



Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 16V MultiAir Turismo TCT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Zum Modelljahr 2014 wurde die Alfa Romeo Giulietta überarbeitet. Neben optischen Modifikationen und einer angepassten Ausstattung wurde die Motorenpalette angepasst. Besonders erfreulich ist das neue Infotainmentsystem, das jetzt mit einer einfachen Bedienung per Touchscreen und Lenkradtasten überzeugen kann. Im Innenraum herrschen zumindest vorn üppige Platzverhältnisse, der Kofferraum fällt dagegen weniger groß aus. Die Fahreigenschaften des Italieners sind sportlich, dem optionalen Sportfahrwerk fehlt es aber aufgrund seiner Härte an Langstreckentauglichkeit. In der passiven Sicherheit kann das Fahrzeug durch sehr gute Ergebnisse beim ADAC Crashtest punkten. Innovative Assistenzsysteme, wie Notbrems- und Spurassistent, sind aber nicht erhältlich. Der 1,4-Liter-Turbobenziner leistet in der größten Ausbaustufe 125 kW/170 PS und sorgt für kräftigen Vortrieb. Er läuft vibrationsarm, wird bei Leistungsabforderung aber recht laut. Überhaupt nicht gefallen mag das neue Doppelkupplungsgetriebe TCT. Es enttäuscht mit sehr langen Schaltzeiten und einer unlogischen Schaltstrategie. Die getestete Giulietta hat einen Grundpreis von 27.200 Euro. Wer Spaß am Fahren haben möchte, sollte sich 1.800 Euro sparen und den schicken Alfa einfach klassisch mit Schaltgetriebe bestellen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, Fiat Bravo, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.

- +** vorn gutes Raumangebot, gute Fahrleistungen, sehr gutes Crashverhalten, kräftige Bremsanlage
- unpraktische Klapptürgriffe hinten, sehr hohe Unterhaltskosten, teuer in der Anschaffung, unausgereiftes Doppelkupplungsgetriebe, schlechte Rundumsicht



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,4 Langstrecke

3,3 Transport

2,6 Fahrspaß

3,7 Preis/Leistung

3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Die Alfa Giulietta ist insgesamt recht gut verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, dürften aber etwas schmaler ausfallen. Zudem sind nicht alle Karosseriefalze schön ausgeführt und versiegelt. Im Innenraum dominiert schwarzes Hartplastik, das durch silberfarbene Applikationen aufgelockert wird. Das Armaturenbrett ist aufgeschäumt. An einigen Stellen findet man Leder, das mit roten Ziernähten schick verarbeitet ist. 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 zwar keine größeren Schnitzer, von Premiumniveau bleibt man aber weit entfernt. Der Unterboden ist im Motorbereich geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Im hinteren Bereich ist er dagegen stark zerklüftet. Das führt zu unnötigen Luftverwirbelungen und somit auch einem erhöhten Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend abgedichtet, Schutzleisten an den Schwellern gibt es aber nicht.

– 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.

3,0

Alltagstauglichkeit

Die zulässige Anhängelast beträgt 1.300 Kilogramm (gebremst). Ungebremste Anhänger sind bis 500 kg zugelassen. Die Stützlast darf maximal 60 kg betragen. Selbst mit Radträgern stößt man hier schnell an die Grenzen, vor allem wenn man E-Bikes transportieren will.

+ Kalkuliert man mit dem Durchschnittsverbrauch aus dem ADAC EcoTest, so können mit dem 60-Liter-Tank der Giulietta Reichweiten von ca. 905 Kilometer realisiert werden. Im Fahrzeug finden vier Personen bequem Platz. Der mittlere Platz der Rücksitzbank eignet sich nur für kurze Strecken.

– Die maximale Zuladung fällt mit 380 Kilogramm bescheiden aus. Auch auf dem Dach dürfen nur 50 kg transportiert werden. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches schon bei kleinen Beschädigungen nutzlos sein kann. Das verbauten BOSE-Soundsystem kann nicht mit einem optionalen Notrad kombiniert werden. Dann sind auch weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel an Bord.

3,0

Sicht

Die Fahrzeugenden sind zufriedenstellend einschätzbar: Das Heck kann man gut abschätzen, die Front fällt dagegen stark ab, ist deshalb nicht im Blickfeld des Fahrers.

+ Durch die nach vorn abfallende Motorhaube können auch niedrige Hindernisse nah vor dem Alfa gut erkannt werden. Die Außenspiegel sind groß genug, um einen guten Blick nach hinten zu haben, der linke Außenspiegel besitzt zudem einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Sehr empfehlenswert ist der Kauf der im Testwagen verbauten Xenonscheinwerfer mit integriertem Kurvenlicht.



Die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Das helle LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung stören vor allem die breiten B-Säulen beim Blick zur Seite, nach hinten wird die Sicht dank versenkbarer Kopfstützen zwar nicht eingeschränkt, 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 aber automatisch ab (Sicht-Paket). Aufgrund der hohen Heckscheibe können niedrige Hindernisse, aber auch spielende Kinder hinter dem Auto kaum erkannt werden. Sowohl die vorderen als auch die hinteren Einparkhilfen müssen optional geordert werden. Eine Rückfahrkamera gibt es nicht.

2,9

Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorn 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, lassen sich aber sehr schlecht bedienen, da sie wenig griffig sind und teilweise etwas klemmen, wenn man im falschen Winkel daran zieht - da können lange Fingernägel schnell mal abbrechen. Auch hinten stört das niedrige Dach.

⊕ Die Türen lassen sich mit der Fernbedienung ver- und entriegeln, die Tasten können aber leicht verwechselt werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türfeststeller sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, die Rastungen sollten aber feiner gestuft sein. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, nicht aber für den Fahrer.

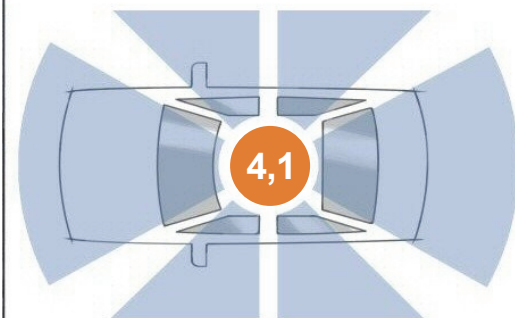
⊖ Bei geöffneter Heckklappe kann die Zentralverriegelung betätigt werden. Vergisst man beim Schließen den Schlüssel im Kofferraum, hat man sich ausgesperrt.

3,5

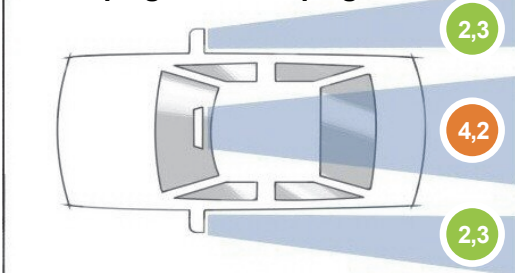
Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 290 l Gepäck (gemessen bis Gepäckraumabdeckung), das ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse nicht gerade üppig. Entfernt man die Hutablage, so vergrößert sich das Volumen bis zum Dach auf 390 Liter. Dann finden auch sechs handelsübliche Getränkekisten Platz. Durch Umklappen der Rücksitzlehne kann das Volumen auf 620 l erweitert werden (gemessen bis Fensterunterkante), dann lässt sich das Fahrzeug auch gut bis zum Dach beladen (955 Liter).

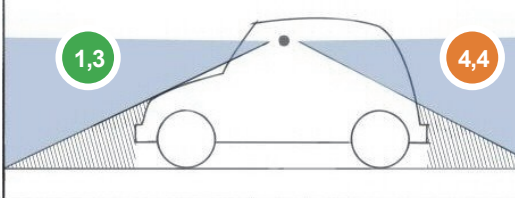
Rundumsicht



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



Mit 290 l Volumen ist der Kofferraum des Alfa Giulietta in dieser Fahrzeugklasse gerade noch von durchschnittlicher Größe.

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe ist durch Druck auf das Alfa-Emblem zu öffnen, es fehlt dann aber ein Griff zum Anheben der Heckklappe. Die Ladeöffnung fällt aber trotz der hohen Ladekante zufriedenstellend groß aus, das Kofferraumformat ist zweckmäßig. Die Heckklappe öffnet hoch genug, sodass auch knapp 1,90 m große Personen darunter aufrecht stehen können.

➖ Aufgrund der sehr hohen Ladekante (77 cm über Fahrbahn, 21 cm über Kofferraumboden) kann das Fahrzeug speziell bei schweren Gegenständen sehr schlecht beladen werden. Bei vorgeklappten Rücksitzen steigt der Ladeboden im vorderen Bereich ungünstig an, zudem ist eine kleine Stufe vorhanden. Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Das Umklappen funktioniert relativ einfach. Vom Kofferraum aus kommt man aber kaum an die Entriegelung. Das Wiederaufrichten wird zum größeren Kraftakt, die Lehnen sind sehr schwer. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. In die Rücksitzbank ist eine Durchladeluke integriert, wodurch lange Gegenstände gut transportiert werden können, ohne die Rücksitze zu klappen. Im Gepäckraum ist eine 12-V-Steckdose eingebaut.

➖ Für kleines Gepäck gibt es im Kofferraum so gut wie keine Ablagen. Lediglich ein kleines Fach in der linken Seitenwand und Befestigungshaken sind vorhanden. Durch die in der Reserveradwanne untergebrachte Bassbox des Soundsystems kann dort fast nichts untergebracht werden.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Bedienelemente sind teilweise etwas verstreut und die Bedienung nicht durchgehend logisch aufgebaut. Deswegen dauert die Eingewöhnungszeit etwas länger. Das Zündschloss hakelt etwas - vor allem die Null-Stellung kann nicht immer gleich eingelegt werden. Vorn wie hinten gibt es nicht besonders viele Ablagen, es fehlen Flaschenhalter. Immerhin ist das Handschuhfach sehr groß und klimatisiert. Vorn lässt sich die Innenbeleuchtung links und rechts getrennt einschalten. Hinten gibt es nur eine zentrale Deckenleuchte.

⊕ Die Instrumente sind klar gezeichnet und liegen in der Sichtebene des Fahrers, allerdings spiegeln die Gläser. Das grob gepixelte, rote Display ist nicht mehr zeitgemäß. Das Lenkrad lässt sich in Reichweite und Höhe einstellen. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Fahrlicht und Scheibenwischer werden per Sensor gesteuert (Sicht-Paket). Die Empfindlichkeit des Regensensors lässt sich aber nicht einstellen. Die Heckscheibenheizung schaltet nach 20 Minuten automatisch ab und verschwendet somit keine Energie. Alle wichtigen Bedienelemente sind ausreichend beleuchtet. Das Navigations-/Audio-Gerät ist weit oben platziert und kann per Touchscreen und Lenkradtasten bedient werden. Die Einstellungen klappen problemlos, die Menüs sind logisch aufgebaut. Das optionale BOSE-Soundsystem sorgt mit seinen zehn Lautsprechern für guten Klang. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Funktion und arbeiten auch bei ausgeschalteter Zündung, bis eine Tür geöffnet wird.



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

Die Vordersitze werden elektrisch eingestellt (Aufpreis 900 Euro). Zudem ist eine Memory-Funktion vorhanden. Auch die Justage der Außenspiegel geschieht elektrisch. Sie können elektrisch eingeklappt werden (Sicht-Paket). Sind die Türen oder die Heckklappe nicht richtig verschlossen, wird der Fahrer gewarnt. Der Tripcomputer zeigt Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Es lassen sich unterschiedliche Strecken parallel berechnen. Auf langen Fahrten unterstützt der serienmäßige Tempomat.

⊖ Bei großen Schuhen ist der Platz um das Gaspedal zu gering, man bleibt leicht am Bremspedal hängen. Die Tasten der Nebelleuchten sind in der Mittelkonsole untergebracht - da werden sie intuitiv nicht gesucht. Die Klimaregler befinden sich weit unten, sind aber akzeptabel zu bedienen. Die Schalter der aufpreispflichtigen Sitzheizung liegen extrem schlecht an den Sitzen. Vergisst der Beifahrer diese auszuschalten, hat der Fahrer keine Information darüber, dass sie weiterhin in Betrieb ist. Selbst nach dem erneuten Starten des Fahrzeugs geht die Sitzheizung wieder in Betrieb, da sie nicht automatisch beim Ausschalten der Zündung deaktiviert wird. Sind die Türen voll geöffnet, können sie von angeschnallten Passagieren kaum noch erreicht werden. Durch die Mittelarmlehne lassen sich die Gurtschlösser beim Anschnallen schlecht erreichen.

1,5 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn herrschen großzügige Platzverhältnisse, die Kopffreiheit ist üppig. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m Größe zurückschieben. Dank der sehr guten Innenbreite fällt auch das subjektive Raumgefühl gut aus.

3,3 Raumangebot hinten*

Bis zu 1,80 m große Personen finden im Fond der Giulietta ausreichende Bein- und Kopffreiheit vor (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist wie auch das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend. Die weit hereingezogenen Dachsäulen stören etwas, da diese nahe am Kopf verlaufen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für die Giulietta werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Im optionalen QV Sportiva-Paket ist ein Sportfahrwerk enthalten (im Testwagen). Die Abstimmung ist kompromisslos sportlich gewählt und somit kaum langstreckentauglich. Es herrscht ständige Unruhe im Fahrzeug. Auf langen Wellen liegt die Giulietta solide, kurze Wellen werden aber direkt an die Karosserie weiter gegeben. Es tritt auch stetes Stuckern auf. Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, werden vergleichsweise akzeptabel abgefedert. Die Karosseriebewegungen fallen gering aus. Bei Beladung wird die Federung tendenziell etwas komfortabler. Auf langen Wellen können dann die Federwege aber etwas knapp ausfallen. Querfugen poltern deutlich bis in den Innenraum. Im langsamen Stadtverkehr schaukelt der Alfa über Unebenheiten.

2,8 Sitze

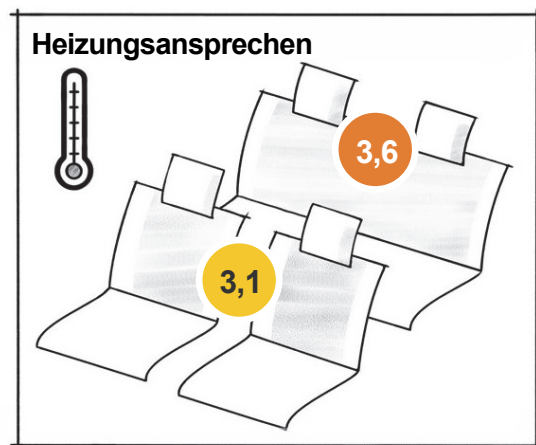
Der Fahrersitz ist serienmäßig in der Höhe einstellbar, beim Beifahrersitz kostet diese Funktion Aufpreis. Die straff gepolsterten Sitze bieten gute Rückenunterstützung, die Lehnen sind auch für große Personen hoch genug, werden nach oben hin aber recht schmal. Die Kontur der Sitzfläche ist prinzipiell 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 Ledersitzen trotz Perforation schnell. Der Fahrer sitzt nicht vollständig entspannt, den linken Fuß kann er auf einer Ablage abstellen, die aber oben zu schmal ausfällt. Der Sitzkomfort hinten ist ausreichend. Die wenig konturierte Sitzlehne bietet kaum Seitenhalt. Auch die Sitzfläche ist kaum ausgeformt. Die dünne Polsterung wirkt wie durchgesessen. Wird die elektrische Sitzeinstellung geordert, so gibt es für Fahrer und Beifahrer eine elektrische Lordosenstütze.

2,5 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt mit 68,3 dB(A) noch gering aus. Subjektiv nimmt man im Innenraum aber einiges wahr. Der Motor ist schon sehr präsent. Bei langsamer Fahrt gesellen sich Getriebegeräusche dazu. Auch die Windgeräusche dürften etwas geringer ausfallen.

2,6 Klimatisierung

Die Heizung spricht bei kalten Temperaturen nur durchschnittlich an - vorn etwas schneller als hinten. 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 sich oben-Mitte-unten separat anwählen lassen. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt möglichst für gute Atemluft im Innenraum.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,4-l-Turbomotor leistet in der größten Ausbaustufe 125 kW/170 PS bei 5.500 1/min und stemmt sein maximales Drehmoment von 250 Nm bei 2.500 1/min auf die Kurbelwelle. Die üppige Leistung sorgt für lobenswerte Fahrleistungen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Italiener in nur 5,4 Sekunden.

2,2 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.

3,6

Schaltung

Der Testwagen war mit dem Doppelkupplungsgetriebe TCT ausgestattet. Diesem fehlt aber der nötige Feinschliff. Es fällt schwer, die Schaltstrategie zu begreifen - allzu oft werden in dem Moment Gangwechsel vollzogen, in dem der Motor gerade seine volle Kraft entfalten würde. Im normalen Schaltmodus schaltet das Getriebe nur zurück, wenn man Kick-Down betätigt. Im dynamischen Modus gelingt dies auch gelegentlich durch beherztes Gasgeben. Für ein Doppelkupplungsgetriebe liegt die Schaltgeschwindigkeit sehr niedrig. Es lässt sich nicht erklären, warum beim Gangwechsel so viel Zeit vergeht. Die Bedienung des Wählhebels gibt keine Fragen auf, die Rasten der Schaltstufen dürften aber etwas kräftiger sein. Die Gänge können auch über Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Selbst im Automatikmodus wird dem Fahrer immer der eingelegte Gang angezeigt. Der Rückwärtsgang lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug problemlos einlegen. Ein Kriechfunktion gibt es nicht. Das Fahrzeug neigt trotz Berganfahrhilfe sogar eher dazu, beim Anfahren zurück zu rollen. Besonders schlimm wird dieser Effekt, wenn das Start-Stopp-System den Motor abgeschaltet hat. Es vergeht zu viel Zeit vom Lösen des Bremspedals, bis der Motor wieder gestartet und eingekuppelt wird. Hat man in der Zwischenzeit bereits das Gaspedal betätigt, schießt das Fahrzeug dann plötzlich los.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestuft, 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 lägen und der Verbrauch dadurch gesenkt werden könnte. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.800 1/min.

2,1

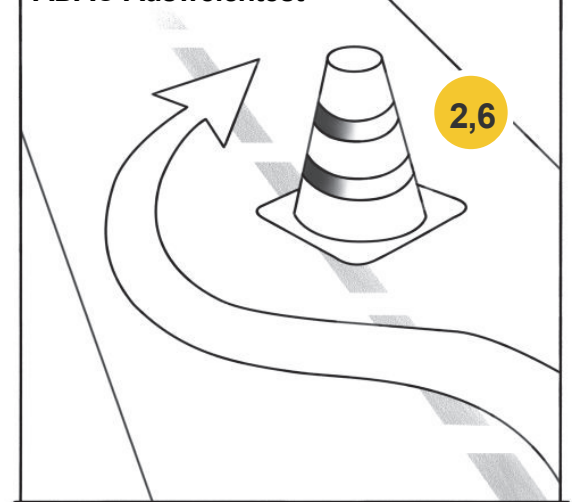
FAHREIGENSCHAFTEN

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 Komponenten. Das beginnt beim elektronisch geregelten Gaspedal und reicht über das Ansprechverhalten des Vehicle Dynamic Control VDC, die Traktionskontrolle ASR und das elektronische Sperrdifferential Q2, bis hin zur elektronisch gesteuerten Servounterstützung der Lenkung und der Getriebesteuerung. Plötzliche Lenkimpulse beeindrucken die Giulietta wenig. Sie pendelt kurz um die Mittelstellung, stabilisiert sich aber schnell wieder. Spurrillen folgt das Fahrzeug nur wenig. Durch die übersensible Lenkung fehlt es dem Alfa aber etwas an Geradeauslauf. Beim ADAC Ausweichtest folgt die Giulietta spontan den Lenkbewegungen, das Heck drängt aber deutlich nach. Das Fahrzeug erfordert eine engagierte Fahrweise, um auf Kurs gehalten zu werden. Der Parcours kann trotzdem schnell durchfahren werden.

ADAC-Ausweichtest



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.

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. In schnell durchfahrenen Kurven schiebt der Alfa gut beherrschbar über die Vorderachse weg. Bei Lastwechseln in Kurven wird die Hinterachse sehr leicht und drängt deutlich nach außen. Auch dann stabilisiert VDC.

2,3 Lenkung*

- + Die Lenkung spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln sehr gut an und zeigt sich zielgenau. Sie ist schön zentriert und gibt dem Fahrer gute Rückmeldung. Im Dynamic-Modus wird sie sehr schwergängig, überzeugt aber mit hervorragender Rückmeldung. Beim Rangieren hingegen ist nur ein geringer Kraftaufwand nötig. Das Lenkgetriebe erweist sich als sehr direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind nur etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen nötig.
- Der Wendekreis beträgt 11,6 m, was für diese Fahrzeugklasse nicht gerade gering ist.

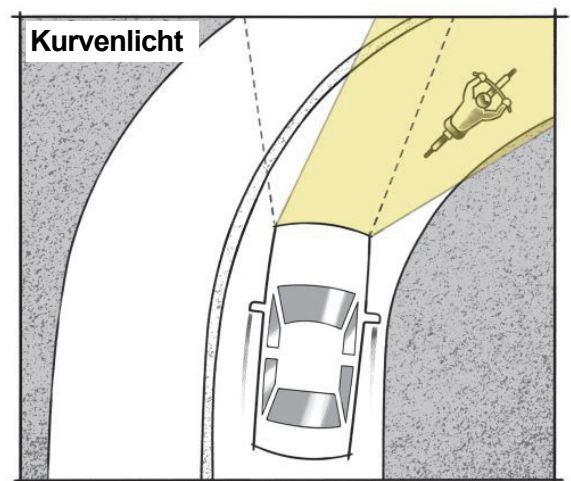
1,6 Bremse

- + Das QV Sportiva-Paket beinhaltet eine Vier-Kolben-Monoblock-Bremsanlage von Brembo (im Testwagen vorhanden). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Im Dynamik-Modus wird bei schnellem Loslassen des Gaspedals der Druck der Bremsanlage erhöht ("Pre-Fill"), wodurch diese noch spontaner anspricht. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 35,2 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sportmaxx TT der Größe 225/40 ZR18 92W). Die Bremsanlage ist dabei sehr standfest. Auch beim Bremsen in Kurven zeigt sich das Heck sehr leicht und muss gelegentlich vom Stabilisierungssystem VDC eingefangen werden.

2,1 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Serienmäßig wird das Fahrzeug mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VDC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ebenso ist serienmäßig ein Reifendruck-Kontrollsystem an Bord, das per Sensoren direkt im Rad misst. Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind gegen Aufpreis erhältlich. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die LED-Heckleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr gut wahrgenommen. Steht der Wählhebel in einer Fahrstufe, so kann der Motor nicht gestartet werden. Das verhindert ein versehentliches Anfahren.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die vor geöffneten Türen warnen. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann mit den Blinkern keine Fahrtrichtungsanzeige mehr vorgenommen werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.



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

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- +** Die 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 (Stand 05/2010). Sie besitzt serienmäßig zweistufige Frontairbags, Seiten- sowie Vorhangairbags und beidseitig wirkende Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Die Kopfstützen vorn 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 vorn lassen sich für Personen bis 1,86 m weit genug herausziehen. Die vorderen Sitzplätze sind mit Gurtwarner ausgestattet, für die hinteren wird der Anschnallstatus in einem Display angezeigt.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis 1,55 m. 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. Für Verbandsmaterial und Warndreieck sind keine fest definierten Halter vorhanden.

2,1 Kindersicherheit

- +** Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Es werden beim ADAC Crashtest 42 von max. 49 Punkten (85%) erreicht (Stand 05/2010). Auf den Außenplätzen der Rückbank sind Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix plus Ankerhaken stabil zu befestigen. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Bordcomputer deaktivieren, was sich schwierig gestaltet. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Wird der Airbag abgeschaltet, dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Die Gurtschlösser hinten sind verwechslungssicher. Alle Fensterheber haben einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Der Fahrzeughersteller erlaubt Kindersitze aller Klassen auf allen Plätzen.
- 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 Daches auf den hinteren Außenplätzen nicht untergebracht werden. Zum Erreichen der Isofix-Befestigungspunkte muss ein Reißverschluss am Sitzpolster geöffnet werden, trotzdem sind sie schwer zugänglich.

2,5 Fußgängerschutz

- +** Der Fußgängerschutz fällt gerade noch gut aus. Beim ADAC Crashtest (Stand 05/2010) 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.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch der Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB mit 125kW/170 PS und TCT-Getriebe bewegt sich nur im akzeptablen Bereich. Durchschnittlich wurden beim ADAC EcoTest 6,6 l/100 km gemessen. Mit einer CO2-Bilanz von 176 g/km werden im Kapitel CO2 24 Punkte erreicht. Innerorts verbraucht er 8,2 l. Außerorts sind es 5,4 l und auf der Autobahn 7,8 l pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Dadurch werden 43 von 50 möglichen Punkten erreicht. Insgesamt erreicht die Giulietta mit 67 Punkten nur drei Sterne beim ADAC EcoTest.

4,9 AUTOKOSTEN

3,8 Betriebskosten*

Aufgrund des nicht gerade niedrigen Verbrauchs an Super-Kraftstoff fallen auch die Betriebskosten etwas höher aus.

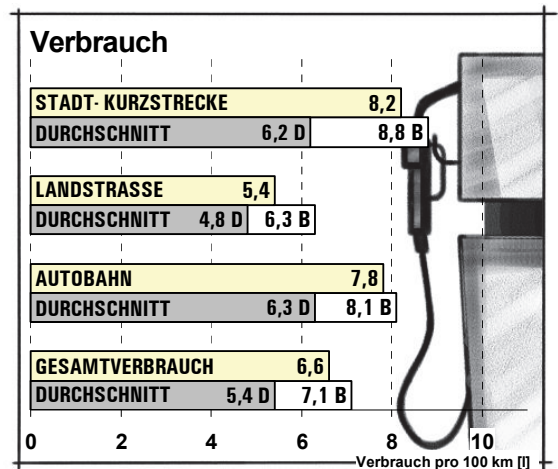
4,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,7 Wertstabilität*

⊖ Trotz einer leichten Überarbeitung ist die Giulietta in die Jahre gekommen. Ein Modellwechsel rückt näher. So kann dem Italiener im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.



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

4,8 Kosten für Anschaffung*

– Die Alfa Romeo Giulietta gibt es mit der großen Benzin-Motorisierung nur in der gehobenen Turismo-Ausstattung. Bestellt man das Auto mit dem Doppelkupplungsgetriebe TCT, so liegt der Grundpreis bei stolzen 27.200 Euro. Sinnvolle Ausstattungen, wie die Xenonscheinwerfer und die Einparkhilfen kosten zusätzlichen Aufpreis, innovative Assistenzsysteme gibt es nicht.

4,0 Fixkosten*

- + Für das Fahrzeug werden jährlich nur 76 Euro KFZ-Steuer fällig.
- Egal, wie man die Giulietta versichert, die Typklassen liegen immens hoch (KH: 18/VK: 22/TK: 22).

5,3 Monatliche Gesamtkosten*

– Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen sehr hoch aus. In keiner Einzeldisziplin kann die Giulietta überzeugen.

DIE MOTORVARIANTEN					
in der preisgünstigsten Modellversion					
TYP	1.4 TB 16V	1.4 TB 16V	1.4 TB 16V MultiAir	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	4/1368	4/1598	4/1956
Leistung [kW (PS)]	77 (105)	88 (120)	125 (170)	77 (105)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	206/1750	215/2500	250/2500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	10,6	9,4	7,8	11,3	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	195	218	185	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	6,4 S	5,7 S	4,0 D	4,2 D
CO2 [g/km]	148	148	131	104	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/22	18/19/22	18/22/22	17/19/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	134	134	100	170	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	675	689	718	630	691
Preis [Euro]	19.950	20.950	25.400	22.350	26.850

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas
			E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1368 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/5,4/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	176 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4351/1798/1465 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2000 mm
Leergewicht/Zuladung	1430 kg/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1300 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	905 km
Garantie	2 Jahre plus 2 Jahre Anschlussgarantie über Allianz Automotive Services GmbH
Rostgarantie	8 Jahre

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	122 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	112 Euro
Monatlicher Wertverlust	424 Euro
Monatliche Gesamtkosten	728 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/22
Grundpreis	27.200 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.800 Euro ^o
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.300 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	360 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Sichtpaket)	500 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Sportbremsanlage (Brembo)	380 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.300 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sichtpaket)	500 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.500 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	320 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	620 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.250 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen