
Vorstellung Alfa Romeo Giulia und Stelvio: Elektronisch aufgerüstet

Von Axel F. Busse

Alfa Romeo will es wissen. Erst im Frühjahr hatte die italienische Marke die Motoren von Giulia und Stelvio gestärkt, jetzt steht schon die Modellaufwertung für das Jahr 2020 vor dem Garagentor. Der Schwerpunkt diesmal: Ein neues Infotainmentsystem sowie mehr Sicherheit durch neue Assistenten.

Ein klangvoller Name allein bietet keine Gewähr für anhaltend gute Verkaufszahlen. Alfa Romeo kann dafür als Beispiel gelten. Zwar steht die italienische Traditionsmarke stets ganz oben auf der alphabetisch geordneten Neuzulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes, die Nachfrage nach den drei im angebotenen Modellen hat aber spürbar nachgelassen. Nur knapp 3500 Deutsche haben sich in den ersten zehn Monaten dieses Jahres für einen neuen Alfa entschieden, im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es noch knapp 5000. Höchste Zeit also für die Firma, wieder Anreize zu schaffen.

Anstelle von neuen Lichtelementen, Heckschürzen, Lufteinlässen oder was man bei Facelifts sonst noch so alles als neue Errungenschaft präsentiert bekommt, haben sich die Ingenieure einer ernst zu nehmenden Baustelle der Innenausstattung angenommen. Das Navigations- und Infotainmentsystem hatte wiederholt Anlass zur Kritik gegeben, obwohl es durch die Bedienung mittels Dreh-Drücksteller durchaus eine gut während der Fahrt handhabbare Einstellung erlaubte. Viele Kunden verlangen aber nach Touchscreens, denn sie wollen die Praxis von ihren Smartphones auch im Auto fortsetzen.

Der über der Mittelkonsole angebrachte Monitor ist zwar auffallend breitformatig ausgelegt, bietet aber auf einer Bildschirmdiagonale von 8,8 Zoll genügend Platz, um die neu gestalteten Grafikinhalte übersichtlich zu platzieren. Aus Alfa-Sicht ist durch die verwendeten Widgets eine einfachere und intuitivere Bedienung möglich. Außerdem sind die Anzeigen im Drag-and-Drop-Verfahren, so wie man es vom heimischen PC her kennt, individuell konfigurierbar. Durch horizontales Wischen werden die Informationsseiten zum Beispiel für Fahrdynamikregelung, Radio, Medien, Telefonanbindung, Navigationssystem oder Klimaanlage aufgerufen, wo dann die gewünschten Einstellungen vorgenommen werden.

Beim alfa-typischen Fahrdynamiksystem DNA hat man jedoch eine Chance ungenutzt verstreichen lassen. Zwar ändert sich in Normal-, Dynamik- oder All-Weather-Modus die farbliche Unterlegung der Röntgengrafik des Fahrzeugs, zusätzliche Informationen über das, was sich zum Beispiel an Lenkung, Gasannahme oder Dämpfung tatsächlich ändert, erhalten die Insassen aber nicht. Wer mit dem Dreh-Drücksteller bisher gut zurechtgekommen ist, kann ihn allerdings weiter benutzen.

Gezielt aufgerüstet werden Giulia und Stelvio im Bereich der Vernetzung. Schrittweise werden im nächsten Modelljahr Dienste wie „My Assistant“ oder „My Remote“ installiert. Damit sind zum Beispiel die automatische Auslösung eines Notrufs inklusive Übermittlung des Fahrzeugstandortes verbunden sowie das Öffnen und Verschließen des Autos per Smartphone oder Smartwatch. Außer dem Fernzugriff auf bestimmte Fahrzeugfunktionen ist auch die Kommunikation mit digitalen Assistenten zu Hause möglich. Ergänzend können Betriebsdaten und Fahrzeugparameter aufgezeichnet, Wetterinformationen abgerufen oder Routenplanungen vom Handy ans Navigationsgerät des Autos gesendet werden.

Hinter dem neu gestalteten Lenkrad wurde ebenfalls eine umfassende Renovierung vollzogen. Der sieben Zoll große TFT-Bildschirm ist per Knopfdruck so konfigurierbar, dass der Fahrer oder die Fahrerin die jeweils für sie relevantesten Informationen im zentralen Blickfeld haben. Das neu gestaltete grafische Layout kann auf die Darstellung klassischer Rundinstrumente programmiert werden, aber auch numerische Digitalanzeigen oder die Funktion von Assistenzsystemen in den Mittelpunkt rücken.

Dieses Assistenten-Sortiment ist geeignet, den bisher leider zu verzeichnenden Rückstand Alfa Romeos gegenüber anderen Herstellern wett zu machen. Gemeinsam mit Bosch haben die Italiener sich die Voraussetzungen für autonomes Fahren nach dem so genannten Level 2 geschaffen. Dies bedeutet, dass unter bestimmten Bedingungen das Fahrzeug selbstständig die Steuerung von Gaspedal, Bremse und Lenkung übernehmen kann. Bis auf weiteres erlaubt die Elektronik jedoch nicht, die Hände vollständig vom Lenkrad zu lassen, und es wird eine Warnung ausgelöst, wenn jemand dies ein paar Sekunden lang ausprobiert.

Zusätzlich zu den bisher verfügbaren Assistenzsystemen wird im neuen Modelljahr die Spurhalteautomatik angeboten, die mit einem aktiven Lenkeingriff reagiert. Eine Lenkkorrektur kann auch dann erfolgen, wenn sich außerhalb des in den Außenspiegeln sichtbaren Bereichs ein anderer Wagen nähert und eine Kollision droht. Der aktive Totwinkel-Assistent unterstützt die Aufmerksamkeit des Fahrers ebenso wie der Müdigkeitwarner.

Die Funktionen des Tempomaten wurden dahingehend erweitert, dass eine aktive Abstandskontrolle zum Vorfahrenden erfolgt, Verkehrsschilder durch die Bordkamera gelesen und die Geschwindigkeit gegebenenfalls an vorhandene Begrenzungen angepasst wird. Der Stau- und Autobahn-Assistent schließlich halten Giulia oder Stelvio bei starkem Verkehr mittig in der Fahrspur und regeln die Geschwindigkeit auf der Grundlage aktueller Begrenzungen.

Gleichzeitig mit der Modernisierung der Elektronik macht Alfa Romeo einen Schritt zurück in die Historie. Viele Alfisti, denen traditionelle Bezeichnungen wie „Ti“ für Turismo internazionale, Sprint oder Veloce noch geläufig sind, werden sich über die Wiederkehr dieser Namen freuen. Für die Limousine Giulia wird es außerdem noch eine „Veloce Ti“-Ausführung geben. Die damit verbundenen Unterschiede in den Ausstattungslinien differenzieren sich in Materialauswahl, Rädergröße sowie der Verwendung diverser Holz- und Lederversionen.

Was die zur Fortbewegung unverzichtbaren Bauteile wie Motor, Getriebe, Achsen und Fahrwerk angeht, brauchen sich potenzielle Kunden nicht mit Neuerungen vertraut zu machen. Das Angebot umfasst sowohl beim SUV Stelvio als auch bei der Limousine Giulia sechs Antriebe zwischen 160 PS (118 kW) und 280 PS (206 kW), wovon je zwei Benziner und vier Diesel sind. Die 510 PS starke Version Quadrifoglio Verde wird ihre Renovierung im März nächsten Jahres erfahren. Zu den Preisen der erneuerten Giulia- und Stelvio-Modelle hat Alfa bisher keine Angaben gemacht. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Giulia und Stelvio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Giulia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Stelvio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Stelvio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Stelvio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Stelvio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA