



Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 16V Super

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Seit nun schon sieben Jahren gibt es die Giulietta, Alfa Romeos Beitrag zur Klasse der Kompaktwagen. Und hier liegt dann auch schon der Hund begraben: Zwar gab es in dieser Zeit bereits zwei Facelifts, aber technisch hinkt der Wagen der Zeit schlichtweg hinterher. Es gibt keinerlei Assistenzsysteme und der Verbrauch des schon seit der ersten Modellgeneration angebotenen Motors ist zu hoch: 7,5 Liter Super braucht er im ADAC EcoTest.

Schade für das immer noch gefällig designte Auto, das mit seiner Lenkung und der gelungenen Fahrwerksabstimmung recht sportlich und dynamisch fährt - ohne aber unkomfortabel zu federn. Ein verstellbares oder gar adaptives Fahrwerk vermisst man nicht, obwohl das auch wieder so ein Punkt ist, bei dem die Konkurrenz davon gezogen ist.

Was aber wirklich verbessert werden müsste, ist die Bremsanlage. Zwar waren die im ADAC Autotest gemessenen Bremswege bei Erscheinen der Giulietta akzeptabel, mittlerweile hat sich hier aber viel getan. Trotz der optionalen Brembo-Festsattelanlage steht die Italienerin aus 100 km/h ein paar Meter später als die meisten Wettbewerber. Mit einem Einstiegspreis von 24.000 Euro ist die Giulietta 1.4 TB 16V Super ein klassenübliches Angebot - andere bieten für das Geld aber eben schon mehr, vor allem an Sicherheitsausstattung. **Konkurrenten:** u.a. Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, VW Golf.

⊕ kultivierter Motorlauf, gelungene Lenkung, vorn großzügiges Platzangebot

⊖ hoher Verbrauch, keinerlei Assistenzsysteme verfügbar, Bremsleistung nicht mehr zeitgemäß

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

Familie **3,3**

Stadtverkehr **3,3**

60+ Senioren **2,9**

Langstrecke **3,6**

Transport **3,6**

Fahrspaß **2,4**

Preis/Leistung **2,6**

EcoTest ★★☆☆☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Giulietta bietet eine ordentliche Verarbeitung und klassenübliche Materialien. Im Innenraum wirkt alles solide, den einen oder anderen nicht entfernten Kunststoffgrat ertastet man aber. Die Materialien sind im Sichtbe-

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit dem italienischen Kompaktwagen kommt man der Fahrzeugklasse angemessen durch den Alltag. Ein großer Lastesel ist er mit einer Stützlast von 60 kg und einer Dachlast von 50 kg - zumal ohne Reling - nicht. Für größere Transportaufgaben holt man sich besser ein größeres Auto, mit den 1.300 kg Anhängelast kann man aber immerhin beim Möbelhändler vorstellig werden.

3,1 Licht und Sicht

⊕ Die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, zudem schwenken sie in die Kurve hinein. Der linke Außenspiegel hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.

Als Super hat die Giulietta hintere Parksensoren serienmäßig, weiterhin sind solche gegen Aufpreis auch vorn verbaut. Ab dem vierten Quartal 2017 soll es optional im Rahmen eines dann voraussichtlich erhältlichen Multimediasystems eine Rückfahrkamera geben. Auch ohne diese Hilfsmittel sind die Enden des Autos recht gut abzuschätzen - der hohe Heckabschluss macht die Investition in eine Rückfahrkamera aber dennoch sinnvoll. Kleinkinder auf dem Supermarktparkplatz hinter dem Fahrzeug sind sonst nicht zu sehen.



Die breiten Dachsäulen und die schmalen, relativ kleinen Fenster erschweren die Sicht nach schräg hinten.

reich meist geschäumt, an allen anderen Stellen dominiert harter Kunststoff. Der Motor ist zwar von unten mit einer Abdeckung versehen, der Rest des Unterbodens liegt aber komplett frei.

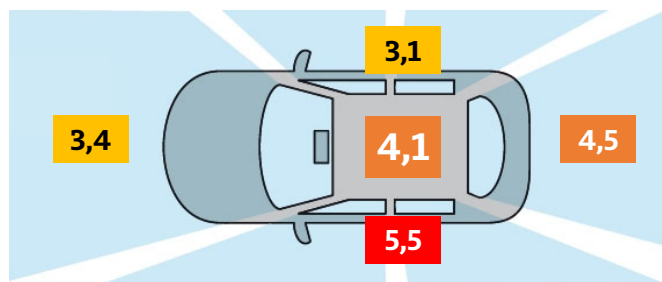
11,6 Meter Wendekreis sind für einen kompakten nicht allzuwenig und in der Stadt hinderlich, zudem kratzt er in der Breite inklusive Spiegeln haarscharf an der Marke von zwei Metern.

Ein Reifenpannenset ist serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es ein Notrad - außer man möchte das große Soundsystem samt Subwoofer haben, denn dann wird die Reserveradmulde vom Tieftöner belegt.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bestraft die breiten hinteren Dachsäulen und das kleine Heckfenster - das sieht zwar dynamisch aus, schränkt aber die Sicht gerade nach schräg hinten massiv ein. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann mit den Blinkern keine Fahrtrichtungsanzeige mehr vorgenommen werden, was vor allem beim Abschleppen ärgerlich ist.

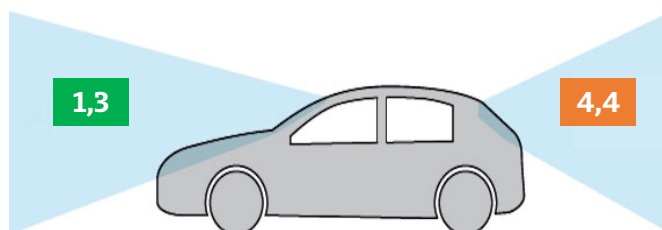
Rundumsicht

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.



2,6 Ein-/Ausstieg

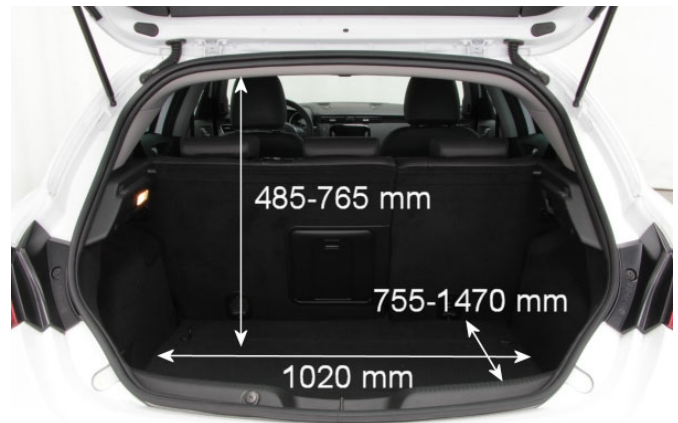
Vorn kommt man gut in das Auto hinein und hinaus, nur die schräge Dachlinie stört vor allem größere Personen. Hinten gilt dies ebenfalls, zusätzlich ist hier der Zustieg vor allem im Fußbereich schmaler. Haltegriffe haben bis auf den Fahrer alle außen sitzenden Passagiere zur Verfügung. Alle Türen haben zwei Rastungen, hier wären drei besser.

Ein schlüsselloses Zugangssystem findet man nicht in der Ausstattungsliste - vor dem Hintergrund des oft mangelhaften Diebstahlschutzes ist der Verzicht auf dieses fehlende Komfortfeature aber zu verschmerzen.

⊖ Die versteckten hinteren Türgriffe sind nicht gerade ein Musterbeispiel an Bedienerfreundlichkeit.

3,3 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 290 Liter. Baut man diese aus, können bis unter das Dach 390 Liter verstaut werden. Dann lassen sich bis zu sechs handels-



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

übliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzfläche und -lehne um, passen bis zur Fensterunterkante 620 Liter in das Fahrzeug. Bis unter das Dach stehen dann 955 Liter zur Verfügung.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumöffnung ist der Klasse angemessen breit und hoch, nur die unten abgerundeten Ecken können beim Beladen stören.

⊖ Das Öffnen der Kofferraumklappe ist ein Ärgernis. Zugunsten eines aufgeräumten Designs verzichtet Alfa auf einen Griff außen an der Klappe, man muss sie also unten am Blech anheben. Dreckige Finger sind so vorpro-

grammiert. Ist die Klappe offen, müssen große Personen auf das abstehende Schloss aufpassen, sonst stößt man sich den Kopf schmerzhaft.

Der Kofferraumboden ist nicht stabil, zudem entsteht eine kleine Stufe und keine ebene Fläche, wenn man die Rücksitzlehnen umlegt. Das Beladen an sich wird von der satte 77 cm hohen Ladekante erschwert, zudem ist die innere Ladekante mit 21 cm ebenfalls sehr hoch.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Das Umlegen der Rücksitzlehnen geht leicht von der Hand. Taster zum Umlegen vom Kofferraum aus gibt es aber nicht. Ein Trennnetz für den Kofferraum ist nicht erhältlich - falls man den Kofferraum dachhoch belädt, kann man den ohnehin nur schmalen Durchgang zum Fahrzeuginnenraum mit den weit herausziehbaren Kopfstützen blockieren und so zumindest großes Ladegut am Herumfliegen hindern.

Optional gibt es eine Ladeluke. Diese ist zwar schmal, aber man kann manch langes Gepäckstück unterbringen, ohne die Rücksitzlehne umlegen zu müssen.

Ablagen für Kleinkram im Kofferraum sind rar gesät, außer einem Taschenhaken und einem kleinen Fach ist nichts vorhanden.

2,8 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Mit der Giulietta kommt man schon nach kurzer Zeit klar, die wichtigsten Einstellungen wie die der leider recht tief angeordneten Klimaautomatik, der Navigation und der Sitzposition sind schnell erledigt.

Im Detail gibt es Licht und Schatten. Zwar ist beispielsweise per Lenkstockhebel leicht zwischen starrem Intervall und Regensensor-gesteuertem Scheibenwischen wählbar, die Empfindlichkeit des Sensors muss man aber im Infotainment-Menü vorwählen. Auch ist es zwar schön, dass man recht viele Fahrzeugfunktionen personalisieren kann, wie etwa die Dauer, für die das Radio nach dem Abstellen des Motors noch funktionieren soll. Andererseits sind viele Menüpunkte recht krude ins Deutsche übersetzt. Dass zudem manche Einstellungen nicht im Infotainmentsystem, sondern im Bordcomputer erledigt werden müssen, steigert die Bedienbarkeit nicht.

Insgesamt dauert zwar die Eingewöhnungszeit für tiefergehende Funktionen recht lange, vor unlösbare Aufgaben wird man aber nicht gestellt und mit den Grundfunktionen

kommt man schnell klar. Der Touchscreen reagiert recht spontan, die Verarbeitung der Befehle durch den Infotainmentrechner dauert aber mitunter etwas.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums, die Materielanmutung sowie die Funktionalität des Fahrerplatzes gehen in Ordnung.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig ist ein Radio mit FM/AM-Empfang verbaut, digitaler Empfang kostet Aufpreis. Weiterhin können standardmäßig Audiodateien per CD/MP3-Player, USB, Klinkestecker und Bluetooth wiedergegeben werden. Auch die Bluetooth-Freisprecheinrichtung ist stets an Bord. Wählt man das aufpreispflichtige Navigationssystem, be-

kommt man ein höherwertiges Lautsprechersystem, muss aber im Vergleich zum serienmäßigen System auf den CD-Player verzichten. Dafür sind beim Navi Apple Carplay und Android Auto dabei. Weiterer Aufpreis kann in ein Bose-Soundsystem investiert werden, das auch einen Subwoofer beinhaltet.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Fast zwei Meter groß kann man sein, bevor der Platz auf den Vordersitzen knapp wird. Auch gefühlt bietet die Giulietta viel Platz, der niedrige Mitteltunnel und der helle Himmel des Testwagens machen das eher hoch aufbauende Armaturenbrett wieder wett.

3,8 Raumangebot hinten

Hinten wird es schon kuschliger. Dazu tragen subjektiv die hohe Seitenlinie und die niedrige Dachlinie bei, aber auch die Messwerte zeigen: Sitzt vorn eine 1,85 m große Person, ist dahinter bei knapp 1,80 m Schluss mit entspanntem Sitzen. Auch die Kopffreiheit reicht ab dieser Körpergröße nicht mehr aus.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Großzügig ist das Handschuhfach, in dem eine Menge verschwinden kann. Auch das zusätzliche Fach auf dem Armaturenbrett ist praktisch.

⊖ Die Türfächer sind vorn wie hinten klein geraten, auch findet man keine Ablagemöglichkeit für das Smartphone, wo man es zum Beispiel während des Ladens per USB-Kabel ablegen könnte.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Tendenziell straff, aber mit genügend Reserven für gröbere Flicker und weitere Unannehmlichkeiten des Straßenbaus legt die Giulietta einen sehr ordentlichen Auftritt im Fahrwerkskapitel hin. Mit der Einzelradaufhängung hinten (heutzutage in dieser Leistungs- und Fahrzeugklasse keine Selbstverständlichkeit mehr) pariert die Italienerin

Gullideckel und Querfugen manierlich. Bei höheren Geschwindigkeiten auf Landstraße und Autobahn gefällt die satte Straßenlage, auf langen Wellen schwingt der Alfa dennoch etwas nach. Insgesamt eine gelungene Abstimmung.

2,7 Sitze

Beide Vordersitze sind bei der Giulietta Super in Länge, Neigung und Höhe einstellbar. Gegen Aufpreis geschieht dies elektrisch, zudem ist dann eine in der Intensität einstellbare Lendenwirbelstütze verbaut. Auch eine Memory-Funktion ist dann vorhanden, zumindest für den Fahrersitz. Der Sitzkomfort gefällt, Polsterung und Form unterstützen Rücken und Oberschenkel passend.

Hinten sitzt man wie in der Fahrzeugklasse üblich weniger

kommod, zumindest außen sind aber auch längere Strecken kein Problem.

⊖ Ein Ärgernis kann je nach Statur die Mittelarmlehne des Fahrersitzes darstellen. Da diese seitlich an der Lehne angebracht ist, kann man sie nicht unabhängig vom Sitz in Neigung und Höhe einstellen.

3,9 Innengeräusch

Ein leises Auto ist die Italienerin nicht. Der Motor wie auch der Auspuff sind unter Last gut zu hören, gerade letzterem wurde ein sportliches Timbre anezogen. Bei Konstantfahrt geht der Motor aber durch die Abroll- und vor allem Windgeräusche unter. Um die Außenspiegel pfeift der Wind vehement.

⊖ Resultat der Innenraum-Geräuschmessung bei konstanten 130 km/h sind 71,4 dB(A). Ein stolzer Wert, der manchem Sportwagen die Schamesröte ins Gesicht triebe. In einem Fahrzeug der Kompaktklasse ist er aber schlichtweg zu hoch.

2,3 Klimatisierung

⊕ Ab der Ausstattungslinie Super ist in jeder Giulietta eine Zweizonen-Klimaanlage samt Luftgüte- und

Feuchtigkeitssensor vorhanden. Die beiden Temperaturzonen sind synchronisierbar.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der schwächste Benzinmotor, der für die Giulietta verfügbar ist, steckt im Testwagen: ein 1,4 Liter großer Turbo-Vierzylinder mit 120 PS bei 5.000 Umdrehungen und 215 Nm bei 2.500 Umdrehungen. Da dieser aber kernig zu Werke geht und zudem das Getriebe insgesamt eher kurz übersetzt ist, schüttelt man die Giulietta 1.4 TB 16V

nicht ohne weiteres ab: 9,4 Sekunden braucht sie laut Hersteller aus dem Stand auf 100 km/h, erst bei 195 km/h ist Schluss mit dem Vortrieb. Die ADAC Elastizitätsmessungen unterstreichen den flotten Charakter, alle Messwerte bringen dem Testwagen eine gute Benotung ein.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Abstimmung des Motors ist als gelungen zu bezeichnen. Er nimmt weich, aber dennoch angemessen spontan Gas an und zieht kraftvoll durch, auch schon bei tieferen Drehzahlen und vor allem im mittleren Drehzahlbereich

bis etwa 4.500 Umdrehungen. Vor noch höheren Drehzahlen scheut sich der Motor zwar nicht, man braucht sie aber nicht ausreizen. Hier dröhnt der ansonsten unauffällige Motor zudem.

3,0 Schaltung/Getriebe

Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich einwandfrei schalten, würde aber mit kürzeren Schaltwegen und einer etwas präziseren Gassenführung besser zum sportlichen

Charakter des Autos passen. Die Gänge sind passen gestuft, insgesamt ist die Übersetzung kurz: Bei 130 km/h im sechsten Gang dreht die Kurbelwelle schon mit 3.550 Touren.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der ADAC Ausweichtest zeigt: Die Giulietta ist nicht nur fahraktiv, sondern auch sicher beherrschbar. Man kommt sehr zügig durch den Parcours, kann sich in einer Notsituation mit einem schreckhaften Ausweichvorgang aber auch auf ein sicheres Fahrverhalten und ein gut

regelndes ESP verlassen.

Der Geradeauslauf wie auch die grundsätzliche Kurvenstabilität gefallen. In Kurven reagiert das Heck auf einen Lastwechsel zwar mit einem Schwenk nach außen, das ESP muss hier aber noch nicht eingreifen.

2,0 Lenkung

⊕ Zum eher sportlichen Auftritt der Giulietta passt die Lenkung. Mit vernünftiger Rückmeldung gesegnet, dirigiert man mit ihr den Kompaktwagen zielgenau und ohne Umschweife ums Eck. Die Zentrierung ist

angemessen, auch bei schnelleren Autobahnetappen lässt es sich entspannt fahren - obwohl die Lenkung mit nur etwas über zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ziemlich direkt übersetzt ist.

3,3 Bremse

Der Testwagen hat die aufpreispflichtige Brembo-Bremsanlage mit Vierkolben-Festsätteln an der Vorderachse - die Dosierbarkeit der Bremse ist tadellos. Allerdings ist die

Wirkung eher mau: 37,4 Meter lang ist der Bremsweg aus 100 km/h, wie die ADAC-Messungen zeigen. Heutzutage kein guter Wert mehr.

3,3 SICHERHEIT

4,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Serienmäßig wird das Fahrzeug mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VDC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Abgesehen vom beim Super serienmäßigen Tempomaten hat es sich damit aber in Sachen aktiver Sicherheitssysteme. Weder Notbremsassistent noch Spurwechselwarner oder Verkehrszeichenerkennung kann die Giulietta bieten - von einem Abstandsregeltempomaten ganz zu schweigen. Der kompakte Alfa ist einfach schon sehr lange auf dem Markt, die Konkurrenz hat ihn technisch überholt.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Die Alfa Romeo Giulietta kann beim Crashtest sehr gute Ergebnisse bei der Insassensicherheit einfahren. Allerdings ist das Modell schon so lange auf dem Markt, dass die Bewertung der 2010 gecrashten Giulietta als abgelaufen gilt. Für diesen Autotest werden die Ergebnisse von damals dennoch herangezogen, da diese die beste verfügbare Grundlage für eine Bewertung sind.

Der Alfa hat serienmäßig zweistufige Frontairbags, Seitenairbags vorn sowie über die ganze Fahrzeugseite reichende Vorhangairbags. Die Kopfstützen vorn lassen sich für Personen bis knapp 1,90 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 etwa 1,60 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

3,1 Kindersicherheit

Auf den Außenplätzen der Rückbank sind Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix plus Ankerhaken stabil zu befestigen. Die Positionierung der Gurtanlenkpunkte ist allerdings nicht optimal, um einen Sitz per Gurt mit dem ersten Griff zu sichern. Hier muss man sorgfältig vorgehen. Die Isofix-Aufnahmen erreicht man, indem man einen kurzen Reißverschluss öffnet, was recht viel Kraft erfordert. Anschließend ist es je nach Sitz nicht allzu einfach, den Isofix-Sitz richtig einzufädeln. Eine i-Size-Kennzeichnung hat die Giulietta nirgends.

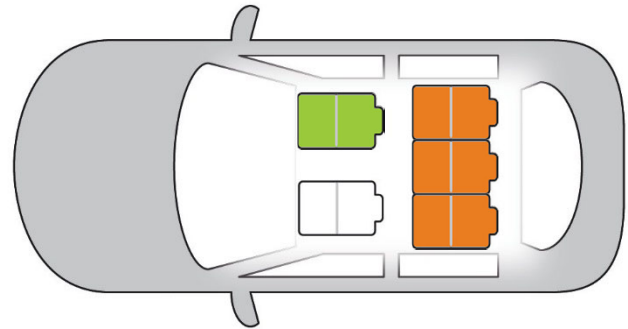
Nutzt man einen Kindersitz samt Stützfuß auf der Rückbank, kann man den jeweiligen Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben.

Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Bordcomputer deaktivieren. 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.

Alle Fensterheber haben einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Der Fahrzeughersteller erlaubt Kindersitze aller Klassen auf allen Plätzen.

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)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

4,0 Fußgängerschutz

⊖ Der Fußgängerschutz fällt mäßig aus. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Zu aggressiv sind aber noch die

Außenbereiche und insbesondere der Bereich um die Frontscheibe.

3,8 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Alle 100 Kilometer genehmigt sich die Italienerin 7,5 Liter Superbenzin - das ist heutzutage deutlich zu viel, gerade in dieser Fahrzeugklasse und angesichts der nicht überbordenden Motorleistung. Vor allem im Autobahnzyklus steigt der Verbrauch an, wie man an der Aufschlüsselung der Teilverbräuche sieht. Diese betragen für die Anteile Stadt, Überland und Autobahn 7,9, 6,6 und 8,6 l/100 km. Die CO₂-Bilanz beträgt insgesamt 201 g/km, was für schmale 16 von 60 Punkten im Verbrauchskapitel des ADAC EcoTest reicht.

3,2 Schadstoffe

28 von 50 möglichen Punkten holt der Alfa bei den Schadstoffen - vor allem der hohe CO-Ausstoß im Autobahnzyklus sorgt für Punktverluste. Hier fettet der Motor unter der hohen Last wohl stark an, wodurch nicht nur der Verbrauch steigt, sondern eben auch die Bildung von CO.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,9	
-------------------	-----	--

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

Landstraße	6,6	
------------	-----	--

Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
--------------	-------	-------

Autobahn	8,6	
----------	-----	--

Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
--------------	-------	-------

Gesamtverbrauch	7,5	
-----------------	-----	--

Durchschnitt	5,5 D	6,5 B
--------------	-------	-------

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Glatte 24.000 Euro kostet die Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 16V Super - pro Jahr kommen 126 Euro an Steuern hinzu. Die Versicherungsklassen liegen im akzeptablen Bereich, auch die Wartungsintervalle schonen den Geldbeutel: Spätestens alle 30.000 km oder zwei Jahre muss man bei der Werkstatt vorstellig werden.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TB 16V	1.4 TB 16V Super	1.4 TB 16V MultiAir Super TCT	1.8 TBi 16V Veloce	1.6 JTDM 16V	2.0 JTDM 16V Super	2.0 JTDM 16V Super TCT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1368	4/1742	4/1598	4/1956	4/1956
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	110 (150)	125 (170)	177 (240)	88 (120)	110 (150)	129 (175)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	215/2500	250/2500	250/2500	340/2000	320/1750	380/1750	350/1750
0-100 km/h [s]	9,4	8,2	7,7	6,0	10,0	8,8	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	210	218	244	195	210	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	5,5 S	4,9 S	6,8 S	3,9 D	4,2 D	4,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	144	127	114	157	103	110	113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/19	18/20/19	18/20/19	17/22/23	20/19/20	20/20/20	20/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	126	92	66	160	168	220	226
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	610	646	674	808	592	655	700
Preis [Euro]	21.500	25.500	28.600	35.300	23.500	27.500	30.800

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

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.368 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	215 Nm bei 2.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	144 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.351/1.798/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.355/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1.518 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	60/50 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 2 Jahre Anschlussgarantie/8 Jahre
Produktion	Italien, Cassino

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,1/9,2/11,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.550 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	11,5/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,9/6,6/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	170 g/km (WTW* 201 g/km)
Reichweite	800 km
Innengeräusch 130 km/h	71,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.370/415 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/620/955 l

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

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	330 Euro
Monatliche Gesamtkosten	641 Euro		
Steuer pro Jahr	126 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/21		
Basispreis Giulietta 1.4 TB 16V Super	24.000 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.01.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.520 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	1.400 Euro°/-/
Abbiege-/Kurvenlicht (bei Xenon inkl.)	-/1.400 Euro°
Regen-/Lichtsensor	600 Euro°
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/
Einparkhilfe vorn/hinten	220 Euro°/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (Alpine-Paket)	1.150 Euro
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/250 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.650 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Sicht-Paket)	600 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, inkl. Kabelsatz)	766 Euro
Metalllackierung	720 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.400 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Oktober 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.