


 TUNING EXTRA A BIS M

CONCERTO

KARUSSELL DER EITELKEIT

Mit Stilnote sechs im Auftritt massiert er unser Ego. Mit rundum verbesserter Fahrdynamik krault die Sträuli-Novidem-Variante unseren Drive Style. Gutes Italien.

Zu visuell, zu schwer, zu lange Getriebeübersetzung, um wirklich in der Sportwagenzunft ernst genommen zu werden: Dem Alfa-Showsportler wurde von Haus aus eine kleine Bürde mit auf den Weg gegeben – jedenfalls in den Augen jener, die sich dem Begriff Cuore Sportivo eng verbunden sehen.

Willi Sträuli, seit 20 Jahren Alfa-Händler, im Chip-Tuning tätig und selber Formel-3-Pilot, wusste um das Manko, deswegen seine Klientel ihm mitunter in den Ohren lag. Eine richtig gute Sache sollte es werden, das dem Brera die Muskeln nachhaltig stählt. Nicht Chiptuning, sondern gleich eine mechanische Aufladung, die subtil auf die DNA des an sich flotten V6-3.2-Direkteinspritzers, ursprünglich aus dem Hause GM, eingeht. Der Draht zur

Firma Novidem in Hallwil (AG) und das Wissen um ihr ausgeprägtes Know-how rund um Kompressoraufladung bewogen Will Sträuli zur Bruderschaft.

Nach dem Zünden des Motors wird schnell klar: Der Entschluss war ein behutsamer. Der Wagen gibt sich plötzlich erfrischend agil, weniger gewichtig als das Serienpendant. Obwohl der Lader erst bei forcierter Gaspedalstellung einsetzt, was sich in einem kurzen, trockenen Ruck manifestiert, schiebt er die 1,7 Tonnen unter resolutem Gasbefehl von unten heraus druckvoll an. Das neue Brera-Vortriebsbewusstsein setzt seinen Piloten jetzt ein dickes souveränes Lächeln auf die Backen.

Diese Art der Kompressoraufladung mit adaptivem Ladereinsatz, den wir hier im Übrigen in keiner Weise zu Ohren bekom-



FURIOSO!

FOTOS: TONI BADER

ALFA BRERA 3.2 V6 Q4 SUPER-CHARGED BY STRÄULI AG


In Schönheit sterben, war bis anhin das Motto des Brera. Der Adonis kann neuerdings auch anders. Die Fahrdynamik-Gnade aus dem Aargau.



men, trägt der Verbrauchsseite Rechnung. Ebenso die Tatsache, dass wir nach Novidem-Manier den Lader auch ganz deaktivieren können. Wir gaben uns während der kurzen Testzeit indes stets das aktivierte Kick-ass-System. Dennoch, nur 0,2 Liter je 100 Kilometer Mehrverbrauch als der serielle 3,2-Liter-V6 dürfen wir notieren. Richtig: Durch den Drehmomentzuwachs kann ohne Temperamentseinbusse früher in den nächst höheren Gang geschaltet werden.

In allen relevanten Disziplinen zeigt sich die Sträuli-Novidem-Variante der Serie gegenüber klar überlegen. Knapp eine Sekunde im Vorteil beim Königsspur (0 bis 100 km/h), 1,4 Sekunden in der stehenden Viertelmeile und 1,8 Sekunden beim 80–120-km/h-Zwischenspur (5. Gang). Die Kompressor-Spritze, die dito für die Allrad-

versionen des 159 und Brera Spider zu ordern ist, wirkt heilsam. Jetzt fahren wir glatt, was äusserlich der Brera suggeriert – einen nicht länger nur klanglich stimmigen, sondern echten Sportwagen.

Racingexperience hilft immer. Willi Sträuli beweist für das Set-up viel Feingespür. Das KW-Gewindefahrwerk in der Variante 3 bildet hier die Basis. Das richtige Mass an Druck- und Zugwiderstand in den Dämpfern lässt den Brera zur Serie rundum agiler agieren. Höhere Kurveneingangs- und -ausgangstempi, klar zurückgebundenes Untersteuern, flagrant reduziertes Karosserierollen, ohne dass Bodenunebenheiten in knüppelnder Härte in den Rücken fahren, bringen so die Patina auf unsere Sportfahrerseele. 

ANDREAS STÖCKLIN

TECHNISCHE DATEN

ALFA ROMEO BRERA 3.2 V6 SC BY STRÄULI AG

Preis Tuningpaket gesamt	Fr. 24 960
Basispreis Liste	Fr. 58 600
Zylinder/Hubraum	V6/3195 cm ³
Leistung (Serie)	191 kW (260 PS) bei 6200/min
Leistung (Sträuli)	257 kW (350 PS) bei 6480/min
Drehmoment (Serie)	320 Nm bei 4500/min
Drehmoment (Sträuli)	420 Nm bei 4770/min
0 bis 100 km/h (Serie/ai)	6,8/6,6 s
Spitze (Serie/Sträuli*) *abgeregelt	240/250 km/h
Leergewicht	1715 kg
Leistungsgewicht (Serie/Sträuli)	6,5/4,9 kg/PS

TUNINGKOMPONENTEN*

Kompressorkit inklusive Racing-Bremsbeläge vorne (Pagid)	Fr. 19 950
KW-Gewindefahrwerk Variante 3, verstellbare Dämpfer in Druck- und Zugstufe, Tieferlegung 38 mm	Fr. 3610
Heckschürze	Fr. 1400

VERBRAUCH IM TEST L/100 KM

Durchschnitt	15,0
--------------	------

BESCHLEUNIGUNG IM TEST

0 bis 80 km/h	4,3 s
0 bis 100 km/h	5,9 s
0 bis 120 km/h	7,7 s
0 bis 140 km/h	10,2 s
0 bis 160 km/h	15,1 s
0 bis 200 km/h	24,9 s
400 m mit stehendem Start	13,4 s
1 km mit stehendem Start	25,2 s

ELASTIZITÄT IM TEST

40 bis 80 km/h im 5. Gang	9,9 s
80 bis 120 km/h im 5. Gang	8,9 s
40 bis 80 km/h im 6. Gang	12,9 s
80 bis 120 km/h im 6. Gang	11,0 s

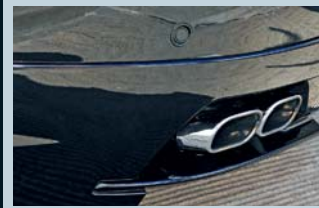
BREMSWEG (100–0 KM/H) IM TEST

Min.	34 m
Max.	37 m

VERTRIEB

Garage Sträuli AG, 5432 Neuenhof AG, 056 406 16 80, www.straueilmotorsport.ch, www.novidem.ch

Messungen: auto-illustrierte, 16 °C, 11 000 km, Pirelli PZero Corsa
* alle Komponenten Typen-geprüft (DTC) und montiert



DIE KAPELLE BLÄST SATT Die Flöten rahmt eine neue Heckschürze ein – schönes Detail.

auto ILLUSTRIERTE FAZIT

Der Sträuli Brera – unverändert ein Bilderbuchschönling, aber dem Softytum entwachsen und athletisch deutlich gewachsen. Die inneren Werte geben sich zu den äusseren jetzt kohärent. Fahrstimmiges Kompressor- und Gewindefahrwerk-Tuning – das Paket sitzt.