



Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 16V Turismo

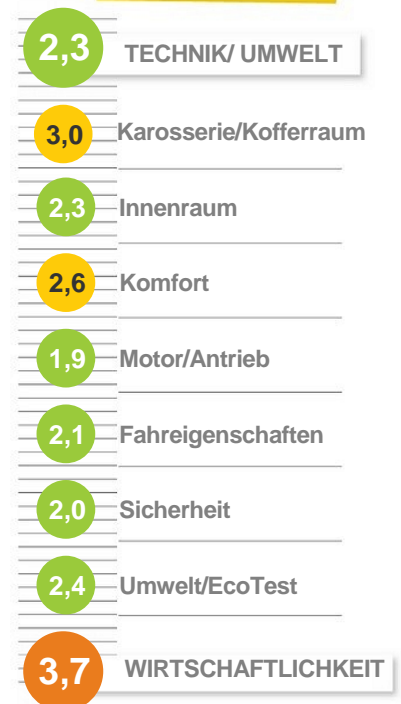
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Nach 25 Jahren bringt Alfa Romeo eine Neuauflage der Giulietta auf dem Markt. Das Fahrzeug basiert auf einer ganz neuen Plattform im C-Segment und löst den Alfa 147 ab. Die Design-Sprache erinnert an den Supersportwagen 8C Competizione. Die Motorenpalette beinhaltet nur noch turboaufgeladene Motoren mit geringem Hubraum. Als Basismotorisierung dient der 1,4 l große Benziner mit 120 PS, welcher bereits ordentliche Fahrleistungen realisiert und im Verbrauch akzeptabel ist. Das liegt auch an der serienmäßigen Start-Stopp-Automatik. Die Fahreigenschaften des Italieners sind sportlich aber sicher ausgelegt. Besonders in der passiven Sicherheit kann das Fahrzeug durch sehr gute Crashtestergebnisse punkten, aber auch die aktive Sicherheit gibt dank serienmäßigem ESP keinen Anlass zur Kritik. Insgesamt kann das Fahrzeug als durchaus gelungen bezeichnet werden. Der Preis geht für die getestete Variante mit 21.700 Euro in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi A3, Fiat Bravo, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf

- +** vorne gutes Raumangebot, sehr gutes Xenonlicht, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, sehr gute passive Sicherheit
- unpraktische Klapptürgriffe hinten, hohe Werkstatt-/ und Reifenkosten



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Die neue Alfa Giulietta ist insgesamt recht gut verarbeitet und zeigt gegenüber dem Vorgänger (Alfa 147) eine deutlich bessere Qualitätsanmutung. Die Spaltmaße verlaufen klein und gleichmäßig, Türen und Klappen sind gut vor Rost geschützt. Im Innenraum dominiert schwarzes Hartplastik, welches durch silberfarbene Applikationen aufgelockert wird. Auch wenn die Kunststoffteile gut verarbeitet sind, im Detail findet man doch die eine oder andere Nachlässigkeit. So sind einige Teile nicht sauber entgratet und scharfkantig, andere sind schon im Neuzustand nicht ganz spielfrei verbaut. Insgesamt erlaubt sich das Fahrzeug bei der Verarbeitung aber keine größeren Schnitzer, von Premiumniveau ist man aber weit entfernt. Der Unterboden ist im Motorbereich geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann, im hinteren Bereich ist er dagegen stark zerklüftet. Die Türschweller sind zufriedenstellend abgedichtet. Die maximale Zuladung beträgt noch gute 430 kg, auf dem Dach dürfen aber nur dürftige 50 kg transportiert werden.

⊖ Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren und die "Stoßfänger" sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Nur die hintere Stoßstange ist im unteren Bereich unlackiert. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches schon bei kleinen Beschädigungen nutzlos sein kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf (nicht im Testwagen). Nur mit dem Notrad findet man auch einen Wagenheber an Bord.

2,9

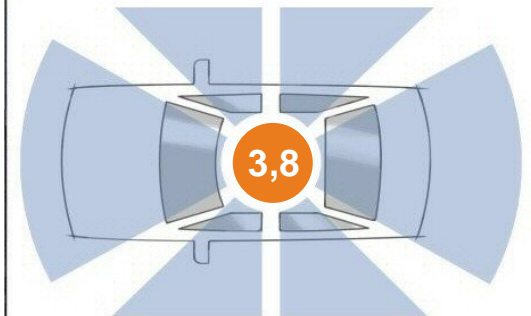
Sicht

Das Fahrzeug ist recht übersichtlich, das Heck kann man gut abschätzen, die Front fällt dagegen stark ab ist deshalb nicht im Blickfeld des Fahrers. Bei der Rundumsichtmessung stören vor allem die breiten B-Säulen beim Blick zur Seite, nach hinten wird die Sicht dank versenkbarer Kopfstützen zwar nicht einschränkt, nach schräg hinten stören aber die voluminösen C-Säulen. Der Innenspiegel ist arg klein geraten, was für einen lediglich ausreichenden Blick nach hinten sorgt, gegen Aufpreis blendet er automatisch ab. Die Außenspiegel sind dagegen groß genug, um einen guten Blick nach hinten zu haben, der linke Außenspiegel besitzt zudem einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Eine elektronische Einparkhilfe für die hintere Stoßstange ist gegen Aufpreis erhältlich.

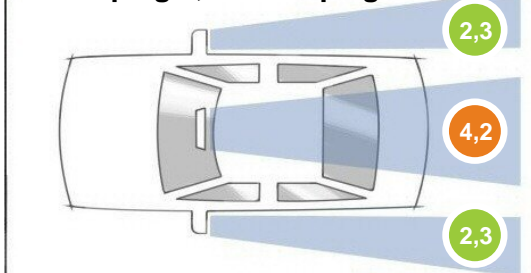


Die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

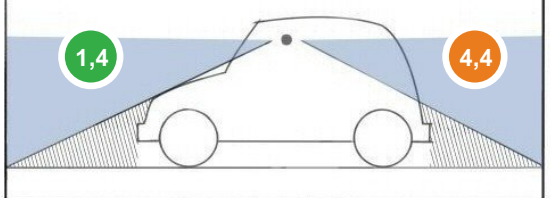
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Sehr empfehlenswert ist der Kauf der im Testwagen verbauten Xenonscheinwerfer mit integriertem Kurvenlicht. Das Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn homogen und weit aus, das Fernlicht sorgt für eine sehr gute Straßenausleuchtung. Das helle LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird und sieht zudem gut aus.

2,9

Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorne wäre dank der optimalen Schwellerhöhe und dem geringen Abstand zwischen Sitz und Türschweller sehr gut, leider stört aber der geringe vertikale Abstand zwischen Sitz und Dach. Deshalb müssen speziell größere Personen den Kopf einziehen um ins Fahrzeug zu gelangen. Hinten steigt man zufriedenstellend ein, wobei hier der ausladende Radkasten stört - man verschmutzt sich schnell die Hose beim Ein- oder Aussteigen. Die Klapptürgriffe hinten sehen zwar gut aus, sind aber sehr schlecht bedienbar, da sie wenig griffig sind und teilweise etwas klemmen, wenn man im falschen Winkel daran zieht - da können lange Fingernägel schnell mal abbrechen.

⊕ Die Türen lassen sich mit der Fernbedienung auf- und absperren, die Tasten können aber leicht verwechselt werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türaufhalter sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, nicht aber für den Fahrer.

3,1

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst maximal 290 l Gepäck (gemessen bis Gepäckraumabdeckung), das ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse nicht gerade üppig. Durch umklappen der Rücksitzlehne kann das Volumen aber immerhin auf 620 l erweitert werden (gemessen bis Fensterunterkante), dann lässt sich das Fahrzeug auch gut bis zum Dach beladen.



Mit 290 l Volumen ist zwar der Kofferraum des Alfa Giulietta um 30 l größer als der des Vorgängers Alfa 147, in dieser Fahrzeugklasse aber gerade noch von durchschnittlicher Größe.

3,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich durch Druck des Alfa-Emblems öffnen, es fehlt dann aber ein Griff zum Anheben der Heckklappe. Aufgrund der sehr hohen Ladekante (77 cm über Boden) und der hohen inneren Bordwand (21 cm) kann das Fahrzeug speziell bei schweren Gegenständen sehr schlecht beladen werden. Die Ladeöffnung ist aber trotz der hohen Ladekante zufriedenstellend groß, das Kofferraumformat ist zweckmäßig. Die Heckklappe öffnet hoch genug, dass auch knapp 1,90 m große Personen darunter passen. Größere Personen müssen aber aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloß stoßen.

⊖ Bei vorgeklappten Rücksitzen steigt der Ladeboden im vorderen Bereich ungünstig an. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert mit kaum Kraftaufwand, kann allerdings nicht vom Kofferraum aus betätigt werden. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen muss man aufpassen, dass man die Gurtbänder nicht einklemmt und beschädigt, immerhin gibt es Gurthalterungen, wodurch die Gurte vor dem Umklappen fixiert werden können. In die Rücksitzbank ist auch eine Durchladeluke integriert, wodurch gut lange Gegenstände transportiert werden können, ohne die Rücksitze zu klappen.

– Für kleines Gepäck gibt es im Kofferraum so gut wie keine Ablagen. Lediglich ein kleines Fach in der linken Seitenwand ist vorhanden. Gegen Aufpreis ist auch ein Gepäcknetz lieferbar.

2,3 INNENRAUM

2,5 Bedienung

+ Die wichtigsten Hebel und Schalter sind leicht zu bedienen, man kommt bereits nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Die Instrumente sind klar gezeichnet und liegen in der Sichtebene des Fahrers, allerdings spiegeln die Gläser. Das Lenkrad lässt sich optimal in Reichweite und Höhe einstellen. Beim Halt an einer Steigung hindert der Hillholder für die Zeit des Gangeinlegens und Losfahrens das Auto am Zurückrollen. Die BOSE-Audioanlage mit CD/MP3-Player und 10 Lautsprechern (Aufpreis) liegt weit oben im Blickfeld, und lässt sich zudem mit Tasten im Lenkrad einstellen. Der Radioempfang ist nur mittelmäßig. Von einem solchen High-End Gerät würde man sich einen besseren Klang erwarten. Die Bedienung des aufpreispflichtigen Navigationssystems funktioniert nicht optimal, da die Tasten dafür teilweise unlogisch angeordnet sind und die Menüführung kompliziert ist.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums sowie die Funktionalität des Fahrerplatzes sind gut gelungen. Es besteht aber weiterhin noch Raum für Verbesserungen.

Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Funktion, die hinteren kosten aber Aufpreis. Ein praktischer Tippblinker ist ebenfalls an Bord, warum dieser aber beim Betätigen anstatt wie bei anderen Fahrzeugen üblich nicht dreimal blinkt, sondern fünfmal, bleibt ein Rätsel. Der Tripcomputer zeigt Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich einfach bedienen, besitzt aber keine Pause-Funktion. Man kann den Tempomat nur durch betätigen des Bremspedals deaktivieren oder komplett ausschalten. Dann geht aber die gespeicherte Geschwindigkeit verloren. Die eingestellte Geschwindigkeit wird nicht angezeigt. Insgesamt eine eher unglückliche Lösung der Tempomatbedienung. Vorne gibt es nicht besonders viele Ablagen, es fehlen Flaschenhalter. Immerhin ist das Handschuhfach sehr groß und klimatisiert. Als besonderes Gimmick sind im Handschuhfach drei Halter vorhanden, in den Dosen oder kleine Flaschen abgelegt werden können und während der Fahrt gekühlt werden. Vorne gibt es Leseleuchten, hinten eine zentrale Leuchte.

– Die Pedale haben zu wenig Abstand vom Boden, bei großen Schuhen ist der Platz um das Gaspedal zu gering, man bleibt leicht am Bremspedal hängen. Die Klimaregler befinden sich weit unten, sind aber akzeptabel zu bedienen. Die Schalter der aufpreispflichtigen Sitzheizung sind extrem schlecht an den Sitzen angebracht. Vergisst der Beifahrer diese auszuschalten, hat der Fahrer keine Information darüber dass diese weiterhin an ist. Selbst nach dem erneuten Starten des Fahrzeugs heizt diese weiter, da sie nicht automatisch beim Ausschalten der Zündung deaktiviert wird. Durch die Mittelarmlehne sind die Gurtschlösser beim Ansnallen schlecht erreichbar.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne sitzt man sehr geräumig, die Kopffreiheit ist üppig. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis knapp 1,95 m Größe zurückschieben. Dank der sehr guten Innenbreite fällt auch das subjektive Raumgefühl recht gut aus.

3,3 Raumangebot hinten*

Die Giulietta bieten hinten zwei erwachsenen Personen ausreichend Platz. Der Mittelsitz ist allenfalls als Notsitz verwendbar. Bis zu 1,80 m große Personen finden hinten ausreichende Bein- und Kopffreiheit vor (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist sowie auch das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend. Die weit hereingezogenen Dachpfosten stören etwas, da diese nahe an am Kopf verlaufen.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Die Federung und Dämpfung des Fahrwerks ist recht ausgewogen abgestimmt, tendiert in Richtung straff. Dennoch werden die meisten Unebenheiten ausreichend geschluckt, der Wagen liegt ruhig auf der Straße. Kurze Vertiefungen und Bodenwellen dringen allerdings stärker durch. Stuckerneigung ist so gut wie nicht vorhanden. Beladen ändert sich die Charakteristik der Federung kaum. Die Seitenneigung in Kurven, sowie die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel sind durchschnittlich.

3,0 Sitze

Der Fahrersitz ist serienmäßig in der Höhe einstellbar, beim Beifahrersitz kostet diese Funktion Aufpreis. Die straff gepolsterten Sitze bieten gute Rückenunterstützung, die Lehnen sind auch für große Personen hoch genug. Leider gibt es keine einstellbare Lordosenstütze. Die Kontur der Sitzfläche ist prinzipiell gut, es stört aber, dass die Sitzfläche im vorderen Bereich leicht abfällt und somit den Oberschenkeln wenig Unterstützung bietet. Der Seitenhalt auf den aufpreispflichtigen glatten Ledersitzen ist allenfalls durchschnittlich. Bei heißen Außentemperaturen schwitzt man auf den unperforierten Ledersitzen sehr schnell. Der Sitzkomfort hinten ist ausreichend. Die wenig konturierte Sitzlehne bietet kaum Seitenhalt und ist wie auch die Sitzfläche hart gepolstert. Die Sitzfläche bietet dagegen zumindest nicht allzu großen Personen eine gute Oberschenkelunterstützung.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt mit 68,5 dB(A) noch angenehm gering aus. Dabei dringen vornehmlich Windgeräusche in den Innenraum, welche bei höheren Geschwindigkeiten deutlich lauter, nie aber unangenehm werden. Der Motor hält sich akustisch stets zurück, außer er wird weit ausgedreht.

2,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht bei kalten Temperaturen schnell an und entwickelt eine ordentliche Heizleistung. Hinten dauert es etwas länger, aber nicht zu lange, bis Wohlfühltemperatur erreicht wird. Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist im Ausstattungspaket Turismo enthalten und sorgt schnell für angenehm kühle Temperaturen. Fahrer und Beifahrer können sich dabei die Temperatur unabhängig voneinander einstellen. Die Luftverteilung kann zwar nur für beide vorderen Insassen zusammen eingestellt werden, lässt sich aber recht gut regeln, da auch die Lüftungsdüsen für den Kopfbereich in der Intensität einstellbar sind. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,4 l Turbomotor mit 120 PS ist zwar die Basismotorisierung für die Giulietta, kann aber trotzdem schon durch beachtlich gute Fahrleistungen punkten. Dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 206 Nm (bei 1.750 1/min) zieht das lediglich 1,4 t schwere Fahrzeug schon aus dem Drehzahlkeller kräftig an und sorgt in jedem Gang für sehr gute Elastizitätswerte. Aber auch bei weit ausdrehendem Motor werden gute Fahrleistungen erreicht.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Motor zeigt kaum Vibrationen, erst bei höheren Drehzahlen nehmen sie zu und dringen dann auch leicht in den Innenraum. Störende Brummfrequenzen sind auch bei niedrigen Drehzahlen nicht vorhanden.

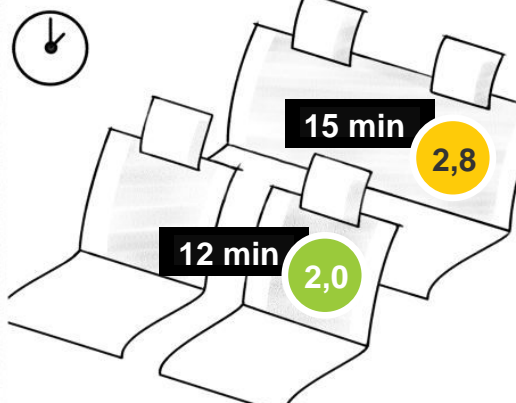
2,2 Schaltung

⊕ Die Schaltwege sind zwar nicht gerade kurz, wenn man dem Getriebe genügend Zeit lässt, lassen sich die Gänge aber leicht wechseln. Erst beim schnellen Schalten stört das leichte Haken. Ebenfalls etwas hakend und teilweise auch leicht krachend lässt sich der Rückwärtsgang einlegen. Ein Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer bei der richtigen Gangwahl, um möglichst sparsam unterwegs zu sein.

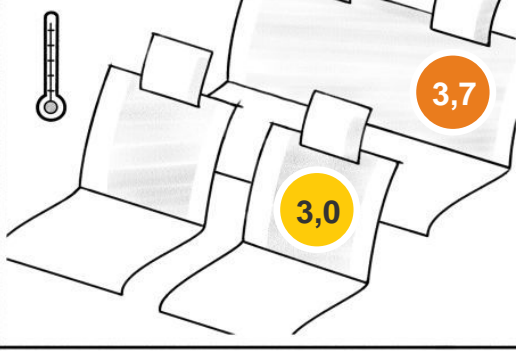
1,6 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut gespreizt, die Ganganschlüsse passen. Aufgrund des drehmomentstarken Motors könnte die Gesamtübersetzung aber problemlos etwas länger sein, der Motor würde gut damit fertig werden. Das hätte den Vorteil, dass die Drehzahlen bei Autobahntempo niedriger und der Verbrauch dadurch gesenkt werden könnte.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung

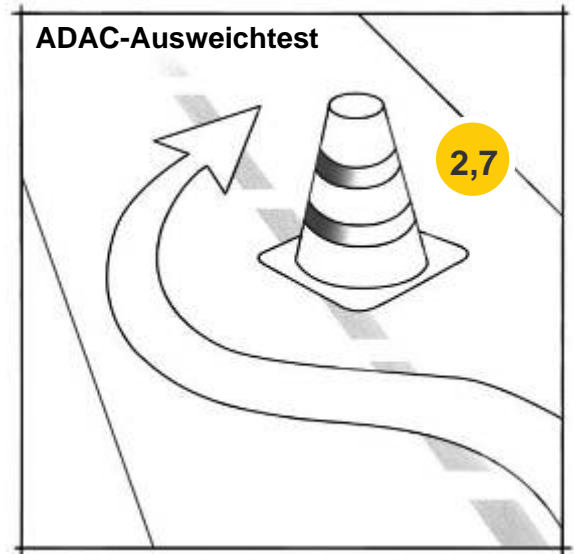


Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Mit dem Alfa Romeo D.N.A.-System kann der Fahrer die Fahreigenschaften den Einsatzbedingungen anpassen - von sportlich über normalen Verkehr bis hin zu erschwerten Witterungsbedingungen. Technisch nutzt D.N.A. (dynamisch, normal, allwetter) unterschiedliche technische Komponenten. Das beginnt beim elektronisch geregelten Gaspedal und reicht über das Ansprechverhalten des Vehicle Dynamic Control VDC, der Traktionskontrolle ASR und des elektronischen Sperrdifferentials Q2, bis hin zur elektronisch gesteuerten Servounterstützung der Lenkung. Die Richtungsstabilität bei höherem Tempo ist gut. Spurrillen folgt das Fahrzeug nur wenig. Beim ADAC-Ausweichtest folgt die Giulietta spontan den Lenkbewegungen, jedoch mit leicht nachdrängendem Heck. Der "Schleuderschutz" (VDC) reagiert jedoch schnell und effektiv, wodurch das Fahrzeug am Schleudern gehindert wird. Vorsicht ist geboten, wenn der D.N.A.-Schalter auf "Dynamik" steht, dann greift das ESP später ein und eine deutlich ausgeprägte Übersteuertendenz ist vorhanden. Die Traktion ist dank elektronischem Sperrdifferenzial gut.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1 Kurvenverhalten

⊕ Das Eigenlenkverhalten der Giulietta ist leicht untersteuernd ausgelegt. Das kommt auch wenig geübten Fahrern entgegen. Lastwechselreaktionen sind nur leicht vorhanden und werden schnell durch das ESP unterbunden.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich ausreichend zielgenau. Das Lenkgefühl ist durchschnittlich, im Dynamik-Modus deutlich besser. Die Lenkung lässt sich leicht drehen, was für Handlichkeit und Leichtigkeit beim Rangieren sowie Parken sorgt.

⊖ Der Wendekreis beträgt ca. 11,5 m, was für diese Fahrzeugklasse nicht gerade gering ist.

1,4 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Im Dynamik-Modus wird die Bremsanlage vorgefühl "Pre-Fill", wodurch diese noch spontaner anspricht. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind geringe 35 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 205/55 R16, Continental Conti Premium Contact 2 91V). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest. Auf die aufpreispflichtige Brembo-Bremsanlage kann getrost verzichtet werden.

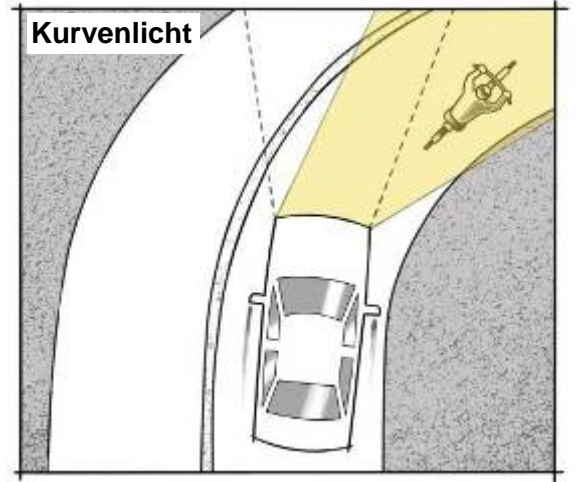
2,0

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Serienmäßig ist das Fahrzeug mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VDC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind gegen Aufpreis erhältlich. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- ⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Die neue Alfa Romeo Giulietta kann beim Crashtest laut EuroNCAP sehr gute Ergebnisse bei der Insassensicherheit einfahren. Es werden 97% der möglichen Punkte und damit fünf Sterne erreicht. Sie besitzt serienmäßig zweistufige Frontairbags, Seiten- sowie Vorhangairbags und beidseitig wirkende Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Die Kopfstützen vorne sind reaktiv, d.h. durch die Rückwärtsbewegung der Insassen beim Heckaufprall werden diese etwas nach vorne bewegt. Dies reduziert den Abstand zum Hinterkopf und verringert so Verletzungen an der Halswirbelsäule. Die Kopfstützen vorne lassen sich für Personen bis 1,90 m weit genug ausziehen. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis 1,60, der Anstand zum Kopf fällt aber auch hier gering aus. Die vorderen Sitzplätze sind mit Gurtwarner ausgestattet, für die hinteren wird der Anschnallstatus in einem Display angezeigt..
- ⊖ Die vorderen Türgriffe sind zwar stabil ausgeführt, wodurch bei einem Unfall hohe Zugkraft zum Öffnen der Türen aufgebracht werden kann, die hinteren Klapptürgriffe sind aber sehr schlecht greifbar und dazu instabil.

2,0

Kindersicherheit

- ⊕ Die Crashtests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: jeweils Fair/WAVO Go/1 S Isofix (rückwärts- und vorwärtsgerichtet). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Der Fahrer wird aber über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Es werden nur 42 von max. 49 Punkten (85%) erreicht. Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix plus Ankerhaken stabil befestigen. Auch mit den normalen Gurten können Kindersitze auf den hinteren Außensitzen einfach und lagestabil fixiert werden. Die Gurtschlösser sind dafür einwandfrei angeordnet. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Bordcomputer deaktivieren, was sich schwierig gestaltet. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Die Gurtschlösser hinten sind verwechslungssicher. Alle Fensterheber haben einen früh eingreifenden Einklemmschutz.
- ⊖ Der mittlere Rücksitz ist für Kindersitze weniger geeignet, da es kaum möglich ist, den Kindersitz spielfrei und fest fixiert zu montieren. Alle hinteren Gurte sind für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu kurz (getestet mit dem Römer Baby Star). Kindersitze mit sehr hoher Lehne können aufgrund des abfallenden Dachs nicht untergebracht werden. Zum Erreichen der Isofix-Befestigungspunkte muss ein Reißverschluss am Sitzpolster geöffnet werden, trotzdem sind sie schwer erreichbar.

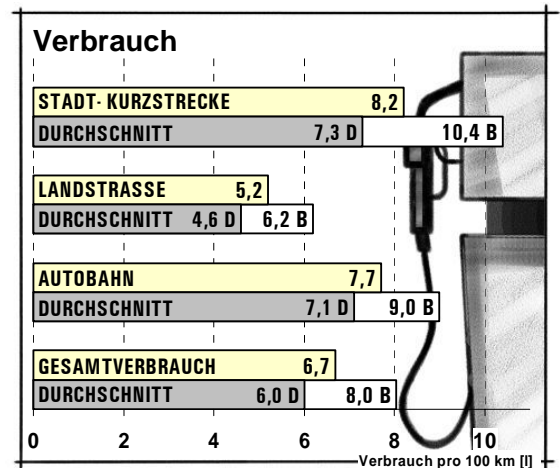
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz fällt gerade noch gut aus. Bei den Tests laut EuroNCAP werden 23 von 36 Punkten erreicht (63%). Entschärft sind der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv sind aber noch die Außenbereiche und insbesondere der hintere Bereich der Motorhaube.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch der Alfa Giulietta 1,4 TB mit 120 PS bewegt sich im akzeptablen Bereich. Durchschnittlich wurden beim ADAC-EcoTest 6,7 l/100 km gemessen. Mit einem CO₂-Ausstoß von 152 g/km werden im Kapitel CO₂ 28 Punkte erreicht. Innerorts fällt der Verbrauch trotz der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik nur mittelmäßig aus (8,2 l/100 km). Außerorts sind es 5,2 l und auf der Autobahn 7,7 l pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Allerdings fällt der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit über 9 g/km etwas erhöht aus. Dadurch werden 45 von 50 möglichen Punkten erreicht. Insgesamt erreicht die Giulietta aber mit 73 Punkten trotzdem vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,6 Betriebskosten*

Aufgrund des nicht besonders niedrigen Verbrauchs an Super-Kraftstoff, fallen auch die Betriebskosten etwas erhöht aus.

4,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Garantie ohne Kilometerbeschränkung.

3,1 Wertstabilität*

Der Alfa Giulietta kann ein durchschnittlicher Restwertverlauf vorausgesagt werden.

3,6 Kosten für Anschaffung*

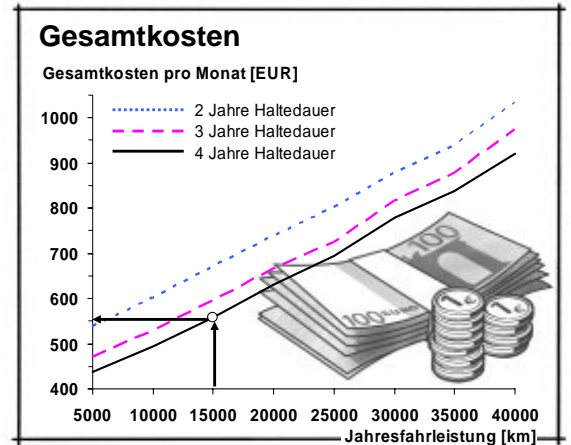
Die Alfa Romeo Giulietta 1,4 TB mit Turismo-Ausstattung ist für 21.700 Euro zu haben. Der Preis geht angesichts der guten Ausstattung noch in Ordnung.

2,2 Fixkosten*

- ⊕ Für das Fahrzeug werden jährlich nur 92 Euro KFZ-Steuer fällig. Besonders günstig ist die Einstufung in der Vollkaskoversicherung.
- ⊖ Etwas teurer zeigt sich das Fahrzeug aber bei der Haftpflicht und vor allem bei der Teilkaskoversicherung.

3,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen gerade noch im akzeptablen Bereich. Die Giulietta ist zwar in keinem Kostenkapitel wirklich teuer, kann aber auch nirgends durch richtig niedrige Kosten punkten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 557 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TB 16V	1.4 TB 16V MultiAir	1.8 TB 16V	1.6 JTDM 16V	2.0 JTDM 16V
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1742	4/1598	4/1956
Leistung [kW(PS)]	88(120)	125(170)	173(235)	77(105)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	206/1750	250/2500	340/1900	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	9,4	7,8	6,8	11,3	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	218	242	185	218
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	6,1 S	7,9 S	4,6 D	5,1 D
CO2 [g/km]	152	137	177	114	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/22	17/18/22	19/23/25	18/18/23	18/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	92	62	150	152	206
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	536	563	714	516	590
Preis [Euro]	19.900	22.400	28.300	21.400	25.300

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1368 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	206 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/ 5,2/ 7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	152g/km / 152g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4351/1798/1465 mm
Leergewicht/Zuladung	1355 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1300 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	895 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Sportbremsanlage (Brembo)	380 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sichtpaket)	440 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.090 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	360 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	260 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.090 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/200 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend	190 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.500 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	590 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.150 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	282 Euro
Monatliche Gesamtkosten	557 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/22
Grundpreis	21.700 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	1,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	3,3	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	3,2
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,5
Federung	2,6		
Sitze	3,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,7
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	3,6
Klimatisierung	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,8
Motor/Antrieb	1,9	Wertstabilität*	3,1
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,2
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,9
Getriebeabstufung	1,6		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen