

Schönheit, Leidenschaft und
Fahrvergnügen

Emotionen pur.



Julia, o Julia! Nun steht sie also vor mir, diese silbern gewandete Schönheit. Alles an ihr passt und ist da, wo es hingehört. Dieser fast schon wilde Blick, die sinnlichen Formen mit der eleganten Seitenlinie, das knackige Hinterteil – all das hebt sich mit seinen harmonischen Proportionen so wohltuend vom üblichen Einheitslook ab, den man üblicherweise auf den deutschen Straßen zu sehen bekommt. An diesem Anblick werde ich mich so schnell nicht sattsehen. Noch einmal umrunde ich die rassige Italienerin und erfühle, sanft über ihre Silhouette streichend, ihre Formen.



Emotion durch Schönheit

Doch ja, mit diesem Kunstwerk auf vier Rädern hat Alfa Romeo ganze Arbeit geleistet. Wie aktuell auch eine weitere Auszeichnung bestätigt. Die internationale Expertenjury verlieh der italienischen Sportlimousine nämlich den renommierten Red Dot Award. Nach etlichen Ehrungen, wie dem Goldenen Lenkrad und weiteren Designpreisen, wohl mit die begehrteste Auszeichnung in der Kategorie Produktdesign. Mit unfehlbarem Gespür für Proportionen weckt die äußere Hülle also durchaus Emotionen. Doch wird die italienische Herzensbrecherin auch innen halten, was sie außen verspricht?

Nachdem ich auf dem elektrisch bestens einstellbaren Sitz hinter dem Volant Platz genommen habe, lasse ich meine Blicke schweifen. Ja, auch der Innenraum mit Materialien wie Aluminium, Holz und Leder zeichnet sich durch typisches italienisches Design aus. Auch hier ist alles harmonisch und ausgewogen aufeinander abgestimmt und stilsicher kombiniert mit hoher Materialqualität sowie liebevoll gefertigten Details. Wie zum Beispiel dem Startknopf für den Motor links unterhalb des Lenkrad-Pralltopfes. Braucht kein Mensch in einer viertürigen, wenn auch Sport-, aber trotzdem Limousine, ist aber total cool. Vorausgesetzt, man findet diesen gleich, wenn man eine sympathische Begleitung nebendran sitzen hat. Sonst wird's peinlich. Wie vielleicht auch, wenn man mal ein bisschen danebengreift. Die etwas zu großzügig ausgeformten Bügel, die hinter dem sehr griffig modellierten, prall gepolsterten Lenkrad als Schaltpaddel fungieren, neigen nämlich dazu, im Eifer des Kurvengefechts den Griff zu der dahinterliegenden Hebelelei gerne mal zu behindern.

Aber was soll's? Totale Perfektion ist langweilig. Und wenn man will, kann man überall etwas finden. Also verbuche ich die kleinen Schwächen, die wohl zu dieser Marke dazugehören wie die Crema zum Espresso, großzügig unter „Charakter“ oder als typisch italienisch. Genauso typisch wie der lässige Chic meines Arbeitsbereichs für die nächsten Stunden. Vor mir im überzeugend und sehr ansprechend gestaltetes Cockpit zwei klassisch analoge Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl sowie harmonisch gegliederte Bedienfelder auf der Armaturentafel und in der Mittelkonsole.

Emotion durch Leidenschaft

Nun aber genug Süßholz geraspelt! Es ist Zeit, dass die Mittelklasse-Limousine zeigt, was sie wirklich zu bieten hat. 2-Liter-4-Zylinder-Turbobenziner mit 8-Stufen-Automatik und 280 PS auf allradangetriebenen 18-Zöllern lassen mich dabei eher nicht an die gemütliche Kaffeefahrt denken. Auch die ziemlich großen Lufteinlässe vorne und der Diffusor hinten mit zwei richtig fetten Auspuffendrohren signalisieren schon im Stand, dass die Giulia eines ist: schnell. Deshalb auch der Namenszusatz „Veloce“. Mal sehen, wie oft ich mit dem verbauten Bi-Xenon-Licht dem ein oder anderen Vordermann einen leuchtstarken Hinweis geben darf. Jetzt bin ich aber wirklich neugierig, wie viel Dampf der 4-Zylinder macht.

Und auch jetzt wird meine Vorfreude nicht enttäuscht. Die Italienerin kommt zwar trotz Leichtbau auf 1,6 Tonnen Leergewicht, ist aber enorm wuchtig motorisiert und schiebt sofort ordentlich an. Denjenigen, die in Versuchung geraten könnten, die Grenzen in Sachen Fahrdynamik austesten zu wollen, sei gesagt: Sie können sich dabei durchaus auf den Allradantrieb verlassen. Der Fokus liegt bei der Giulia zwar auf dem angetriebenen Heck, aber sobald dann doch einmal der Traktionsverlust droht, bekommen auch die Vorderräder bis zu 50 Prozent des Drehmoments – innerhalb von 150 Millisekunden. Trotz des üppigen Leistungsvorrats lässt sich das Fahrwerk also auch bei sehr beherzter Fortbewegung nicht aus der Ruhe bringen. Die wirklich grenznahen Bereiche überlasse ich dann aber doch den Profi-Testern.

Emotion durch Fahrgefühl

Kurzer Schnellcheck für mein erstes Zwischenfazit: Motor hängt richtig gut am Gas, Traktion passt bestens, Lenkung zwar etwas nervös, aber immer präzise auf den Punkt, und der ZF-8-Gang-Automat arbeitet so unauffällig und vor allem schnell, dass ich selten eingreifen muss. Alles in allem empfinde ich, als ganz normaler Alltagsautofahrer, das Gesamtpaket Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo Veloce als absolut stimmig und erfreulich temperamentvoll.

Wenn ich mal von dem unerwartet dezenten Sound absehe. Klar, in Zeiten berechtigter Klagen wegen Lärmbelästigung kann ein röhrender Auspuff durchaus grenzwertig sein. Aber wer nur einmal hinter dem brachialen Quadrifoglio, dem Giulia-Spitzenmodell mit 6-Zylinder-Bi-Turbo und satten 510 PS Leistung, hergefahren ist, der versteht, was ich meine. Es fehlt hier einfach das Sprotzeln oder zumindest ein etwas rotzigerer Ton. Da hilft dann auch eine Umstellung am Fahrmodus-Schalter auf der Mittelkonsole nicht weiter. Mittels „DNA“, wie Alfa Romeo seine Fahrmodi-Technik bezeichnet, kann ich neben dem normalen Alltagsprogramm auch Kennlinien für Sport oder Sparsamkeit auswählen. Letztere hilft mir zumindest dabei, den realen Praxisverbrauch von knapp unter 10 Litern je 100 Kilometer dem angegebenen Normverbrauch von 6,4 Litern anzunähern. Die Wahrheit liegt also wie immer irgendwo in der Mitte. Was zwar nicht unbedingt ein Highlight darstellt, aber hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Motorisierung auch kein Grund ist, dass ich mir gleich das Büßergewand überstreife.

Emotion trotz Schwächen

Was gibt es sonst noch zu erwähnen? Manche der autotestenden Profis mögen vielleicht den eingesetzten Materialmix im Innenraum bemängeln. Ich frage mich dabei immer: Ist es im täglichen Betrieb wirklich entscheidend, dass das sparsam verwendete Plastik auch ein bisschen danach aussieht? Oder ist es ein Mangel, wenn der 480 Liter fassende Stauraum im Limousinen Heck nur durch eine typische Kofferraumluke zugänglich ist? Es ist halt kein Kombi. Und mal ehrlich, wie häufig kommt es vor, dass man im Fond Platz für Erwachsene jenseits der 1,80 Meter benötigt? Und wenn es dann doch einmal der Fall sein sollte, wie lange sitzen die dann wirklich dort?

Zugegeben, in engen Straßen oder Parkhäusern mag bei 4,64 Metern Länge ein Wendekreis mit knapp 11 Metern etwas hinderlich sein. Doch dank Parksensoren, Rückfahrkamera et cetera lässt sich die Giulia bestens manövrieren. Tatsächlich habe ich auch mal gelesen, dass zu wenig kleine technische Helferlein oder Digital-Schnickschnack verbaut wären. Ich frage mich allerdings: Braucht man neben einem sehr umfangreichen, gut funktionierenden Infotainmentsystem und den oben beschriebenen Attributen für echten Fahrspaß wirklich noch mehr? Ich für meinen Teil meine: nein. Zumal im Veloce-Paket sowieso etliche Assistenzsysteme beinhaltet sind, wie zum Beispiel die automatische Notbremsfunktion oder die Spurhalte-, Fernlicht- und Toter-Winkel-Assistenten. Okay, ich sage es offen heraus: Mir haben meine Dates mit der heißblütigen Italienerin richtig viel Spaß gemacht. Und – vom Sound mal abgesehen, da waren die Alfas früherer Zeiten halt einfach kerniger – es hat mir an nichts gefehlt! Außerdem: Kleine Schwächen – haben (wir) die nicht alle? ■



Die Italienerin kommt zwar trotz Leichtbau auf 1,6 Tonnen Leergewicht, ist aber enorm wuchtig motorisiert und schiebt sofort ordentlich an.



Bilder: © Alfa Romeo
Text: Thomas Zankl, Gesellschafter, experten-netzwerk GmbH