

## Alfa Romeo Brera 2.2 JTS 16V Skyview

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (136 kW / 185 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,5**

Alfa-Fans können sich neben dem GT über ein weiteres Coupé freuen. Er heißt Brera und mit ihm ist den Alfa-Designern ein wahres Meisterstück gelungen. Ab Mai diesen Jahres setzt das Haus Alfa noch eins drauf, dann gibt's ihn auch als Spider. Es sind zwei Motoren im Programm: ein 2,2 l Vier- und ein 3,2 l Sechszylinder, der auch Allradantrieb hat. Schon der kleine Motor ist mit 185 PS nominell enorm stark. Der muss sich aber kräftig ins Zeug legen, um trotz des hohen Fahrzeuggewichts für gute Fahrleistungen zu sorgen. Zu Hilfe kommt ihm da die kurze Getriebeübersetzung, die allerdings für ein insgesamt sehr hohes Drehzahlniveau sorgt, selbst im 6. Gang auf der Autobahn. Die Folge: erhöhter Verbrauch und mehr Motorlärm. Fazit: Ein Coupé mit atemberaubender Optik und vorzüglicher Straßenlage, aber auch mit ein paar kleinen Schwächen. **Karosserievarianten:** Ab Mai 2006 auch als Spider. **Konkurrenten:** Audi TT, Chrysler Crossfire, Nissan 350 Z, Peugeot 407 Coupé.

- + **rassiges Karosseriedesign**
- + **großer, variabler Kofferraum**
- + **straffe, ausgewogene Federung**
- + **vibrationsarmer Motorlauf**
- + **ausgezeichnete Straßenlage sehr kräftige Bremsen**
- **wenig Sicht nach hinten**
- **Kupplungspedal ungünstig**
- **Fahrersitz zu hoch**
- **Getriebe zu kurz übersetzt**
- **hoher Verbrauch**



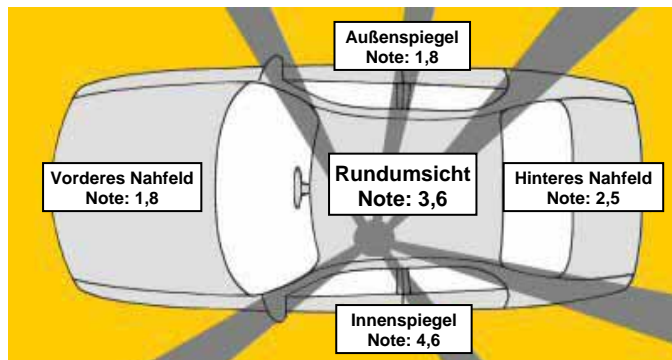
### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,4**

#### Verarbeitung/Handhabung

**Note: 2,4**

- + Die Karosserie ist recht gut verarbeitet, auch auf schlechten Straßen stört kein Knistern und kein Klappern. Die Spaltweiten an Türen und Klappen sind schmal und gleichmäßig. Der gute Eindruck setzt sich im Innenraum fort, mit hochwertigen, gut sitzenden Kunststoffelementen. Nur die aufgesetzten Einlagen in Titan-Optik in der Mittelkonsole und im Lenkrad sehen etwas billig aus. Die teurere Version "Sky View" hat ein großes Glasdach mit Innen-Jalousie.



Die Sicht zur Seite ist recht gut, dafür sorgen breite Türscheiben und schmale Streben. Hinten stören aber mächtig breite Fensterpfosten. Beim rückwärts Einparken sieht der Fahrer genügend, weil die Heckscheibe weit heruntergezogen ist.

- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, ein schmales Notrad kostet extra. Der Tank lässt sich nur ganz langsam auffüllen, weil der Kraftstoff ständig zurückschwappt und die Zufuhr stoppt.

#### Sicht

**Note: 2,9**

- + Bi-Xenonscheinwerfer sind gegen Aufpreis zu haben. Optisch und akustisch wirkende Parksensoren helfen beim rückwärts Einparken.
- Bei etwas höherem Tempo wischt der linke Wischer kaum noch, weil die Anpresskraft zur Scheibe zu gering ist. Die Heizungsschlitze spiegeln sich in der Windschutzscheibe. Bei Winterwetter neigen die Seitenscheiben zum Beschlagen.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,7**

- Das Ein- und Aussteigen ist nicht direkt unbequem, allerdings stößt man sich leicht den Kopf am oberen Türrahmen, weil die Sitze zu hoch sind. Für leichteren Zugang nach hinten bewegen sich die Vordersitze komplett nach vorn, sobald die Lehnen vorgeklappt werden.
- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht im Dunklen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an und beleuchten den Weg.
- Die Türaufhalter sind viel zu schwach, selbst auf ebener Straße können sie die breiten Türen kaum geöffnet halten.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 4,7**

- Der Kofferraum ist klein und fasst nur 220 l Gepäck. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen sind aber immerhin 485 l möglich (gemessen bis zur Fensterunterkante).

## Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,7**

- + Die Heckscheibe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, zum Entriegeln muss allerdings die Fernbedienung hinzu gezogen werden. Eine Beleuchtung ist vorhanden.
- Das Gepäck muss zum Einladen über eine hohe Bordwand gehievt werden. Dabei macht man sich leicht am Stoßfänger die Kleidung schmutzig.

## Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,9**

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich sehr einfach umklappen. Es gibt auch eine Luke, wenn nur lange Gegenstände untergebracht werden sollen.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

## Innenraum

**Note 3,3**

### Bedienung

**Note: 2,6**

- + Das Lenkrad lässt sich durch die Längs- und Höheneinstellung individuell anpassen, auch der Schalthebel liegt gut zur Hand. Viele wichtige Funktionen sind in den Lenksäulenhebeln untergebracht, benötigen aber ein wenig Übung, bis man mit ihnen klar kommt. Die Außenspiegel und die Fenster haben praktische Schalter, gegen Aufpreis lassen sich auch die Sitze elektrisch einstellen. Serienmäßig ist eine Audio-CD-Anlage vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es ein Bose-Soundsystem, das sich durch hervorragenden Klang auszeichnet und auch die Sender gut trennt. Das ebenfalls optional erhältliche Navigationssystem mit Kartendarstellung, lässt sich intuitiv einstellen, die Zielführung ist meist zuverlässig.
- Im Bereich der Füße ist der Raum knapp und zum Durchdrücken der Kupplung muss der Fahrer seinen Fuß extrem weit strecken. Die Instrumente spiegeln und sind undeutlich, unwesentliche Informationen lassen sich dagegen gut ablesen (z.B. der Wochentag). Zum Hupen muss die Hand vom Lenkrad genommen werden, weil der kleine Betätigungsknopf nicht bis zum Kranz reicht. Der Einsteller der Fahrersitz-Kreuzstütze ist nur bei offener Tür zugänglich. Die Gurte sind schlecht erreichbar und verhaken sich beim Herausziehen leicht hinter der Sitzkonsole. Außerdem ist die Rückzugfeder zu schwach, um die Gurte zurück zu ziehen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung. Es gibt nur wenige Ablagen.



Der Fahrerplatz ist weitgehend identisch mit dem des Alfa Romeo 159 und teilt damit auch dessen Stärken sowie Schwächen bei Funktionalität und Verarbeitung.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 3,1**

Auf den Vordersitzen ist das Platzangebot passabel. Fahrer bis ca. 1,85 m Größe können sich ihren Sitz genügend weit zurück schieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 5,0**

- Auf den Rücksitzen gibt es keinen Platz für die Beine, außerdem ist die Kopffreiheit sehr gering.

## Komfort

**Note 2,4**

### Federungskomfort

**Note: 2,4**

- + Das Fahrwerk ist sehr straff abgestimmt, was aber zum sportlichen Charakter des Brera passt. Meist genügt der Federungskomfort, nur gelegentlich werden grobe Erhebungen wenig gefiltert auf die beiden Insassen übertragen. Angenehm: bei schnellen Richtungs-

änderungen sind die Wankbewegungen der Karosserie sehr gut gedämpft.

## Sitzkomfort

**Note: 3,0**

Die beiden Vordersitze sind sehr straff gepolstert und bieten festen Halt im Rücken. Allerdings ist die Unterstützung in Kurven gering. Sie sind individuell einstellbar, zumindest für Personen bis ca. 1,80 m Größe. Noch größere Fahrer sitzen zu hoch, befinden sich mit ihrem Kopf sehr nah am Dach. Auf den optional erhältlichen (unperforierten) Lederbezügen schwitzt man bei Sommertemperaturen schnell.

## Innengeräusch

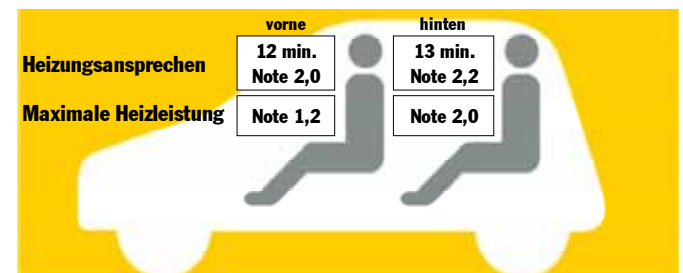
**Note: 2,9**

Bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit ist der Geräuschpegel niedrig. Bei hohem Tempo nehmen die Windgeräusche deutlich zu und auch der hochdrehende Motor ist deutlich zu hören.

## Klimatisierung

**Note: 1,3**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die Heizung hat mit dem kleinen Innenraum leichtes Spiel, sie sorgt bereits nach kurzer Fahrzeit für angenehme Wärme. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die serienmäßige Dual-Zonen-Klimaanlage hat Pollen- und Aktivkohlefilter und eine extra Belüftungsdüse hinten.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb

**Note 2,0**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,9**

- + Der Brera hat zwar 185 PS, die müssen sich aber mit einem ziemlich schweren Fahrzeug abmühen. Die Messwerte sind dennoch recht gut, erkaufte wird das durch sehr hohe Drehzahlen.

### Laufruhe

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, dank zweier Ausgleichswellen.

### Schaltung

**Note: 1,3**

- + Die Gänge sind präzise geführt, sie lassen sich leicht wechseln.

### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Getriebeübersetzung ist - passend für einen Sportwagen - für optimale Fahrleistungen kurz ausgelegt, selbst im sechsten Gang. Das hat zur Folge, dass die Motordrehzahlen stets sehr hoch sind, damit jedoch auch die Verbräuche und die Geräusche.

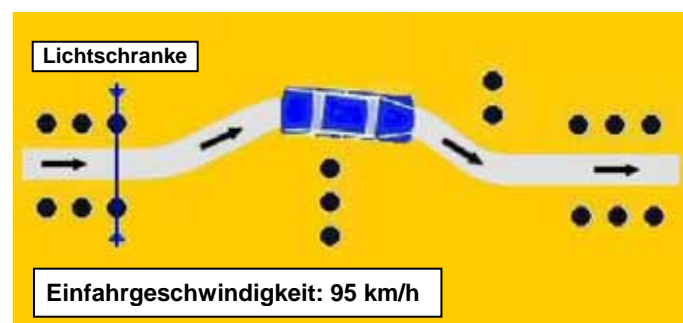
## Fahreigenschaften

**Note 1,4**

### Fahrstabilität

**Note: 1,3**

- + Die Richtungsstabilität ist gut, souverän hält der Brera seinen vom Fahrer vorgegebenen Kurs (selbst mit Winterreifen). Die Lenkung



Beim Ausweichtest schlägt sich der Brera erstklassig. Absolut neutral und wie auf Schienen folgt der Sportwagen - unterstützt durch die exakte und gefühlvolle Lenkung - der Schikane und lässt eine hohe Einfahrgeschwindigkeit zu.

reagiert gleichmäßig, der Wagen nicht über, was dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl vermittelt. Auf weniger griffigen Straßen und bei Gefahr durchrutschender Antriebsräder setzt zuverlässig die Antriebsschlupfregelung (ASR) ein.

**Kurvenverhalten** **Note: 1,3**

- + Sicher und ganz leicht untersteuernd umrundet der Brera spielerisch die Kurven, dabei sind die möglichen Geschwindigkeiten sehr hoch. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, hilft die elektronische Stabilitätskontrolle (VDC) durch Gaswegnahme und gezieltes Bremsen der Räder, den Kurs zu halten.

**Handlichkeit** **Note: 2,2**

- + Die direkte Lenkung ist stets leichtgängig, das macht das kleine Fahrzeug handlich. Nur der Wendekreis dürfte ein bisschen kleiner sein.

**Lenkung** **Note: 1,2**

- + Die Lenkung spricht schnell an, ohne über zu Reagieren. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße. Vorderradeinflüsse sind kaum zu spüren.

**Sicherheit** **Note 2,2**

**Bremse** **Note: 1,0**

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36 m erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht schnell an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft auch dem ungeübten Fahrer (der nicht so beherzt bremst) zu optimaler Verzögerung.

**Aktive Sicherheit** **Note: 2,7**

- + Der Brera hat mit serienmäßigem ESP und Bremsassistent die wichtigsten aktiven Sicherheitseinrichtungen, was ihn als sicheres Fahrzeug auszeichnet.

**Passive Sicherheit** **Note: 2,9**

- Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.
- + Neben den Frontairbags sorgen Seiten- und seitliche Kopfairbags für hohe Sicherheit bei einem Crash. Eine Besonderheit ist der optional erhältliche Knie-Airbag für den Fahrer. Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschallen.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Die vorderen Kopfstützen verjüngen sich nach oben und sind zu schmal. Auch sind sie maximal für ca. 1,75 m große Personen hoch genug. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine fest definierten Halter.

**Kinder** **Note: 2,2**

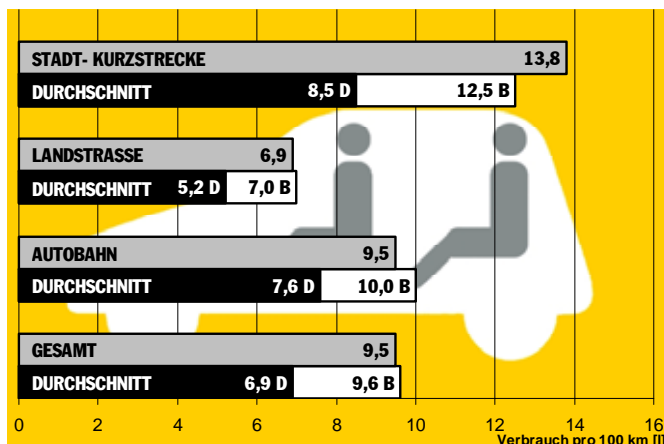
- + Beide Not-Rücksitzplätze haben serienmäßig Isofix-Befestigungen. An den Türfenstern befinden sich sensible Klemmsicherungen. Optional lässt sich der rechte Front-Airbag mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

- Hinten ist das Befestigen der Kinder im Sitz recht umständlich, weil die Zugänglichkeit schlecht ist.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,8**

**Verbrauch\*** **Note: 4,3**

- Auf der Autobahn ist der Verbrauch mit 9,5 l/100 km gerade noch akzeptabel.
- Innerorts 13,8 und außerorts 6,9 Liter Super auf 100 km sind hohe Werte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 9,5 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

**Abgas** **Note: 1,2**

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist niedrig.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 4,2**

**Betriebskosten\*** **Note: 3,6**

Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) halten sich für ein Fahrzeug dieser Art noch in Grenzen.

**Werkstatt und Reifenkosten\*** **Note: 4,7**

Für die Beurteilung liegen uns leider keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten wurden deshalb geschätzt.

**Wertstabilität\*** **Note: 3,2**

Die Wertbeständigkeit des rassigen Sportwagens wird durchschnittlich gut eingeschätzt.

**Kosten für Neuanschaffung\*** **Note: 4,2**

- Der Anschaffungspreis ist für die Klasse recht hoch.

**Fixkosten\*** **Note: 3,6**

- Die Versicherungen sind allesamt teuer.

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	2.2 JTS 16V	3.2 JTS V6 24V Q4	2.4 JTDM 20V
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2198	6/3195	5/2387
Leistung [kW(PS)]	136(185)	191(260)	147(200)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/4500	322/4500	400/2000
0-100 km/h[s]	8,6	6,8	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	240	228
Verbrauch pro 100 km [l]	9,5S	11,8S	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/25	19/25/25	n.b.
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	705	878	k.A.
Grundpreis[Euro]	32200	39800	36000

**Aufbau:**

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus
- GE = Geländewagen
- PK = Pick-Up

**Versicherung:**

- KH = KFZ-Haftpflicht
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko
- Kraftstoff:
- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel



## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2198 ccm
Leistung	136 kW (185 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,4 m/11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>9,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,8/6,9/9,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>220 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4410 mm/1830 mm/1341 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1605 kg/285 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>220 l/485 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. /1450 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>735 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>170 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>71 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>115 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>380 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>736 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/25
Grundpreis	33800 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Tempomat	250 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (incl. SW-Reinigung)	840 Euro

### Innen

Knieairbag (für Beifahrer)	190 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (und Beifahrersitz)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (auf Beifahrersitz)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (mit Farbdisplay)	2200 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60 : 40)	Serie
Sitzbezüge, Leder (nur für Sky View)	1800 Euro°
Skisack/Durchladelupe	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

### Außen

Alarmanlage	380 Euro°
Glas-Hubdach (Panorama-Glasdach)	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	200 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,4</b>
Verarbeitung/Handhabung	2,4
Übersichtlichkeit	2,9
Ein-/Ausstieg	3,7
Kofferraum-Volumen*	4,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,7
Kofferraum-Variabilität	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>3,3</b>
Bedienung	2,6
Raumangebot-vorn*	3,1
Raumangebot-hinten*	5,0
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>
Federung	2,4
Sitze	3,0
Innengeräusch	2,9
Klimatisierung	1,3
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Fahrleistungen*	1,9
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	3,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,4</b>
Fahrstabilität	1,3
Kurvenverhalten	1,3
Handlichkeit	2,2
Lenkung	1,2
<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Bremsen	1,0
Gestaltung	2,7
Rückhaltesysteme	2,9
Kinder	2,2
<b>Umwelt</b>	<b>2,8</b>
Verbrauch*	4,3
Schadstoffe	1,2
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>4,2</b>
Betriebskosten*	3,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,7
Wertstabilität*	3,2
Kosten für Neuanschaffung*	4,2
Fixkosten*	3,6

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2006