

Genfer Automobilsalon 1999

GTV und Spider

Sportlichkeit in Reinkultur

Mit den Modellen GTV und Spider knüpft das Haus Alfa Romeo an seine langjährige Tradition als Sportwagen-Hersteller an.



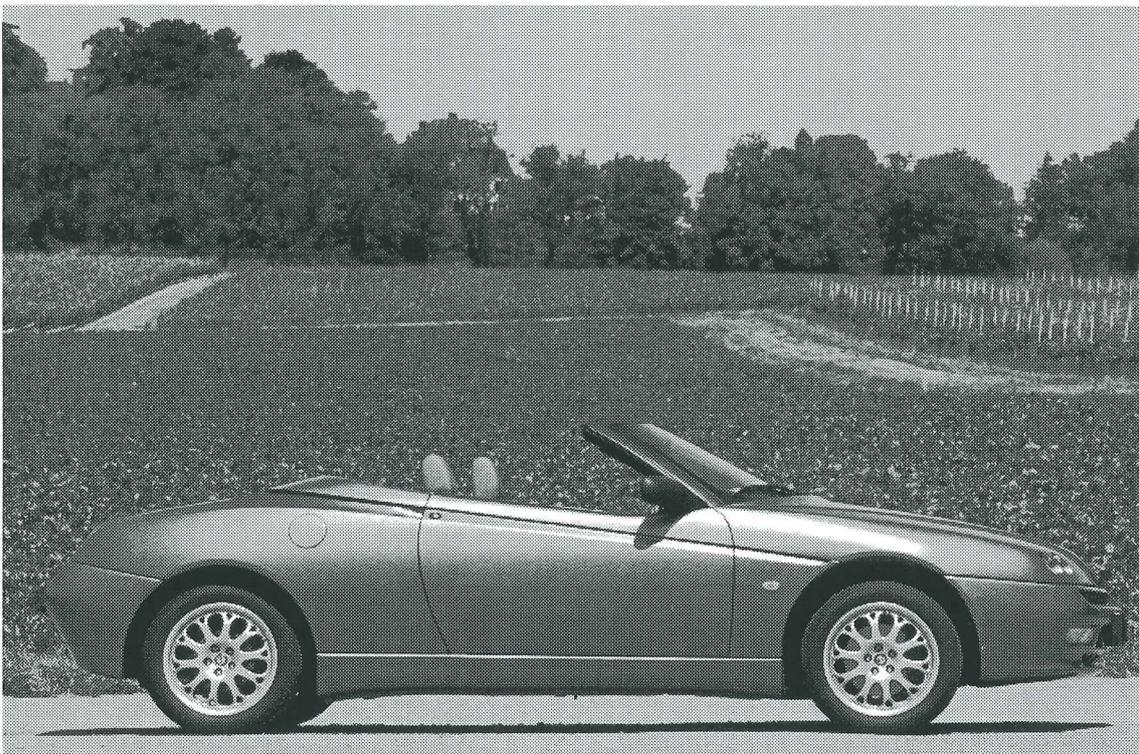
Die beiden Modelle, die aus der Zusammenarbeit zwischen dem Centro Stile Alfa Romeo und Pininfarina hervorgegangen sind, stellen eine ideale Verbindung zwischen der Eleganz und Harmonie ihrer Linienführung und der Kraft und Sportlichkeit ihrer Motoren dar.

Beide Modelle sind ganz klar Wagen, die ins Auge fallen und zum Träumen verleiten. Modelle, die neben den praktischen, die Mobilität betreffenden Faktoren auch andere, die Beziehung zwischen dem Fahrer und seinem Wagen ansprechende Aspekte berücksichtigen.



Genfer Automobilsalon 1999

So sprechen sie insbesondere die ästhetische, affektive und paradoxerweise auch romantische Seite des auf spektakuläre und innovative Inhalte Wert legenden Fahrers an. Es sind topmoderne Wagen, die unmittelbar an die grossen Pioniere der Anfangszeiten des Automobils denken lassen, für die das Auto nicht einfach ein Transportmittel, sondern viel mehr ein echtes Ausdrucksmittel war.



Der potentielle Kunde dieser Modelle wünscht sich einen **echten Sportwagen** mit tiefer Sitzposition und harter Federung, der an die Automobile von früher erinnert. Gleichzeitig legt er aber auch Wert auf **topmoderne, ausgereifte Technologie**.

Er fordert einen idealen Kompromiss zwischen Vergangenheit und Zukunft, Sportlichkeit und Sicherheit, Leistung und Fahrkomfort.



Genfer Automobilsalon 1999

Dank der auf der gesamten Modellreihe vorhandenen **Mehrlenkeraufhängung** gehören die Alfa Spider und GTV zu den wenigen Wagen mit Vorderradantrieb, die eine Antriebskraft dieser Grössenordnung ohne Hilfe von Kontrollvorrichtungen (Sperrdifferential oder Viscodrive) auf die Strasse bringen.

Die hohe Stabilität der hinteren Wagenpartie erlaubt die Beibehaltung hoher Geschwindigkeiten bei der Kurveneinfahrt. Und für eine schnelle Kurvenausfahrt sorgen die Besonderheiten der Motoren, die stets aus dem vollen schöpfen können und es somit erlauben, den Wagen "im Zug" zu halten und im zweiten Teil der Kurve die gesamte Antriebskraft zu nutzen.

Die beiden aussergewöhnlichen Modelle sind natürlich auch mit äusserst sportlich geprägten **Aggregaten** versehen. Angeführt wird die Motorenpalette vom 220 PS starken 3.0 V6 24V. Mit dieser Motorisierung besetzt der Alfa GTV ein Untersegment, auf dem er zur Zeit praktisch keine Konkurrenz kennt.

In der Tat zeigt die Analyse des Segments der Sportcoupés, dass sich das gegenwärtige Angebot auf zwei Produkttypen konzentriert:

- einerseits die Modelle mit einer Leistung zwischen 150 und 200 PS, die ein erschwingliches Preisniveau aufweisen und ihre hervorragenden Leistungen einem Turbolader verdanken. Die Motoren dieser Modelle sind sehr nervöse Aggregate, die im Vergleich zu Saugmotoren derselben Leistungsklasse einen anderen Fahrstil erfordern und somit auch einen anderen Kundentyp ansprechen;

- andererseits die "Vollblutspportwagen", die mit einer Leistung von über 250 PS sowie einer fortschrittlichen Technologie aufwarten, deren Preisniveau jedoch sehr hoch ist.



Genfer Automobilsalon 1999

Als wendiges und brillantes Coupé mit einem äusserst leistungsstarken Saugmotor schiebt sich der **Alfa GTV 3.0 V6 24V** genau zwischen diese zwei Produktgattungen.



Ab März 1999 ist der Alfa Spider auf dem Schweizer Markt neu auch in der **Version 1.8 T.S. 16V** erhältlich. Damit kommt die Marke insbesondere einer jungen Kundschaft entgegen, die sich einen Klasse-Spider zu einem erschwinglichen Preis wünscht.

In der Schweiz sind die beiden Modelle mit ihren spezifischen Motoren zu folgenden Preisen erhältlich (inkl. MWST):

Alfa Spider 1.8 T.S. 16v	Noch nicht definiert
Alfa Spider 2.0 T.S. 16v	CHF. 40'200
Alfa Spider 2.0 T.S. 16v L	CHF. 44'700
Alfa Spider 3.0 V6 12v	CHF. 46'600
Alfa Spider 3.0 V6 12v L	CHF. 53'200
Alfa GTV 2.0 T.S. 16v	CHF. 38'500
Alfa GTV 2.0 T.S. 1 6v L	CHF. 42'800
Alfa GTV 2.0 V6 TB	CHF. 46'600
Alfa GTV 3.0 V6 24v	CHF. 51'300

