



Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel Super AT8

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Alfa Romeo Giulia - ein Name, der Erinnerungen an legendär sportliche und verheißungsvoll schöne Mittelklasselimousinen weckt. 2016 trauten sich die Mailänder wieder, in diesem 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 180 PS schickt sich an, längsdynamisch wenig anbrennen zu lassen - wenn auch der Verbrauch und vor allem die Stickoxidemissionen wenig gefallen. Zusammen mit der spontan und geschmeidig schaltenden Achtgang-Automatik ergibt das aber zumindest 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 für eine entspannte Langstreckenfahrt schon wieder zu nervös, das ESP regelt beim ADAC Ausweichtest deutlich zu zaghaft und als Schnäppchen geht die rassige Hecktrieblerin nicht gerade durch: Der Einstandspreis von 39.650 Euro für die getestete Version bewegt sich auf dem Niveau der Premium-Konkurrenz - die aktive Sicherheitsausstattung ist aber schon recht komplett 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 Lücken bei den aktiven Sicherheitssystemen sowie beim Infotainment und im Allgemeinen die fehlende Kombiversion.

Konkurrenten: u.a. Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, Renault Talisman, VW Passat.








- + **Herausragend gutes Crashtestergebnis, präzise Lenkung, starker und kultivierter Motor, gelungenes Automatikgetriebe**
- **anspruchsvolles Verhalten im Ausweichtest, erhöhte Stickoxidemissionen, Lenkung auf Langstrecken zu nervös, eingeschränkte Konnektivität**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,4
	Langstrecke	3,8
	Transport	3,9
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	3,4

EcoTest ★☆☆☆☆

3,1 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 l große Dieseltank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von 910 km. 475 kg können 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 gebremste Anhänger bis 1.600 kg Gewicht ziehen.

3,4 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 optionale 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 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.

2,9 Ein-/Ausstieg

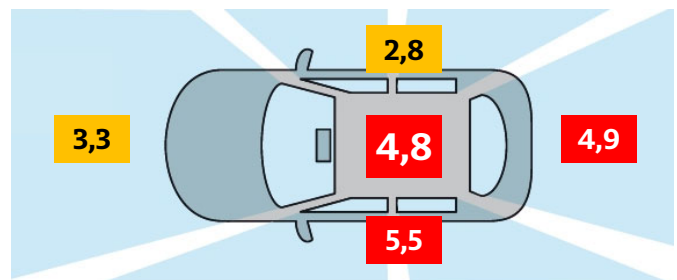
Die recht geduckte Limousine bietet vorn zwar vernünftig breite Türausschnitte, das Einsteigen in das Auto und vor allem das Verlassen wird aber durch die niedrigen Sitze erschwert. Hinten ragen zusätzlich die Radläufe in die Türöffnung.

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

⊖ Lediglich ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord - dieses ist bei vielen Reifenschäden nutzlos. Alternativ und gegen Aufpreis montiert Alfa Reifen mit Notlauf Eigenschaften, auf denen auch bei Druckverlust langsam bis zur Werkstatt weitergefahren werden kann. Einen Fehlbetankungsschutz hat die Giulia nicht, auch fehlt Werkzeug und ein Wagenheber.

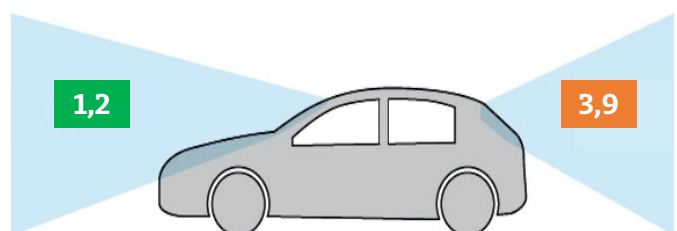
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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

3,5 Kofferraum-Volumen

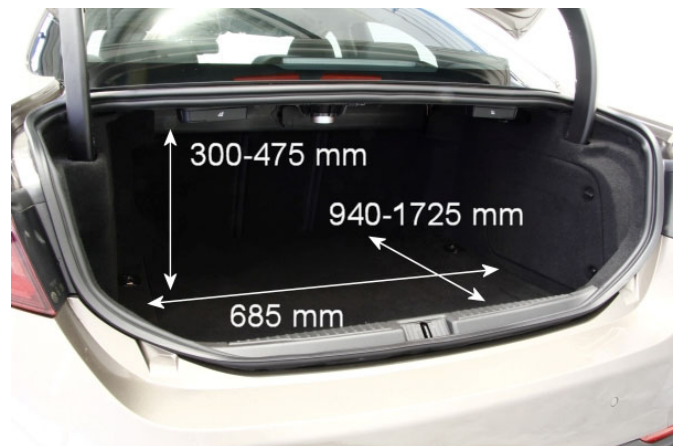
Wer einen wirklich großen Kofferraum benötigt, muss einen Bogen um die Giulia machen - eine Kombiversion wird es nach aktuellem Stand leider nicht geben.

Der Kofferraum fasst auch im Konkurrenzumfeld bescheidene 300 l oder fünf Getränkekisten. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zu den Vordersitzen und bis zur Fensterunterkante, bringt man 650 l 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 67 cm nicht hoch liegende Ladekante gefällt.

⊖ Die bauartbedingt kleine Ladeluke macht den Kofferraum insgesamt nicht allzu gut nutzbar - die



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

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.

⊖ 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.

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-Drück-Steller auf dem Mitteltunnel 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.



Italienisches Flair gepaart mit teutonischer Verarbeitungsqualität in der neuen Giulia. Auch beim Bedienkonzept, das sich als durchaus gelungen präsentiert, haben die Ingenieure über die Alpen geschaut.

Greift man etwas weiter nach vorn, fällt die rechte Hand auf den Automatik-Wählhebel. Auch für diesen gilt: Er wirkt aus dem 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.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Im Vergleich mit anderen modernen Autos bietet die Italienerin nur eine Grundversorgung an Konnektivität - das entscheidende Rüstzeug bringt sie aber mit. Radio samt Bluetooth-Telefonanbindung (auch Audiostreaming) ist Serie, wie auch je ein USB- und Klinkeanschluss. Optional gesellen sich noch weitere USB-Anschlüsse, ein von TOMTOM entwickeltes Navigationssystem mit 6,5 oder

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.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Raum auf den vorderen Plätzen ist üppig. Platz für Kopf und Beine finden auch Zweimeter-Hünen. Davon unabhängig ist das Raumgefühl je nach Empfinden kuschelig oder etwas eingeengt, der breite Mitteltunnel

8,8 Zoll großem Bildschirm und DAB-Empfang dazu. Um die Tonwiedergabe kümmert sich optional ein hauseigenes gehobenes Audiosystem oder eines von Harman/Kardon. Mit weiteren Optionen wie etwa Apple Carplay/Android Auto, Apps oder Internetanbindung kann man den Alfa nicht ausstatten - auch mit CDs kann die Italienerin nichts anfangen.

3,2 Raumangebot hinten

Hinten gibt es weniger Platz: Ab etwa 1,85 m wird die Luft über dem Scheitel dünn. 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.

und das hoch aufbauende Armaturenbrett integrieren die Insassen doch stark. Der helle Dachhimmelbezug des Testwagens lockert den Eindruck aber wieder etwas auf.

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, eines solches unter der Mittelarmlehne und Türfächer. Große Flaschen finden keinen Platz. Hinten sind in der herunterklappbaren Mittelarmlehne zwei Becherhalter.



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

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Optional kann man die Giulia mit verstellbaren Dämpfern ausrüsten lassen, der Testwagen hat allerdings das Standardfahrwerk an Bord. Auch dieses kriegt den Spagat zwischen sportlichem Anspruch und Alltagstauglichkeit gut hin. Es erlaubt eine ordentliche Portion Fahrdynamik, ist

aber nicht unkomfortabel. Tendenziell spricht es umso geschmeidiger an, je schneller man fährt: Auf der Landstraße und der Autobahn liegt das Revier der Giulia - aber auch in der Stadt gerät sie nicht aus dem Tritt.

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.

3,0 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 68,7 dB(A).

2,4 Klimatisierung

Besondere Spielereien wie Raumbeduftung oder Ionisierung bietet der Alfa nicht, aber die erhältliche Zweizonen-Klimaautomatik ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig. Ab der getesteten Variante Super sind auch zusätz-

liche Belüftungsdüsen im Fond und eine Windschutzscheibe mit besonderem Schutz vor Infrarot-Strahlung an Bord. Zusätzlich ist dann das Handschuhfach klimatisierbar.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

Der als 2.2 l vermarktete, aber eigentlich nur 2.143 ccm große Vierzylinder-Turbodiesel leistet in der getesteten Ausbaustufe 180 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 s gibt Alfa für den Sprint von 0 auf 100 km/h an. Die ADAC Messungen für den Zwischensprint bestätigen die Potenz des Motors. Den Spurt von 60 auf 100 km/h schüttelt die Limousine in knapp über vier Sekunden aus dem Ärmel.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Diesel hat nicht nur Kraft, sondern auch Manieren. Zwar kann der Selbstzünder mit vier Zylindern natürlich nicht die Laufruhe eines großen Benziners erreichen, aber er zeigt sich stets zurückhaltend, was Vibrationen und störendes Dröhnen oder Brummen angeht. 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 1/min bei 130 km/h).

⊖ Neben dem Wählhebel auf dem Mitteltunnel stehen auch Schaltpaddles 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 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.

⊕ 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.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Alfa ein herausforderndes Fahrverhalten. Zwar folgt die Vorderachse sehr spontan der eingeschlagenen Linie um das Hindernis herum, die Räder der Hinterachse können der Linie aber nicht folgen - das Heck bricht aus. Da das ESP in dieser Situation erst sehr spät und dann nicht vehement genug eingreift, braucht es eine kundige Hand am Lenkrad, um das Auto einigermaßen in der Spur zu halten. Bestehen kann die Giulia den Test nicht.

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.

2,6 Bremse

Ein Bremsweg von 35,6 m aus 100 km/h ist heutzutage keine herausragende Leistung. Da können andere sportliche Limousinen besser stoppen.

⊕ Die Bremsanlage lässt sich gut dosieren, sie ist im Alltag im besten Sinne unauffällig.

2,5 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Giulia ist schon in der Basisversion ein Notbremsassistent enthalten, der auf Fahrzeuge und Fußgänger reagiert. Bis zu etwa 65 km/h bremst das Auto automatisch, wenn eine Kollision unvermeidlich ist - zuvor warnt das Auto den Fahrer aber, sodass dieser noch selbst eingreifen kann. Während einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert. Auch ein Tempomat und ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist stets an Bord, genauso wie ein Spurverlassenswarner. Den Reifendruck überwacht die Giulia mit direkt messenden Sensoren.

Optional gibt es neben einem Abstandsregeltempomaten (bis 180 km/h) noch einen Totwinkel-Assistenten samt Querverkehrswarnung beim rückwärts Ausparken.

⊖ 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.

2,7 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-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnlinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Alle Fenster bis auf das der Fahrertür haben einen früh und zuverlässigen Einklemmschutz, auch im manuellen Modus der Fensterheber. Die Kindersicherung der Fondtüren wird per Fahrzeugschlüssel direkt an der jeweiligen Tür aktiviert.

⊕ Der ADAC Crashtest attestiert der italienischen Limousine mit 81 Prozent der Punkte eine noch gut Kindersicherheit.

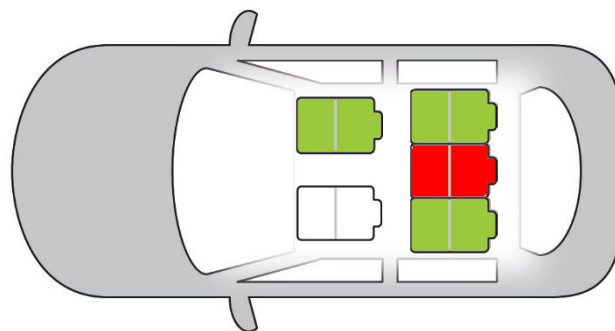
3,1 Fußgängerschutz

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

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)

Unfälle bei Stadtgeschwindigkeiten selbstständig verhindern.

4,6 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

5,7 l Diesel braucht die Giulia laut ADAC EcoTest alle 100 km. Dies ist zwar kein Bestwert, angesichts des Leistungsangebots des Turbomotors geht der Verbrauch aber in Ordnung. Die CO₂-Bilanz beträgt 181 g/km, dafür gibt es 23 von 60 möglichen Punkten in diesem Teil der EcoTest-Bewertung.

5,5 Schadstoffe

⊖ 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 - alle anderen Messwerte sind im grünen Bereich. Dies bewahrt den Diesel aber nicht vor der Abwertung, in diesem Teil des EcoTest erreicht er keinen einzigen von 50 möglichen Punkten. Ein modernes und gut abgestimmtes SCR-System mit AdBlue-Einspritzung könnte hier Abhilfe schaffen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Insgesamt bleibt es also bei den 23 Punkten aus dem CO₂-Kapitel, damit reicht es für nur einen EcoTest-Stern.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

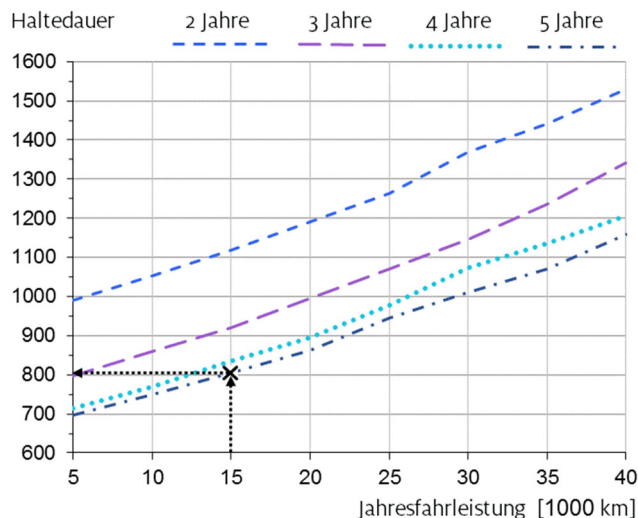
39.650 Euro will der Alfa Romeo-Händler für die Giulia 2.2 Diesel Super mit Achtgang-Automatikgetriebe überwiesen haben. Auch die Versicherungseinstufungen sind kein Pappenstiel.

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. 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 805 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 Turbo 16V Super AT8	2.0 Turbo 16V Veloce Q4 AT8	2.2 Diesel	2.2 Diesel	2.2 Diesel Super	2.2 Diesel Veloce Q4 AT8	Quadrifoglio
Aufbau/Türen	ST/4	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	4/2143	6/2891
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	206 (280)	100 (136)	110 (150)	132 (180)	154 (210)	375 (510)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1750	400/2250	380/1500	380/1500	380/1750	470/1750	600/2500
0-100 km/h [s]	6,6	5,2	9,0	8,4	7,2	6,8	3,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	240	210	220	230	235	307
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	6,4 S	4,2 D	4,2 D	4,2 D	4,7 D	8,5 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	138	152	109	109	109	122	198
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/24	18/25/24	20/26/24	20/26/24	20/26/24	20/26/24	18/31/29
Steuer pro Jahr [Euro]	126	154	237	237	237	263	264
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	834	960	732	739	768	908	1389
Preis [Euro]	38.450	47.800	33.100	34.100	37.600	46.800	72.800

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

Turbodiesel-Reihenmotor, längs, 4 Zylinder, NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	2.143 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 3.750 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	4,2 l
CO ₂ -Ausstoß	109 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,23
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.643/1.860/1.436 mm
Leergewicht/Zuladung	1.520/500 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 Anschlußg./8 Jahre
Produktion	Italien, Mailand

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R17 94W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,0/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	151 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	910 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.545/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	300/650/- l

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

Betriebskosten	84 Euro	Werkstattkosten	96 Euro
Fixkosten	156 Euro	Wertverlust	469 Euro
Monatliche Gesamtkosten	805 Euro		
Steuer pro Jahr	237 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/24		
Basispreis Giulia 2.2 Diesel Super AT8	39.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.04.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.105 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.900 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 01.09.2016 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.

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	1.300 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	1.400 Euro°/-/°
Abbiege-/Kurvenlicht (bei Xenon enthalten)	1.400 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	920 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	920 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	490 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/300 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.500 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	920 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	1.450 Euro/-
Lenkradheizung (im Paket)	1.450 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40/20/40)	250 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (im Zubehör)	1.107 Euro
Metalllackierung	930 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.650 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	1,5
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,6
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,5
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	4,6
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	3,7
Federung	2,6	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,5		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,4		

Stand: Juni 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.