



Fiat Punto Evo

- **Kurzbeschreibung des Modells**
 - **Technologische Innovation**
 - **Umweltschutz**
 - **Stil und Komfort**
 - **Sicherheit**
-
- **Der Flugzeugträger Cavour
(Information des Pressebüros der
italienischen Marine)**

Kurzbeschreibung des Modells

Nach der Weltpremiere auf der letzten IAA in Frankfurt debütiert heute der neue Fiat Punto Evo, die Weiterentwicklung des Grande Punto, welche am Erfolg des Vorgängermodells anknüpfen und dank der neuen Eigenschaften einen Bezugspunkt für Innovation, Sicherheit und Stil werden möchte.

Die Bezeichnung "Evo" unterstreicht eine Fahrzeugentwicklung, die imstande ist, den Ansprüchen einer hinsichtlich technologischen Neuerungen, Fahrvergnügen und Umweltschutz immer aufmerksameren und anspruchsvolleren Kundschaft Genüge zu leisten.

Die grossartige Technologie des Punto Evo wird vor allem im umfangreichen und breit gefächerten Motoren-Sortiment Euro 5 deutlich. Zu den hervorragendsten Modellen dieses Sortiments zählen der 1.3 Multijet der zweiten Generation und der 1.4 Multiair – die revolutionäre Technologie, die von Fiat Powertrain Technologies entwickelt wurde und stufenweise bei sämtlichen Motoren des Fiat-Konzerns angewandt wird. Zu den innovativen und herkömmlichen Motorisierungen kommen nun auch Bi-Fuel-Kraftstoffversorgungen mit Erdgas und LPG (LPG ist in der Schweiz nicht verfügbar) hinzu, um das Motoren-Sortiment noch vollständiger und umweltfreundlicher zu gestalten.

Das neue Modell, das ebenfalls ganz im Zeichen der Reduzierung von Verbrauch und Emissionen steht, ist mit dem Start&Stop-System ausgestattet, das bei allen neuen Benzin- und Dieselmotoren Euro 5 serienmässig vorhanden ist und beim Stillstand des Fahrzeugs das vorübergehende Abschalten des Motors ermöglicht.

Im Inneren des Punto Evo ist erstmals das neue Infotainment-System "Blue&Me–TomTom" integriert, das mittels eines praktischen Farb-Touch-Screens die Steuerung des Telefons, des Navigationssystems und aller zur Fahrt erforderlichen Informationen durch direkte Übertragung von der Bordelektronik ermöglicht.

In Sachen Sicherheit verbessert der Fiat Punto Evo die eigenen Standards auch dank der 7 Airbags, einschliesslich desjenigen für die Knie des Fahrers: Somit ist er eines der wenigen Fahrzeuge des Segments, das diesen Airbag serienmässig für alle Modelle anbietet. Es stehen auch andere nützliche Features zur Verfügung, wie etwa das System Hill-Holder, das den Fahrer beim Starten an Anstiegen unterstützt (hierbei bleiben die Bremsen einige Sekunden weiter aktiviert, um ein Rückwärtsrollen des Fahrzeugs zu verhindern), die Nebelscheinwerfer mit der "Cornering"-Funktion, welche sich je nach Einschlagwinkel automatisch mit dem Abblendlicht einschalten, und die Systeme ABS, EBD (elektronische Bremskraftverteilung) und ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm).

Schliesslich ist der Fiat Punto Evo dank der Arbeit des Centro Stile Fiat, das den Innenraum vollständig umgestaltet hat (Armaturenbrett, Sitze und Instrumente), noch schöner, besser und eleganter und bietet eine neue äussere Form mit markanten ästhetischen Linien.

Der Fiat Punto Evo ist in der Schweiz ab November 2009 im Handel erhältlich. Ziel ist es, sich unter den europäischen Marktführern im Bereich der Kompaktwagen zu etablieren.

Präsentation vor der internationalen Presse an Bord des Flugzeugträgers Cavour

Die Präsentation vor der internationalen Presse des Fiat Punto Evo erfolgte an Bord des Flugzeugträgers Cavour, das neue Flaggschiff der italienischen Marine, das an Grösse alle Vorgängermodelle seit Ende des Zweiten Weltkriegs übertrifft und die umfangreichste technologische Investition im Rahmen des italienischen Verteidigungshaushaltes darstellt. Das Programm für den Bau des Schiffs, das "Nuova Unità Maggiore (NUM)" genannt und im November 2000 gestartet wurde, beinhaltet zukunftsweisende Methoden für die Projektierung und Konstruktion sowie die Entwicklung moderner Systeme von Seiten der Marine in Zusammenarbeit mit Fincantieri und der italienischen Rüstungsindustrie.

Das Ergebnis dieses kombinierten Einsatzes nimmt international einen Spitzenplatz ein und unterstreicht die Leistungsfähigkeit des gesamten militärischen und industriellen Systems Italiens.

Als wahre Juwelen der technologischen Perfektion und Symbole der italienischen Ingenieurskunst stehen der Flugzeugträger Cavour und der Punto Evo an der Spitze eines Entwicklungsprozesses, welche dank der Anwendung fortschrittlicher Technologien und der Einführung innovativer Features erreicht wurde. Aus diesem Grund ist das Admiralsschiff Cavour die geeignete „Abschussrampe“ für ein Fahrzeug, das als Vorreiter für innovative Motoren, wirksamen Umweltschutz, hohe Sicherheit und ausgereiften Stil gelten möchte.

Technologische Innovation

Die technologische Perfektion des Fiat Punto Evo findet sich in erster Linie in der reichen Auswahl an Motoren, die von FPT – Fiat Powertrain Technologies – entwickelt wurden und mit Benzin, Benzin/LPG (nicht in der Schweiz), Benzin/Erdgas oder Diesel betrieben werden können. Darüber hinaus sind die Motoren in Übereinstimmung mit den Vorgaben sowohl der Abgasnorm Euro 4 als auch Euro 5 verfügbar. Unter diesen Triebwerken heben sich die neuen 1.4 Multiair und 1.3 Multijet der zweiten Generation hervor: Alle erfüllen die Euro-5-Vorgaben und sind serienmässig mit dem Start&Stop-System versehen.

Punto Evo ist demnach ein weiterer Schritt nach vorn auf dem Weg der umweltverträglichen Mobilität und greift zudem der europäischen Norm voraus, die die Erfüllung der Euro-5-Vorgaben für Neuwagen erst ab dem 1. Januar 2011 vorsieht.

Je nach eingebautem Motor sind 5- oder 6-Gang-Schaltgetriebe in mechanischer oder robotisierter sequenzieller Ausführung (Dualogic) erhältlich, die eigens optimiert wurden, um beste Manövrierfähigkeit und Laufruhe zu gewährleisten.

Mit der Einführung auf dem Markt werden folgende Motormodelle angeboten:

Benzin:

- 1.2 8v mit 65 PS (Euro 4) (nicht in der Schweiz verfügbar)
- 1.4 8v mit 77 PS (Euro 4)
- 1.4 8v mit 77 PS (Euro 5) und Start&Stop (nicht in der Schweiz verfügbar)
- 1.4 Multiair 16v mit 105 PS (Euro 5) und Start&Stop
- 1.4 Multiair Turbo 16v mit 135 PS (Euro 5) und Start&Stop.

Diesel:

- 1.3 Multijet 16v mit 75 PS (Euro 4) (nicht in der Schweiz verfügbar)
- 1.3 Multijet II 16v mit 75 PS (Euro 5), Start&Stop und DPF (nicht in der Schweiz verfügbar)
- 1.3 Multijet 16v mit 90 PS (Euro 4); (nicht in der Schweiz verfügbar)
- 1.3 Multijet II 16v mit 95 PS (Euro 5), Start&Stop und DPF
- 1.6 Multijet 16v mit 120 PS (Euro 5) und DPF

Bi-Fuel:

- 1.4 8v mit 70 PS Benzin/Erdgas (Euro 5)
- 1.4 8v mit 77 PS Benzin/LPG (Euro 4) (nicht in der Schweiz verfügbar)

Je nach eingebautem Motor ändert sich das Logo auf der Heckklappe des Punto Evo: Der Punkt erscheint in Rot bei den leistungsstärksten Triebwerken (1.4 Multiair Turbo 135 PS und 1.6 Multijet 120 PS), während Grün für die Bi-Fuel-Kraftstoffversorgungen und Schwarz für die sonstigen Motoren steht.

Die MultiAir-Technologie

Auf Fiat Punto Evo wird zum ersten Mal der revolutionäre 1.4 MultiAir angeboten, Archetyp einer neuen Triebwerksfamilie mit der MultiAir-Technologie, die von FPT – Fiat Powertrain Technologies – entwickelt und patentiert wurde und stufenweise bei sämtlichen Motoren des Fiat-Konzerns angewandt wird.

Das neue, mit zwei verschiedenen Leistungen (105 PS und 135 PS) erhältliche Triebwerk ist ein entscheidender Schritt nach vorn, der mit dem aktuellen Szenarium der Benzinmotoren "bricht". Im Vergleich zum herkömmlichen Benzinmotor mit gleichem Hubraum gewährleisten die MultiAir-Modelle eine spürbare Zunahme der Leistung und des Drehmoments sowie eine wesentliche Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen.

Herzstück der MultiAir-Technologie ist das neue elektrohydraulische Steuersystem der Ventile, das neben der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs (dank der direkten Förderung der Luft über die Ansaugventile des Motors, d.h. ohne Drosselklappenventil) die Schadstoffemissionen senkt (Verdienst der Verbrennungssteuerung) und gleichzeitig die Leistungen verbessert. Im Rahmen des "Downsizing"-Konzepts erweist sich MultiAir als eine sehr vielseitige Technologie, die problemlos bei allen anderen Benzinmotoren angewendet werden kann und in Zukunft auch für Dieselmotoren zur Verfügung stehen wird.

Näher betrachtet garantiert der 1.4 MultiAir Turbo mit 135 PS dem Fiat Punto Evo eine ausgezeichnete Performance und ein sportliches, aber auch ausgeglichenes Temperament, um nicht nur Fahrspass aufkommen zu lassen, sondern auch den Kraftstoffverbrauch in Grenzen zu halten. Beispielsweise wird das Drehmoment des 135-PS-Triebwerks dank des Turboladers unter allen Bedingungen stets optimal ausgeschöpft und sichert somit beste Leistungen beim Anzug sowie kraftvolle Beschleunigungen auf jeder Drehzahl, sodass man bereits von einem neuen Standard im Bereich der Benzinmotoren sprechen kann. Eigenschaften wie Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung von 0 auf 100 km/h des neuen 135-PS-Motors stehen an der Spitze der Kompaktwagen-Kategorie: 200 km/h (205 bei der Sport-Version) und nur 8,5 Sekunden, um vom Stand aus 100 km/h Geschwindigkeit zu erreichen. Mit diesem exzellenten Niveau der Performance bleiben jedoch der Umweltschutz (Euro-5-Vorgaben erfüllt) und die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs keinesfalls auf der Strecke. Man denke hierbei nur an die äusserst niedrigen CO₂-Emissionen in der Grössenordnung von 129 g/km und an den Verbrauch von nur 5,6 Liter je 100 km bei kombiniertem Fahrbetrieb.

Ausgeglichenheit und Temperament sind auch die Eigenschaften des Triebwerks 1.4 MultiAir mit 105 PS. Dieser Motor lässt sich einem zentralen Marktbereich des Bezugssegments zuordnen und stellt in diesem Zusammenhang die beste Alternative dar. Auch der MultiAir mit 105 PS erfüllt die Anforderungen der Euro-5-Norm mit einem Wert von 134 g/km hinsichtlich der CO₂-Emissionen (Verbrauch bei kombiniertem Fahrbetrieb: nur 5,7 Liter auf 100 km). Von absolutem Interesse dürften auch die Leistungen sein: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,8 Sekunden und 185 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Wie man aus der Beschreibung oben ableiten kann, verfügt die MultiAir-Technologie über alle erforderlichen Eigenschaften, um im Panorama der Benzinmotoren als revolutionär zu gelten, wodurch Fiat erneut an die eigene Tradition im Motorenbau anknüpft; denn Gleiches war vor einigen Jahren im Zusammenhang mit den Dieselmotoren zu beobachten, nachdem zunächst die JTD- und anschliessend die Multijet-Triebwerke auf den Markt kamen.

Multijet der zweiten Generation

Alle Dieselmotoren von Fiat Punto Evo sind mit der neuesten Einspitzanlage Multijet Common Rail versehen, die zur Zeit technologisch am weitesten entwickelte Lösung zur Steuerung hoher Einspritzdrücke (bis zu 1600 bar) unabhängig von Motordrehzahl und eingespritzter Kraftstoffmenge.

Bei den Versionen 1.3 Multijet Euro 5 arbeitet das System zudem mit innovativen Common Rail-Einspritzdüsen, die dank eines genau abgestimmten hydraulischen Servoventils mit grosser Präzision die Menge des in die Verbrennungskammer gespritzten Diesels steuern, wobei die Einspritzabfolge im Vergleich zur Vergangenheit wesentlich schneller und flexibler ist. Mit diesen Düsen ist es im Einzelnen möglich, die Einspritzungen zeitlich näher zu rücken, somit die Gesetzmässigkeit der Dieseleinführung in die Kammer zu optimieren und demzufolge die

Verbrennung des Diesels gradueller zu gestalten, was sich wiederum positiv auf Verbrauch, Emissionen, NVH, Lenkbarkeit und Fahrkomfort auswirkt. Die neue Common Rail-Einspritzanlage der Euro-5-Motoren garantiert demnach im Zulassungszyklus einen Vorteil von ca. 2 % bei Verbrauch und CO₂ sowie die Reduzierung der Schadstoffemissionen.

Die Multijet der zweiten Generation sind praktisch die Weiterentwicklung des Common-Rail-Einspritzsystems und ermöglichen es heute dem Fiat-Konzern, nach den Triebwerken JTD (1997) und Multijet (2003) eine weitere Vorrangstellung in diesem Segment einzunehmen.

Der 1.3 Multijet ist sowohl in den Versionen Euro 4 (75 und 90 PS) als auch in den Versionen Euro 5 (75 und 95 PS) verfügbar, wobei Letztere serienmässig mit Partikelfilter und Start&Stop-Vorrichtung ausgestattet werden. Darüber hinaus wird die Abgasaufladung durch einen Turbolader mit fester Geometrie (75 PS) oder variabler Geometrie (90 und 95 PS) sichergestellt. Vor allen Dingen sind die Euro-5-Versionen mit Turboladern der neuen Generation ausgerüstet, die in Verbindung mit dem neuen Multijet-Einspritzsystem der zweiten Generation eine optimierte Aufladung im gesamten Betriebsspektrum des Motors garantieren, und zwar mit einer Zunahme des bereitgestellten Drehmoments bei niedrigen Drehzahlen von bis zu 25 % im Vergleich zu den Euro-4-Versionen.

Besonderes Augenmerk verdient die hervorragende Performance des 1.3 Multijet der zweiten Generation mit 95 PS (Euro 5): 178 km/h Höchstgeschwindigkeit, 11,7 Sekunden zur Beschleunigung von 0 auf 100 km/h, 4,2 l/100 km Verbrauch und 110 g/km CO₂-Emissionen (bei kombiniertem Fahrbetrieb). Zusammen mit dem Dualogic-Schaltgetriebe fällt der Verbrauch weiter auf 4,1 l/100 km, während die Emissionen nur 107 g/km betragen.

Schliesslich präsentiert die Baureihe Punto Evo erneut den brillanten 1.6 Multijet mit 120 PS, Euro 5 und DPF, welcher bereits beim Vorgängermodell grossen Anklang fand. Mit dieser Ausstattung bietet das neue Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h (Version Sport) und beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 9,6 Sekunden. Optimale Leistungen angesichts geringer Verbrauchs- und Emissionswerte: Bei kombiniertem Fahrbetrieb liegen die Werte bei 4,5 l/100 km und 119 g/km CO₂.

Start&Stop-System und Gear Shift Indicator

Ein weiterer Vorteil des neuen Modells hinsichtlich des Umweltschutzes und der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs ist das Start&Stop-System. Es wird serienmässig mit allen neuen Benzin- und Dieselmotoren Euro 5 installiert und ist 2010 auch für den Diesel 1.6 mit 120 PS sowie für den 1.2 Euro 5 verfügbar. Das System dient zur zeitweiligen Abschaltung des Motors und zu dessen nachfolgenden Neustart, um den Kraftstoffverbrauch zu senken und Ruhe in den Fahrgastraum zu bringen, solange es aktiv ist. Insbesondere im innerstädtischen Verkehr mit zahlreichen Staus und Stopps vor Ampeln prüfen die Steuerlogiken, ob die automatische Abschaltung des Motors durch das System erfolgen soll, um eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen bis zu 15% im Stadtverkehr und bis zu 3,5% während des NEDC-Zulassungszyklus zu erhalten.

Schliesslich ist in Verbindung mit dem System "Start&Stop" die Vorrichtung Gear Shift Indicator (GSI) installiert, ein wahrer "Kopilot", der dem Fahrer diskret vermittelt, wann der Gang zu wechseln ist, um eine sparsamere Nutzung des Motors zu gewährleisten. Anhand einer entsprechenden Anzeige auf dem Armaturenbrett gibt die GSI beispielsweise an, einen höheren Gang einzulegen, sodass die Verbrennung mit magerer Mischung und somit weniger Kraftstoff erfolgt, bzw. zurückzuschalten, um das verfügbare Drehmoment bestens auszunutzen.

“Blue&Me–TomTom”

Ein weiterer Beweis der technologischen Innovation ist die neueste Version der Plattform Blue&Me, die praktisch mit Punto Evo eingeführt wird. Es handelt sich hierbei um “Blue&Me–TomTom”, ein vollständig integriertes Infotainment-System, das es ermöglicht, bequem über Farb-Touch-Screen Telefon, Navigation und alle fahrrelevanten Informationen zu verwalten. Die Vorrichtung ist das Ergebnis der Partnerschaft zwischen Fiat Group Automobiles und TomTom, dem europäischen Marktführer bei tragbaren Fahrzeuginavigationssystemen, und wird mithilfe des in Zusammenarbeit mit Magneti Marelli entwickelten Systems Blue&Me in das Fahrzeug integriert.

“Blue&Me–TomTom” wird an einer bequem zugänglichen und sicheren Stelle fixiert (ohne lose Kabel), ist damit für andere Gebrauchseinsätze flexibel und kann mittels Lenkradsteuerung oder Spracherkennung bedient werden. Darüber hinaus ist das exklusive Feature “Car Menu” verfügbar, das die Anzeige von Informationen ermöglicht, die fahrzeugrelevant sind bzw. sich auf angeschlossene Vorrichtungen beziehen:

- “Eco:Drive Info”: Informationen in Echtzeit über den eigenen Fahrstil und Vorschläge, wie man verstärkt zum Umweltschutz beitragen und den Kraftstoffverbrauch durch einen optimalen Einsatz der Gangschaltung und des Gaspedals je nach Strassen- oder Routentyp optimieren kann;
- Reiseinformationen kompakt auf einer Displayseite: zurückgelegte Fahrstrecke, Verbrauch und Reichweite;
- Kraftstoffanzeige (Reserve) und gesteuerte Navigation zur nächstgelegenen Tankstelle;
- Hinweis auf wichtige oder interessante Punkte an der Strecke mit Anzeige von Servicestellen der Fiat-Gruppe und Erdgas- oder LPG-Tankstellen (nicht in der Schweiz);
- Nutzung des Mobiltelefons in Verbindung mit Blue&Me: Verwaltung der Anrufe, Informationen, Verzeichnis und letzte Anrufe.

Schliesslich stehen im neuen Fiat-Modell auch folgende Einrichtungen zur Verfügung: Blue&Me (einschliesslich Freisprechanlage mit Bluetooth[®]-Schnittstelle und fortgeschrittener Spracherkennung, USB-Schnittstelle, MP3-Player und SMS-Interpreter) und Blue&Me Nav, die im Vergleich zur Vorgängerversion die Navigationsfunktion zu einem überzeugend wettbewerbsfähigen Preis anbietet. Das innovative Blue&Me-System hat übrigens wichtige internationale Anerkennungen erhalten und kann einen wahren kommerziellen Erfolg verbuchen: Nahezu eine Million Geräte wurden bereits in verschiedenen Modellen der Fiat Group Automobiles installiert.

Umweltschutz

Innovation ist auch gleichbedeutend mit Umweltschutz, der für Fiat eine der Hauptleitlinien für die Entwicklung der eigenen Produkte darstellt, und die es uns ermöglicht, über die umweltfreundlichste Produktpalette in Europa zu verfügen. Und der Fiat Punto Evo stellt da gewiss keine Ausnahme dar. Dies stellen auch die neuen MultiAir-Motoren unter Beweis, die im Vergleich zum herkömmlichen Benzinmotor mit gleichem Hubraum eine Zunahme der Leistung (bis zu 10%) und des Drehmoments (bis zu 15%) sowie eine spürbare Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs (bis zu 10%) und der Emissionen von CO₂ (bis zu 10%), Feinstaub (bis zu 40%) und NO_x (bis zu 60%) gewährleisten.

Ebenso ermöglichen die Multijet-Motoren der zweiten Generation eine wesentlich präzisere Steuerung der Diesel-Verbrennung, was sich wiederum sehr positiv auf Verbrauch, Emissionen, NVH, Lenkbarkeit und Fahrkomfort auswirkt. Ein Verdienst der neuen Common Rail-Einspritzanlage, die die Gesetzmässigkeit der Dieseleinführung in die Kammer moduliert: Dadurch entsteht für die Euro-5-Motoren im Zulassungszyklus ein Vorteil von ca. 2 % bei Verbrauch und CO₂, während gleichzeitig die Schadstoffemissionen gesenkt werden.

Das neue Modell, das ebenfalls ganz im Zeichen der Reduzierung von Verbrauch und Emissionen steht, ist zudem mit dem Start&Stop-System ausgestattet, das bei allen neuen Benzin- und Dieselmotoren Euro 5 serienmässig vorhanden ist und beim Stillstand des Fahrzeugs das vorübergehende Abschalten des Motors und dessen nachfolgenden Neustart ermöglicht.

Ein weiterer Nachweis des Engagements von Fiat in punkto Umweltschutz sind die zwei Bi-Fuel-Kraftstoffversorgungen (Benzin/Erdgas und Benzin/LPG), mit denen Fiat Punto Evo absolut über die vollständigste und ökologischste Motorbaureihe im Marktsegment verfügt. Übrigens ist Fiat zur Zeit der unbestrittene weltweite Marktführer im Bereich der Neufahrzeuge mit doppelter Kraftstoffversorgung Benzin/Erdgas (OEM) und im Vertrieb von Fahrzeugen mit doppelter Kraftstoffversorgung Benzin/LPG.

Die zwei "extrem umweltfreundlichen" Versionen sind mit einem spezifischen 1.4 8v Fire mit 77 PS versehen (beispielsweise bietet der Motor mit Natural Power 70 PS, wenn der Betrieb mit Erdgas erfolgt, und er erfüllt die Vorgaben der Euro-5-Norm), der eigens von Fiat Powertrain Technologies entwickelt wurde, um die zwei Kraftstoffversorgungsanlagen bestens zu integrieren.

Hinsichtlich der Kraftstoffversorgung durch Erdgas handelt es sich nicht nur um den umweltfreundlichsten Bi-Fuel-Motor des Segments B (mit nicht einmal 115 g/km CO₂), sondern auch um den bei weitem kostengünstigsten: weniger als 4 Euro pro 100 km. In Italien wird übrigens diese Art der Kraftstoffversorgung von staatlicher Seite mit der gesetzlich vorgesehenen Höchstsumme gefördert: 5.000 Euro, wenn man die Abwrackprämie einbezieht. In diesem Zusammenhang darf nicht vergessen werden, dass der Punto Evo Natural Power mehr als 1000 km bei kombiniertem Fahrbetrieb und 1.200 km ausserorts mit einer Tankfüllung schafft; zudem garantiert der Betrieb mit Erdgas optimales Fahrverhalten und gute Leistungen: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 156 km/h, während die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 16,9 Sekunden erfolgt.

Neben der Natural Power Version ist die Kraftstoffversorgung mit LPG verfügbar (nicht in der Schweiz), die auf Grundlage jahrzehntelanger Erfahrungen von Fiat im Bereich der alternativen Triebwerke entwickelt wurde, um die Anforderungen durch das ausserordentliche Wachstum dieses Markts zu erfüllen: Der Punto Evo GPL bietet eine Rekord-Reichweite von 1500 km (ausserorts), um fast 50 % reduzierte Kilometerkosten im Vergleich zu Benzin und weitaus geringere Werte bezüglich der CO₂-Emissionen (119 g/km) und des Kraftstoffverbrauchs (7,4 l/100 km bei kombiniertem Fahrbetrieb).

Schliesslich besteht auch für den Fahrer des Fiat Punto Evo die Möglichkeit, sich aktiv am Umweltschutz zu beteiligen, indem er "eco:Drive" nutzt, die innovative Software, die es über den USB-Anschluss erlaubt, den eigenen Fahrstil zu analysieren und entsprechend anzupassen, sodass Kraftstoff eingespart wird und die Emissionen verringert werden. Konkret sammelt das System "eco:Drive" während der Fahrt alle Informationen über die Effizienz des Fahrzeugs und das Fahrverhalten des Fahrers. Alle Daten werden über den USB-Anschluss des Infotainment-Systems Blue&Me an einen normalen USB-Stick übertragen und sind somit für eine darauf folgende Betrachtung auf einem Computer verfügbar. So kann der Benutzer sorgfältig den gesamten Verbrauch oder die Emissionen jeder einzelnen Fahrt analysieren (wodurch ein eigener Eco:Index erstellt wird) und Ratschläge für umweltbewussteres Fahren entgegennehmen. Mithilfe einer Reihe von aufeinander aufbauenden Tutorials ist es möglich, die eigene Punktzahl zu verbessern: Die umweltbewusstesten Fahrer können so Verbesserungen des eigenen Fahrstils um etwa 15% erwarten, was einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um 15% und einer jährlichen Kraftstoff-Einsparung zwischen 120 und 200 Euro entspricht.

Verfügbar für die Modelle Fiat 500, Grande Punto, Bravo, Qubo und Croma haben in den ersten acht Monaten seit der Markteinführung mehr als 50000 Personen diese Software kostenlos von der Website www.fiat.com/ecodrive "heruntergeladen". Darüber hinaus verwenden mehr als 22000 Personen dieses System ständig, um ihren eigenen Fahrstil zu überwachen und zu evaluieren, und tragen mit ihren Erfahrungen zur Lebhaftigkeit von "Eco:Ville", einer Online-Community, in der man sein Engagement für ein umweltbewusstes Fahren mit anderen Personen teilen kann, bei. Es handelt sich daher nicht nur um einen grossen Publikumserfolg, sondern auch um ein konkretes Engagement: Dank der von "Eco:Drive" ausgegebenen Ratschläge war es möglich, mehr als 1900 Tonnen CO₂ in ganz Europa einzusparen, was einem Energiewert entspricht, der erforderlich ist, um 20 Monate lang die Strassenbeleuchtung einer Stadt wie Genf sicherzustellen.

Sicherheit

Der Fiat Punto Evo ist ein Automobil, das zur Erreichung höchster Standards im Sicherheitsbereich konzipiert und konstruiert wurde. Ein Verdienst der zahlreichen Vorrichtungen, die im Modell installiert sind (je nach Markt oder Ausstattung entweder serienmässig oder optional). Man denke hierbei nur an die passiven Sicherheitssysteme: 2 vordere Airbags, 2 vordere Seitenairbags, Window-Airbags vorne und hinten und ein Knie-Airbag für den Fahrer, um den Schutz der Fahrzeuginsassen in 9 Bereichen des möglichen Kontakts bei einem Aufprall zu garantieren (dabei handelt es sich um eines der wenigen Fahrzeuge des Segments, das dieses Feature serienmässig bei allen Ausstattungen zur Verfügung stellt).

Darüber hinaus ist es eines der wenigen Fahrzeuge dieser Kategorie, das über vordere Nebelscheinwerfer mit der Anpassungsfunktion "Cornering" verfügt, die automatisch durch Abblendlichter aktiviert wird, welche je nach Lenkwinkel eingeschaltet werden.

Der neue Fiat Punto Evo gewährleistet durch den Einsatz modernster elektronischer Vorrichtungen zur dynamischen Fahrzeugsteuerung ein konstantes und vorhersehbares Strassenverhalten: von der Bremsanlage bis zum Antrieb. So sind etwa ein ABS mit elektronischem Bremskraftregler EBD (Electronic Brake Force Distribution) und natürlich ein ESP (Electronic Stability Program) mit Hill-Holder-System vorhanden, das den Fahrer bei der Anfahrt bergauf unterstützt (das einzige Fahrzeug, bei dem dieses System in der gesamten Motorenbandbreite verfügbar ist).

Darüber hinaus ist das neue Modell mit all jenen Dynamik- und Komfort-Eigenschaften ausgestattet, die den Insassen eine angenehme Reise auf jeder Art Strecke ermöglichen. Verdienst einer leistungsstarken und wirksamen Bremsanlage, der eigens ausgesuchten Reifen für besseren Komfort und maximale Sicherheit sowie der zuverlässigen Geometrie der Aufhängungen: McPherson-Einzelradaufhängungen vorne, Torsionsachse mit verbundenen Rädern (halbunabhängig) hinten.

Schliesslich umgibt der Fiat Punto Evo den Fahrer und alle weiteren Insassen des Fahrzeugs mit Technologien, die besten akustischen und klimatischen Komfort gewährleisten - ein wichtiger Faktor auch für die vorbeugende Sicherheit: von der Zwei-Zonen-Klimaautomatik bis hin zu einer reichen Serie von Features, die den Fahrbetrieb insgesamt angenehmer und bequemer gestalten, z.B. Cruise Control, Regensensor und Einparkhilfe.

Stil und Komfort

Der Punto Evo ist noch schöner dank der Arbeit des Centro Stile Fiat. Vor allem ist das vollkommen neu gestaltete Interieur des Fahrzeugs aufgrund der exzellenten Materialqualität und einer besonderen Sorgfalt bei den Details Ausdruck eines immer raffinierteren Stils "Made in Italy". Besondere Erwähnung verdient ein an der Mittelkonsole und den Luftdüsen modelliertes Band, das durch die Beschichtung mit laminiertem Material in unterschiedlichen Farben und Geweben (je nach Ausstattung) sofort ins Auge fällt. Auch der obere Bereich des Armaturenbretts wirkt dank der goffrierten Oberfläche ästhetisch aufgewertet und ist selbstverständlich reflexfrei. Zwischen dem oberen Bereich und dem frontseitigen Band ist gegenüber dem Beifahrersitz ein Licht ("Ambient Light") installiert, das durch diffuse Beleuchtung eine besonders angenehme Atmosphäre bei Nachtfahrten vermittelt.

Die neue Mittelkonsole mit den Bedieneinrichtungen ist zweigeteilt und enthält das "Radio-Modul" mit schwarzer Glanzoberfläche und mittig positioniertem LCD-Display. Darunter, auf einer separaten Tafel, befinden sich die Bedieneinrichtungen der Klimaanlage, im oberen Bereich dagegen die Luftdüsen und ein Staufach, das je nach Ausstattung mit einer Klappe versehen ist, um dort gegebenenfalls auch das Gerät "Blue&Me–TomTom" zu installieren.

Bezüglich der Instrumente für den Fahrbetrieb entschied man sich für grössere Tachometer- und Drehzahlanzeigen, die durch neue Grafiken der abgestuften Skalen und eine neue, vom Armaturenbrett getrennte Sonnenschutzblende auffallen.

Alle Einfassungen der verschiedenen Elemente sind je nach spezifischer Ausstattung in unterschiedlichen Farben gehalten. Zudem bieten die Türverkleidungen ein neues, angenehmeres Design, das sich durch grössere Bereiche mit Stoffbezug auszeichnet. Die jeweilige Ausstattung spielt auch für die Zierleisten eine Rolle, d.h., deren ästhetische Gestaltung richtet sich nach dem gewählten Modell. Das Türstufach ist grösser und mit einer Halterung für Flaschen versehen.

Alle Sitze der verschiedenen Ausstattungen sind aus innovativen Materialien gefertigt und nicht nur im Erscheinungsbild, sondern auch ergonomisch komplett überholt. Im Vergleich zum Vorgängermodell gibt es nun mehr Staufächer und einen USB-Anschluss des Systems Blue&Me direkt an der Mittelkonsole.

Auch aussen kann der Fiat Punto Evo mit markanten ästhetischen Neuheiten im Front- und Heckbereich aufwarten, wie man beispielsweise am neuen Stossfänger sehen kann, an dem die technischen und funktionellen Zonen aufgewertet wurden: Die zwei Lufteinlässe sind nun in einer Trapezform vereint und an der Seite mit Anbauteilen versehen, in denen die Fahrtrichtungsanzeiger untergebracht sind, während sich am unteren Lufteinlass die neuen runden Nebelscheinwerfer mit Cornering-Funktion befinden. Der vordere Stossfänger dient auch dazu, die verschiedenen Versionen zu kennzeichnen und zu unterscheiden: Bei den Sportausführungen zeigt sich der Kühlergrill mit sechseckiger Maschenstruktur und brüniertes Verzierungen, an der das Fiat-Logo eingefasst ist; die Versionen Comfort Line bieten dagegen einen Kühlergrill mit horizontaler Gitterstruktur und eine verchromte Verzierungen. Auch die Scheinwerfer wurden neu entworfen und fallen gegenüber dem Vorgängermodell in technischer Hinsicht markanter aus; zudem bieten sie das Tagfahrlicht (DRL) im seitlichen Bereich und eine andere Einfassung (brüniert für Sport Line, verchromt für Comfort Line).

Das Heck ist durch einen neuen Stossfänger gekennzeichnet, in dem die Aufnahme für das Nummernschild eingelassen ist; die innovativen Rückleuchten bieten als "Standlicht" eine "Lichterkette", die nachts als Klammer erscheint, welche sich am linken Rücklicht öffnet und am rechten Rücklicht wieder schliesst und somit dem Fahrzeug optisch einen idealen Rahmen verleiht; das Fiat-Logo ist zentral angeordnet und dient auch zur Entriegelung der

Heckklappe; das neue Punto-Logo ist mit dem "Dot" stilisiert und weist je nach verwendetem Motor verschiedene Farben auf. An den Fahrzeugseiten fallen die originellen Schutzleisten ins Auge, die auf die ästhetischen Neuheiten des Front- und Heckbereichs abgestimmt sind (in der Version mit drei Türen sind sie mit einer verchromten Verzierung versehen, auf der das Logo des Fahrzeugs zu erkennen ist).

Darüber hinaus hat das neue Design die Gesamtlänge des Punto Evo bis auf 406 cm "anwachsen" lassen, sodass die bewährten Eigenschaften des Modells hinsichtlich Innenraumgrösse und Fahrkomfort unangetastet bleiben. Die anderen äusseren Masse sind mit 169 cm Breite, 149 cm Höhe und einem Radstand von 251 cm ebenfalls unverändert.

Schliesslich werden 13 verschiedene Lackierungen angeboten, von denen 7 im Vergleich zum Vorgängermodell neu sind: Grigio Intellettuale (Tech house Grey), Blu Temerario (Acid jazz Blue), Blu Illusionista (Brit pop Blue), Nero Rubacuori (Progressive Black), Verde Avventuriero (Unplugged Green), Bianco Radioso (Easy listening White) und Rosso Sfrenato (Tango Red).

Der Flugzeugträger Cavour

(Information des Pressebüros der italienischen Marine)

Cavour und die Marine

Am 17. November 1860 entstand aus der Fusion der sardischen, bourbonischen, sizilianischen, toskanischen und pontifikalischen Marine faktisch diejenige schiffsmilitärische Struktur der Einheit Italiens, die mit der Proklamation des Königreichs Italien am 17. März 1861 die Bezeichnung Königliche Marine erhielt. "Ich wünsche mir Schiffe, die in der Lage sind, im gesamten Mittelmeer zu operieren, die mit den stärksten Artillerien bestückt werden können, mit der höchsten verfügbaren Geschwindigkeit fahren und mit einer grossen Menge Treibstoff versehen werden können"; so ein Auszug der Ansprache von Camillo Benso, Graf von Cavour, Ministerratspräsident und Minister der Marine, am Tag nach der Bildung des neuen Marine-Ministeriums.

Die Marinekarriere von Cavour nahm elf Jahre zuvor ihren Anfang, als er im Königreich Sardinien die Verantwortung für die Ministerien der Landwirtschaft, des Handels und der Marine, die 1850 aus dem Kriegsministerium ausgegliedert wurde, übernahm.

Bei der ersten Bestandsaufnahme der Situation der Marine manifestierte Cavour bereits dringenden Handlungsbedarf: "Ich werde meine ganze Kraft und, soweit möglich, meinen gesamten Einfluss im Parlament dafür einsetzen, die Struktur unserer Marine den Anforderungen des Landes anzupassen".

Das gerade entstandene Königreich Italien konnte sich einer Marine mit zahlreichen Schiffen rühmen, die sich aus der Summe der vor der Einigung Italiens bestehenden Flotten ergaben. Aber zur Bildung einer unter den Gesichtspunkten der Zusammengehörigkeit und Einsatzbereitschaft tatsächlich vereinten Marine war der Weg noch weit. Keiner war sich dessen besser bewusst als Cavour.

Der grosse Staatsmann entwickelte sofort ein Programm, das sich durch Weitsicht auszeichnete. Zunächst löste er die "Ministerien der Marine von Neapel und Sizilien" auf und leitete die Umgestaltung der gesamten zivilen und militärischen Personalstruktur ein. Er unterteilte die lange italienische Küste in drei Departements (Genua, Neapel, Ancona) und unterstützte das Bauvorhaben in La Spezia eines modernen Hafens, der zu einer der wichtigsten Militärbasen in Italien wurde.

Die ersten von Cavour ausgegebenen Richtlinien unterstrichen die mediterrane Ausrichtung seiner Politik. Dies auch im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung des Mittelmeers, das mit der Eröffnung des Suez-Kanals am 17. November 1869 zu einer wichtigen Abkürzung des Wegs nach Indien und zu einem Schwerpunkt des Schiffsverkehrs von weltweitem Interesse wurde. Die im Anschluss an die Einheit Italiens von Cavour eingeleiteten Schritte für den Schiffsbau sind unter dem Namen "Cavour-Programm" in die Geschichtsbücher eingegangen. Ein Programm, das seinen Schöpfer überlebt hat, welcher im Alter von nur 51 Jahren am 6. Juni 1861 starb.

Cavour war sich bewusst, dass der technische Fortschritt moderne Baukriterien für die neuen Schiffe erforderte, diese Innovationen jedoch nicht unmittelbar umgesetzt werden konnten, da die technologische Entwicklung in den italienischen Werften erst am Anfang stand.

Die kleineren Einheiten der "Schiffsarmee" - wie man die Flotte in jener Zeit nannte - wurden in den nationalen Werften zusammengestellt: die gepanzerten Fregatten zweiter Klasse Principe di Carignano, Messina, Roma, Venezia, Conte Verde, alle mit Rumpf aus Holz. Die zwei gepanzerten Fregatten erster Klasse, Re d'Italia und Re di Portogallo, wurden in den Vereinigten Staaten in Auftrag gegeben. Und in den Docks französischer Werften baute man die gepanzerten Fregatten Ancona, Castelfidardo, Maria Pia und San Martino, die gepanzerten Korvetten Formidabile und Terribile sowie die gepanzerten Kanonenboote Palestro und Varese.

In England entstand das gepanzerte Kriegsschiff Affondatore, eines der ersten Modelle mit Türmen in der Schiffbaugeschichte.

Dies ist im Wesentlichen die Beschreibung der entscheidenden Rolle Cavours beim Aufbau der italienischen Marine.

Schiff Cavour: Name und Geschichte

Kriegsschiffe symbolisieren vortrefflich die höchsten Werte einer Nation, da sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit eine repräsentative Funktion übernehmen können, während ihre Namen sich als ausdrucksvolle Kommunikationsmittel erweisen, die staatsbezogene Inhalte über den militärischen Kontext hinaus vermitteln.

Analog zur Namensgebung des Kreuzers Garibaldi hat man sich im Rahmen des absoluten Werts der patriotischen Gesinnung dafür entschieden, dem neuen Flugzeugträger den Namen einer anderen, für die Einigung Italiens entscheidenden Persönlichkeit, Camillo Benso Conte di Cavour, zu geben, dessen Einsatz und Werk einen ebenbürtigen Platz neben Giuseppe Garibaldi, dem "Helden der alten und neuen Welt", rechtfertigen.

Die Gründer des Vaterlands werden somit anhand der grössten Schiffe der Marine geehrt, die mit Stolz ihre Namen tragen.

Der Flugzeugträger "Cavour" ist die jüngste Anschaffung der italienischen Marine, die den Namen des bedeutenden Staatsmannes trägt.

Das Schlachtschiff "Conte di Cavour", das 1911 vom Stapel lief und zwischen 1933 und 1937 überholt wurde, nahm am Zweiten Weltkrieg teil, wurde nach dem im November 1940 erfolgten nächtlichen Angriff in Taranto 1941 in Triest repariert und 1947 ausgemustert.

Der Bau des Flugzeugträgers Cavour begann am 17. Juli 2001 in der Werft Riva Trigoso in der Provinz von Genua; aufgrund der Grösse erstellte man den Rumpf in zwei getrennten Teilen, die anschliessend zusammengesetzt wurden.

Der Bugteil wurde in der Werft Muggiano in der Provinz von La Spezia, der Heckteil in Riva Trigoso konstruiert. Der Gesamttrumpf lief am 20. Juli 2004 in der genuesischen Werft im Beisein des Präsidenten der Republik, Carlo Azeglio Ciampi, vom Stapel. Anschliessend wurde die Plattform in Muggiano zusammengesetzt. Die Übergabe des Flugzeugträgers an die italienische Marine erfolgte am 27. März 2008.

Wesentliche Kenndaten (2004)

Werften: FINCANTIERI- Muggiano und Riva Trigoso

Baubeginn: 17. Juli 2001

Beladene Wasserverdrängung: 27.500 t

Gesamtabmessungen: 244 x 40 m

Flugdeckabmessungen: 220 x 34 m

Tiefgang: 7,70 m

Antrieb: *Combined Gas And Gas* (COGAG), zwei Achsen, Schrauben mit veränderlicher Steigung, 4 Gasturbinen AVIO-GE LM-2500

Leistung: 88 MW (120.000 HP)

Höchstgeschwindigkeit: über 30 Knoten

Reichweite: 7.000 Seemeilen bei 16 Knoten

Bewaffnung:

- 3 Maschinenkanonen Oto/Breda 25/80
- Raketenwerfersystem SAAM/IT (4 Module mit 8 Zellen für Raketen ASTER 15)
- 2 Raketenabwehrsysteme SCLAR H
- 2 Torpedoabwehrsysteme SLAT
- 24 Flugzeuge in maximaler Konfiguration mit:
 - Jägern AV8-B II Plus und F-35B Lightning II
 - Hubschraubern Typ EH-101, NH-90, SH-3D und AB-212

Fahrzeugtransportkapazität: Räder-, Raupen- und Panzerfahrzeuge, einschliesslich Ariete-Panzer

Hauptradaranlagen: RASS, RAN-40L, EMPAR

Besatzung: 530 (einschliesslich 39 Offiziere)

Anzahl aufnehmbarer Personen: 1210

Cavour, das neue Flaggschiff der italienischen Marine, ist flexibel, modern und in der Lage, unterschiedlichste Missionen im Dienst der italienischen Aussenpolitik zu erfüllen, z.B. Unterstützung von Friedensmissionen, Prävention internationaler Krisen und Verteidigung der Seeschifffahrtswege. Cavour ist ein Produkt der herausragenden technologischen und industriellen Fähigkeiten Italiens.

Ein modernes Schiff im Dienst Italiens

Der Flugzeugträger Cavour ist das grösste Schiffsbauprojekt seit Ende des Zweiten Weltkriegs und die umfangreichste technologische Investition im Rahmen des italienischen Verteidigungshaushaltes. Das Programm für den Bau des Schiffs, das "Nuova Unità Maggiore (NUM)" genannt und im November 2000 gestartet wurde, beinhaltet zukunftsweisende Methoden für die Projektierung und Konstruktion sowie die Entwicklung moderner Systeme von Seiten der Marine in Zusammenarbeit mit Fincantieri und der italienischen Rüstungsindustrie. Das Ergebnis dieses kombinierten Einsatzes nimmt international einen Spitzenplatz ein und unterstreicht die Leistungsfähigkeit des gesamten militärischen und industriellen Systems Italiens.

Cavour zählt zur ersten Garde der italienischen Marine, wenn es um internationale Einsätze in fernen Ländern, für die globale Sicherheit, die Stabilität und den Schutz nationaler Interessen in verschiedenen geografischen Kontexten geht. Die in den letzten Jahren vor Ort gesammelten Erfahrungen der italienischen Marine – z.B. Missionen im Libanon, Persischen Golf, Somalia, Indischen Ozean, Arabischen Meer, Osttimor, Kosovo und Ex-Jugoslawien – haben die Wirksamkeit des Einsatzes der grossen Operationseinheiten weitgehend unter Beweis gestellt. In der Tat zeichnen sie sich durch weit reichende Kapazitäten für Kommando-, Kontroll-, Kommunikations- und Transportaktivitäten aus, wodurch in der Nähe der Einsatzgebiete Landemöglichkeiten, medizinische Betreuung, Kommandozentren und logistische Strukturen zur wirksamen Unterstützung der in den Krisengebieten operierenden Bodentruppen zur Verfügung gestellt werden können. Die Erfahrungen der italienischen Marine kamen im Sommer 2006 während der Operation Leonte im Libanon den Streitkräften zugute, als der Kreuzer Garibaldi und weitere drei Hubschrauber-Trägerschiffe äusserst wichtige Funktionen übernahmen, um die Landungs- und Spezial-Einsatztruppen zu Land "vom Meer aus" zu führen, tatkräftig zu unterstützen und deren Schutz zu garantieren, während gleichzeitig eine umfassende Seeüberwachung im Einsatzgebiet gewährleistet werden konnte.

Cavour ist dazu bestimmt, als Flaggschiff die Führung der italienischen Flotte zu übernehmen - auch dank der Verfügbarkeit von eigens für Kommando-, Kontroll-, Kommunikations- und Operationsplanungsaktivitäten eingerichteten Bereichen, die die Möglichkeiten der Garibaldi fünfmal übertreffen. Trotz grösserer Abmessungen und mehr Kapazität fällt die Besatzung des Flugzeugträgers Cavour im Vergleich zu Garibaldi zahlenmässig geringer aus (530 gegenüber 600 Mann, ca. 12 % weniger); dies ist im Wesentlichen der Technik und Automation zu verdanken, durch die sich heute die modernen Einrichtungen der italienischen Marine auszeichnen.

Mit Cavour in der Rolle als italienischer Flugzeugträger wird ein zukünftiger Einsatz des Kreuzers Garibaldi als See-Unterstützungseinheit für internationale Land-Militäreinsätze im Rahmen der "Capacità Nazionale di Proiezione dal Mare (CNPM) - Joint Integrating Concept" ermöglicht, bis die zur Zeit neu entwickelte Amphibieneinheit zum Einsatz kommen kann.

Die strategische Notwendigkeit grosser Operationseinheiten auf See ist auf die Instabilität und Konflikte unterschiedlicher Intensität auf regionaler und globaler Ebene zurückzuführen, die zunehmend militärische Instrumente zur wirksamen Unterstützung diplomatischer Initiativen und vorbeugender Eingriffe zur Entspannung internationaler Krisen und Wiederherstellung der Sicherheit und Stabilität erforderlich machen.

In diesem Kontext werden mobile, flexible, eigenständige, unmittelbar verfügbare und an verschiedenen Stellen einsetzbare Kräfte zu einem Muss, um unterschiedlichsten Situationen gerecht zu werden - vom Schutz nationaler Interessen, wo auch immer diese bedroht werden, bis zur Bewältigung von Krisen und Friedenssicherung, einschliesslich humanitäre Einsätze und Rettungsaktionen bei Naturkatastrophen.

Für derartige Operationen wird die Marine eines Landes zu einem immer wichtigeren Faktor, und dies nicht nur für die nationale, sondern auch für die internationale Sicherheit im Rahmen der Bildung von internationalen und multinationalen Koalitionen. Für die Ausführung solcher Operationen sind verschiedene Einsatztypen vorgesehen, die unter folgende wesentliche Kategorien fallen:

Seeüberwachung mit Flugeinheiten zur Kontrolle des Luftraums und der Küstenstreifen, Verteidigung des Luftraums über dem Meer, Unterstützung der Luftverteidigung auf dem Land, Schutz der See-Kommunikationslinien, Polizeifunktionen auf hoher See und Auswertung von Informationen. Für diese Aktivitäten kann Cavour als Kommandozentrale eingesetzt werden, die in der Lage ist, auch mit den eigenen Sensor- und Waffensystemen, einschliesslich der integrierten Luftstreiteinheiten, einen besonderen und wertvollen Beitrag zu leisten;

Bereitstellung von Kapazitäten auf See und für See-Land-Einsätze mit Einbeziehung aller möglichen Marine-Operationen, einschliesslich Landungsaktivitäten und Koordination mit Bodenstreitkräften, zur Unterstützung und Evakuierung eigener Landsleute aus Krisengebieten und zur medizinischen und logistischen Betreuung aus der Luft des auf dem Land operierenden Personals militärischer Abteilungen und ziviler Organisationen.

Dank seiner ausgezeichneten Potenzialitäten ist Cavour eine überaus fortschrittliche Einrichtung, die die Eigenschaften und Kapazitäten verschiedener Schiffstypen in sich vereint: Flugzeugträger, Kommando-Plattform, Überwachungseinheit und Luft-See-Verteidigung.

Flexibilität und Mobilität, bemerkenswerte logistische Fähigkeiten und aussergewöhnliche Kommando-, Kontroll- und Kommunikationsmöglichkeiten unterstreichen die Rolle und Schlüsselfunktion von Cavour in Missionen "auf See" und "See-Land-Einsätzen" in verschiedenen internationalen und multinationalen Kontexten. Kurz und gut: ein modernes Schiff im Dienst Italiens.

Das Motto von Cavour: *In arduis servare mentem..*