



Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel B-Tech AT8

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Alfa Romeo Giulia - ein Name, der Erinnerungen an legendär sportliche und verheißungsvoll schöne Mittelklasselimousinen weckt. 2016 trauten sich die Mailänder wieder, im heiß umkämpften Segment ein Auto unter diesem Namen an den Start zu bringen. Man darf voraus schicken: Ähnlich viel fahrdynamisches Talent bieten in dieser Klasse nur wenige. Die Lenkung setzt Befehle umgehend und rückmeldungsfreudig um, das Fahrwerk ist hervorragend ausbalanciert. Auch der zum Test angetretene, 2.143 ccm große Diesel mit 190 PS schickt sich an, längsdynamisch wenig anbrennen zu lassen. Etwas lauffruhiger könnte er aber durchaus noch sein. Seit der Umstellung auf eine AdBlue-Einspritzung hat die Giulia zudem ihre Stickoxidemissionen im Griff. Zusammen mit der spontan und geschmeidig schaltenden Achtgang-Automatik ergibt der Diesel eine äußerst agile Mixtur.

Schönheit liegt zwar im Auge des Betrachters, aber wohl die meisten würden der Italienerin auch ein gelungenes Äußeres attestieren - umso besser, dass auch die Verarbeitung überzeugen kann. Natürlich gibt es auch Schattenseiten: Die Lenkung ist manchen Piloten für eine entspannte Langstreckenfahrt schon wieder zu nervös und als Schnäppchen geht die rassige Hecktrieblerin nicht gerade durch: Der Einstandspreis von 44.500 Euro für die getestete Version bewegt sich auf dem Niveau der Premium-Konkurrenz - zumindest sind dann fast alle für die Giulia erhältlichen Sicherheitsassistenten dabei und für den Fall der Fälle bietet die Giulia eine Top-Bewertung beim ADAC Crashtest. Insgesamt ist das Auto ein wirklich gelungener Wurf und ist den großen Fußstapfen der Namensgeberin gewachsen. Größtes Manko sind im Vergleich zu vielen Konkurrenten weniger weit entwickelte aktive Sicherheitssysteme und im Allgemeinen die fehlende Kombiversion. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, Renault Talisman, VW Passat.

- +** präzise Lenkung, tadellose Abgasreinigung, gelungenes Automatikgetriebe
- nicht allzu großer Kofferraum, Zuladung nur ausreichend, teure Versicherungseinstufungen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,9
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	2,8

EcoTest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Gelungen ist die Karosserie: Sorgfältig verarbeitet, fallen lediglich die mitunter größeren Spaltmaße auf. Auch der Unterboden ist gut gemacht, hier wurde alles verkleidet und der Abgasstrang aufwändig thermisch isoliert.

3,4 Alltagstauglichkeit

Im Alltag kommt man recht gut klar mit der schönen Italienerin. Der lediglich 52 Liter große Dieseltank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs von 5,6 Litern auf 100 Kilometer eine Reichweite von 925 Kilometern. Nicht sehr üppige 435 kg dürfen beim Testwagen zugeladen werden, davon 50 kg auf dem Dach - eine praktische Reling gibt es aber nicht. Hat man eine Anhängerkupplung montiert (Stützlast 60 kg), darf man ge-

3,2 Licht und Sicht

Die Giulia ist eine klassische Limousine mit dem typischen Nachteil des schlecht einsehbaren Hecks. Die flache Front ermöglicht dagegen eine gute Übersicht nach vorn. In der getesteten Ausstattung Super sind hintere Parksensoren serienmäßig, vordere und eine Rückfahrkamera gibt es gegen Aufpreis.

⊕ Das serienmäßige Xenonlicht samt Abbiege- und Kurvenlichtfunktion leuchtet die Fahrbahn gut aus, die Leuchtkraft und Lichtfarbe sehr guter Konkurrenzsysteme erreichen die Scheinwerfer aber nicht. Ähnliches gilt für den Fernlichtassistenten: Zwar ist dieser optional erhältlich, kann aber nur die Scheinwerfer komplett auf- und abblenden. Bessere Lichtsysteme können gezielt andere Fahrzeuge ausschattieren und ansonsten das Licht aufgeblendet lassen. Alle drei Rückspiegel können gegen Aufpreis automatisch abblenden.



Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

Nicht alle Materialien des Interieurs sind angenehm weich ausgeführt, aber bis auf wenige etwas unsaubere Passungen gut verarbeitet.

bremste Anhänger bis 1.600 kg Gewicht ziehen.

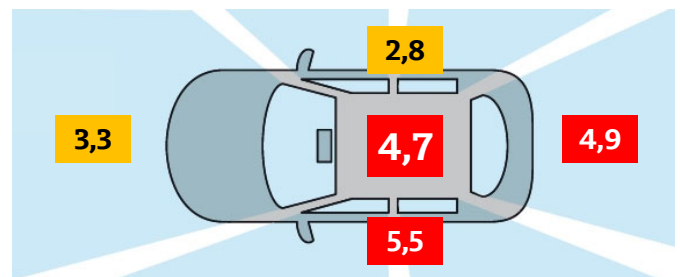
Die Giulia B-Tech hat serienmäßig Reifen mit Notlauf-eigenschaften aufgezogen, das bei den niedrigeren Ausstattungen standardmäßige Reifenreparaturset entfällt.

⊖ Einen Fehlbetankungsschutz hat die Giulia nicht, auch fehlt Werkzeug und ein Wagenheber.

⊖ Die Rundumsicht fällt vor allem nach schräg hinten schlecht aus, die Dachsäulen sind sehr breit. Bei Schneefall kann die Heckscheibe nicht mit einem Scheibenwischer freigehalten werden. Einen Parklenkassistenten oder eine 360°-Kamera gibt es nicht.

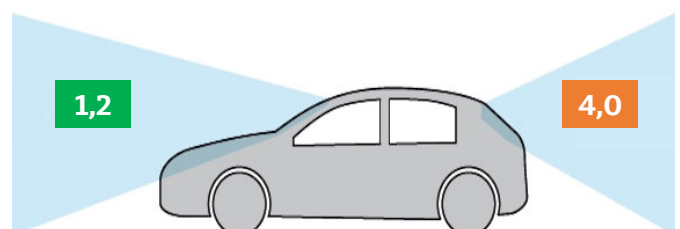
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,9 Ein-/Ausstieg

Die recht geduckte Limousine bietet vorn zwar vernünftig breite Türausschnitte, das Einsteigen in das Auto und vor allem das Verlassen wird aber durch die niedrig montierten Sitze erschwert: In der niedrigsten Einstellung sind die Vordersitze 40 Zentimeter über der Straße. Hinten ragen zusätzlich die Radläufe in die Türöffnung.

3,5 Kofferraum-Volumen

Wer einen wirklich großen Kofferraum benötigt, muss einen Bogen um die Giulia machen - eine Kombiversion wird es nach aktuellem Stand leider nicht geben.

Der Kofferraum fasst auch im Konkurrenzumfeld bescheidene 300 Liter oder fünf Getränkeboxen. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zu den Vordersitzen und bis zur Fensterunterkante, bringt man 650 Liter unter.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe bietet zwar keine Fußkicköffnung, ist aber dennoch durchdacht: Nach einem Druck am Kofferraumtaster geht sie per Federkraft selbstständig auf und fährt dann gedämpft in die Endposition. Auch die mit 69 Zentimetern nicht allzu hoch liegende Ladekante gefällt.

⊖ Die bauartbedingt kleine Ladeluke macht den Kofferraum insgesamt nicht allzu gut nutzbar - die Stufenhecklimousine der Mittelklasse ist kein Lademeister.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist gegen Aufpreis dreigeteilt umklappbar. Das Entriegeln der Lehne geschieht vom Kofferraum aus, umlegen muss man die Lehne dann von vorn. Dies funktioniert zwar problemlos, ist aber umständlich.

2,4 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung des Alfa Romeo nimmt teils deutliche Anleihen bei anderen Herstellern - dies ist aber nicht der schlechteste Weg, um ein gutes Konzept auf die Beine zu stellen. Bei der Giulia ist dies gelungen. Eine Besonderheit im Mittelklasse-Segment leisten sich die Turiner aber: Der Start-Stopp-Knopf ist am Lenkrad angebracht - wie bei einer anderen Marke des Fiat-Konzerns: Ferrari.

Mit dem an BMW erinnernden, aber etwas wackligen Dreh-

⊕ Optional gibt es eine Türgriffbeleuchtung, die im Stand zusammen mit den Tagfahrleuchten vorn und den Rückleuchten das Fahrzeugumfeld erhellen kann.



⊖ Lediglich 300 l Gepäck fasst der Kofferraum der Giulia. In diesem Punkt bieten bereits viele Modelle der unteren Mittelklasse mehr Platz.

⊖ Für Kleinkram ist im Kofferraum nicht gut gesorgt - lediglich ein (schlecht erreichbares) Fach unter dem Kofferraumboden kann dafür genutzt werden. Bestellt man die empfehlenswerten Verzurrösen im Kofferraum, muss ein ebenfalls aufpreispflichtiges Gepäcknetz bestellt werden, dann können Kleinigkeiten dort untergebracht werden.

Drück-Steller auf dem Mittelunnel navigiert man durch ein aufgeräumtes Menü, das ebenfalls dem Münchner Pendant ähnelt. Daneben ist ein Drehregler für die Lautstärke samt Skip-Tasten - diesen kennt man in der Art aus Audi-Modellen. Mit diesen Elementen und zusätzlich mit den Lenkradtasten lässt sich das Infotainmentsystem einfach bedienen. Greift man etwas weiter nach vorn, fällt die rechte Hand auf den Automatik-Wählhebel.

Auch für diesen gilt: Er wirkt aus dem gerade abgelösten BMW 3er entliehen, liegt aber ebenfalls gut in der Hand und zeigt per in den Wählhebel integrierter und beleuchteter Kulisse klar an, welche Fahrstufe ausgewählt ist.

Die Instrumente sind sehr gut ablesbar und gefallen durch ihre klare und unaufgeregte Gestaltung. Öltemperatur- und Tankanzeige sind bei Audi abgekupfert und leiden dadurch wie diese durch die Reduzierung auf grobe Balken unter dem Manko der ungenauen Ablesbarkeit.

Ferner sind Lenkrad und Sitze einfach zu bedienen, das gleiche gilt für die Klimaanlage. Insgesamt wirkt das Cockpit angenehm aufgeräumt und versprüht eine klare Eleganz.

2,4 Multimedia/Konnektivität

Im Vergleich mit anderen modernen Autos bietet der Italiener eher eine Grundversorgung an Konnektivität - das entscheidende Rüstzeug bringt er aber mit. Der Testwagen in der B-Tech-Ausstattung hat darüber hinaus bis auf eines der gehobenen Audiosysteme und das Navigationssystem alles serienmäßig an Bord. Radio samt Bluetooth-Telefonanbindung (auch Audiostreaming) ist Serie, wie auch drei USB-Buchsen und ein

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Raum auf den vorderen Plätzen ist üppig. Platz für Kopf und Beine finden auch Zweimeter-Hünen - außer, man hat wie beim Testwagen das Panorama-Dach bestellt. Dann wird es bei deutlich über 1,90 Meter Körpergröße eng über dem Scheitel. Davon unabhängig ist das Raumgefühl je nach Empfinden

3,5 Raumangebot hinten

Hinten gibt es weniger Platz: Ab etwa 1,80 Meter hat man Kontakt zum Dachhimmel - wie erwähnt, beim Testwagen mit Panoramadach. Die Beinfreiheit reicht hinter dem Fahrersitz dagegen noch für ein paar Zentimeter größere Personen, wenn dieser auf etwa 1,85 m große Menschen eingestellt ist. Subjektiv ist es noch etwas beengter als vorn, vor allem wegen der hohen Fensterlinie.

3,5 Innenraum-Variabilität

In Sachen Praxistauglichkeit verteidigt die Giulia alte Alfa-Tugenden: Chic geht vor Nutzen. Zumindest die Grundausstattung an Ablagen steht den vorn Sitzenden aber zur Verfügung: zwei Becherhalter, ein Handschuhfach, ein solches unter der Mittelarmlehne und Türfächer. Große Flaschen finden keinen Platz. Hinten sind in der herunterklappbaren Mittelarmlehne zwei Becherhalter.



Die Verarbeitungsqualität in der Giulia liegt auf hohem Niveau. Auch das Bedienkonzept kann überzeugen.

Klinkenanschluss. DAB-Empfang ist auch dabei. Seit der letzten Modellpflege gibt es auch Apple CarPlay und Android Auto in der Giulia - in der Ausstattung B-Tech serienmäßig. Per App kann man sich einige Fahrzeugparameter wie den Verriegelungszustand oder auch die aktuelle Geschwindigkeit auf das Handy holen, egal wo man sich gerade befindet.

kuschelig oder etwas eingengt, der breite Mitteltunnel und das hoch aufbauende Armaturenbrett integrieren die Insassen doch stark. Der helle Dachhimmelbezug des Testwagens lockert den Eindruck aber wieder etwas auf.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Der Testwagen mit dem aufpreispflichtigen "aktiven Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung" passt sich laut Hersteller den jeweiligen Fahr- und Straßenbedingungen an und soll so Dynamik und Komfort vereinen. Die Grundausrüstung liegt aber klar auf der Dynamik. Wirklich unkomfortabel wird es zwar nicht, andere Limousinen der Preisklasse offerieren den Passagieren geschmeidigere Fahrten.

Je schneller man fährt, desto passender wirkt das Fahrwerk: Verdaut der Alfa Kanaldeckel innerorts noch etwas unwirsch, kommt er mit Wellen auf Landstraße und Autobahn deutlich besser klar. Insgesamt passt die Abstimmung klar zur Ausrichtung des Autos mit seiner überaus agilen Lenkungsauslegung.

2,5 Sitze

Gegen Aufpreis geschieht die Verstellung der Sitze elektrisch und mit Memory-Funktion auf der Fahrerseite. Weiterhin können die Sitze mit einer Sitzneigungseinstellung, einstellbarer Lordosenstütze, elektrisch verstellbaren Sitzwangen und ausziehbaren Oberschenkelauflagen ausgerüstet werden. Auch Sportsitze mit ausgeprägterer Kontur stehen zur Wahl. Schon die Standardsitze des Testwagens gefallen mit einem guten Sitzkomfort, nur die Sitzfläche könnte etwas länger sein. Da

das sportliche Auto recht hohe Kurvengeschwindigkeiten zulässt, fällt zudem der nur zufriedenstellende Seitenhalt der Standardsitze auf. Hinten sitzt man naturgemäß etwas weniger komfortabel, aber auch längere Fahrten lassen sich dort entspannt absolvieren - außer in der Mitte, dort ist eine Mitfahrt schlicht unangenehm.

2,6 Innengeräusch

Die Giulia ist kein Leisetreter, vor allem machen sich Windgeräusche bemerkbar. Der Motor hält sich dagegen zurück, auch

Fahrwerks- oder Abrollgeräusche sind im Hintergrund. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Innengeräuschpegel 67,1 dB(A).

2,1 Klimatisierung

Besondere Spielereien wie Raumbeduftung oder Ionisierung bietet der Alfa nicht, dafür rollt jede Giulia in Sachen Klimakomfort sehr gut ausgestattet vom Band: eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik, getrennt regelbarer Temperatur und Luftverteilung ist serienmäßig. Auch eine

Windschutzscheibe mit speziellem Infrarot-Schutz und zwei Belüftungsdüsen mittig im Fond sind in allen Ausstattungsvarianten verbaut. Abgedunkelte Heck- und hintere Seitenscheiben sind zusätzlich erhältlich.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

Der als 2.2 l vermarktete, aber eigentlich nur 2.143 ccm große Vierzylinder-Turbodiesel leistet in der getesteten Ausbaustufe 190 PS, vor allem aber stemmt er 450 Nm auf die Kurbelwelle. Damit hat er einen guten Schuss mehr Schmalz als viele Konkurrenzmotoren in diesem Leistungssegment, die meist auf glatte zwei Liter Hubraum setzen.

Eigentlich kommt so nie der Wunsch nach mehr Leistung auf, hinter dem Volant hat man stets Freude am kräftigen Motor -

wenn es auch den Diesel in einer nochmals stärkeren Ausbaustufe gibt. Schon die technischen Daten des Testwagens lassen aufhorchen: 7,1 Sekunden gibt Alfa für den Sprint von 0 auf 100 km/h an, 230 km/h soll die Limousine bei freiem Auslauf schaffen. Die ADAC Messungen für den Zwischensprint bestätigen die Potenz des Motors. Den Spurt von 60 auf 100 km/h schüttelt die Limousine in weniger als 4,4 Sekunden aus dem Ärmel.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Diesel hat viel Kraft, legt davon aber gut merkliches Zeugnis ab: Vibrationen gehören unter Last zum Handwerk der Giulia. Zwar kann der Selbstzünder mit vier Zylindern natürlich nicht die Laufruhe eines großen Benziners erreichen, andere Diesel der Leistungsklasse sind aber laufruhiger. Die

Leistungsentfaltung ist tadellos, der Motor hängt gut am Gas und entwickelt seine Kraft recht gleichmäßig über das Drehzahlband hinweg - der Motor ist schlichtweg gut fahrbar. Richtig hohe Drehzahlen sind naturgemäß nicht das Ding des Diesels, über 4.500 Umdrehungen wird es zäh.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Absolut überzeugend ist das Getriebe, die Achtgang-Wandlerautomatik von ZF schaltet so geschmeidig wie schnell und ist passend gestuft. Auf langen Strecken senkt der achte Gang das Drehzahlniveau (1.800 Touren bei 130 km/h).

⊖ Neben dem Wählhebel auf dem Mitteltunnel stehen auch Schalt paddles am Lenkrad für manuelle Gangwechsel zur Verfügung. Diese sind sehr groß sowie starr an der Lenksäule montiert und gefallen grundsätzlich mit ihrer hochwertigen und rennsportlichen Anmutung. Im Alltag aber sind sie oft im Weg, beispielsweise bei der Blinkerbetätigung.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Unter der sehr direkten Auslegung der Lenkung leidet die Richtungsstabilität des ansonsten von Fahrbahnverwerfungen recht unbeeindruckt dahin rollenden Alfa Romeo. Vor allem auf der Autobahn fällt das nervöse Fahrverhalten auf. Im Vergleich mit dem letzten Testfahrzeug mit einer 17 Zoll großen Bereifung ist der aktuelle Testwagen mit den 19 Zoll messenden Rädern deutlich einfacher durch den ADAC Ausweich-test zu dirigieren. Das Heck ist zwar noch immer tendenziell agil, wird aber nie kritisch in seinem seitlichen Freiheitsdrang.

⊕ Die Traktion des heckgetriebenen Fahrzeugs ist tadellos, auf rutschigem Untergrund hilft darüber hinaus die elektronische Schlupfregelung. Auch in zügig durchfahrenen Kurven überzeugt die Richtungsstabilität der Limousine. Unter fahrdynamischen Gesichtspunkten gefällt die Italienerin - die Aufbaubewegungen fallen dezent aus.

1,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist den Ingenieuren richtig gut gelungen. Die elektromechanische Servolenkung unterstützt passend, bietet eine klare Rückmeldung, spricht sehr spontan an und

ermöglicht bei Kurvenfahrten ein genaues Abschätzen des benötigten Lenkwinkels. Hier ist Alfa ein großer Wurf gelungen.

2,4 Bremse

⊕ Ein Bremsweg von 34,7 Metern aus 100 km/h ist für eine sportliche Limousine respektabel, es könnte aber heutzutage der eine oder andere Meter weniger Bremsweg sein. Die Bremsanlage lässt sich gut dosieren, sie ist im Alltag im besten Sinne unauffällig.

Interessant: Es handelt sich um ein brake-by-wire-System, das

Bremspedal ist also nicht mehr mechanisch mit den Bremssätteln verbunden. Dadurch wird Gewicht gespart und Komfort gewonnen, denn beispielsweise pulsiert das Pedal nicht mehr bei einer ABS-Regelung. Auch erklären die Entwickler, dass der Bremsdruck durch das neue System signifikant schneller aufgebaut werden kann.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schon in der Basisversion der Giulia ist ein Notbremsassistent enthalten, der auf Fahrzeuge und Fußgänger reagiert. Bei bis zu 200 km/h bremst das Auto automatisch, wenn eine Kollision unvermeidlich ist - zuvor warnt das Auto den Fahrer aber, sodass dieser noch selbst eingreifen kann. Tut er das, wird bei Bedarf der Bremsdruck auf das erforderliche Maß erhöht.

Auch ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist stets an Bord, beim B-Tech kommt dazu noch ein Abstandsregeltempomat (bis 180 km/h), genauso wie ein Spurverlassenswarner. Den Reifendruck überwacht die Giulia mit direkt messenden Sensoren. Optional gibt es noch einen Totwinkel-Assistenten samt Querverkehrswarnung beim rückwärts Ausparken. Während einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Eine Verkehrszeichenerkennung oder auch ein Head-Up-Display fehlen in der Aufpreisliste, genauso wie ein Müdigkeitswarner. Von einem modernen Mittelklasse-Auto erwartet man mehr Assistenzsysteme.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Juni 2016 wurde die Giulia dem ADAC Crashtest unterzogen - und schloss in Puncto Insassenschutz herausragend ab. 98 Prozent der Punkte erreichte die Limousine. Front- und Seitenairbags vorn sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags schützen die Insassen wirkungsvoll.

Die Kopfstützen reichen vorn für 1,85 m große Menschen, hinten außen bis knapp über 1,70 m Körpergröße.

⊖ Anders als das Warndreieck hat der Verbandkasten keinen gesonderten Platz im Fahrzeug und ist so unter Umständen schwer zu erreichen.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest attestiert der italienischen Limousine mit 81 Prozent der Punkte eine noch gute Kindersicherheit. Kindersitze lassen mit den Gurten auf allen dafür geeigneten Sitzen einfach und sicher anbringen - also auf dem Beifahrersitz und hinten außen. Der mittlere Rücksitz ist vom Hersteller nicht für universelle Kindersitze freigegeben. Auf den äußeren Rücksitzen können die Kindersitze auch per Isofix montiert werden, eine i-Size-Kennzeichnung ist dort vorhanden. Aufpassen muss man bei Kindersitzen, die auf einer Base samt Stützfuß arretiert werden: Der jeweilige Vordersitz kann dann nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Alle Fenster haben einen früh und zuverlässig eingreifenden Einklemmschutz, auch im manuellen Modus der Fensterheber. Die Kindersicherung der Fondtüren wird per Fahrzeugschlüssel direkt an der jeweiligen Tür aktiviert.

3,1 Fußgängerschutz

Die Motorhaube und vor allem der Windschutzscheibenrahmen sind noch nicht in allen Bereichen ausreichend entschärft, weshalb der Alfa in diesem Kapitel des Crashtests nur 69 Prozent der Punkte holt.

⊕ Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent verdient Lob, er funktioniert im ADAC Test gut und kann Unfälle bei Stadtgeschwindigkeiten selbstständig verhindern.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

5,6 Liter Diesel braucht die Giulia laut ADAC EcoTest alle 100 Kilometer. Dies ist zwar kein Bestwert, angesichts des Leistungsangebots des Turbomotors geht der Verbrauch aber in Ordnung. Die CO₂-Bilanz beträgt 177 g/km, dafür gibt es 24 von 60 möglichen Punkten in diesem Teil der EcoTest-Bewertung. Die Verbräuche im Einzelnen: Stadt 6,0 Liter, Überland 4,9 Liter und auf der Autobahn 6,4 Liter auf 100 Kilometer.

1,0 Schadstoffe

⊕ Im letzten ADAC-Test der Diesel-Giulia hieß es noch: "Hat die Giulia 2.2 Diesel Ihre Trinkgewohnheiten noch halbwegs im Griff, patzt sie aber bei den Emissionen. Genauer gesagt ist der Stickoxidausstoß zu hoch. (...) Ein modernes und gut abgestimmtes SCR-System mit AdBlue-Einspritzung könnte hier Abhilfe schaffen." Nun sind die Zeiten von Euro 6d-temp angebrochen, Alfa Romeo hat der strengeren Grenzwerte wegen ein SCR-System eingeführt. Siehe da, statt 0 Punkten im Schadstoffteil des ADAC Ecotest erreicht die Giulia nun volle 50

3,3 AUTOKOSTEN

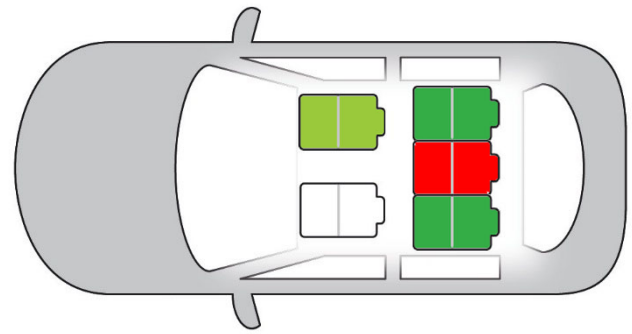
3,3 Monatliche Gesamtkosten

44.500 Euro will der Alfa Romeo-Händler für die Giulia 2.2 Diesel B-Tech mit 190 PS überwiesen haben. Auch die Versicherungseinstufungen sind kein Pappenstiel. 315 Euro Steuer kostet die Giulia B-Tech mit 190 PS pro Jahr.

Das Ölwechselintervall legt das Auto je nach Nutzungsbedingungen variabel fest, laut Hersteller muss der 2.2 Diesel durchschnittlich erst alle 36.000 km zum Wechseln in die Werkstatt.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkte. Auch bei den ADAC-Messungen im realen Straßenverkehr bestätigt die Giulia ihre gute Abgasreinigung. Die insgesamt erreichten 74 Punkte sind gleichbedeutend mit vier von fünf Sternen im Ecotest.

Spätestens aber ist der Ölwechsel nach 40.000 km oder zwei Jahren durchzuführen. Jedes Jahr oder alle 20.000 km muss die Giulia Diesel zur regulären Fahrzeugwartung gebracht werden. Die Nockenwellen des Dieselmotors werden von einem Zahnriemen angetrieben, der bereits alle 100.000 km oder nach fünf Jahren gewechselt werden muss.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 Turbo 16V AT8	2.0 Turbo 16V Veloce Q4 AT8	2.2 Diesel AT8	2.2 Diesel Super AT8	2.2 Diesel Veloce Q4 AT8	Quadri- foglio OPF AT8
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/2143	4/2143	4/2143	6/2891
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	206 (280)	118 (160)	140 (190)	154 (210)	375 (510)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1750	400/2250	450/1750	450/1750	470/1750	600/2500
0-100 km/h [s]	6,6	5,2	8,2	7,1	6,8	3,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	240	220	230	235	307
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	164	178	131	131	145	214
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/23	20/25/23	20/26/23	20/26/23	20/26/23	20/31/31
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	37.000	52.000	37.000	42.000	52.000	79.000

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.143 cm³
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,6/5,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	148/131 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,265 m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF 225/45 R18 ZR / RF 255/40 R18 ZR
Länge/Breite/Höhe	4.643/1.860/1.438 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	60/50 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 2 Jahre Anschlussgarantie/8 Jahre
Produktion	Italien, Mailand

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 89W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/4,9/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	147 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.635/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	300/650/650 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	124 Euro
Fixkosten	166 Euro	Wertverlust	523 Euro
Monatliche Gesamtkosten	934 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	315 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/23		
Basispreis Giulia 2.2 Diesel B-Tech AT8	44.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.850 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.584 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
■ gut (1,6 – 2,5)
■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)
■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.400 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	800 Euro° (im Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	800 Euro° (im Paket)/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (passiv)	Serie
Spurwechselassistent	Option

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.220 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	100 Euro°/800 Euro° (im Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/350 Euro
Lenkradheizung	650 Euro° (im Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	350 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, im Zubehör)	576 Euro°
Metalllackierung	930 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.650 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,4
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,2
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	2,3
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	3,6
Federung	2,4	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,1		

Stand: März 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.