
Vorstellung Alfa Romeo Giulia & Stelvio: Schön gemacht

Von Frank Wald

Alfa Romeo hat ein Problem. Zwar heimsen die Modelle der Mailänder Marke in schöner Regelmäßigkeit die Design-Preise ein, kaufen hingegen wollen sie nur die wenigsten. Die hiesigen Zulassungszahlen dümpeln beständig unter ferner liefen. Selbst die neuesten Modelle Giulia und Stelvio machen da keine Ausnahme. Jetzt wollen die Italiener mit gestärkten Motoren und neuen Ausstattungsvarianten die Verkäufe noch einmal ankurbeln.

Schönheit hat ihren Preis – der sich für Alfa Romeo nur leider selten auszahlt. Beispiel Giulia: Vor wenigen Wochen noch wurde die Sportlimousine von den Lesern der „Auto Bild“ in ihrem Beste-Marken-Wettbewerb erneut auf Platz 1 für das beste Design gewählt. Indes zählte das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hierzulande im gesamten Jahr 2018 gerade mal 1284 Zulassungen. Damit fährt der Viertürer zwar auf Augenhöhe mit Import-Rivalen wie Jaguar XE (1104) oder Kia Stinger (1149). Heimische Konkurrenten wie Audi A 4 oder BMW 3er erreichen diese Stückzahlen jedoch in gut einer Woche.

Etwas besser sieht es beim Stelvio aus. Auch das erste SUV der Fiat-Tochter wird regelmäßig für seinen sportlichen Auftritt gelobt und vielfach ausgezeichnet. Allerdings kamen auch hier die KBA-Zahlen im vergangenen Jahr nicht über 2764 Zulassungen hinaus, gleichauf mit Mitbewerbern wie Land Rover Discovery Sport (2749), Jaguar E- und F-Pace (2675 & 2609) oder Renault Koleos (2799).

Was also tun? Optisch selbstverständlich gar nichts. Doch mit stärkeren Dieselmotoren, etwas mehr Komfort ab Werk sowie höherwertigen Ausstattungsvarianten hoffen die Italiener wieder mehr Kunden in ihre Autos zu locken. So legten die beiden Einstiegsvarianten des 2,2-Liter-Turbodiesels nun um jeweils 10 PS auf 160 PS (118 kW) und 190 PS (140 kW) zu. Was allerdings eher als Zubrot für die Umstellung auf die Abgasnorm Euro 6d-Temp durch Einbau eines SCR-Katalysators, der häufig mit einem Leistungsverlust einher geht, zu sehen ist. In der Topversion des Selbstzünders bleibt es nach wie vor bei 210 PS (154 kW).

Unverändert in Giulia und Stelvio laufen die drei Turbobenziner, ein Zwei-Liter-Aggregat mit 200 PS (147 kW) oder 280 PS (206 kW) sowie der V6-Motor im Quadrifoglio mit 510 PS (375 kW). Auch diese erfüllen durch den Einbau eines Partikelfilters nun die strengere Abgasnorm und sind damit vorerst vor Fahrverboten und Klagen des Abmahnvereins Deutsche Umwelthilfe sicher. Wie im Stelvio sind nun auch bei der Giulia alle Motoren ab Werk und ohne Aufpreis mit einer schnell und präzise schaltenden Acht-Gang-Automatik gekoppelt.

Doch warum auch immer so wenig Kunden die beiden schmucken Italiener ins Auge fassen – nach einer Probefahrt sollte sich das Bild eigentlich geändert haben. Denn hat man erst mal hinter dem Lenkrad Platz genommen, möchte man dieses nicht so schnell wieder aus der Hand geben. Und dabei muss nicht mal der zusammen mit Ferrari entwickelte Ausnahme-V6 mit 510 PS den Antrieb übernehmen. Denn sowohl bei der Giulia als auch beim Stelvio galt die Quadrifoglio-Version sozusagen als Blaupause bei der Entwicklung, sodass auch die übrigen Modelle von dem Leichtbau-Prinzip, der rennsportlichen Aerodynamik sowie der perfekt austarierten Gewichtsbalance profitieren.

Das spürt man schon nach wenigen Kilometern. Vor allem die Giulia-Limousine fühlt sich athletisch und spritzig an – selbst wenn ein Diesel unter der Haube hämmert. Das Fahrwerk ist schon in der Normalstellung der serienmäßigen DNA-Fahrdynamikregelung

betont sportlich gestimmt, im Dynamic-Modus sorgen schon kleinste Bewegungen am Lenkrad für Kurskorrekturen. Der auf 190 PS erstarkte Selbstzünder, mit dem wir unterwegs waren, zeigt mit seinen 450 Newtonmetern (Nm) Drehmoment einen kräftigen Antritt und nicht minder wuchtigen Durchzug, den auch die heckgetriebene Version kontrolliert umsetzt. Mit glatten 5,0 Litern nach Norm bleibt er dabei auch noch recht sparsam – wenn auch nach unserer Testfahrt mit bummeligen Landstraßen- und schnellen Autobahnetappen krumme, aber immer noch akzeptable 7,3 Liter auf der Uhr standen.

Während sich bei Motoren aber kaum etwas getan hat, erhielten beide Modelle neben einer höherwertigen Serienausstattung komplett neue Ausstattungen dazu. So fährt die Basis, zu der unter anderem ein Infotainmentsystem mit 6,5-Zoll-Monitor, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Regen- und Lichtsensor sowie 16-Zoll-Leichtmetallfelgen gehören, jetzt zusätzlich mit Parksensoren und Lüftungsdüsen hinten sowie elektrisch anklappbaren Außenspiegeln.

Ganz neu im Programm sind die Versionen Business, B-Tech und Lusso, die ihrem Namen entsprechend unterschiedliche Kundenkreise bedienen sollen. So etwa die gewerblichen Vielfahrer in der Ausstattung Business unter anderem mit Navisystem und sechsfach verstellbaren Sitzen oder in der Lusso-Variante mit Lederpolster, Rückfahrkamera und Echtholz-Dekor die Angestellten mit höherem Dienstwagenanspruch. B-Tech ist als sportliche Version mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und schwarz glänzenden Exterieur-Details gesetzt. Darüber rangieren dann noch für die beiden Benzin- und Diesel-Topmotorisierungen die Ausstattungslinien Veloce Ti (Giulia) und Ti (Stelvio), unter anderem mit Allradantrieb, Sportsitzen in Leder-Alcantara und regelbaren Dämpfern.

Außerdem hat Alfa zwei limitierte Sonderserien für Giulia und Stelvio aufgelegt. Die Edition „Nring“ erinnert an die (inzwischen gebrochenen) Rundenrekorde der beiden Modelle auf der Nordschleife des Nürburgrings. Auf Basis der Quadrifoglio in Vollausrüstung inklusive Keramik-Bremsen und in exklusiver Mattgrau-Lackierung gibt es davon allerdings nur jeweils 108 Exemplare. Noch seltener sind die je zehn Modelle „AR Racing“ in Alfa-typisch rot-weißer Lackierung, mit denen die Italiener ihre Rückkehr in die Formel 1 zelebrieren. Anders als bei den Nring-Sondermodellen wurde hier auch noch der V6-Motor um 10 PS aufgebohrt. Über die genauen Preise schweigen die Italiener, mit weniger als 130 000 Euro jedoch sollte man gar nicht erst zum Händler kommen.

Apropos: Auch wenn die regulären Motor- und Ausstattungsversionen nicht ganz so teuer ausfallen. Sind es am Ende vielleicht doch, wie so oft, die Preise, die vom Kauf der schmucken Italiener abschrecken? Die Giulia startet ab 37 000 Euro, egal ob mit Basis-Benziner oder -Diesel. Das ist vergleichsweise nicht teuer, 3er BMW oder Jaguar XE bewegen sich auch in diesen Regionen. Dagegen schlägt die Quadrifoglio-Version mit V6-Motor ab 79 000 Euro mächtig ins Kontor. Die Preisliste des Stelvio beginnt ab 41 000 Euro mit dem 160-PS-Diesel und gipfelt ebenso beim Quadrifoglio für 89 000 Euro. Schönheit hat nun mal doch ihren Preis. (ampnet/fw)

Daten: Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel

Länge x Breite x Höhe (m): 4,65 x 1,86 x 1,44
Radstand (m): 2,82
Motor: R4-Turbodiesel, 2143 ccm
Leistung: 140 kW / 190 PS bei 3500 U/min
Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,1 Sek.
Antriebsart: Hinterrad
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 5,0 Liter

Effizienzklasse: B
CO2-Emissionen: 131 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1540 kg / max. 530 kg
Kofferraumvolumen: 480 Liter
Tankvolumen: 58 Liter
Max. Anhängelast: 1600 kg
Wendekreis: 10,8 m
Bereifung: 225/50 R 17
Basispreis: 42 000 Euro

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Giulia Veloce TI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Giulia Veloce TI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Giulia B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Giulia B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Giulia B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Giulia B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Giulia B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Stelvio B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Stelvio B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Stelvio B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Stelvio B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo



Alfa Romeo Stelvio B-Tech.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa-Romeo
