lettera “Q” quale firma della tecnologia più sofisticata sviluppata dalla Casa: dal famoso Quadrifoglio al “Q4” della trazione integrale permanente fino al recentissimo sistema “Q2” per la trazione anteriore. Il termine Tronic, invece, spiega che il sistema è controllato da una centralina elettronica che governa in modo ottimale ed intelligente i cambi di marcia.

Ecco come funziona. La trasmissione automatica assicura di per sé un migliore sfruttamento delle prestazioni del motore e un maggiore comfort, soprattutto nella guida in città. A questi vantaggi il “Q-Tronic” unisce un buon comfort di cambio marcia, ovvero la riduzione di impulsi avvertibili dal guidatore. In più, l’innovativo sistema consente, a chi non vuole rinunciare al divertimento della guida sportiva, di utilizzarlo in modalità sequenziale come un cambio a rapporti fissi comandati in sequenza: un impulso verso l’alto (segno “+”) permette di passare alla marcia superiore mentre mediante impulso verso il basso (segno “-”) si passa a quella inferiore. Anche in tale modalità il sistema garantisce al guidatore la possibilità di mantenere una guida sportiva poiché, a differenza dei cambi sequenziali offerti dalla concorrenza, il dispositivo “Q-Tronic” non impone il cambio marcia ad alti regimi, che avviene solo quando il guidatore lo desidera.

Inoltre, esclusivo della versione 2.4 JTDM da 200 CV, il cambio “Q-Tronic” offre anche la funzione “Sport – Winter” che permette di scegliere tra altre due modalità di funzionamento (Sport e Winter) oltre a quella di default. In dettaglio, all’avviamento della vettura e con la leva in posizione D, è attiva la modalità Comfort che privilegia la dolcezza dei passaggi di marcia e l’equilibrata gestione dei consumi, grazie all’inserimento dei rapporti a un regime di giri relativamente basso. Premendo il tasto a fianco della leva si passa alla modalità "Sport" che esalta le prestazioni e assicura una guida brillante e divertente grazie ai cambi marcia fissati a regimi più alti del motore, permettendo di ottenere un comportamento più sportivo della vettura. Infine, tenendo premuto per un tempo prolungato lo stesso pulsante, si passa alla modalità “Winter” che consente di mantenere la massima aderenza quando il fondo stradale è particolarmente insidioso, come ad esempio sulle strade innevate.

Comfort a bordo con “Blue&Me[®]”

“Blue&Me[®]” è l’innovativo sistema “basato su Windows Mobile”, nato dalla collaborazione tra Fiat Auto e Microsoft, che cambia i paradigmi di comunicazione, informazione ed intrattenimento in auto migliorando il comfort e la qualità del tempo trascorso a bordo.

Caratterizzato dalla semplicità d’uso, il dispositivo permette di fare/ricevere telefonate ed ascoltare musica mentre si guida in modo semplice e sicuro, e grazie alla tecnologia Bluetooth[®], consente di comunicare dalla vettura con il mondo esterno attraverso i propri dispositivi personali quali telefoni cellulari e palmari.

Il dispositivo “Blue&Me[®]” proposto offre un sofisticato “sistema vivavoce con riconoscimento vocale” che garantisce la massima sicurezza di guida in tutte le condizioni e nel pieno rispetto delle prescrizioni di legge in quanto si può usare senza mai spostare le mani dal volante. Infatti, il sistema consente al cliente, dotato di un cellulare Bluetooth[®], di utilizzare il telefono anche se questo è nella tasca di una giacca o in una borsa, abbassando automaticamente il volume dell’autoradio (se accesa) ed utilizzando le casse dell’impianto stereo per ascoltare la voce dell’interlocutore. Inoltre, il sistema ha un alto grado di compatibilità con i cellulari attualmente in commercio e può essere aggiornato con nuovi standard e con telefoni futuri.

In dettaglio, il dispositivo “Blue&Me[®]” è completamente integrato nella vettura e i tasti di comando sono inseriti sul volante permettendo un accesso immediato e sicuro al sistema, di ricercare un numero in rubrica scorrendola sul display del quadro di bordo o di mettere in “mute” la comunicazione per una conversazione più riservata.

Tra le principali peculiarità ricordiamo che la registrazione del proprio telefono cellulare sul sistema è un’operazione che va effettuata una sola volta. E ancora: la rubrica telefonica personale può essere trasferita in modo completo sulla vettura e quindi viene aggiornata automaticamente ogni volta che il sistema riconosce il cellulare.

La privacy è garantita in quanto l’accesso alla rubrica è consentito solo in presenza del telefonino registrato con il sistema. Sul display del quadro di bordo viene visualizzato il numero o il nome di chi chiama se presente in rubrica e si può formulare “a voce” il numero desiderato dettando cifra per cifra o chiamare il destinatario pronunciandone il nome se memorizzato.

Inoltre, grazie ad un processo di riconoscimento vocale evoluto, non occorre alcuna fase di apprendimento della voce. Senza contare che il dispositivo è in grado di memorizzare fino a 5 cellulari, permettendo così un uso immediato del vivavoce a più utilizzatori della stessa vettura; ovviamente la programmazione può essere modificata a piacere più volte. Infine, con il “sistema

vivavoce con riconoscimento vocale” è possibile riprodurre, attraverso l’impianto dell’autoradio, la suoneria “personalizzata” del telefono.

Fin qui il “sistema vivavoce con riconoscimento vocale”, ma l’innovativo “Blue&Me[®]” offre qualcosa di più: infatti, permette di ascoltare la propria musica preferita registrata sul cellulare, sui nuovi smart phones, su un lettore MP3 o su una penna USB (“chiavetta”). Merito di una porta USB, posta nel cassetto portaoggetti, che consente di collegare qualunque dispositivo digitale dotato di analogica connessione. In questo modo è possibile riprodurre file audio musicali (MP3, WMA e WAV) direttamente tramite l’impianto stereo. Poiché tutte le informazioni sono visibili sul display del quadro di bordo, il cliente può “sfogliare” l’archivio del sistema (suddiviso in genere, album, artisti eccetera...) sia a voce sia con i comandi sul volante; e selezionare il brano di proprio gradimento attraverso i comandi sul volante.