
Trackday Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio: Pures Adrenalin

Von Guido Borck, cen

„Du brauchst vor der Kurve nicht in den Zweiten runterschalten. Der Motor hat so viel Drehmoment, das packt der locker“. Ich beherzige die Anweisungen aus dem Wagen vor mir. Schließlich weiß der Mann genau was er mir ins Walkie-Talkie spricht. Es ist Christian Menzel, ein sehr erfahrener Rennfahrer und mein heutiger Instruktor hier auf dem Bilster Berg. Er sitzt genauso wie ich in der gelifteten Alfa Giulia oder besser gesagt im 510 PS starken Topmodell Quadrifoglio und zeigt mir unter flottem Tempo die Ideallinie.

Eigentlich ideale Voraussetzungen, da ich die 4,2 Kilometer lange Strecke in der Nähe von Bad Driburg überhaupt noch nicht kenne. Ja, ich bin ein Newbie am Bilster Berg und lausche daher ganz genau dem tragbaren Funksprechgerät, welches sich in der linken Türtasche meines Alfas befindet. Doch neben der hohen Leistung der Quadrifoglio-Sportlimousine mit ihrem 2,9-Liter-Biturbo erweist sich noch eine zweite Sache als weiterer Nachteil: Es hat zuvor Bindfäden geregnet, dementsprechend nass ist der Asphalt und das Überfahren der Curbs entpuppt sich als eine überaus rutschige Angelegenheit. Wer es hier übertreibt, riskiert einen Abflug.

Daher meide ich die Randsteine so gut wie es geht und versuche trotzdem meine Linie zu finden. Bloß gut, dass Voll-Profi Menzel vor mir herfährt. Der Kurs ist unter trockenen Bedingungen ohnehin schon anspruchsvoll genug. Insgesamt 19 Kurven und ein Gefälle von sage und schreibe 26 Prozent erfüllen mich voll Ehrfurcht. Und dann auch noch diese Nässe. Heute ist besonders viel Feingefühl gefragt.

Die Giulia Quadrifoglio hat Kraft ohne Ende

Wir sind flott unterwegs, und Menzels Ansage stimmt: Die 600 Newtonmeter des V6 liegen schon bei frühen 2500 Touren an und treiben die Giulia Quadrifoglio bereits beim kleinsten Gasstoß mächtig voran. Trotzdem schalte ich die Automatik am Lenkrad-Paddel weiterhin manuell, bleibe aber diesmal an eingangs erwähnter Passage im dritten Gang. Ja, er hat recht, das Runterschalten kann man sich ruhig ersparen, denn die Power des fulminant ansprechenden Motors ist enorm. In sehr schnellen 3,9 Sekunden sprintet die sportlichste aller Giulia auf Tempo Hundert, Spitze: 309 km/h. Die üppige Höchstgeschwindigkeit erreichen wir am Bilster Berg hingegen nicht. Dafür sind die Geraden hier einfach viel zu kurz.

Nach der nächsten Biegung trete ich wieder kräftig aufs Gas. Die Traktion ist hervorragend, die Giulia bleibt trotz Hinterradantrieb sicher auf ihrem auferlegten Kurs. Übertreibt es der Fahrer auf der nassen Strecke, steht ihm das ESP hilfreich zur Seite und bremst den Alfa auf den geplanten Kurs zurück. Das weckt Vertrauen und funktioniert selbstverständlich alles nur im Rahmen der Physik. Wer allerdings viel zu schnell ist, landet mit dem Auto – wenn er Glück hat – in einer der weit angelegten Auslaufzonen. Passiert dies aber an einer engen Stelle, geht es unangespitzt in die nächste Leitplanke.

Neue Assistenzsysteme als Retter in der Not

Menzel erhöht Runde für Runde die Geschwindigkeit. Ich muss ihm nur einfach folgen, dabei mein eigenes Popometer im Auge behalten und einen kühlen Kopf behalten. Nach der nächsten Rechtskurve folgt die Zielgerade. Die Boxenmauer fliegt auf der linken Seite scheinbar nur so an einem vorbei, während meine Beschleunigungsorgie von der optionalen Akrapovi?-Abgasanlage tief grollend untermalt wird. Ich genieße den Klang

und stehe noch voll auf dem Gas als mein Instruktor vor dem nächsten Rechtsknick wesentlich früher bremst.

Seine hilfreiche Mahnung habe ich nicht rechtzeitig genug erkannt. Ich bin zu sehr am Limit und rücke immer näher auf meinen Vordermann auf. Zum Glück ist der Kollisionswarner in der Giulia hellwach und lässt die Brembo-Bremsanlage mit ihren gewaltigen Scheiben rechtzeitig zubeißen, damit ich Menzel nicht ungewollt abschieße. Das ging nochmal gut, der elektronische Helfer hat zuverlässig seinen Piloten vor dem Schlimmsten bewahrt. Der Kollisionswarner ist übrigens eines der vielen neuen Assistenzsysteme mit der die geliftete Giulia auch teilautonom bis Level 2 fahren kann.

Die letzte Runde wird langsam und mit sehr viel Abstand gefahren, damit sich die Bremsen und vor allem der Fahrer wieder ordentlich herunterkühlen. Geschafft, wir biegen in die Boxengasse ein. Die Giulia und ich haben den Kurs ohne Blessuren überstanden. Jetzt kann ich mich endlich mit den weiteren Neuerungen befassen: Sowohl in der Giulia als auch im technisch identischen SUV Stelvio gibt es nun ein umfassend überarbeitetes Multimediasystem mit einen 8,8 Zoll großen Touchscreen, der mit vielen neuen Funktionen wie Online-Diensten gespickt ist.

Darüber hinaus bietet das Infotainment für die Quadrifoglio-Modelle Echtzeit-Darstellungen zu den wichtigsten Fahrzeugparametern. Dazu zählt eine Temperaturanzeige der einzelnen Antriebskomponenten, das aktuelle Drehmoment des Motors und den Ladedruck des Biturbos sowie weitere Info-Daten zur Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit.

Mehr Extras und Feinschliff im Detail

Darüber hinaus hat der Innenraum ein Upgrade erhalten. Neu gestaltet wurde das Leder-Lenkrad sowie der Schaltknopf und die überarbeitete Mittelkonsole hält nun mehr Stauraum für Kleinkram bereit. Außerdem stehen für die Giulia sowie den Stelvio neue Sitzbezüge aus perforiertem Leder optional zur Wahl. Die serienmäßigen Sportsitze in den Quadrifoglio-Modellen lassen sich zudem gegen Schalensitze von Sparco mit in Kohlefaser gefertigten Rückenschalen austauschen.

Ansonsten verlief das Facelift recht dezent. Von außen geben sich die Giulia und der Stelvio von nun an einem dunkel glänzenden Kühlergrill und an den ebenfalls dunkel glänzenden Außenspiegeln zu erkennen. Abgedunkelt sind nun auch die LED-Rückleuchten am Heck. Darüber hinaus gibt es für beide Modelle gegen Zuzahlung neu gestaltete Aluräder im 21-Zoll-Format. Zu den Preisen: Die überarbeitete Giulia beginnt mit einem 200 PS starken Zweiliter-Benziner bei 37.500 Euro, der gleichstarke Stelvio ist mit 44.000 Euro um 6500 Euro teurer. Die Quadrifoglio-Sportlimousine Giulia kostet mit ihrem 510 PS starken V6-Biturbo 82.500 Euro, für das Quadrifoglio-SUV verlangt Alfa dagegen stolze 92.500 Euro. (ampnet/gb)

Daten Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

Länge x Breite x Höhe (m): 4,64 x 1,88 x 1,44
Radstand (m): 2,82
Motor: V6-Benziner, 289 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 510 PS (375 kW) bei 6500 U/min
Max. Drehmoment: 600 Nm bei 2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 307 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,1 Liter
Effizienzklasse: F
CO2-Emissionen: 238 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1695 kg / max. 455 kg
Kofferraumvolumen: 480 l
Wendekreis: 10,8 m
Bereifung: v: 245/35 ZR 19, h: 285/30 ZR 19

Wartungsintervall: nach Anzeige
Basispreis: 82.500 Euro

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



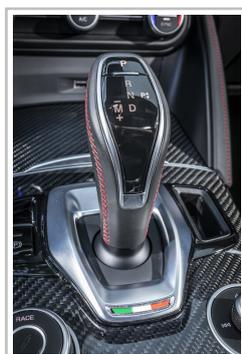
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Giulia und Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



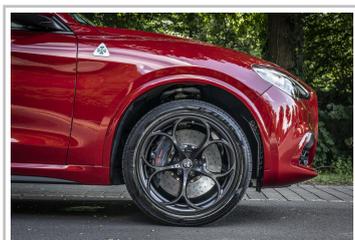
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA
