



Kurier 160410

# MOTOR

KURIER

FREITAG, 16. APRIL 2010

## Romeos Giulietta

So fährt sich der lange erwartete Nachfolger des Alfa 147.

Seite 8





## Kleine Giulia ganz groß

**Alfa Romeo Giulietta.** Zum 100. Geburtstag der Marke werden die Alfisti endlich mit dem Nachfolger des 147 beschenkt.

VON HORST BAUER

Im wird man noch oft begegnen. Unabhängig davon, wie gut sich der neue Kompakt-Alfa selbst tatsächlich verkaufen wird. Denn die technische Plattform, auf der die Giulietta aufbaut, wurde neu

entwickelt und wird in Zukunft im weiten Spektrum zwischen Fiat und Chrysler noch öfter auftauchen.

Nach der ersten Kontaktaufnahme lässt sich sagen, dass die Entwickler-Truppe unter Technikchef Ha-

rald Wester ganze Arbeit geleistet hat. Die Zukunftsfähigkeit der Plattform hat man mit konsequentem Leichtbau (Aluminium, Magnesium, hochfester Stahl, Kunststoff) unterstrichen. Selbst die ebenfalls

neue Multilink-Hinterachse ist um 10 kg leichter als bisher. So wiegt die Giulietta in fahrfertigem Zustand mit 1290 kg nur um zehn Kilo mehr als der 147, obwohl sie in allen Dimensionen gewachsen ist (Radstand plus 10 cm, Kofferraum plus 60 Liter).

In dieses, auf weniger Verbrauch und besseres Leistungsgewicht ausgerichtete Bild passt auch die neue Klimaanlage, die bis zu einem Liter weniger Treibstoffverbrauch möglich machen soll.

**Am Steuer** Im Cockpit fällt sofort die neue Aufgeräumtheit auf. Die Bedienelemente treten optisch in



Coupéform und versteckte Griffe für die hinteren Türen

Diesel-Triebwerke (105 bzw. 170 PS) überrascht, wie gering der am Papier so große Leistungs-Unterschied in der normalen Fahrpraxis ausfällt.

Das optionale Sportfahrwerk unterstreicht das präzise Handling der Giulietta noch weiter, ohne jedoch

wie anderswo via Tieferlegung oder gekürzter Federwege für ungesunde Härte zu sorgen.

Preislich geht's zum Marktstart im Juni bei 19.990 Euro los. Für das Top-Modell mit 235 PS sind 10 Tausender mehr zu veranschlagen.

### Kurier 160410

#### FAHRBERICHT

den Hintergrund, man wird von keiner aufdringlichen „Knöpferl-Armada“ empfangen. Die große Bandbreite der Sitz- und Lenkrad-Verstellmöglichkeiten ermöglicht dem Fahrer eine gute Sitzposition. In der zweiten Reihe schadet es zwar wegen der abfallenden Dachlinie nicht, beim Einsteigen den Kopf einzuziehen, hat man aber einmal Platz genommen, bleibt ausreichend Luft über dem Scheitel.

Im Fahrbetrieb fällt zunächst das neue Sechsgang-Getriebe als wesentliche Verbesserung auf. Dies vor allem in Kombination mit dem als Einstiegs-Motorisierung angesehenen 120-PS-Benziner, der auch im Alfa Mito Dienst versteht, dort aber an dem unpräzisen Fünfgang-Getriebe leidet.

Im Vergleich der beiden



Aufgeräumt: Kein „Knöpferl-Salat“ im Cockpit



Ausreichend Kopffreiheit auch in der 2. Reihe

#### NEUHEIT



Mailänder Modewoche: Die Giulietta hat außen wie innen ihre schönen Seiten – allein die Verarbeitung im Inneren ist ein bisschen italienisch

ALFA (3)

# Julchen macht ernst

Alfa Giulietta: Powerfrau in der Kompaktklasse.

**D**er Name Giulietta verpflichtet. Deshalb hat Alfa den Spieß umgedreht und der schönen Signorina eine High-Tech-Plattform spendiert, auf der künftig auch Fiat bauen soll. Die Mailänderin schmückt sich mit fünf Turbomotoren, alle kombiniert mit einem Sechsganggetriebe und bis auf den Top-Benziner mit Start-Stopp-System. Mit von der Partie sind zwei 1,4-Liter-Benziner, der eine mit 120 PS (6,4 L/100 km, 149 g CO<sub>2</sub>/km), der andere mit 170 PS (5,8 l, 135 g) und

MultiAir-Technologie. Bei den Selbstzündern grummeln ein 1,6-Liter mit 105 PS (4,4 l, 114 g) und ein Zweiliter mit derer 170 (4,7 l, 124 g). Eine dreigeteilte Persönlichkeit zeigt die Italienerin mit Fahrdynamikregelung DNA, wobei ihr der gepfefferte Dynamic-Modus definitiv am besten steht. Auf kurvigem Landstraßen glänzt Bella: Die neue „Dual Pinion“-Lenkung ist vielleicht eine Spur leichtgängig, das elektronische Sperrdifferential Q2 verhindert fleißig, dass ihr die Kraft in die

#### ALFA ROMEO GIULIETTA

**Preis.** Ab 19.900 Euro.  
**Motoren.** 1.4 TB (120/170 PS), 1750 TBI (235 PS), 1.6 JTDM (105 PS), 2.0 JTDM (170 PS).  
**Maße.** 4351/1798/1465 mm L/B/H.

Quere kommt. So lässt sich Julchen präzise, recht straff, aber nicht frei von Komfort, quirlig, aber nicht divenhaft dirigieren. Die Furie gibt die Giulietta als Kleeblattträgerin Quadrifoglio Verde mit dem 1,7-l-Turbo (340 Nm, 7,6 l, 177 g) und 235 PS. **KR**

### Die Presse 160410

#### NEUVORSTELLUNG

## Der Legende auf der Spur

Die Mutter aller sportlichen Kompaktwagen ist zurück. Alfa zieht bei der Neuauflage der Giulietta alle technischen Register.

VON MICHAEL PITOUR

Für Alfisti ist das Kaff Balocco in der Nähe von Mailand ein mythischer Ort. Nahe der 250-Seelen-Gemeinde liegt das Testgelände von Alfa Romeo, abgeschirmt von unerwünschten Blicken. Ständig kreisen dort mehr oder weniger getarnte Prototypen herum. Es ist der Geburtsort so mancher Klassiker, dort testete Vittorio Brambilla in den späten 70er-Jahren das Formel-1-Auto von Alfa.

In Balocco fand nun die Präsentation der neuen Giulietta statt. Mit dem Topmodell Quadrifoglio Verde (235 PS) ging es über eine der zahlreichen hauseigenen Rundstrecken. Es war ein Heimspiel für das komplett neu entwickelte Fahrwerk, erhielt die Giulietta doch den letzten Schliff bei der Abstimmung in Balocco. Und da haben die Italiener viel Feingefühl bewiesen. Extravagante Linienführung, Bremspunkte im Niemandsland – selbst bei ungewöhnlichen Manövern ist die Giulietta kaum aus der Ruhe zu bringen, lässt sich stets gut beherrschen. Straff ausgelegt, kommt sie laut Hersteller auf die geringste Seitenneigung in dieser Klasse. Alfa trägt im Fiat-Konzern zu

Recht das Sportabzeichen. Der Fahrkomfort kommt bei der Giulietta trotzdem nicht zu kurz. Mit dem serienmäßigen DNA-System lassen sich die Parameter von Motor, Getriebe und Lenkung in drei Stufen regeln.

Zum 100-jährigen Firmenjubiläum besinnt sich Alfa also wieder seines wohl berühmtesten Modellnamens. Mit der Giulietta trat das Unternehmen 1955 in den modernen Automobilbau ein, sie war der erste Alfa in Großserie. Mit der Giulietta wurde das Konzept des sportlichen Kompaktwagens geboren. Mit ihr mauserte sich Alfa zu einer gewichtigen Größe in der Automobilindustrie.

Davon sind die Italiener mit 110.000 verkauften Fahrzeugen in Europa im Jahr 2009 ein gehöriges Stück entfernt. Nun will man mit der neuen Giulietta in der Kompaktklasse wieder mehr als nur ein Wörtchen mitreden. Dafür bringt Alfa all seine derzeit verfügbaren technischen Geschütze in Stellung: eine komplett neue Plattform, MultiAir-Ventilsteuerung, Benzindirekteinspritzung, die Fahrdynamikregelung DNA mit elektronischer Differenzialsperre und – mit ein paar Monaten Verzögerung – das

erste Doppelkupplungsgetriebe des Fiat-Konzerns.

Die Giulietta ist ein kompletter Neuanfang. Vom Vorgänger 147 wurden bloß drei Teile übernommen. Bei der Plattform hat man radikal abgespeckt, trotzdem wurde die Struktur steifer mit besseren Werten bei der passiven Sicherheit. Bei aller Sportlichkeit wurde auch die Alltagstauglichkeit aufgewertet: Wurde der 147 wegen seines kleinen Kofferraums kritisiert, hat man nun durch ein beachtliches Wachstum in allen drei Dimensionen wesentlich mehr Platz geschaffen.

Motorisch bedient man sich am Bestand des bisher vom Fiat-Konzern Erarbeiteten. Alles Vierzylinder, alle mit Turbo, alle (bis auf das Topmodell) mit Start-Stopp-Automatik, alle an ein Sechsganggetriebe gekoppelt. Zwei Benziner (120 und 170 PS) und zwei Diesel (105 und 170 PS) werden mit Marktstart Juni ab 19.990 Euro angeboten. Das Topmodell Quadrifoglio Verde mit dem herzhaften 1750 TBI folgt kurze Zeit später. Die Motoren sollen sich laut Alfa äußerst behutsam aus dem 60-Liter-Tank bedienen. Der Verbrauch beträgt je nach Motor 4,4 bis 7,6 Liter. Aber sicher nicht auf der Rennstrecke in Balocco.



Schön, schön, schön sind wir sowieso: Alfa Giulietta.

(Werk)



Sportlich, elegant, italienisch, Alfa Romeo: Auch das Heck demonstriert Kraft. ▾

## Mit Glanz und Gloria



Das Topmodell, der Quadrifoglio Verde 1750 TBi mit Turbo und Benzindirekteinspritzung (235 PS) kommt et-



was später. Kraftvoller Durchzug schon bei niedrigen Drehzahlen. ▶

Ein großer Name, eine lange Tradition: Alfa hat die „Giulietta“ aus dem Auto-Archiv geholt

Mit automobilen Legenden ist das so eine Sache: Ihnen haftet zwar der Nimbus der Unsterblichkeit an, aber ob das vermeintlich-Ewige auch eine Erfolgsgarantie bei Reanimationen ist, sei dahingestellt. Alte, große Namen für neue Autos Jahrzehnte später – das geht nicht immer gut. Ein Beispiel ist der Lancia Delta, einst Rallye-Weltmeister in Serie. Ob man mit dem gewagten (Design-)Experiment der Mar-

ke etwas Gutes getan hat, ist mehr als fraglich.

Jetzt, zum 100. Geburtstag von Alfa, hat man die „Giulietta“ quasi aus dem Auto-Archiv in die Gegenwart gebeamt. In den 1950- und 60er-Jahren war „Julchen“ so berühmt wie Gina Lollobrigida oder Sophia Loren, Glanz und Gloria die ständigen Begleiter. Und wie beim Delta konnte der Nachfolger den Erfolg nicht ansatzweise wiederholen.

Im Gegensatz zur Schwestermarke hat man sich bei Alfa aber auf keine stilistischen Abenteuer eingelassen. Die neue Giulietta wirkt sportlich, dynamisch, in der Linienführung harmonisch. Vor allem die Frontpartie mit dem Scudetto, dem Logo-Schildchen, erinnert an die berühmte Vorvorgängerin. Typisch Alfa sind die Türgriffe hinten, die man erst su-

## Kronenzeitung 200410 Seite 2

Fotos: Alfa Romeo



chen muss. Auch technisch hat man nichts dem Zufall überlassen: „Julchen“ stolziert in völlig neuem Schuhwerk, die modulare C-Plattform wird auch noch anderen Modellen als Unterbau dienen. Leichtbauweise (u.a. Aluminium) und die neue Mehrlenker-Hinterachse sind nur zwei weitere Innovationen.

Die vier zum Einstand verfügbaren Triebwerke (s. Kasten) klingen allesamt gut und geben sich kultiviert-sportlich, nicht ungestüm, und weisen – zumindest theoretisch – extrem niedrige Verbrauchswerte auf. Im

Fahrbetrieb fällt das stramme, zugleich komfortbetonte Fahrwerk sofort auf, die Seitenneigungen halten sich absolut in Grenzen, die wenigen sind nicht störend. Wie überhaupt die Giulietta leicht beherrsch- und abschätzbar ist. Unliebsame Überraschungen in Form von bösen Lastwechselreaktionen gibt es nicht, Straßenlage und Handling überzeugen.

Im Innenraum (mit Anleihen vom 8C) stechen das horizontal ausgerichtete Armaturenbrett sowie die auf ein Minimum reduzierten Bedienungselemente heraus.

Das untere Ende des klassischen Scudetto ist zwischen den Luftansaugöffnungen platziert. Von dort entfaltet sich die gesamte Linienführung des Fahrzeuges. Horizontalen bestimmen das Design im Cockpit.



### MOTOREN

**1.4 TB:** Vierzylinder-Turbo, Hubraum 1368 ccm; max. Leistung 88 kW/120 PS bei 5000/min., max. Drehmoment 206 Nm bei 1750/min.; 0 – 100 km/h in 9,4 sec.; Spitze 105 km/h; Gesamtverbrauch lt. Werk 6,4 l/100 km; CO<sub>2</sub> 149 g/km.

Neupreis: ab EUR 19.990,- (inkl.).

**1.4 TB MultiAir:** Vierzylinder-Turbo, 1368 ccm; 125 kW/170 PS bei 5500/min., 250 Nm bei 2500/min.; 7,4 sec., 218 km/h, 5,8 l; 135 g/km.

Neupreis: ab EUR 25.990,- (inkl.).

**1.6 JTDM:** Vierzylinder-Turbodiesel, 1598 ccm; 77 kW/105 PS bei 4000/min., 320 Nm bei 1750/min.; 11,3 sec, 185 km/h, 4,4 l; 114 g/km.

Neupreis: ab 21.990,- (inkl.).

**2.0 JTDM:** Vierzylinder-Turbodiesel, 1956 ccm; 125 kW/170 PS bei 4000/min., 350 Nm bei 1750/min.; 8,0 sec, 218 km/h, 4,7 l; 124 g/km.

Neupreis: ab EUR 27.990,- (inkl.).

Markteinführung: Juni 2010.



## Der Standard 160410

# WIEN

### Die Giulietta röhrt

AUTOMOBIL Seite 14

derStandard.at/Panorama



14 DER STANDARD

AUTOMOBIL

FREITAG, 16. APRIL 2010

## Die Giulietta quietscht und der Romeo dröhnt

Die Alfa Giulietta hat einen großen Namen und eine ebensolche Aufgabe. Sie soll Alfa Romeo zu neuem Glanz führen. Der Aufgabe stellt sich das Julchen mit sportlicher Eleganz.

Guido Gluschitsch

Zuallererst ist die Giulietta schön. Von vorn, erst recht von hinten, von der Seite sowieso – egal von welcher – und auch von innen, wie es sich mit dem legendären Namen gehört. Der neueste Alfa Romeo ist sportlich und gleichzeitig elegant, wie es nur ein Italiener sein kann: Sagen wir ein junger Alessandro Nannini in einem Armani-Anzug – ja, das kommt hin. Aber mit Unterhosen von Alessi.

Der Stringtanga der Giulietta ist die komplett neue Bodengruppe. Statt nur mit Stahl zu arbeiten, hat man bei Alfa mit Aluminium und Magnesium versucht, das Gewicht zu reduzieren. Bei der Plattform ist das gelungen – unter anderem auch dank Xenoy, einem leichten Kunststoff, der eigens für Kraftfahrzeuge entwickelt wurde.

Ganz eigen sind bei der Giulietta die Heckleuchten. Die auffälligen Lichter machen es erträglich, die Giulietta von hinten sehen zu müssen. Und das wird zumindest fahrend durchaus oft passieren. Der 170 PS starke Benzin, wie auch der Diesel, ziehen an wie George Clooney anscheinend neuerdings fliegende Klaviere.

Alfa Romeo spendiert der Giulietta fünf verschiedene Turbos – Saugmotoren gibt es für sie keine mehr. Der kleinere Diesel leistet 105 PS, der kleinere Benzin 120. Ordentlich zur Sache geht es im Quadrifoglio Verde. Der vierblättrige Klee am weißen Dreieck kennzeichnet bei Alfa Romeo stets die stärkste Motorisierung: Bei der Giulietta ist das ein 235 PS starkes Triebwerk, der 1.750 TBI.

Durch die LED-Leuchten wird die Giulietta selbst in der Nacht schnell als solche zu erkennen sein. Sowohl von vorn durch die leuchtende Gerade aus vier Punkten als auch von hinten durch die beiden Schnecken.

Fotos: Werk



Die maximale Leistung von 235 PS bleibt konstant, nur das Drehmoment steigt von 300 Newtonmeter auf 340 an, wenn man den D.N.A.-Schalter neben dem Ganghebel von Normal auf Dynamic stellt – A steht für All Weather, bei dem das Stabilitätsprogramm VDC besonders sensibel reagiert. Den Unterschied zwischen den einzelnen Modi spürt man so deutlich, dass der Drücker in Richtung „D“ bald genauso auf die Anstart-Checklist kommt wie das Anschlappen und das Kontrollieren des Sitzes der Sonnenbrille.

Eines hat der Quadrifoglio Verde nicht, was die anderen Motorisierungen sehr wohl haben. Nein,

wir meinen jetzt nicht das Doppelkupplungsgetriebe TCT, das kommt erst später und wird für die beiden 170 PS Giuliettas lieferbar sein. Und auch nicht die zwei Zentimeter mehr Bodenfreiheit, die der sportlichsten Giulietta fehlen. Die steht aber mit den kürzeren Beinen aber eh viel fester da. Die Sprache ist vom Start-Stopp-System, das bei allen Giuliettas serienmäßig ist, außer eben beim Quadrifoglio Verde.

Im extrem feschen Innenraum geht es mitunter störend laut zu – vor allem im Vierklee. Das liegt aber nicht an störenden Motorengeräuschen. Die Sound-Ingenieure haben wieder ganze Romeo-Ar-

beit geleistet – die Turbos klingen rau wie die Schwester des bereits erwähnten Alessandro, Gianna. Das störende Geräusch mache ich selber, weil der auf der Rundstrecke neben mir rudernde Kollege mitunter Anbrems-, Anlenk- und Kurvenscheitelpunkt wild miteinander verwechselt. Aber das Stabilitätsprogramm VDC der Giulietta hält den Wagen vom Schotter fern. Nur wer nun lauter quietscht – die Reifen oder ich – lässt sich beim Fahrerwechsel nicht mehr eruieren. In den

Ohren des Kollegen ist das einst fast schon erotische Dröhnen des aufgeladenen Benziners zu einem Klingeln verkommen.

Überhaupt: Was die Sicherheit betrifft, möchte Alfa ganz vorn mitmischen und rechnet mit Bestnoten beim EuroNCAP-Crashtest. Mit dem Kofferraum-Volumen von 350 Liter fällt die Giulietta in der Klasse nicht auf – sonst aber schon. Denn sie ist schön, von vorn, erst recht von hinten, von der Seite sowieso – egal von welcher – und auch von innen.



### NEUVORSTELLUNG

#### Alfa Giulietta

Österreich-Start: Juni

Preispalette: 19.900 bis 29.990€

Antriebspalette: 2 Turbo-Diesel (mit Partikelfilter), 3 Turbo-Benziner, Leistungsspektrum: 105–235 PS; Getriebe: 6-Gang-Schaltung sowie bald 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Frontantrieb

Dimensionen: L/B/H: 435/180/147 cm; Radstand: 263 cm; Kofferraum: 350 l; Leergewicht: 1355–1395 kg

- ⊕ Sportlich elegantes Styling bis ins letzte Detail, kräftige Motoren und ein knackiges Fahrwerk
- ⊖ Das Getriebe ist ein wenig hakelig, die Verarbeitung im Detail manchmal lässig/italienisch

Konkurrenz: Gehobene Golfklasse (Audi A3 & Co)

#### ÖKO-SPEKTRUM

Sparsamste Motorisierung: 1,6 JTDM-2 (105 PS); Normverbrauch (Stadt/Land/gesamt): 5,5/3,7/4,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>: 114 g/km

Verbrauchsintensivste Motorisierung: Quadrifoglio Verde (235 PS); Normverbrauch (Stadt/Land/gesamt): 10,8/5,8/7,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>: 177 g/km



Sogar normal groß gewachsene Menschen finden auf der hinteren Sitzbank Platz und ohne Bandscheiben-Problem aus der Giulietta.



Die Haptik der verarbeiteten Materialien in der Giulietta ist sehr angenehm, auch wenn man dann überall die Tappser sieht.