
Vorstellung Alfa Romeo Giulietta: Dritter Auftritt der schönen Italienerin

Von Hans-Robert Richarz

Der Name Giulietta erreicht bei Alfa Romeo in diesen Tagen das Rentenalter. Auf dem Turiner Salon stellte das Unternehmen im April 1954 erstmals ein Auto unter diesem Namen vor, ein ansehnlicher Kompaktwagen mit 1,3-Liter Hubraum und 53 PS. Er läutete beim Turiner Autobauer die Massenproduktion ein und lief bis 1964 genau 131 775 mal vom Band. Es folgten 13 Jahre Pause bis 1977 die nächste Giulietta als Mittelklasse-Limousine mit einer Vielzahl von Motorvarianten auftauchte und 1985 das Zeitliche segnete - wegen ihres Designs zu Recht, wie damals die öffentliche Meinung lautete. Es sollte ein Vierteljahrhundert dauern, bis sich das Unternehmen zum dritten Mal an den traditionsreichen Namen heranwagte.

Die jüngste Giulietta-Modellreihe gibt es inzwischen seit 2010. Sie stand von Anfang an als die erste von Alfa Romeo, die ausschließlich mit turbogeladenen Motoren angeboten wurde und erhielt zweimal, nämlich 2013 und 2016, eine jeweils nur dezente Verjüngungskur. Jetzt war wieder einmal eine fällig. Doch auch das dritte Facelift blieb recht gemäßigt - aus gutem Grund. Denn der Attraktivität des "Julchens" hat diese Zurückhaltung keineswegs geschadet, eher im Gegenteil. Immer noch kann sich ein wahrer Autofan der Anziehungskraft der schönen Italienerin kaum entziehen. Würde Romeo seine Giulietta heute mit diesem Auto durch Verona kutschieren - Familie Capulet hätte wohl kaum etwas gegen ihn als Schwiegersohn einzuwenden.

An dieser Stelle sollte erwähnt werden, dass Alfa nichts mit dem ersten Buchstaben des griechischen Alphabets zu tun hat, sondern als Abkürzung für "Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili" steht, dem Geburtsnamen von Alfa Romeo. Und dieses "Romeo" hatte niemals ein Verhältnis mit Shakespeares Julia, sondern war der Familienname des Neapolitaners Nicola Romeo, der das Unternehmen Alfa nach dessen Pleite 1915 übernahm. Berühmtheit in deutschen Landen nach dem Zweiten Weltkrieg erreichte Alfa Romeo nicht erst durch den Argentinier Juan Manuel Fangio, dem Michael Schumacher der 1950er Jahre, der auf einem Monoposto der Italiener seinen ersten von insgesamt fünf Weltmeistertiteln der damals jungen Formel 1 nach Hause fuhr. Rennfahrer-Größen wie Nino Farina oder Tazio Nuvolari hatten schon in den 1930er Jahren mit der Marke weltweit für Aufsehen gesorgt.

Zurück zur Alfa Romeo Giulietta von heute, die sich neben ihrer Eleganz wiederum durch ein hohes Maß an Sportlichkeit auszeichnet. Sie ist in den fünf Modellvarianten Giulietta, Super, Sport, Lusso (italienisch für Luxus) und als limitiertes Sondermodell Speciale erhältlich. Letzteres soll sich durch besondere Exklusivität auszeichnen und lediglich mit einer Auflage von nur 30 Exemplaren gebaut werden. Der Speciale wartet mit einer besonders reichhaltigen Serienausstattung auf und steht nicht nur damit an der Spitze der Baureihe, sondern auch in punkto Preis. Statt wie die Basisausgabe Giulietta mit nur 19 500 Euro schlägt sie mit 38 500 Euro zu Buche und kostet damit fast das Doppelte. Vermutlich werden die wenigen Speciale den Fuhrpark einiger Sammler bereichern.

Unter der Motorhaube verrichtet - oberhalb der preiswertesten Grundversion Giulietta, für die es keinen Diesel gibt - je nach Wunsch entweder ein 1,4 Liter großer Benzinmotor mit 120 PS (88 kW) seinen Dienst oder ein gleich starker Dieselmotor mit 1,6 Litern Hubraum. Beide sind entweder mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe kombinierbar. Zusätzlich ist ein Zweiliter-Diesellaggregat (170

PS, Höchstgeschwindigkeit 214 km/h), ausgestattet mit dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe Alfa Romeo TCT bestellbar, das automatisch schaltet und zusätzlich FahrerIn oder Fahrer sequentielles Schalten ermöglicht. Alle Motoren sind abgasmäßig auf der Höhe der Zeit und erfüllen die Emissionsnorm Euro 6d-Temp. Ein Elektroantrieb - egal in welcher Form - steht nicht auf der Agenda.

Allen Versionen gemeinsam ist die Fahrwerksregelung namens Alfa Romeo D.N.A. deren Abkürzung für die drei Fahrprogramme Dynamic, Normal und All Weather steht. Unter "Normal" versteht Alfa Romeo einen alltagstauglichen Kompromiss aus Komfort und Sportlichkeit, "Dynamic" soll für jene Eigenschaften sorgen, die mancher für eine sportliche Fahrweise hält, und "All Weather" soll dabei helfen, schwierige Straßenverhältnisse zu meistern.

Insgesamt lassen sich damit Fahrverhalten und Ansprechen von Motor und Bremsen auf die Wünsche des Menschen am Lenkrad einstellen. Je nach Stellung des DNA-Schalters ändert sich eine ganze Reihe von Giulietta-Merkmalen. Das gilt für die Drehmomentabgabe des Motors, die Bremskraft, die Schaltlogik des Doppelkupplungsgetriebes, die Rückmeldung des Gaspedals oder die Eingriffe des Schleuderverhinderers ESC, des elektronischen Sperrdifferenzials und der Traktionskontrolle.

Doch egal in welcher Stellung sich der DNA-Schalter befindet, Fahrfreude vermittelt die schöne und temperamentvolle Italienerin allemal. Das liegt an ihrer optimalen Gewichtsverteilung, ihrem sportlichen Fahrwerk und nicht zuletzt an ihrer Eigenschaft spontan, gehorsam und direkt auf alle Lenkbefehle zu reagieren. Besonders auf kurvenreichen Landstraßen bereitet sie viel Spaß - natürlich nur so lange sich Pilotin oder Pilot an die physikalischen Grenzen erinnern und Vernunft walten lassen. Komfort und Laufruhe gehen in Ordnung, die Sitze vermitteln auch in zügig gefahrenen Bögen anständigen Seitenhalt, nur der Blick nach außen ist etwas begrenzt. Wo das Auto vorne und hinten aufhört bleibt der Erfahrung überlassen. Parksensoren vorne und hinten mit akustischer Warnmeldung und Anzeige im Matrix-Display gibt es bei der Basisversion leider nur in Verbindung mit einem 1600 Euro teuren Komfortpaket, das aber zusätzlich eine Reihe weiterer Annehmlichkeiten bereit hält.

Ansonsten ist die Grundausstattung aller Ausführungen durchaus akzeptabel und umfangreich. Zu ihr gehören wichtige, heute gängige Fahrerassistenzsysteme wie zum Beispiel ABS, ASR oder Berganfahrhilfe. Zur Sicherheit tragen sechs Airbags, der Seitenaufprallschutz oder die elektronische Bremskraftverteilung bei. Das serienmäßige Infotainmentsystem mit Radio und Bluetooth-Freisprecheinrichtung lässt sich entweder per Touchscreen oder Multifunktionstasten am Lenkrad bedienen. Nicht zu vergessen ist das Start&Stop-System, das ebenfalls zur Basis gehört.

Je nach Versionshierarchie zeichnet sich jede Stufe durch eine optimierte Ausstattung aus. Da zwischen jedem Schritt nach oben ein Preisunterschied von exakt 2500 Euro besteht, lohnt ein genauer Blick in die Preis- und Ausstattungsliste zur Beantwortung der Frage, ob es sich nicht doch auszahlt, etwas tiefer in die Tasche zu greifen.

In den vergangenen Jahren hat die Liebe der Deutschen zur Giulietta empfindliche Kratzer erlitten und ist nach einem vorübergehenden Höhenflug in den Jahren 2011 (fast 6500 Neuzulassungen) und 2012 (rund 5000) im vergangenen Jahr auf um die 1000 Verkäufe geschrumpft. Damit will sich Alfa Romeo offensichtlich nicht abfinden. Zum ersten Mal integriert das Unternehmen daher die Giulietta in ein privates Carsharing-Angebot. Leasys, ein Tochterunternehmen der FCA Bank, bietet Kurz- und Langzeitmieten sowie das Programm U-Go für privates Carsharing an. Darunter fallen Lösungen für alle erdenklichen Mobilitätsanforderungen zwischen fünf Minuten und mehreren Jahren. Leasys wurde 2001 in Italien gegründet und expandiert seit 2017 nach Europa. Heute betreut Leasys

mehr als 45 000 Kunden und eine Flotte mit mehr als 250 000 Fahrzeugen in Italien, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Deutschland, Belgien und den Niederlanden.

Doch auch, wer um Leasing einen Bogen schlägt und sich eine Giulietta kauft, hat keine schlechte Karte gezogen, wenn er an den späteren Wiederverkaufswert denkt. Das Fachblatt "Auto Motor & Sport" stellte in einem Gebrauchtwagencheck Ende März fest: "Bei der Giulietta haben die Italiener vieles richtig gemacht. Aufgrund der übersichtlichen Verkaufszahlen stehen gebrauchte nicht an jeder Ecke – aber so ist das ja auch mit Traumfrauen, sie sind eher schwer zu finden." (ampnet/hrr)

Daten Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 16V

Länge x Breite x Höhe (m): 4,35 x 1,80 x 1,47

Radstand (m): 2,63

Motor: R4-Benziner, 1368 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 120 PS (88 kW) bei 5000 U/min

Max. Drehmoment: 215 Nm bei 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,4 - 7,2 Liter

Effizienzklasse: E

CO2-Emissionen: 170 - 164 g/km (Euro 6D Temp))

Leergewicht / Zuladung: min. 1355 kg / max. 430 kg

Kofferraumvolumen: 350 Liter

Max. Anhängelast: 1300 kg

Wendekreis: 10,9 m

Bereifung: 205/55 R16

Wartungsintervalle: 15 000 km

Garantie: zweijährige Fahrzeuggarantie und zweijährige gleichwertige Alfa Romeo

Neuwagenanschlussgarantie ohne Kilometerbegrenzung inkl. europaweiter

Mobilitätsgarantie. 3 Jahre Lackgarantie und 8 Jahre Garantie gegen

Durchrostungsschäden von innen nach außen

Basispreis: 19 500 Euro

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulietta Speciale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo
