



Arnold van Schepen
1 mei 2013

Besparen met bezieling

Het is de duurste optie op onze testauto, maar het is zeker 'money well spent'. Zelden maakte de lakkleur zoveel positieve reacties los en zelden stopten er zoveel mensen voor een autopraatje. Zesentwintighonderd euro vraagt de Alfa-dealer voor de kleur Rosso Competizione, een koppendraaier van jewelste waar zelfs de meest verstokte autohater zijn duim voor opsteekt. Toch is er een iemand die de Giulietta is deze uitmonstering straal voorbijliep. Ikzelf.



Gerijpt uiterlijk

Bij de introductie van de Giulietta op de salon van Genève in 2010 werd tamelijk kritisch gereageerd op het ontwerp van de Giulietta, het zou te mainstream zijn en teveel op de modellen van de concurrentie lijken. Nu we drie jaar verder zijn heeft het ontwerp niets aan zeggingskracht ingeboet, de klassieke lijnen van de Giulietta springen er duidelijk uit tussen de (jongere) zakelijke en technische ontwerptalen van de concurrenten. Qua verkoopcijfers heeft Alfa in het C-segment op de Nederlandse markt nooit grote potten kunnen breken, maar toch kent iedereen de 145, 146, 147 en de Giulietta. In de strijd om de gunst van de leaserijder biedt Alfa Romeo de Giulietta aan met de 105 pk sterke JTDM of 1.4 Turbo en een 'Limited Edition' pakket. Twintig procent bijtelling en een aantal interessante opties moeten de begeerte van de bijtellende Nederlander opwekken. Wij reden een week met de 1.6 JTDM om te kijken hoe groot die verleiding is.



Giulietta's verleidingstactiek

Als ik voor het eerst naar de Giulietta loop blijkt dat ik niet helemaal gevrijwaard ben van vooroordelen. Hoe vaak ik ook op de sleutelknop druk, geen van de aanwezige Giulietta's reageert. Accuprobleem? Elektronische storing? Verkeerde sleutel dan? Het probleem ligt aan mezelf: met de gedachte dat ik in een diesel aangedreven leaseaanbieding ga rijden, kijk ik naar een rij zwarte en grijze Giulietta's. En ondertussen staat de meest opvallende dapper met zijn knipperlichten te wenken dat 'ie er klaar voor is... Tja, deze uitmonstering had ik niet verwacht bij een 105 pk sterk dieseltje. De visuele impact van de Limited Edition Sport is groot; 18 inch velgen met het 8C design, de 'Sportiva' badges op de flanken en de felrode remklauwen, als je niet beter wist zou je denken dat er een QV voor je neus staat. Maar aan de enkele uitlaatpijp is af te lezen dat het er onder de motorkap iets bescheidener aan toe gaat.



Hoe strikt de limiet van de 'Limited'-uitvoeringen is, is ons niet bekend. Het pakket kent twee trappen: de Limited Edition en de Limited Edition Sport. In het eerste geval wordt de Giulietta uitgerust met een aantal praktische zaken, waaronder het Instant Nav navigatiesysteem, de bekende licht- en regensensoren, parkeersensoren achter en een verwarmde (en extra geïsoleerde) voorruit. Met de 1.6 JTDM voorin kost deze uitvoering € 28.450. Voor € 2.450 meer krijgt het pakket de toevoeging 'Sport' en de nodige uiterlijke lekkernijen: Sportiva-badges op de flanken, rode remklauwen, side skirts, satijnkleurige spiegelkappen en een sportonderstel. In het interieur zien we instaplijsten met het QV-embleem, aluminium pedalen, een donkere aluminium inleg in het dashboard en een zwarte hemelbekleding. De leren bekleding met rode stiknaad kost € 750, de automatisch dimmende binnenspiegel € 245. Daarmee komt de prijs van onze testauto op een dikke 35 mille. Aan uiterlijke verleiding dus geen gebrek, maar ja, dat 105 pk sterke dieseltje, rijdt dat nog een beetje?



Aangename dieselmotor



De 1.6 JTDM van Fiat Powertrain is een van de meest beschaafde 1600 cc diesels op de markt. Hij is wellicht niet de sterkste met zijn 105 pk, maar zijn trekkracht van 320 Nm is wel het hoogst. En van het koppel merk je in de praktijk het meest. Zodra het blok op temperatuur is, is hij mooi stil en draait prachtig trillingsvrij rond. De zitpositie in de Giulietta is helemaal conform de merkwaarden: sportief. Je zit vrij diep achter het rechtopstaande stuurwiel dat lekker beetpakt en precies goed van vorm en grootte is. De versnellingsbak schakelt licht en precies, het mechaniek protesteert niet bij snelle gangwissels en de pook maakt mooie korte slagen. Wel jammer dat de lekker grote pookknop niet van echt aluminium is, dat zou het schakelgevoel en de afwerking zeker ten goede komen. De stoelen zijn lekker stevig en groot genoeg voor de modale Nederlandse lichaamslengte. Wat wel jammer is, is dat de helling van de zitting niet versteld kan worden. De zitting staat tamelijk vlak waardoor je bovenbenen / knieën wat ondersteuning missen op de langere afstand.

Het dashboard is eenvoudig van opzet en opgetrokken uit mooie materialen. Alfa heeft de knoppen en schakelaars geclusterd waardoor het geheel opgeruimd oogt en waardoor het weinig gewenning vraagt. Alleen aan het InstantNav navigatiesysteem is de leeftijd van de Giulietta af te lezen; de resolutie van het beeldscherm en de bediening blijven achter bij de concurrentie. De kaarten van het systeem zijn up-to-date en de navi rekent behoorlijk snel, maar we zijn inmiddels aardig verwend geraakt met hoge-resolutie touchscreens die een veel mooiere weergave hebben en waarbij je makkelijker data kunt invoeren.



Kiezen voor sportiviteit

Zelfs met het kleinste dieseltje onder de motorkap rijdt de Giulietta als een echte Alfa, dankzij de 320 Nm aan trekkracht komt ze goed van haar plek. De DNA-schakelaar is dan ook geen gimmick, je voelt de auto veranderen zodra je van de N naar de D van Dynamic switcht. In de Natural-stand geeft de turbo minder boost en is de gaspedaalrespons minder direct. Zodra je de Giulietta in de Dynamic stand zet wordt het Q2-differentieel strakker gezet, blaast de turbo harder en wordt de besturing directer en zwaarder. In deze stand toont de motor zijn kracht: veel koppel en een prachtige en gelijkmatige vermogensopbouw zonder daarbij luidruchtig te worden. Grote klasse.

De besturing is prettig zwaar, iets wat je kunt verwachten als je voor merk kiest dat sinds jaar en dag zijn Cuore Sportivo benadrukt. De wegligging is bovengemiddeld goed, het sportonderstel en de brede banden werpen zeker hun vruchten af. Op de snelweg blinkt de auto uit in rechthoekstabiliteit, zijwind en spoorvorming doen haar nauwelijks iets. De Giulietta rolt nauwelijks in bochten en de grip is het betere



bochtenwerk is indrukwekkend. In een snelle bochtenwissel hoeft de carrosserie zich amper te zetten, en het overstuur is verder weg dan in de zwaarder gemotoriseerde diesels. De kleinere 1.6 JTDM buit zijn gewichtsvoordeel optimaal uit. Met deze motorisering hoef je niet af te zien wanneer je van een lekker stukje sturen houdt, integendeel, het Q2-differentieel weet goed raad met de trekkracht waardoor je vroeg op het gas kunt bij het uitrijden van een bocht. Als je oprecht van een lekker stukje sturen houdt ben je bij Alfa ook met deze configuratie aan het goede adres. Het afrolgeluid is wel nadrukkelijker aanwezig, maar je doet geen grote concessies aan veercomfort. Wat de rijeigenschappen betreft overtuigt de 1.6 JTDM net zo goed als de QV.



Uitgesproken karakter

Merk je in de praktijk dan helemaal niets van het relatief bescheiden vermogen? Wel, als je op de snelweg tempo wilt maken merk je dat het niet de dikste diesel is. De duw in je rug die het dieseltje tot 100 km/u genereert blijft achterwege, je merkt dat de rijwind zijn invloed heeft. Daarover gesproken, de geluidsisolatie van de Giulietta is dik



in orde. Je kunt bij 160 km/u nog fatsoenlijk een gesprek met je passagier voeren. Na een weekje sturen met deze Alfa kan ik niks anders concluderen dan dat de Giulietta een innemende auto is. Ze is uitgesproken zonder overheersend te zijn. Sportief maar niet oncomfortabel, zuinig met brandstof (1:18) maar tegelijkertijd vrijgevig met prestaties. Kortgezegd: besparen met bezieling. Op het gebied van gadgets zoals rijassistenten en multimedia doet de concurrentie het beter, maar een auto is om mee te rijden. Wat dat betreft plaats ik de Giulietta in mijn top twee. En afgaand op de 'likes' gedurende de testweek staat de Giulietta qua looks bij menigeen op Ã©Ã©n.

Plus

- + Prima prestaties
- + Wegliggig en besturing
- + Zeer prettige dieselmotor

Min

- Zittig stoel iets te vlak
- Grove resolutie centraal display
- Afrogluid banden