

Alfa Spider

Il modello in breve

Lo stile italiano nel rispetto della tradizione

Il piacere di guida firmato Alfa Romeo

La tecnologia più sofisticata al servizio della sicurezza

Il massimo del benessere a bordo

Tecnica motoristica d'eccellenza

“Spider è Alfa Romeo”

La gamma e i servizi (Mercato Italia)

Schede tecniche

Modello in breve

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.

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. 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 Q4 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 recente 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.

Lo stile italiano nel rispetto della tradizione

Derivato dall'affascinante coupè Alfa Brera, la nuova Spider è stata sviluppata da Pininfarina in collaborazione con il Centro Stile Alfa Romeo e verrà assemblata nello stabilimento Pininfarina di San Giorgio Canavese (Torino).

Sinonimo di sportività, carattere italiano e qualità, il modello si conferma un elegante "2 posti" dalle dimensioni generose: l'Alfa Spider è larga 183 centimetri, lunga 439, alta 131 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: infatti il bagagliaio offre 253 dm³ (sempre disponibili sia con capote chiusa che aperta) mentre sono numerosi e capienti i vani portaoggetti (compreso quello climatizzato nel mobiletto centrale).

In dettaglio, la nuova Alfa Spider propone un frontale moderno ed accattivante, come quello del coupè da cui deriva, dove in posizione di rilievo spicca lo scudo, incastonato al centro. Da qui partono le linee che corrono lungo il cofano e disegnano la sede dei proiettori, rimanendo "sospeso" su di una presa d'aria passante: è il segno stilistico e funzionale che l'Alfa Romeo riserva alle "sportive assolute" e che dà l'impressione di un frontale ancora più largo ed imponente, lì dove la spalla del parafrangente ed il montante anteriore sono effettivamente più forti e spessi.

In vista laterale, poi, il passo corto in combinazione al cofano lungo, all'abitacolo raccolto e arretrato, slanciano la vettura accrescendone la sportività ed il dinamismo. Contribuiscono a questa impressione di grande temperamento anche i fanali posteriori allungati e i quattro terminali di scarico. Ma lo stile del nuovo Spider presenta anche dei "tratti romantici", in omaggio alla tradizione Alfa Romeo, come dimostrano la capote "leggera" a scomparsa e il disegno del muscolo della spalla posteriore che rinvia direttamente alla famosa Giulietta Spider.

La collaborazione tra il Centro Stile Alfa Romeo e quello Pininfarina è proseguita anche all'interno della vettura dove la sportività si è ottenuta dall'impostazione generale ad "elementi separati" come l'area poggiatesta del pannello porta o la fascia che avvolge il piano sopra la panchetta posteriore. Senza contare che la plancia è caratterizzata da una disposizione dei comandi e degli strumenti tutta rivolta verso il guidatore. I sedili, pur mantenendo un'area con cannelloni tipici Alfa, sono personalizzati dall'integrazione del poggiatesta e da strisce laterali che ricordano le cinture 4 punti e conferiscono maggiore personalità al sedile.

Infine, vero e proprio oggetto di design, la capote in tela di Alfa Spider si contraddistingue per la sua "leggerezza" estetica e per la perfetta integrazione sulla vettura, come dimostra il copri-capote conformato a "U" che, armonicamente integrato nella carrozzeria, ospita alla base il terzo stop. Non ultimo, il roll-bar posteriore è elemento di sicurezza perfettamente integrato nella silhouette della vettura che riprende la linea del sedile sfumando nel volume posteriore sopra il copri-capote rigido. Il tutto impreziosito dalle due "coppette" poste dietro al roll-bar ed arricchite da alcuni dettagli high-tech.

Insomma, 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 che saprà suscitare grandi emozioni e garantire il massimo del piacere di guida. Il tutto senza mai scendere a compromessi in fatto di comfort e di benessere a bordo.

Il piacere di guida firmato Alfa Romeo

La nuova Alfa Spider 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 Spider adotta uno schema delle sospensioni 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 Alfa 159 e Alfa Brera, la soluzione a quadrilatero alto della nuova vettura 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 Spider è caratterizzato da un ottimo rapporto (12,7° sterzo ogni grado di sterzata della ruota) per una rotazione complessiva di 2 giri e 1/4 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 risultati 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 Spider 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, che 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 Spider, equipaggiata con il potente 3.2 V6 Q4, propone la trazione 4x4 permanente con tre differenziali. Si tratta del nuovissimo "Twin Diff." che rappresenta l'ultima evoluzione del Torsen C.

In particolare, il differenziale centrale 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. Insomma, il sistema 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, 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.

La tecnologia più sofisticata al servizio della sicurezza

Alfa Spider dispone dei più sofisticati dispositivi elettronici sia per quanto concerne la protezione degli occupanti sia 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.

Impianto frenante

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 2.2 JTS 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 Spider 3.2 V6 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 Spider 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 Spider 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 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 Spider 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 gli airbag: anteriori a doppio stadio di attivazione, laterali, e i nuovi dispositivi dedicati alla salvaguardia delle ginocchia. Questi ultimi impediscono il contatto con la superficie della plancia, contribuendo a garantire il raggiungimento dei più alti livelli di sicurezza (a seconda dei mercati e degli allestimenti quello riservato al passeggero può essere optional). In dettaglio i due bag frontali sono a doppio stadio di attivazione: per il guidatore ha una capacità di 60 litri, per il passeggero è di 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). L'airbag frontale del passeggero può essere disattivato manualmente (a seconda dei mercati) 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 degli occupanti quando viene urtato il fianco della vettura, Alfa Spider dispone di due airbag laterali, 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, 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.

Il massimo del benessere a bordo

Alfa Spider circonda guidatore e passeggero con tecnologie che ne garantiscono il più elevato comfort acustico e climatico. Da qui nasce un ambiente interno avvolgente e privo di vibrazioni grazie all'accuratissima insonorizzazione della vettura e all'elevata rigidità torsionale e flessionale della scocca. E ancora: Alfa Spider propone il sofisticato sistema infotelematico Blue&Me con un

sistema evoluto di comandi vocali; il climatizzatore automatico “bi-zona” differente per temperatura e distribuzione dell’aria; Connect NAV+ con display 6,5” e funzione “bird-view”; e l’impianto Sound System Bose®. 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 il tergilavatergicristallo alle prime gocce di pioggia; il sensore crepuscolare, che accende i fari non appena entrati in galleria; e, di serie, il sensore di parcheggio che facilita le manovre fornendo al guidatore informazioni acustiche e grafiche sulla distanza tra la vettura e l’ostacolo. Tra l’altro, il cliente può apprezzare la cura dei dettagli, l’impiego di materiali sofisticati e pregiati (dalla pelle Frau ai particolari in alluminio) e l’ampia scelta delle tinte per plancia, sedili, capote e carrozzeria esterna. Insomma, in fatto di comfort la nuova vettura non teme confronti. Non ultimo, l’Alfa Spider offre un sofisticato “sistema integrato di protezione” che include l’antifurto volumetrico, antisollevarmento 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.

Il sofisticato sistema “Blue&Me”

Come per i modelli 159 (Sportwagon e berlina) e Alfa Brera, anche l’ultima nata in Casa Alfa Romeo può essere equipaggiata con il “Blue&Me”, 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.

Inoltre, l’offerta sarà completata successivamente da dispositivi più evoluti che consentiranno di accedere alle numerose novità che il progresso tecnologico ci riserva nei prossimi anni: dalla completa multimedialità alla navigazione satellitare, senza contare la disponibilità di un set di servizi che renderà ancora più comodi, sicuri e facili i propri trasferimenti.

Il dispositivo “Blue&Me” 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, tra l’altro, in modo 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 chiave USB. Merito di una porta USB, posta nel cassetto portaoggetti, che consente di collegare qualunque dispositivo digitale dotato di analogia 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.

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 Spider 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 Spider 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 Spider 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.

Capote

Interamente a scomparsa, la capote di Alfa Spider è dotata di un impianto elettroidraulico per la movimentazione automatizzata. Perfezionata sia sotto gli aspetti estetico, aerodinamico e del comfort acustico, sia dal punto di vista funzionale, con cinematismi appositamente sviluppati per rendere agevoli, rapide e sicure le operazioni di spiegamento e ripiegamento.

In dettaglio, la struttura della capote è composta da archi di acciaio e alluminio, di cui il primo conformato in modo da combaciare con il bordo superiore del parabrezza, così da assicurare la continuità della linea esteriore e da ottimizzare le caratteristiche aerodinamiche della vettura a capote chiusa. Inoltre, il mantice è realizzato con due teli: quello esterno è in tessuto multi-strato con elevate caratteristiche di resistenza alla propagazione di fiamma, mentre quello interno con alta capacità di insonorizzazione dell'abitacolo. Infine, sono state studiate ed applicate specifiche soluzioni finalizzate ad impedire fruscii aerodinamici nella marcia a capote chiusa, anche alle più alte velocità come la particolare conformazione adottata per le canaline di ritegno dei finestrini. Da sottolineare come il comfort di marcia per gli spider deve essere garantito sia con il tetto chiuso sia con il tetto aperto: ecco quindi la continua ricerca delle diverse singole prestazioni quali la rigidità della scocca, le frequenze proprie, l'ottimizzazione delle masse, l'aerodinamica, la taratura delle sospensioni e tante altre caratteristiche che, pur essendo meno note al grande pubblico, nel loro insieme contribuiscono a creare un prodotto di alta qualità realmente fruibile in entrambe le configurazioni.

Tra l'altro, l'azionamento della capote è di tipo elettrico, infatti le operazioni di spiegamento/ripiegamento si svolgono in modo automatico. Per avviarle è sufficiente azionare un pulsante dopo aver fermato la vettura ed inserito il freno di stazionamento (questo unico intervento manuale è stato mantenuto per motivi di sicurezza, dato che è impedito in tal modo un azionamento accidentale del sistema). In dettaglio, l'apertura della capote elettrica è affidata ad un circuito oleo-pneumatico specifico, coordinato da un'apposita centralina elettronica.

Infine, la vettura può essere dotata di frangivento (Wind-stop) trasparente che limita la turbolenza dell'aria nell'abitacolo con la capote aperta rendendo quindi possibile un viaggio egualmente confortevole anche a velocità sostenuta.

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 tra i cassetti della panchetta posteriore.

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 compressor 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®.

Tecnica motoristica d'eccellenza

Il nuovo modello Alfa Romeo è equipaggiata con due motori benzina a iniezione diretta JTS e tecnologia Twin Phaser: 3.2 V6 Q4 da 260 CV e 2.2 JTS da 185 CV. Entrambi i propulsori 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, i due motori sfruttano il sistema di combustione JTS (Jet Thrust Stoichiometric), ovvero l'iniezione diretta stechiometrica. 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. Infine, entrambi i motori sono abbinati a cambi meccanici a sei marce, caratterizzati da corse ridotte, innesti precisi e carichi contenuti.

Il nuovo 3.2 V6 Q4 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 Q4, 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 Spider raggiunge una velocità massima di 235 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 7 secondi.

Principali caratteristiche tecniche

Il nuovo motore 6 cilindri dell'Alfa Spider, 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 (290 Nm), 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'assieme 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 Q4 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 Q4 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 Q4 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 Spider 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 217 km/h e impiegando 8,8 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 Spider 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 7.000 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 Q4.

“Spider è Alfa Romeo”

“Spider è Alfa Romeo”, è stato uno slogan pubblicitario di quasi 30 anni fa: quattro parole che, in maniera essenziale e diretta, ben si adattano a definire la produzione (tecnica ed emozionale) degli spider Alfa Romeo da circa 80 anni. Infatti, una casa automobilistica come l’Alfa Romeo, che ha da sempre legato il suo nome al concetto di sportività, non poteva non esprimere al meglio libertà e passione come attraverso una spider.

Come molte della realtà storiche che, nel corso dei decenni, sono state assunte come punto di riferimento del “sentire comune”, la spider Alfa Romeo nasce senza un nome preciso ad identificarlo. Siamo all’inizio del XX secolo, le ruote a raggi di vetture nate al Portello, come la 40-60 HP, la 20-30 ES, fino alla RL (le prime “scoperte” dell’Alfa Romeo) portano per prime sotto la bandiera a scacchi la polvere di circuiti come quelli della Targa Florio, di Brescia, di Modena e Parma. I vertici aziendali dell’epoca intuirono immediatamente come non ci fosse “concept pubblicitario” migliore per la vendita al pubblico, di una vettura che poteva vantare un palmares già così ricco di gloria sportiva.

Attraverso le intuizioni e la passione di progettisti e tecnici come Merosi prima e Jano poi, divennero campioni di velocità in pista e modelli di eleganza sulle strade di tutto il mondo, grazie a motori perfetti e all’arte di carrozzerie come Zagato e Touring, che declineranno in forme aperte e slanciate la potenza dei 6 cilindri delle 1500 e delle 1750.

Il mondo anglosassone guardava con molto interesse a queste vetture scoperte, alle quali particolari soluzioni aerodinamiche consentivano di raggiungere velocità più elevate rispetto alle berline.

Nacque così la definizione di “speeder”, vetture, cioè “più veloci”; il termine venne poi forzatamente traslato in “spider”, pur non avendo nulla a che vedere con i ragni.

Nel corso degli anni Trenta, la tecnica e lo stile, già all’avanguardia, subiscono un ulteriore affinamento. I motori arrivano fino ad otto cilindri, e anche la capacità aumenta: le difficoltà dei circuiti di tutta Europa (da Le Mans a Monza) e gli avversari più tenaci nulla possono contro lo strapotere delle 8C 2300 Spider Corsa o della 8C 2900 A e B.

Alla guida di questi bolidi, lanciati al centro delle curve e poi lasciati scivolare in sottosterzo c’è (forse) il più grande di tutti: Tazio Nuvolari.

La parentesi della Seconda Guerra Mondiale segna una battuta d’arresto per tutta la produzione automobilistica italiana. I primi segni di ripresa si riscontrano agli inizi degli anni Cinquanta, ma sarà solo con il nuovo benessere degli anni Sessanta che si fa più pressante la richiesta di piccoli coupé e spider. L’Alfa Romeo risponde a questa esigenza con una derivata da una versione coupé, ma dotata di una spiccata personalità nelle forme: nel 1955 nasce la Giulietta Spider.

Se Zagato e Touring avevano allestito gli spider del passato, per la Giulietta Spider i vertici Alfa Romeo decidono di commissionare due prototipi alla Bertone (“madre” della Giulietta Sprint, il coupé) e alla Pininfarina. Saranno le forme aggraziate e regolari, il disegno morbido e allo stesso tempo incisivo che decreteranno la vittoria del modello della factory fondata da Giovan Battista Farina, che venne da lui affettuosamente soprannominata “la signorina”.

La Giulietta Spider venne inizialmente lanciata solo sul mercato americano, dove quel design armonioso che trasudava cultura artistica e quel marchio carico di tanti allori sportivi era simbolo di una “different way of life”. Faceva sensazione, infatti, vedere circolare per le avenue di New York queste piccole vetture (molto spesso bianche) provenienti da Milano.

In Italia, la spider (soprattutto Alfa Romeo) divenne un fenomeno di costume: vetture scattanti e veloci bruciavano ai semafori pesanti berline e già si formavano gli opposti schieramenti di chi, al volante di una Giulietta, si giustapponeva agli “spideristi” di tradizione inglese. Lo spirito e l’orgoglio nazionale, frutto della consapevolezza della bontà del prodotto, prevalsero però costantemente e non fu un caso che la Giulietta Spider entrò anche nel mondo della pubblicità, ospitando al volante Domenico Modugno.

Ma non di solo fenomeno estetico si tratta, la Giulietta non si riduce ad un semplice status symbol:

come ogni Alfa Romeo anche questa vettura non viene sottratta alle corse (ricordiamo una 12 ore di Sebring nel 1960) e al mondo delle competizioni. La più originale e anche la più incisiva a livello mediatico, è quella che vede una Giulietta Spider Veloce pilotata da Sanesi sconfiggere con un distacco di 20 minuti il treno Settebello (orgoglio dell'industria ferroviaria dell'epoca) sul tratto Milano-Roma.

Tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta la carrozzeria Touring non fu certo da meno. Prediligendo l'eleganza delle forme alla grinta sportiva, "vestì" raffinati spider motorizzati 2000 e 2600, che subito conquistarono il *modus vivendi* del jet-set, offrendo un modello di vita raffinato e di buon gusto, rese eterne dalle memorabili interpretazioni di attori come Rossano Brazzi e Ugo Tognazzi, che ben si amalgamavano, con un gioco di rimandi stilistici, alla classe Touring. Se fin d'ora le spider che abbiamo esaminato erano in buona sostanza una versione "scoperta" di modelli berlina o coupé, è al Salone di Ginevra del 1966 che l'Alfa Romeo presenta uno spider così originale da venir considerato del tutto slegato da ogni altro modello in produzione in quegli anni. Desiderosi di affrancarsi dalla linea (a loro avviso in odore di desuetudine) della Giulietta, i vertici aziendali commissionano alla carrozzeria Pininfarina (ormai legata indissolubilmente agli spider Alfa Romeo) una nuova vettura su motore 1600.

Nel 1966 nasce, così, la "1600 Spider", caratterizzata da una forma lenticolare "armonicamente esasperata", fino a dare la forma di osso di seppia alla vettura, contenuta in un'avvolgente forma tondeggiante di squisito sapore manieristico. Tali forme non erano però una novità per uno spider Alfa Romeo: curiosità e molto interesse aveva infatti suscitato 14 anni prima la presentazione della spider 1900 C 52 detta "Disco Volante".

Dopo vetture dai nomi evocativi come la Giulietta e la Giulia, questa 1600 spider non poteva rimanere incatenata ad un'identificazione prettamente "tecnica". Fu così che la Direzione Alfa Romeo, capitanata da Giuseppe Luraghi, bandì un concorso: la persona che avesse inventato un nome ritenuto adeguato da un'apposita giuria, si sarebbe aggiudicato una 1600 Spider. Le adesioni a questo concorso superano ogni più rosea previsione, tanto che, dopo la scelta della giuria, che optò per il nome "Duetto", fu necessario procedere ad un'estrazione fra tutte le schede che suggerivano questo nome. La fortuna arrise al signor Guidobaldo Trionfi che aveva pensato al numero di passeggeri, alla musica del motore e all'armonia di una forma che si tramuta in sentimento. Ma le luci della ribalta sul Duetto si erano appena accese: dall'America un giovane Dustin Hoffman arrivò sui grandi schermi della Penisola a bordo proprio di un Duetto rosso, guidato in maniera esuberante sul set del film "Il Laureato" al suono delle note di "Mrs. Robinson" di Simon & Garfunkel. Tale fu il successo del film e della vettura, che in America una serie speciale di Spider prese il nome di "Graduate", appunto, "laureato".

Gli anni Settanta vedono un adeguamento ad altre esigenze estetiche e la vettura subisce un radicale restyling, che interessa primariamente la parte posteriore, con la scomparsa della forme ad osso di seppia, sostituite dalla comunemente detta "coda tronca". Anche le motorizzazioni variano e si diversificano nel tempo, da 1300 a 2000, passando per 1750 cc nel corso degli anni.

Anni che vedono, fino ai giorni nostri, una importante continuità nella produzione degli spider Alfa Romeo, segno di grande rilevanza e consapevolezza del ruolo che l'Alfa Romeo sa di avere nel pianeta spider, nel mondo cioè, della passione e della sportività, del vento e dell'asfalto.

Del resto, Spider è Alfa Romeo.

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 Spider 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 manuale, specchi retrovisori elettrici, chiave elettronica pulsante di avviamento sulla plancia, VDC, cerchi in lega da 16”, interni in tessuto floccato, Knee-Bag (per il guidatore) e radio con lettore CD. A questo già ricco equipaggiamento, il secondo allestimento aggiunge il climatizzatore automatico Bi-zona, i cerchi in lega da 17”, i comandi della radio sul volante, gli specchi ripiegabili elettricamente, gli interni Alfatex, le finizioni in alluminio serigrafato, il sensore parcheggio posteriore, il Cruise control e i sensori di pioggia, crepuscolare e antiappannamento.

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 Spider. 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 Spider 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 Spider 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. Per il mercato italiano, Savarent ha introdotto due nuovi servizi assicurativi in grado di tutelare la patente di guida dagli inconvenienti derivanti dalla sottrazione parziale/totale dei punti o dal ritiro/sospensione della patente. In particolare “S.O.S patente”, la polizza che prevede, in caso di sospensione/ritiro, il pagamento di un’indennità giornaliera/rimborso.

A richiesta, poi, Alfa Spider 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 Spider. 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 informazioni sul traffico di tutta la rete autostradale italiana e estera e di Consulenza Medica e di Assistenza Stradale on line 24 ore su 24.

Infine, in Italia sono disponibili tanti servizi in un'unica carta di credito, totalmente gratuita per il cliente di Alfa Spider e ricca di vantaggi: un credito fino a 1.500 euro per acquisti in 25 milioni di esercizi nel mondo, 1.500 euro di credito a condizioni privilegiate per acquisti e assistenza presso officine autorizzate Alfa Romeo, zero commissione sul rifornimento di carburante e flessibilità nei rimborsi, assistenza stradale 24 ore su 24.

La carta di credito aderisce gratuitamente a Programma Targa, il sistema di accumulo che aggiunge valore ai vostri acquisti in tutto il mondo, permettendo di raccogliere, ad ogni spesa effettuata con la carta di credito, un bonus che va dall'1% al 15% dell'importo speso. Il Bonus è utilizzabile come sconto per l'acquisto di auto e servizi.

Principali dotazioni di serie (Mercato Italia)

ALLESTIMENTI
SPIDER EXCLUSIVE

SICUREZZA

Airbag Frontale Conducente con Full Size Bag ad apertura controllata	S	S
Airbag Frontale Passeggero con Full Size Bag ad apertura controllata	S	S
Bag Ginocchia Driver	S	S
Barre anti-intrusione porte anteriori	S	S
Buckle Switch posti anteriori (per seat belt reminder)	S	S
Chiave disabilitazione front bag e bag ginocchia passeggero	S	S
Cinture anteriori con limitatore di carico degressivo	S	S
Early Crash Sensor nella traversa anteriore	S	S
Finiture estetiche motore con marchiatura (versioni Benzina)	S	S
Fire Prevention System: arresto pompa benzina, stacco batteria con attivazione dipendente da sensore inerziale	S	S
Pulsante esclusione ASR/VDC	S	S
Roll bar singoli fissi	S	S
Segnalazione acustica cinture non allacciate temporizzata e disattivata a vettura ferma	S	S
Sensore usura pastiglie e anomalia impianto frenante	S	S
SideBag Anteriori toracici e pelvici	S	S
Sospensione anteriore a quadrilatero	S	S
Sospensione posteriore multilink (3 link)	S	S
Sportello carburante sotto chiusura centralizzata	S	S
Tire Kit alternativo a ruota di scorta	S	S
VDC con Hill Holder (ABS + ASR + Brake Assistant) on Hill Holder	S	S

INTERNI

Chiusura centralizzata (porte, vano bagagli, portellino serbatoio carburante)	S	S
Climatizzatore Automatico Bi-zona in Temperatura e Distribuzione	O	S
Condizionatore monozona manuale	S	–
Filtro Antipolline e Carboni Attivi	S	S

ALLESTIMENTI
SPIDER EXCLUSIVE

Interruttore interno ap/ch centralizzata porte e baule	S	S
Pack visibility 2 (sensore pioggia, sensore crepuscolare, sensore antiappannamento)	O	S
Piantone volante con regolazione assiale e in altezza e colassabile	S	S
Pulsante Sport/winter per cambio Aisin	–	S (suAisin)
Quadro di bordo con grafica specifica per coupè-spider di colore bianco	S	S
Rivestimenti in Alfatex	O	S
Rivestimenti in pelle	O	O
Rivestimenti in pelle naturale	O	O
Rivestimenti interni in tessuto TECNO	S	
Trip Computer	S	S
Vani (2) portaoggetti posteriori con chiave di chiusura	S	S
Vano/i portaoggetti RINFRESCATO su tunnel Specifico + funzione di bracciolo con vano chiuso + portabicchieri	S	S
Volante e pomello in pelle, cover rivestito in alluminio, cuffia cambio iso pelle, comandi tipo joy-stick su volante	–	S
Volante e pomello in pelle, cover verniciato titanio, cuffia cambio iso pelle	S	–
ESTERNI		
Dispositivo "follow me home"	S	S
Fendinebbia	S	S
Luce illuminazione cassetto plancia	S	S
Luce pozzanghera anteriori	S	S
Proiettori alogeni	S	S
Sensore parcheggio posteriore mascherato nel paraurti con segnalazione di avvicinamento ad ostacolo	O	S
Specchi esterni elettrici, riflettente azzurrato e doppia curvatura, riscaldati (sx asferico) con calotta verniciata e disegno specifico coupè-spider	S	–
Specchi esterni elettrici, ribaltabili elec., riscaldati (sx asferico), ribaltamento automatico all' avvenuto blocco porte, con calotta verniciata e disegno specifico coupè-spider,	O	S
SICUREZZA		
Bag ginocchia passeggero	O	O
Cruise Control	O	S
Disattivazione airbag passeggero	O	O
INTERNI		
Antifurto iperfrequenza e antisollevamento + safe lock	O	O
Autoradio CD	S	S
Autoradio CD/MP3	O	O
Blue&Me con media player	O	O
CD Changer	O	O
Climatizzatore bizona (include sensore odori)	O	S
Climatizzatore monozona manuale	S	–
Comandi radio al volante	O	S
Connect Nav + (vincola radionavigatore a mappe con telefono, quadro di bordo con display e comandi)	O	O
Sound System Bose®	O	S
Inserti in alluminio spazzolato	O	S
Interni in Alfatex	O	S

Interni in pelle	O	O
Interni in pelle Frau superiore con volante e pomello in pelle naturale	-	O
Predisposizione telefono cellulare	O	O
Radionavigatore a mappe con telefono e comandi vocali	O	O
Rete fermabagagli	O	O
Sedile passeggero specifico (meccanico a 8 vie)	O	O
Sedili full electric (8 vie) riscaldati con memoria	O	O
Sovratappeti	O	O
Tire kit	S	S
Volante e pomello cambio in pelle	S	S
Visibility pack 2		
Sensore pioggia		
Sensore crepuscolare	O	S
Sensore appannamento	-	-
Capote full electric con telecomando	S	S
Cerchi in lega 16" 215/55 lega brera 1 (non disponibile su 3.2)	S su 3.2	O
Cerchi in lega 17" 225/50 lega sportivo 3	S	S
Cerchi in lega 17" 225/50 lega sportivo 5	O	O
Cerchi in lega 18" 235/45 lega sportivo 8	O	O
Cerchi in lega 18" 235/45 lega sportivo 7	O	O
Fari bixenon	O	O
Lavafari	O	O
Parabrezza riflettente infrarossi con fascia scura antiabbagliamento e riscaldato zona spazzole	O	O
Ruotino di scorta	S	S
Sensore di parcheggio posteriore su spider	O	S
Specchi esterni elettrici ribaltabili elettricamente	O	S
Specchi esterni elettrici ribaltabili elettricamente e con memoria (vincola sedili elettrici e riscaldati)		
Vernice metallizzata	O	O
Vernice pastello rossa	O	O
Wind stop	O	O

S = di serie O = optional - = non disponibile

GRIGLIA AMBIENTI Alfa Spider Capote nera e Capote blu*

Pelle naturale:

Pelli:

SPIDER	Exclusive Serie /Spider opt			Spider e Exclusive opt		
	Exclusive opt					
Tessuto Floccato	Alfatex	Alfatex	Alfatex			
	Sedile Sportivo					
Nero	Nero/Grigio	Blu/Tabacco	Rosso/Beige	Nera/Grigia	Blu/Tabacco	
Rosso Nero	Blu/Tabacco	Rosso (Solo				

nel pack sport)

Colore Capote

Nera

Colore tappeto abitacolo

Grigio	Grigio	Grigio	Blu	Beige	Grigio	Blu
Beige	Grigio	Blu	Beige	Nero		
Bicolore	Bicolore	Bicolore	Bicolore	Bicolore	Bicolore	Bicolore
Bicolore	Bicolore	Bicolore	Bicolore	Bicolore		

Colore plancia

Nero	Nero	Blu	Rosso	Nero	Blu
Rosso	Nero	Blu	Rosso	Nero	
Phobos	Phobos	Poseidon	Amaranto	Phobos	Poseidon
Amaranto	Phobos	Poseidon	Amaranto	Phobos	
Grigio	Grigio	Tabacco	Beige	Grigio	Tabacco
Beige	Grigio	Tabacco	Beige	Grigio	
Delfino	Delfino		Daino	Delfino	
Daino	Delfino		Daino	Delfino	
Chiaro		Chiaro	Chiaro		

PASTELLI

Nero	•	•	◦	◦	•	◦	•	•
Rosso Alfa	•	•	–	–	•	–	–	•
METALLIZZATI								
Rosso Rubino	•	•	–	–	•	–	–	•
Argento Alfa	•	•	•	•	•	•	•	•
Grigio Diamante	•	•	•	•	•	•	•	•
Grigio Touring	•	•	•	•	•	•	•	•
Nero Carbonio	•	•	◦	•	•	•	•	•
Blu Montecarlo	•	•	◦		•	◦	◦	•
Blu Misano	•	•	◦		•	◦	◦	•
Oro	•	•	◦	•	•	◦	◦	•

• = abbinamento consigliato

◦ = abbinamento disponibile

– = abbinamento non disponibile

* = disponibile successivamente al lancio Schede tecniche

Caratteristiche

2.2 JTS

N. cilindri, disposizione	Bialbero 4 in linea, trasversale anteriore
Diametro per corsa (mm)	86 x 94,6
Cilindrata (cm ³)	2198
Rapporto di compressione	11,3 : 1
Potenza max kW (CV-CE)	136 (185)
a giri/min	6500
Coppia max Nm (kgm-CE)	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
Tubo di scarico	MED 7.6.1 integrata con accensione singolo con terminale lucidato

Controllo emissioni	EU4
Emissioni di CO ₂ (g/km)	221
Impianto elettrico (12V)	
Batteria: capacità (Ah)	90
Generatore (A)	120
Trasmissione: trazione	anteriore
	1a 3,818 : 1
	2a 2,353 : 1
	3a 1,571 : 1
	4a 1,146 : 1
	5a 0,943 : 1
	6a 0,861 : 1
	RM 3,545 : 1
Coppia riduzione finale	4,176 : 1
Ruote	
Pneumatici	215/55 R16 - 225/50 R17 235/45 R18
Sterzo	
Scatola sterzo	a pignone e cremagliera con servosterzo idraulico
Diametro 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 (mm)	D 305 x 28 ventilato, pinza flottante 60 mm
Posteriori (mm)	D 278 x 12 pieno pinza flottante combinata da 38 mm
Carrozzeria - Dimensioni	
N. posti/N. porte	2/2
Lunghezza/Larghezza (mm)	4393/1830
Altezza a vuoto (mm)	1318
Passo (mm)	2528
Carreggiata ant./post. a vuoto (mm)	1579/1559 (1593 max/1575 max)
Capacità bagagliaio VDA (dm ³)	253 (200 con ruotino di scorta)
Rifornimenti - Pesì	

Serbatoio carburante (l)	70
Peso in ordine di marcia DIN (kg)	1530
Prestazioni - Consumi	
Velocità massima (km/h)	217
Accelerazione (sec)	
(1 persona + 30 kg):	
- 0 ÷ 100 km/h	8,8

Consumi secondo Direttiva CE 1999/100	
(l/100 km):	
ciclo urbano/extraurbano/combinato	13,0/7,3/9,4

Caratteristiche	3.2 V6 Q4 (cambio manuale)
N. cilindri, disposizione	6 a "V" di 60° anteriore trasversale
Diametro per corsa (mm)	89 x 85,6
Cilindrata (cm ³)	3195
Rapporto di compressione	11,25 : 1
Potenza max kW (CV-CE)	191 (260)
a giri/min	6200
Coppia max Nm (kgm-CE)	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
	1a 3,917 : 1
	2a 2,040 : 1
	3a 1,365 : 1
	4a 1,048 : 1
	5a 0,846 : 1
	6a 0,745 : 1
	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 idraulico

Diametro di sterzata tra marciapiedi (m)	10,7
Sospensioni	
Anteriore	a ruote indipendenti, a quadrilatero con doppio braccio oscillante e barra stabilizzatrice articolata sui giunti sferici
Posteriore	a ruote indipendenti, sistema ad architettura Multilink
Freni D (disco)	
Anteriori (mm)	D 330 x 28 ventilato, pinza fissa radiale in alluminio a 4 pistoni da 42 mm
Posteriori (mm)	D 292 x 22 ventilato, pinza flottante combinata da 42 mm
Carrozzeria - Dimensioni	
N. posti/N. porte	2/2
Lunghezza/Larghezza (mm)	4393/1830
Altezza a vuoto (mm)	1318
Passo (mm)	2528
Carreggiata ant./post. a vuoto (mm)	1579/1559 (1593 max/1575 max)
Capacità bagagliaio VDA (dm ³)	235 (200 con ruotino di scorta)
Rifornimenti - Pesi	
Serbatoio carburante (l)	70
Peso in ordine di marcia DIN (kg)	1690
Prestazioni - Consumi	
Velocità massima (km/h)	235
Accelerazione (sec)	
(1 persona + 30 kg):	
- 0 ÷ 100 km/h	7
Consumi secondo Direttiva CE 1999/100 (l/100 km):	
ciclo urbano/extraurbano/combinato	16,9 / 8,4 / 11,5