

## Once upon a time...

So rein fiktiv - stellen Sie sich folgende Geschichte vor:

Ein Auto-Tycoon hat es auf die marode Marke Alfa Romeo abgesehen und möchte sie als Nr. 13 in seinen Konzern einverleiben. Der Zampano der italienischen Manufaktur hat überhaupt kein Musikgehör und arbeitet munter an der Demontage der Marke weiter. Schliesslich hat er es seit seiner Konzernübernahme 2004 geschafft, die Styling-Abteilung zu schliessen, die renommierte Motorenabteilung ebenso, die aktuellen Modelle auslaufen zu lassen und aus der einst stolzen italienischen Marke mit noch zwei Modellen in das Segment Kleinwagen und untere Mittelklasse herunter zu dümpeln. Er schaffte es, die Produktionszahl von 200'000 (vor seinem Amtsantritt) auf etwas über 50'000 herunterzufahren.

In Gesprächen zwischen dem Auto-Tycoon und dem Zampano fiel es ihm vor fünf Jahren wie Schuppen von den Augen, dass der Wert der Marke Alfa Romeo immer mehr gegen „0“ tendierte: Keine neuen Modelle, keine Motoren, keine Ingenieure - eigentlich machte nur noch der Badge „Alfa Romeo“ aus.

Was tun? Auf die Schnelle könnte eine neue Modellreihe die Verkaufsposition stärken? Also: Dutzende von Ingenieuren und Designern wurden auf das neue Modell angesetzt. Es wurde eine ausbaufähige Plattform mit dem Namen „Giorgio“ entworfen, ein Topmodell mit einem von Ferrari-Ingenieuren konzipierten Motor mit 510 PS auf die Räder gestellt und vollmundig am 24. Juni 2015 präsentiert. In Montagehallen in Cassino wurden Roboter eingebaut, die Fertigstellung dauerte über den Zeitraum der Präsentation hinaus. Die präsentierte „Giulia“ hatte den Stand eines Prototypen, die Verarbeitungsqualität lag Meilen von einem Serienprodukt weg.

Der Zampano hatte nun aber drei Dinge: Ein immer noch strahlendes Logo, ein angebliches Serienmodell und eine Autofabrik. Aber: Nicht der Auto-Tycoon war jetzt sein Verhandlungspartner, sondern der Vorstandsvorsitzende, weil der ehemalige Aufsichtsratsvorsitzende zwischenzeitlich „auf Distanz“ gegangen war und kurz darauf aus seiner Führungsposition im Konzern zurücktrat.

Was dem Auto-Tycoon nicht gelang, sollte plötz-



lich sein ehemaliger Sekundant realisieren können? Diesmal aber nicht nur mit der Marke Alfa Romeo, sondern gleich mit der gesamten FCA-Group. Damit wäre der Konzern des Auto-Tycoons mit einem Schlag der grösste Auto-Hersteller der Welt? Wie liess sich das bloss verhindern? Da wäre doch ein kleiner, vielleicht auch ein grosser Skandal, gerade recht? Ein Schelm, der nun an den Dieselskandal von VW denkt!

Nun: Der Zampano stand plötzlich wieder ganz





alleine da, denn der Volkswagenkonzern hatte ganz andere Sorgen, als die FCA-Group zu übernehmen. Und Alfa Romeo hatte zwar ein neues Modell mit 510 PS, keine weiteren Motoren und kein produktionsfähiges Werk. Und der Zampano musste nun, obwohl er eigentlich gar nie wollte, die Giulia bauen.

Die ganze Medienlandschaft war seit Juni 2015 voll mit Präsentationen zur Giulia und Annahmen, wie es bloss weiter gehen könnte. Es dauerte



schliesslich bis in den Sommer 2016, bis erste Modelle bei den Händlern im Showroom standen... Wie denn auch: Alfa Romeo war gar nicht in der Lage, in so kurzer Zeit überhaupt zu reagieren. Was blieb: Es dauerte fast ein Jahr (!) bis zur Markteinführung der ersten Modelle mit Diesel-Motoren (!!!) und dem Topmodell QV mit 510 PS. Und ein weiteres halbes Jahr später wurde dann ein 4-Zylinder Motor mit 280 PS nachgeschoben, ein vernünftiger 6-Zylinder-Motor mit 300 bis 350 PS (beispielsweise aus der Maserati-Ghibli-Palette) fehlt gänzlich und ist auch nicht geplant, wie auch ein Sportwagon nicht zur Diskussion steht.

Die Kunden für die Giulia dürften nur schwer zu gewinnen sein. Wer will von der Modell-Präsentation 2015 bis zur Auslieferung schon über ein Jahr warten? Wer kauft sich heute im Zeichen von „Diesel-Gate“ noch einen Selbstzünder, von dem niemand weiss, ob und wie lange noch Innenstädte befahren werden dürfen? Und wieso müssen es 510 PS sein, um in Mitteleuropa mehrheitlich von Staus und Geschwindigkeitslimiten eingebremst zu werden?

Nichtsdestotrotz: Die Giulia ist das erste Modell, das in der alleinigen Verantwortung von Sergio Marchionne steht. Und genau am Erfolg oder Misserfolg dieses Autos wird er gemessen werden - denn zusammen mit dem Stelvio entscheidet der Markt, ob Alfa Romeo weiter lebt oder dann wohl definitiv begraben wird. SU