



NEU Alfa Giulietta

Man spricht Deutsch

Gehen sich teutonische Tugenden und italienische Grandezza in einem Auto aus? Noch dazu in einem Kompakten? Alfa wagt den Großversuch.

Von Christian Kornherr Fotos: Andreas Riedmann

Mein Gott, diese Kompakten: Der Markt ist übertoll mit lauen Alleskönnern, denen man in keiner Vergleichskategorie wirklich an den Wagen kann, die du aber daheim schon vor dem Aussteigen wieder vergessen hast. Aber wir sind ja selber schuld, denn was das Autofahren betrifft, ist das Eingehen auf markenspezifische Charakteristika oder gar das Leiden daran völlig aus der Mode geraten. Man setzt heut-



SEHR SPANNEND Das Heck zeigt Eleganz und viel Gestaltungsfreude, auch wenn aus diesem Blickwinkel der Opel Astra nicht weit ist.

zutage ein perfekt funktionierendes Ding voraus und freut sich – vielleicht – über ein paar emotionale Liebesgaben. Aber niemals umgekehrt. Deshalb sind die Deutschen und die Japaner die erfolgreichsten Autoproduzenten der Welt, und wer die Perfektion nicht auf die Reihe kriegt, wird gnadenlos aussortiert, siehe Saab. Bei Alfa scheint man diese Lektion verstanden zu haben. Die Giulietta kann man lieb-



haben, keine Frage. Doch viel wichtiger ist, dass die Giulietta Deutsch spricht, und zwar fließend. Aber keine Sorge, die Alfa-Gene bleiben trotzdem spürbar.

Das beginnt natürlich beim Design, immer schon ein wichtiger Angelpunkt aller Alfa-Herzereien. Die Giulietta erzeugt zwar kein gestalterisches Erdbeben, wie es ein 156 verursacht hat, nicht einmal ein Abreiten der zweiten Welle,

wie das beim 159 geschah, dafür wird aber italienische Maß-Schneiderei der besten Sorte geliefert. Und den Schmach der versteckten Viertürigkeit haken wir inzwischen als Alfa-Gen ab.

In die persönliche Emokiste passt einiges rein: Das Schicke, das Sportliche, das Außergewöhnliche. Die Giulietta ist kein klassischer Schädelrumreißer, geschmacklich voll auf der sicheren Seite,

mit exakt jenem Maß an Extravaganz ausgestattet, das garantiert niemanden stören wird. Nur ein, zwei Linien und ein Alfa-Grill weniger, und dies könnte ein Audi sein.

Allerdings wird die Farbwahl zur Gewissensfrage werden: Das klassische Alfa-Rot ist nicht die beste Wahl, dann wirkt die Karosserie schnell ein wenig plump. Die feingearbeiteten Linien brauchen Metallicfarben, um das Licht-

Schatten-Feuerwerk entwickeln zu können.

Aber kommen wir zu den deutschen Tugenden: Von Alfa-Chef Harald Wester abwärts sind jetzt einige Deutsche am Werk, und, Zufall oder nicht, die Giulietta (und damit auch die neue Technik-Plattform) kommt mit einer bisher ungekannten Akribie daher.

Die Schaltung? War in den letzten Jahren der schlimmste Spielverderber. Beim neuen



GENPOOL Die in der Fensterlinie versteckten hinteren Türgriffe gehören seit dem 156er zu den offiziellen Marken-Genen. Der Rest ist saubere Maßarbeit.

Getriebe ist der erste Befund dagegen erfreulich: Vielleicht nicht ganz so knochig, wie es zu einem sportlichen Auto passen würde, aber viel, viel leichter schaltbar, die Gänge flutschen geradezu. In der Giulietta macht es wieder Spaß, den Lauf der Dinge in die Hand zu nehmen.

Die Ergonomie? Passt endlich. Ein Alfa gab einem immer das Gefühl, irgendwie verbaut zu sein – zu lange Beine, zu kurzer Oberkörper. Jetzt lässt sich auch mit mitteleuropäischem Körperbau eine tadellose Sitzposition finden. Die Schalter und Knöpfe wirken zwar noch ein wenig hingestreut, aber immerhin: Es sieht hübsch aus, so in der Art wie Nippes im Setzkasten. Die Generation Playlistation darf sich dagegen von den grafischen Anzeigen im optionalen Navi-Display angesprochen fühlen: Dort wird

auch Auskunft über Ladedruck, Leistungs-Prozente des Motors und Beschleunigungskräfte gegeben.

Die Qualität? Die vielleicht größte Überraschung dieser Giulietta. Es klappert und rumpelt und knarzt nichts,

die Passungen haben den Namen verdient. Das ganze Auto fühlt sich feist und nach Premium an, man kann es kaum glauben. Deshalb werden wir die Giulietta auch einem Dauertest unterziehen, um festzustellen, ob der Ein-

druck nach einem Jahr noch immer so makellos ist.

Das Platzangebot? Das war noch nie die große Tugend der Marke, doch einem Alfa haben wir gerne zugestanden, dass er im Sinne des Spirit ein wenig zwicken darf unter den Achseln. Aber nix da: Die Giulietta wuchs gegenüber dem 147 um 13 cm, ist damit jetzt 16 cm länger als ein Golf, und ja, das macht sich durchaus im Innenraum bemerkbar. Das Raumgefühl entspricht eher einer sportlich geschnittenen Mittelklasse, also etwa dem Dreier-BMW. Vorne wäre jeder Zentimeter mehr Überfluss, aber auch hinten lässt es sich jetzt ganz gut leben. Beim Kofferraum wurde exakt das Golf-Maß getroffen (350 Liter), und auch hier stört eine hohe Ladekante – den neuen Crash-Richtlinien ist's geschuldet. Zu den bemerkenswerten Ingenieursleistungen zählt,



KLEINE JULCHENS

Lange vor BMW erfand Alfa die sportliche Limousine. Dazu reichten ab 1954 bei der ersten Giulietta 1290 ccm, aber schon aus dem legendären Doppelnockenweller. Coupé und Cabrio waren mit bis zu 90 PS der Ferrari des gar nicht so kleinen Mannes, auch preismäßig. Das erste Giulietta-Revival fand von 1977 bis '85 statt, zwischen 1,3 und 2,0 Liter Hubraum. Das Geodreieck-Design samt Keilform und eher schwer verdaubarem Heck hatte nicht nur Freunde. Heute ist das egal, diese Alfa-Generation wurde praktisch vollends vom Rost dahingerafft.

FOTOS: WERKSTÜCK/ANDREA BERTONDI



„Das ganze Auto fühlt sich nach Premium an, man glaubt es kaum“

Alfa Giulietta **NEU**



SPIELECKE Die Bedienelemente wirken ein wenig hingestreut, aber im Gesamtkontext nicht unsympathisch.



FUN ON/OFF Die serienmäßige Charakter-Verstellung funktioniert tatsächlich.



MODERNE ZEITEN. LEDs im Blick, Playstation vor den Augen.

dass die Giulietta trotz der größeren Karosserie 15 kg leichter als der Vorgänger ist, bei – wie zuvor erwähnt – besserem Qualitätseindruck.

Der Preis? An der Basis hat man das Messer zwischen den Zähnen: 120-Benzin-PS wird es unter 20.000 Euro geben, und das bei vernünftiger Ausstattung, womit die Giulietta etwa 2000 Euro unterm Golf liegt. Die Distinctive-Ausstattung kann für 1.800 Euro mehr u. a. Klimaautomatik, Fensterheber hinten und das Playstation-Display. Weiter aufbrezeln lässt sich die Giulietta mit zwei Sport- und drei Premium-Paketen.

Das Fahren? Man könnte jetzt meinen, dass die üppigere Form auf der Straße als Spaßbremse funktioniert, ist aber nicht so. Man hat einigen Aufwand in die Hinterachskonstruktion gesteckt (eine Mehrlenkerachse mit hohem Alu-Anteil), und der ist auch erfahrbar. Das Handling ist superb, obwohl die Federung immer auf der geschmackssicheren, also der bequemen Seite bleibt. Noch freudvoller wird es, wenn die bei allen Versionen serienmäßige Fahrdynamikregelung D.N.A. (Ansprechverhalten des Motors, Lenkung, ESP/VDC und Eingriff in das optionale elektronische Sperrdifferenzial Q2) auf

„Dynamic“ steht – dann ist diese Giulietta ganz bei sich selbst.

Schwieriger wird es bei den Motoren: Der gefahrene Zweiliter-Diesel mit 170 PS kommt satt und kultiviert und sparsam, da gibt es absolut nichts auszusetzen – außer, dass es halt ein Diesel ist. Weniger – in jeder Beziehung – verspricht ein 1,6-Liter-Diesel mit 105 PS.

Aber weil Alfa noch immer sehr nach Superbenzin riecht, werden das Hauptvolumen wohl die 1,4-Liter-Turbos machen mit 120 PS (die Basis-Motorisierung) bzw. 170 PS mittels Multiair-Technologie (elektrohydraulisch gesteuerte Ventile). Es handelt sich um modernste Triebwerke mit tadellosen Ma-

nieren und Verbrauchswerten, die sich allerdings schwer tun werden, unser Herz zu rühren. So was Hinreißendes wie einen kettengetriebenen Doppelnockenweller werden wir wohl nimmer erleben, da klangen auch dreizehnhundert Kubik nach ganz großem Abenteuer. Heute fehlt es einem kleinen Vierzylinder einfach an Klangkörper. VW löst dieses Downsizing-Problem mit einem androgynen Geräusch übers komplette Drehzahlband. Auch der Multiair-Motor bleibt im unteren Drehzahlbereich unauffällig, wirkt aber obenrum doch eher angestrengt. Aber andererseits: Hochdrehen war ohnehin gestern, oder? ■

SHORTCUT

Was wir mögen

Die Alternative in einer grundsätzlich nicht besonders prickelnden Klasse. Fahrwerk und generelles Feedback des Autos in der Sport-Stellung.

Was uns fehlt

Sound, der eines Alfa würdig ist. Der Diesel wirkt sehr kultiviert, der kleine Benzin-Turbo eher angestrengt.

Was uns überrascht

Die Qualitätsanmutung ist auf den ersten Blick okay. Wird spannend, ob der positive Eindruck auch über eine längere Zeit hält.

Die Konkurrenz

Kompakte mit Charakter, und von denen gibt es gar nicht so viele, wie man vielleicht glauben würde.

ALFA ROMEO GIULIETTA

Motor, Antrieb, Verkaufsstart Benziner: R4-Zylinder mit Turbo, Multiair (170 PS) mit variabler Einlassventil-Steuerung. 1750 TBI: Direkteinspritzung. Diesell: R4-Zylinder, Common-Rail-Einspritzung. Alle: Start-Stopp-System (außer 1750 TBI). 6-Gang-Schaltgetriebe, ab Herbst: Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Frontantrieb. Verkauf ab Juni 2010.

Motorbezeichnung	1,4 TB	1,4 TB Multiair	1750 TBI	1,6 JTDm	2,0 JTDm
Grundpreis €	19.990,-	25.990,-	29.990,-	21.990,-	27.990,-
Leistung kW (PS) bei 1/min	88 (120)/5000	125 (170)/5500	173 (235)/5500	77 (105)/4000	125 (170)/4000
Drehmoment Nm bei 1/min bei Dynamic-Programm	206/1750	230/2250 250/2500	300/1500 340/1900	280/1500 320/1750	320/1500 350/1750
Spitze km/h	195	218	242	185	218
Beschleunigung 0-100 km/h (sec)	9,4	7,8	6,8	11,3	8,0
CO ₂ -Ausstoß g/km	149	134	177	114	124
MVEG-Verbrauch Stadt/Land/Ges.	8,4/5,3/6,4	7,8/4,6/5,8	10,8/5,8/7,6	5,5/3,7/4,4	5,8/4,1/4,7
Steuer jährlich	422,40	666,60	983,40	349,80	666,60

Fahrwerk Vorne McPherson-Achse mit Alu-Säule, Stabilisator. Hinten Mehrlenkerachse mit Hilfsrahmen und Allenkern. 4 Bremsscheiben, vorne innenbelüftet. ESP inkl. ABS, EBD, CBC, ASR, Bremsassistent, Anfahrhilfe, Schleppmoment-Regelung zur Minderung der Motorbremse. Geschwindigkeitsabhängige elektromechanische Servolenkung. Reifen: 205/55 R 16 (1750 TBI: 225/45 R 17).

Eckdaten L/B/H: 4351/1798/1465 mm, Radstand 2634 mm, Leergewicht 1280-1320 kg, Kofferraum 350 l, Tank 60 l, Wendekreis 10,9 m, Anhängelast geb./ungebr. 1300/750 kg.

Ausstattung Progression: 8 Airbags, Klimaanlage, Fensterheber vorne, Außentemperaturanzeige, Zentralverriegelung mit FB. Distinctive zusätzl.: Klimaautomatik, Computer-Display, Fensterheber hinten, Lederlenkrad, Alufelgen, Quadrifoglio Verde zusätzl.: u. a. Teil-Ledersitze, 17-Zoll-Räder.

Extras Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht ab € 1.008,-, Glasschiebedach ab € 1.499,-, Bose-Soundsystem ab € 730,80, Navigationssystem ab € 1.625,-, Lederausstattung ab € 1.360,-, Sitzheizung ab € 315,-, Metallic-Lackierung ab € 623,70.