

Testnotizen zum Alfa Romeo Giulietta1,6 JTDM 16 V Turismo (mit 77 kW/105 PS)

Im Test vom 10. bis zum 24. September 2010.
Kennzeichen: F – PR 7237

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die **Motorhaube** lässt sich vom **höhenverstellbaren Fahrersitz** aus zwar nicht ganz überblicken, aber **gut einschätzen**. Große Fahrer blicken beim Schulterblick vor dem Spurwechsel nach links auf die **breite B-Säule** und sollten deshalb immer über den Außenspiegel das Geschehen auf der Überholspur verfolgen. An Einmündungen behindert die rechte B-Säule zusammen mit der Kopfstütze des Beifahrers den Blick nach rechts. Die gleichfalls recht **stämmigen A-Säulen**, die nach oben hin breiter werden und großen Fahrer wegen der stark geneigten Windschutzscheibe weit entgegenkommen, lassen in Kreisverkehren und beim Abbiegen nach links einen großen toten Winkel.

Die **breite C-Säule**, das nach hinten abfallende Dach und das kleine Heckfenster schränken die Sicht nach rechts hinten beim Einparken stark ein. Die **Außenspiegel** sind ausreichend groß, der linke ist asphärisch gekrümmt. Nicht an allen Stellen des Spiegelgehäuses lassen sich die Klemmspiegel von Vogel so befestigen, dass der Verstellbereich der elektrisch einstellbaren Serienspiegel nicht eingeschränkt wird.

Der Wischbereich des Scheibenwischer ist für große Fahrer rechts oben zu weit eingeschränkt.

Die weit öffnende **Kofferraumklappe** muss man über die Zentralverriegelung oder durch Druck auf das Markenemblem erst öffnen und dann unten am verschmutzten Blech greifen, um sie aufzudrücken. Das ist eine viel schlechtere Lösung als die verspielte etwa bei VW, wo man die Heckklappe am klappenden Firmenemblem öffnen kann. Es ist in der Regel weniger stark verschmutzt. Noch besser wäre ein simpler Griff. Zuwerfen kann man die Klappe bequem an beidseitig angebrachten Griffmulden.

Der **Kofferraum** weist eine **hohe Ladekante** auf. Serienmäßig hat der Alfa Romeo Giulietta nur ein Pannenset statt eines Ersatzrads.

Innenraum

Beim Testwagen waren **beide Vordersitze** mit einem Hebelchen **in der Höhe verstellbar**. Ihre Lehnenneigung lässt sich feinfühlig über ein Rändelrad nachjustieren. Weil man es schwer greifen kann, sollte man das Nachjustieren in

eine Fahrtpause legen. Eine Lendenwirbelstütze hatte weder der Fahrer noch der Beifahrer. Die **Vordersitze** sind auch für große Menschen gut geschnitten und bieten guten Seitenhalt, ohne einzuengen. Die Sitzfläche ist auch für große Personen tief genug. Die nicht zu weiche Polsterung gefällt auch auf langen Strecken.

Das **Lenkrad ist in der Höhe und in der Entfernung verstellbar**. Im Testwagen hatte es **praktische Bedientasten** für das CD-Radio und die Telefon-Bedienung, die sich gut anfühlen. Haptisch dazugelernt hat Alfa Romeo auch bei den beiden Lenkstockhebeln. Am rechten sitzen alle Wischerfunktionen, am linken das Abblendlicht, während Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchte mit Tasten in der Mittelkonsole zugeschaltet werden. Sowohl die Hebel als auch die verspielten Tasten in der Mittelkonsole wirken robust und fühlen sich angenehm an. Auch die **Armaturentafel** und die **Drehregler** für die Bedienung der Klimaautomatik im Testwagen waren **gut verarbeitet**.

Ganz hinter dem Pralltopf des Lenkrads versteckt ist unterhalb des linken Lenkstockhebels der **Hebel für den Geschwindigkeitsregler**. Er lässt sich leicht bedienen, muss aber unbedingt vorher im Stand in Augenschein genommen werden, weil man bei Geradeausfahrt nicht auf den Hebel sieht.

Die **Ablagen in den Vordertüren** sind schmal und fassen höchstens eine 0,5-l-Flasche sowie ein paar Musik-CD. In das beleuchtete Handschuhfach passen außer den Fahrzeugunterlagen ein Terminkalender im Format DIN A5 und drei 0,5-l-Flaschen. Neben dem Handbremshebel kann man unter der aufpreispflichtigen, nicht höhenverstellbaren Armauflage zwischen den Vordersitzen zwei 0,5-l-Flaschen unterbringen. In einer kleinen Vertiefung rechts vor dem Schalthebel könnte man ein Handy abstellen.

Der **Fahrlehrer** sieht in der hintersten Stellung seines Sitzes bei Geradeausfahrt auf den links sitzenden Tacho von 30 bis 140 km/h. Die Tankanzeige sieht er ganz ein. Die Ablesbarkeit der Instrumente leidet trotz des Einbaus in tiefen Höhlen unter der spiegelnden Abdeckung. Bei eingebauter Doppelbedienung müssen große Fahrlehrer in der hintersten Stellung des Sitzes ihre Beine anwinkeln. Damit **große Prüfer** genügend Platz haben, darf der Fahrlehrersitz entweder nicht ganz hinten stehen oder er muss sich auf halber Höhe befinden, sonst wird der Knieraum im Fond zu knapp.

Der Prüfer sieht die Armaturen nur ab etwa 80 km/h ein. Sein Einstieg leidet unter dem nach hinten heruntergezogenen Türausschnitt, während der Fußraum gut ist.

Nachts geben die beiden Leseleuchten vorn nur ein befriedigendes Licht. Unterstützt von der zentralen hinteren Leuchte kann man Ausbildungs-Diagrammkarten vor und nach der Nachtfahrt gerade noch mit dem Fahrschüler durchgehen.

Der Testwagen hatte ein **Navigationssystem**, dessen Bildschirm beim Motorstart ausfährt. Per Tastendruck kann man seine Neigung verstellen, sodass der Bildschirm immer gut abzulesen ist. Mit einer Taste kann man das Menü aufrufen und außer den Navifunktionen auch die Daten des Bordcomputers oder die CD-Radio-Daten zeigen.

Motor und Antriebsstrang

Der Vierzylindermotor läuft nach dem Kaltstart nur kurzzeitig etwas rau. Bei Betriebstemperatur wirkt er dagegen **gut gedämmt und leise**. Die **Kupplung** hat einen gut fühlbaren Druckpunkt und macht das Anfahren sowie das Rangieren nur mit Standgas leicht. Der Schalthebel der **Sechsgang-Schaltung** wird sehr präzise geführt. Dass man manche Gänge bewusst über einen leichten Widerstand hinweg einlegen muss, ist für das Fahren lernen gar nicht schlecht. Auch der Rückwärtsgang vorne links lässt sich über eine Sperre zum Hochziehen leicht einlegen.

Wie rasch der Motor im zweiten und im dritten Gang auf Touren kommt, kann man ein Stück weit durch den **Vorwählschalter der „dna“** beeinflussen. Alfa Romeo hat ihn vor dem Schalthebel eingebaut. Wenn man bis 110 km/h aus der Normalstellung in die Stellung a geht, leuchtet eine blaue Kontrollleuchte auf. Der Turbolader reagiert dann etwas sanfter, das ESP greift früher ein und das Lenkgefühl wird direkter. In der Normalstellung wirkt die Lenkung dagegen etwas zu leichtgängig. Die Einstellung der Lenkung ist laut Bedienungsanleitung bei „a“ dieselbe wie in der Dynamik-Stellung „d“. Sie bleibt nur bis zum nächsten Abstellen des Motors eingelegt. Fahrschüler müssten sie also nach dem Abwürgen des Motors erneut einstellen.

In der Stellung „a“ und in der Normalstellung dreht der Motor gleichmäßiger hoch als in der Dynamik-Stellung, wo der Lader speziell im zweiten Gang mit Macht einsetzt. Deshalb sind diese beiden Stellungen für die Fahrausbildung die geeignetsten. Die Dynamik-Stellung könnte den Motorradbegleitern nutzen, die damit schneller beschleunigen können. In den oberen Gängen schafft diese Stellung aber auch nicht mehr Durchzugskraft. Bei Tempo 50 oder knapp über 1.000/min kann man im Giulietta durchaus im fünften Gang dahin rollen. Zum sechsten Gang ruft die **Schaltanzeige** schon ab etwa 65 km/h auf. Hörbar besser ist es aber, den sechsten Gang erst oberhalb von 70 km/h oder besser ab 80 km/h einzulegen. Ab 70 km/h kann man im sechsten Gang wieder beschleunigen.. Unter 1.500/min wirkt der Motor recht kraftlos, darüber recht spritzig.

Mit einer Taste in der Mittelkonsole abschaltbar ist die **Start&Stop-Automatik**, die im Testwagen nur sehr selten funktionierte. Selbst nach halbstündiger Fahrt über Autobahn und Landstraße zeigte das Display meist an: „Start&Stop nicht verfügbar“. Wenn die Automatik funktioniert, tut sie das recht sanft und ebenso wie bei Wettbewerbern auch dann, wenn das Fahrzeug bei eingelegtem Leerlauf und losgelassener Kupplung anrollt.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Pirelli Cinturato P7 in der Dimension 205/55 R 16 bestückt. Damit ist die **Federungsabstimmung sehr ausgewogen**, fast schon komfortbetont. Über kurze Quertiefen rollt der Giulietta recht manierlich ab, nur die Abrollgeräusche dürften etwas leiser sein. Auf Landstraßen und Autobahnen ist die Federung tadellos.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.489 Test-Kilometern verbrauchte der Alfa Romeo Giulietta 1,6 JTDM Turismo zwischen 4,9 Litern bei vorwiegenden Überlandfahrten und 5,7 Litern bei Autobahnfahrten. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug sehr gute **5,4 Liter**.