



# Wiederauferstehung

**Autoflotte-Test** | Schick sieht sie aus, die neue Giulia, und dynamisch ist sie auch. Was fehlt für einen Premium-Mittelklässler, sind aber mehr Assistenzsysteme.

Nach 37 Jahren Pause erblickte 2015 eine neue Giulia das Licht der Welt, seit Juni 2016 steht sie in Deutschland bei den Händlern. Sie ist ein echtes Markenkind, denn erstmals seit der Einstellung des Alfa 75 anno 1992 leitet der Motor seine Kraft bei einer Alfa-Romeo-Limousine wieder an die Hinterräder. Im Topmodell Giulia Quadrifoglio werkelt sogar ein von Ferrari entwickelter 510-PS-V6. Für den Autoflotte-Test fuhr die Giulia deutlich braver vor, unter ihrer Haube arbeitete der zweitstärkste Diesel mit 180 PS.

**Karosserie** | Das Scudetto, den typischen Markenrill, stolz in den Wind gereckt, runde Formen und typisches Hecktriebler-Layout mit langer Haube, kurzem Überhang vorne und knackigem Heck – so fuhr schon lange kein Alfa-Viertürer mehr vor. Dabei erkaufte die Giulia ihr attraktives Design nicht mit zu vielen Einbußen in Sachen Funktionalität. Weder herrschen innen klaustrophobisch enge Zustände noch ist die Rundumsicht besonders schlecht. Auch normal große Fondpassagiere sitzen dann noch gut, wenn der Fahrer 1,80 Meter groß ist – inklusive ausreichend Kopffreiheit. Nur bei der Beladung des 480 Liter großen Kofferraums erfordert die Form Kompromisse: Schon etwas größeren Koffern oder Kartons versperrt die kleine Luke schnell den Weg in den Gepäckraum.

**Interieur** | Auch innen zeigt sich die Giulia dynamisch. Tiefe Höhlen beherbergen Tacho und Drehzahlmesser, und auch die fließende Form des Instrumententrägers sorgt für Dynamik. Die sportliche Note unterstreichen das kleine Lenkrad und der Startknopf im Lenkrad. Nachteil: Es finden sich wenige Ablagen. Haptik und Qualitätseindruck bieten



Fotos: Christian Frederik Merentz/Autoflotte

**Klassisches Konzept** | Nicht nur von außen ist die Giulia ein typischer Alfa Romeo, auch technisch knüpft der Neue aus Italien mit seinem Heckantrieb an klassische Limousinen der Marke an

insgesamt keinen Grund zur Kritik – auch wenn sie mit deutschen Premiumwettbewerbern nicht ganz mithalten können. So dürften die Ledersitzbezüge (840 Euro) einen Tick hochwertiger wirken.

Unsere Giulia kam mit dem Infotainment-System Alfa Connect mit 8,8-Zoll-Monitor, 3D-Navigation und Dreh-Drück-Knopf Rotary Pad (2.101 Euro). Das dort angezeigte Bild der Rückfahrkamera (im Assistenz-Paket in Zwangskombination mit elektrisch anklappbaren Außenspiegeln für 1.076 Euro) ist etwas klein geraten. Auch der Dreh-Drück-Knopf ist zu wenig empfindlich – oft kam der Befehl erst nach zweimaliger Bestätigung im System an. Außerdem will die Smartphone-Kopplung mit dem Infotainmentsystem bei jedem Start neu bestätigt sein.

## Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schickes Design</li> <li>▶ Dynamischer Antrieb</li> <li>▶ Knackige Lenkung und sportliches Fahrwerk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wenig Assistenzsysteme</li> <li>▶ Hakeliges Getriebe</li> <li>▶ Harte Federung auf kurzen Bodenwellen</li> </ul>

**Antrieb** | Was das Design verspricht, hält der Antrieb: Die 180 PS spürt man sofort, das maximale Drehmoment von 400 Nm liegt bereits bei 1.500 Touren an, und schon ab 1.200 oder 1.300 Touren kommt Schub. So ist die Giulia auch bei höheren Drehzahlen und Geschwindigkeiten dynamisch und elastisch. Weniger toll ist dagegen das hakelige Getriebe. Schade, denn mit geschmeidigen Gangwechseln böte es mit seinen kurzen Schaltwegen ein Top-Schalterlebnis. Der Verbrauch lag bei durchschnittlich 7,6 Litern – bei Fahrten zu ähnlichen Teilen in der Stadt, auf Landstraßen und auf der Autobahn.

**Fahrpraxis** | Die Giulia macht Spaß, fährt sich leichtfüßig. Sie ist für ein Auto ihres Formats auch in der Stadt sehr wendig, die Lenkung ist knackig und direkt, das Fahrwerk sportlich abgestimmt. Das bedeutet aber auch: Kurze Bodenunebenheiten gibt es direkt und hart an die Passagiere weiter. Den



**Knackig** | Sportlicher Heckabschluss. Nachteil des dynamischen Designs: die kleine Ladeluke



**Fließend** | Auch innen zeigt sich die Giulia designorientiert, die Instrumente sitzen in tiefen Höhlen

**Restwerte | DAT-Prognose**Alfa Romeo Giulia Super  
2.2 Diesel (180 PS)Restwerte vom Listenpreis  
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach  
36 Monaten und15.000 km/Jahr: 41,7%  
25.000 km/Jahr: 38,8%  
40.000 km/Jahr: 34,0%**Daten und Preise | Alfa Romeo Giulia Super  
2.2 Diesel (180 PS)****Grundpreis Testwagen 31.429 Euro**R4/2.143 cm<sup>3</sup> | 132 kW/180 PS | 400 Nm/1.500 U/min  
6-Gang | 7,2 s | 230 km/h | 4,0 D | 105 g/km

4.643 x 1.860 x 1.436 mm | 480 Liter

Wartung: 2 Jahre/20.000 km

Effizienzklasse: A+

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 20 | 26 | 24

Garantie: 4 Jahre (2 Jahre Neuw. + 2 Jahre Anschluss)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Kompromiss aus Dynamik und Komfort hat beispielsweise BMW besser im Griff. Dafür erlaubt die Giulia spritzige Kurvenfahrten, für die die optionalen Ledersitze allerdings etwas mehr Seitenhalt bieten könnten. Immer mit an Bord ist die Fahrdynamikregelung Alfa DNA mit den Programmen Dynamic, Natural und Advanced Efficiency. Besonders direkt am Gas hängt der Mittelklässler dabei im Dynamic-Modus.

**Preise und Ausstattung** | Alfa Romeo liefert seinen neuen Mittelklässler in vier Varianten: als Giulia, Giulia Super, Giulia Veloce

und Giulia Quadrifoglio. Die Version Super ist für den getesteten 180-PS-Diesel – mit Ausnahme der Version Advanced Efficiency – der Serientrimm. Sie kommt immer mit Zweizonen-Klimaautomatik, Tempomat, Licht- und Regensensor, Radio, 7-Zoll-Infodisplay, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und Parksensoren hinten. Wer weitere Extras will, hat die Auswahl aus zahlreichen Features, deren Kombination manchmal allerdings nicht ganz nachvollziehbar ist. Kauft man die Ledersitze nicht im Paket, ist zum Beispiel keine Sitzheizung dabei. Die gibt es nicht als

Einzeloption, sondern nur in Paketen, so dass die günstigste Möglichkeit, in der Giulia Super mit beheizbaren Vordersitzen zu fahren, im Kauf des Winterpakets für 1.218 Euro besteht, das zusätzlich elektrische Vordersitze sowie beheizbares Lenkrad und beheizbare Scheibenwischer enthält. Empfehlenswerte Extras sind das Assistenz-Paket (Totwinkel- und Fernlicht-Assistent, abblendende Spiegel, Rückfahrkamera, Parksensoren vorne und hinten; 773 bis 1.176 Euro plus elektrisch anklappbaren Außenspiegeln für 303 Euro), das es aber nicht mit dem Business-Paket (Navi-Infotainment, elektrisch anklappbare Außenspiegel, Parksensoren vorne und hinten für 832 bis 1.084 Euro) gibt. Dynamische Xenon-Scheinwerfer kosten 336 bis 1.176 Euro, LED gibt es nur als Tagfahrlicht. Und der sinnvolle adaptive Tempomat schlägt – ausschließlich verfügbar als Einzeloption – mit 1.008 Euro zu Buche. Generell dürfte das Angebot an Assistenzsystemen großzügiger ausfallen, Gimmicks wie eine Verkehrszeichenanzeige gibt es weder für Geld noch gute Worte. *| cfm*

# Zwischen den Welten

**Autoflotte-Test** | Mit dem Q30 wildert Infiniti erstmals in der Kompaktklasse. Um gegen die etablierten Platzhirsche eine Chance zu haben, kommt der Premium-Japaner als schickes Crossover.



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Gut verpackt** | Mit seiner Linienführung präsentiert sich der Q30 als typischer Infiniti. Technisch ist er ein Zwilling des Mercedes GLA – was auch die Proportionen erkennen lassen

**Karosserie** | Seinen Genen entsprechend wandelt der Q30 zwischen den Welten. Er ist weder kompaktes Schrägheck noch wirklich SUV – ein klassischer Crossover eben. Sein Design stellt die Familienverhältnisse sofort klar: Flache und breite Scheinwerfer, ein dynamisch gezeichneter Grill und der für die neueren Modelle typische Schwung in der C-Säule finden sich auch beim Einstiegsmodell der Marke wieder. Was gut aussieht, bringt aber auch Nachteile mit sich. Der Q30 ist unübersichtlich – und zwar nach allen Seiten. Vor allem B- und C-Säule sind derart massiv gestaltet, dass man sich den Schulterblick getrost sparen kann. Zudem beeinträchtigen die schrägen A-Säulen und die ansteigende Fensterlinie das Raumgefühl. Eng wie in einer Sardinenbüchse wird es objektiv gesehen allerdings nicht. Ist der Q30-Fahrer 1,80 Meter groß, sitzt ein gleich großer Passagier hinter ihm noch relativ komfortabel. Noch ein Satz zum Kofferraum: Er ist gut geschnitten und bietet mit 430 Litern ein ordentliches Standardvolumen. Damit schluckt er problemlos drei kleinere Koffer – die man ►

Seit 2008 ist die Nissan-Premiumtochter Infiniti in Deutschland vertreten, zu Beginn mit großen Limousinen und SUVs. Seit Ende 2015 leisten die Japaner mit dem Q30 aber

auch Basisarbeit. Schützenhilfe leistete Renault-Nissan-Partner Daimler – der kompakte Q30 ist ein technischer Zwilling des Mercedes-Benz GLA.



**Q30-Cockpit** | Viele Knöpfe, nicht immer logische Bedienung

**Markenzeichen** | Der Gegenschwung in der C-Säule ist schick, die Übersichtlichkeit leidet



Fotos: Rocco Swantusch/AutorFoto

allerdings über eine hohe Ladekante wuchten muss, die auch innen noch spürbar abfällt. Weitere Hürde auf dem Weg zum Gepäck: die schwere Heckklappe.

**Interieur** | Alles in allem kommt der Q30 auch innen als typischer Infiniti daher. Nur ein paar Details verraten seine schwäbischen Gene. Ein Beispiel ist der links neben dem Lenkrad platzierte Drehschalter für das Licht – erfolgt die Illumination in Nippon-Autos doch meist über eine entsprechende Funktion im Blinkerhebel. Der – unser zweites Beispiel – ist aber bereits besetzt, nimmt er doch Mercedes-typisch die Scheibenwischer-Bedienung auf. Unabhängig davon überzeugt der Q30 – wie übrigens schon unser Test-Q50 im Sommer – im Interieur mit guter Verarbeitung und für japanische Autos sehr hochwertigen Materialien. Nicht immer das Gelbe vom Ei ist dagegen die Ergonomie: Insgesamt fünf Tastenreihen lassen einen manchmal den Überblick verlieren, auch die Infotainment-Menüführung ist nicht immer logisch. Dazu kommt eine etwas billig wirkende Grafik des Sieben-Zoll-Touchscreens.

**Antrieb** | Mit dem 109 PS starken 1.5d führen wir den kleineren der beiden Q30-Diesel, kombiniert mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe DCT. Fürs Dahingleiten

auf der Autobahn reicht diese Antriebskombination sicherlich, wirklich dynamisch oder elastisch ist sie aber nicht. Für diese Trägheit ist aber auch das teils ruckig schaltende Getriebe verantwortlich, das die Gänge unabhängig vom gewählten Fahrmodus weit ausdreht. So wirkt der Motor, der im Schnitt 7,5 Liter auf 100 Kilometer benötigte, bei höheren Geschwindigkeiten schnell auch relativ laut. Noch ein Wort zur Start-Stopp-Automatik: Der Re-Start des Motors erfolgt hier mit deutlich spürbarer Gedenksekunde. Tritt man an der Ampel aufs Gas, passiert erstmal – nichts. Auf die Dauer ist diese Verzögerung recht nervig, und manchmal auch brenzlich, zum Beispiel, wenn man beim Linksabbiegen noch schnell eine Lücke im Gegenverkehr nutzen möchte, der Motor aber erst mit Verzögerung wieder anspringt.

**Fahrpraxis** | Unser Q30 rollte in der Premium-Ausstattung mit dem Style-Paket City Black vor, und das bedeutet serienmäßig 18-Zoll-Räder. In der Praxis heißt das: Der Q30 federt kurze Bodenwellen ziemlich holprig ab, dem Fahrwerk fehlt es in dieser speziellen Kombination ein wenig an Feintuning. Das gilt auch für die oftmals indirekt arbeitende Lenkung. Dennoch entsteigt man dem Q30 auch nach längeren Strecken entspannt, Rückenschmerz-

gefahr besteht nicht. Was in der Stadt auffällt: Für ein Kompaktauto ist der Q30 nicht der Wendigste.

**Preise und Ausstattung** | In der Basis-Variante startet der Q30 1.5D ab 22.059 Euro, dann allerdings immer mit Sechsgang-Schaltgetriebe. Die Kombination mit dem DCT gibt es erst in der nächsthöheren Variante Premium (ab 26.084 Euro). Sie ist generell eine gute Wahl, gibt es doch für die Basis Features wie Parksensoren hinten oder Regensensor weder für Geld noch gute Worte, ganz zu schweigen von Navi, Assistenzsystemen oder Rückfahrkamera. Das Style-Paket City Black für 2.613 Euro lohnt sich weniger wegen seiner modischen Gimmicks wie mit Alcantara-/Kunstledersitzen oder dunklen Seitenfenstern hinten, sondern vor allem wegen des Navigationssystems, der Verkehrszeichenerkennung oder den LED-Scheinwerfern. Es zwingt allerdings zusätzlich zum Kauf von 18- oder 19-Zoll-Leichtmetallfelgen (252 bis 840 Euro). Wer auf LED-Licht verzichten kann, kauft das Navi inklusive Digitalradio und Verkehrszeichenerkennung für 1.311 Euro als Einzeloption. Dazu noch das Technikpaket mit Einparkassistent, Rückfahrkamera für bessere Übersicht und schlüssellosem Zugang (983 Euro), und fertig ist der Q30. | cfm

**Details | Stärken & Schwächen**

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Insgesamt guter Qualitätseindruck</li> <li>▶ Schickes Design</li> <li>▶ Geräumiger Kofferraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schlechte Übersicht</li> <li>▶ Träger Antrieb</li> <li>▶ Start-Stopp-Automatik mit verzögertem Re-Start</li> </ul>

**Restwerte | DAT-Prognose**

Infiniti Q30 1.5d Premium DCT



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 45,7%  
 25.000 km/Jahr: 41,3%  
 40.000 km/Jahr: 34,6%

**Daten und Preise | Infiniti Q30 1.5d Premium DCT**

**Grundpreis Testwagen** **26.084 Euro**

R4/1.461 cm<sup>3</sup> | 80 kW/109 PS | 260 Nm/1.750 – 2.500 U/min | 7-G-DKG | 11,9 s | 190 km/h | 4,3 D | 111 g/km

4.425 x 1.510 x 1.805 mm | 430 – 1.223 Liter

Wartung: 1 Jahr/25.000 km

Effizienzklasse: A+

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 22 | 22

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer