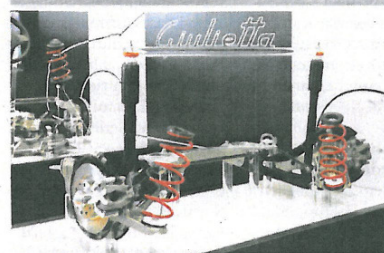


Giulietta, ein reinrassiger Alfa

100 JAHRE ALFA Auf den kompakten Mito folgt jetzt die Neuauflage des grösseren 147, die den klangvollen Namen Giulietta trägt. Das weckt schöne Erinnerungen an gute Zeiten.



1750 Tbi Quadrifoglio Verde, das Topmodell. Kompakt: die hintere Einzelradaufhängung. MultiAir-Motor mit elektrohydraulisch betätigten Einlassventilen. Das Giulietta-Cockpit: attraktiv und wohnlich. Fotos Werk.

FAHRBERICHT

Alfa Romeo Giulietta

MARTIN WYLER

Es kommt nicht von ungefähr, dass Alfa Romeo für sein neuestes Modell auf eine bestens bekannte Bezeichnung zurückgreift. Der Modellname «Giulietta» markiert nämlich eine Wende in der 100-jährigen Alfa-Geschichte und weckt zudem durchwegs positive Erinnerungen. Denn mit dem gleichnamigen, rund 4 m langen Urtyp gelang in den Fünfzigerjahren der Schritt zum Publikumsfahrzeug. Zuvor betätigte sich Alfa vorwiegend in den höheren automobilen Sphären.

Mit Mito und Giulietta (Beschreibung in AR 50/2009) scheint Alfa Romeo für den harten Kampf in der Kompakt- und Mittelklasse bestens gerüstet, beides sind modern konzipierte, sportliche Vier- bzw. Fünfsitzer mit Quermotor/Frontantrieb und Heckklappe.

ALFA-LIKE Die Karosserieoberbe des neuen Alfa Giulietta gefällt aus allen

Blickwinkeln, die Frontpartie folgt strikt der aktuellen Alfa-Linie. Keine Experimente, höchstens Retuschen, soll doch das neue Modell auf Anhieb als Zucht aus dem Alfa-Stall erkennbar sein. Die coupéartige Silhouette wird mit kaschierten Öffnungsgriffen à la 147 weit oben in den Hintertürpfosten unterstrichen, nicht sonderlich praktisch und für Kinder kaum erreichbar.

Im Vergleich zum 147 ist der Neue in der Länge von 422 auf 435 cm gewachsen und von 173 auf 180 cm in die Breite gegangen. Den Insassen wird etwas mehr Raum geboten, und das Koffervolumen beträgt 350 statt 290 dm³.

NEUES FAHRWERK Der Alfa Romeo Giulietta Jahrgang 2010 ist der erste Fahrzeugtyp, der von der grundlegend neu entwickelten Plattform für die mittelgrosse Fahrzeugkategorie (C/D-Klasse) des Fiat-Konzerns profitiert. Vorn gelang eine exakt geführte Federbeinkonstruktion ganz ähnlich derjenigen des Mito zur Anwendung. Beim Hinterachs-konzept mit doppelten Querlenkern und leicht schräg angelenkter Längsschwinge plus Dämpferbein handelt es sich um eine Neukonstruktion. Gewicht abspecken war auch ein Thema, vorn sind es 4 kg und hinten sogar 10 kg.

Die Längs- und Querlenker beanspruchen nicht nur wenig Platz, sondern sind so angeordnet, dass ein Allradantrieb ohne aufwendige Modifikationen realisiert werden kann. Damit wären die Voraussetzungen auch für ein Fahrzeug mit reinem Hinterradantrieb gegeben.

FAHRAKTIV UND KOMFORTABEL

Die Qualitäten des neuen Fahrwerk-Layouts überzeugten anlässlich erster Probefahrten sowohl auf der Strasse wie auch auf dem Rundkurs von Balocco. Das Komfortniveau überrascht selbst auf unebenen, schlecht unterhaltenen Fahrbahnen, und dank exakten Lenkeigenschaften lässt sich der neue Alfa mit leichter Hand um die Kehren hetzen. Riskiert man einmal zu viel, greifen die elektronischen Hilfen umgehend ein: Vom ESP bis zum «elektronischen» Differenzial ist alles vorhanden, was gut und teuer ist. Zudem kann das Ansprechverhalten von Motor, ESP und Lenkung per DNA-Schalter vorgewählt werden. D steht für Dynamik (sportliche Abstimmung), N für Normal, und A weist auf All Weather hin, also auf erschwerte Bedingungen wie etwa Schnee- oder gar Eisglätte.

105 BIS 235 PS Vorerst stehen ab Werk fünf, in der Schweiz vier Motoren zur Wahl (vgl. Tabelle). Alle Aggregate werden mit manuellem 6-Gang-Getriebe kombiniert. Ein Doppel-Kupplungsgetriebe und ein 2.0-Turbodiesel mit 140 PS sind für 2011 versprochen.

Die Poleposition im CH-Programm beansprucht naturgemäss der 1750 Tbi Quadrifoglio Verde, der dank Turboaufladung und direkter Benzineinspritzung mit 235 PS und 340 Nm bereits ab 1900 Touren lockt. Mit seiner souveränen, jederzeit gut dosierbaren Leistungsentfaltung und überaus kraftvollem Antritt wird der 1750 QV das Herz der Alfisti im Sturm erobern. Auch Markenneulinge dürften von diesem Triebwerk angetan sein, jedenfalls sollen in der Schweiz von den 1500 im zweiten Halbjahr zur Auslieferung gelangenden Giuliettas 500 oder 33 % QV sein.

1.4 MULTI-AIR Das Volumenmodell (44 %) ist der 1.4 MultiAir mit 170 PS und 250 Nm ab 2500/min, der in 7,8 statt 6,8 s aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigt, dafür aber mit 5,8 im Vergleich zu 7,6 L/100 km Normverbrauch brilliert. Diese Sparsamkeit ist zum einen den elektro-hydraulisch aktivierten Einlassventilen und der bei allen Motoren mit Ausnahme des Tbi adaptierten Stopp-Start-Automatik zu verdanken. Letztere allein soll den Verbrauch im Stadtzyklus um 10 % reduzieren!

Das Dieselvegeten beschränkt sich hierzulande vorerst einmal auf den 2.0 JTDM mit immerhin 170 PS und saten 350 Nm ab 1750 Touren – der 1.6 JTM (105 PS und 320 Nm) wird nicht importiert. Mit rund 15 % dürfte der Dieselan-teil daher eher bescheiden ausfallen.

Dem «1.4 Turbo Benzina» verbleiben demnach noch 8 %. Zum Preis von 28 900 Franken bietet der 1.4 TB aber alles, was es zum angenehmen und sorgenfreien Autoalltag braucht: Klimaanlage, elektrische Fensterheber rundum, 6 Airbags, Audio-Anlage, Nebellampen, Skidurchreiche und vieles mehr. Und was das Temperament angeht, ist der 1.4-Turbo-Benziner auch nicht ohne: 9,4 s für 0 bis 100 km/h und 195 km/h Spitze belegen dies wie auch der mittlere Normverbrauch von 6,4 L/100 km.

Der neue Alfa Giulietta punktet mit Eleganz, Dynamik und attraktivem Preis-Leistungs-Verhältnis. Kurz: ein wirklich rassisser und würdiger Alfa Romeo zum 100-Jahr-Jubiläum.

Alfa-Romeo-Giulietta-Modellangebot ab Juni 2010

Modell	1.4 TB 120 PS	1.4 TB MultiAir 170 PS	1750 Tbi QV 235 PS	1.6 JTDM 105 PS	2.0 JTDM 170 PS
Motor	Zyl./Bauart/Ventile 4/DOHC/16/Turbo	4/OHC/16/Turbo	4/DOHC/16/Turbo	4/DOHC/16V/Turbo-D	4/DOHC/16V/Turbo-D
Hubraum	cm ³ 1368	1368	1742	1598	1956
Bohrung x Hub	mm 72 x 84	72 x 84	83 x 80,5	79,5 x 80,5	83 x 90,4
max. Leistung	kW (PS) 88 (120)	125 (170)	173 (235)	77 (105)	125/170
bei 1/min	5000	5500	5500	4000	4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min 206 ab 1750	250 ab 2500	340 ab 1900	320 ab 1750	350 ab 1750
Getriebe/Antrieb	M6/FWD	M6/FWD	M6/FWD	M6/FWD	M6/FWD
Länge x Breite x Höhe / Radstand	cm 435 x 180 x 146 / 263				
Leergewicht ab	kg 1280	1290	1320	1310	1320
Höchstgeschwindigkeit	km/h 195	218	242	185	218
0 bis 100 km/h	s 9,4	7,8	6,8	11,3	8
Verbrauch	L/100 km 6,4	5,8	7,6	4,4	4,7
CO ₂ -Emission	g/km 149 / B	134 / A	177 / D	114 / A	124 / A
Preise ab	Fr. 28 900.-*	33 200.-*	39 900.-	nicht für CH	36 200.-*

* Preise für Version Progression: Ausführung Distinctive + Fr. 2500.-. Für 2011: 2.0 JTDM mit 140 PS und Doppel-Kupplungs-Getriebe.