



Alfa Romeo Giulietta

Een streepje voor

Autotest | Een Alfa Romeo biedt meer dan zomaar vervoer van A naar B. Een Alfa Romeo speelt in op de emotie door de nadruk te leggen op vormgeving en rijplezier. Maar in het verleden bleef het daar vaak bij. Zaken als verbruik, veiligheid of degelijkheid kwamen voorheen op de tweede plaats. Met de nieuwe Giulietta belooft Alfa Romeo niet alleen op het gevoel, maar ook op het verstand in te spelen. Dat vraagt om een test ...

Hoe degelijk en veilig de nieuwe Giulietta ook mag zijn, de eerste indruk komt toch van het uiterlijk. In feite is de Giulietta een middenklasser van het formaat Volkswagen Golf of Opel Astra. Maar ... wat een verschil in uitstraling! Tegenover de strakke, klinische lijnen van de Duitsers zet deze Italiaan bijna organische vormen neer. Het grote logo en de kleine, venijnige koplampen geven de Giulietta een enorme brutaliteit.

Het aanzicht recht van voren vraagt enige gewenning. De achterzijde heeft juist een traditioneel, gespierd uiterlijk. De zijkant wordt gekenmerkt door een inmiddels standaard design-element van Alfa Romeo: de verstopte achterdeuren. Omdat de hendels van de achterdeuren aan het oog worden onttrokken, heeft deze vijfdeurs gezinsauto de charme van een driedeurs.

Interieur

Ook de sfeer in het interieur verschilt nadrukkelijk van het alledaagse. De Nederlandse (!) interieurontwerper koos consequent voor donkere kleuren, waardoor de cabine een zeer geborgen gevoel geeft. Het geringe glasoppervlak en de diepe zit versterken dit nog eens. Het dashboard is om de bestuurder en bijrijder heengebouwd. Het knappe is dat de Giulietta voorin

toch volop ruimte biedt, ook rondom de stoelen.



De ruimte op de achterbank is juist matig voor een auto van deze omvang. De bagageruimte is met 350 liter gemiddeld groot. De achterbank is eenvoudig vlak te leggen voor nog meer laadruimte, maar de laadvloer is dan niet vlak.

Ergonomie

Zoals aangegeven in het intro, gaat vorm bij deze Alfa Romeo niet langer voor functie. Alle bedieningselementen zitten in de Giulietta daarom op de meest handige plaats, niet op de mooiste. Ook

niet-"Alfisti" zullen zich daarom snel thuisvoelen in de Giulietta.



De USB-aansluiting voor de mp3-speler of mobiele telefoon is voortaan in het dashboardkastje te vinden. Dat verkleint de kans op diefstal, mocht zo'n toestel per ongeluk toch in de auto blijven liggen. Ook heel prettig: de buitenspiegels zijn niet zo klein dat ze daardoor verminderd bruikbaar zijn.

Alle gebruikte materialen voelen stevig en degelijk, maar of ze ook echt duurzaam zijn zal de tijd leren. Nu al valt op dat de baan van geborsteld aluminium over het dashboard (deel van het Sport-pakket) gevoelig is voor vingerafdrukken. Het paneel rondom de knoppen van het audiopaneel is uitgevoerd in chique pianolak-zwart, waarop ieder stofje en vuiltje zichtbaar is en blijft.



Het audiosysteem is overigens prima verzorgd. Vooral in combinatie met het optionele navigatiesysteem tonen de vormgevers van Alfa Romeo ook thuis te zijn in computergraphics.

Benzine: 1.4 MultiAir Turbo

Voor de test van deze verstandige Alfa Romeo is eerst gereden met de al even verstandige 1.4 liter benzinemotor. Dankzij een combinatie van een turbo en zogenaamde "MultiAir" techniek is deze in theorie sterk en toch zuinig. Een turbo wordt door vele fabrikanten toegepast, maar "MultiAir" is uniek voor Alfa Romeo (en moederbedrijf Fiat). Hiermee kan de hoeveelheid zuurstof die aan de motor wordt toegediend traploos worden geregeld, afhankelijk van de situatie. Op die manier kan de verbranding nog preciezer worden geregeld.

Volgens Alfa Romeo zou deze 170 pk / 250 Nm sterke krachtbron 17 kilometer op een liter benzine af kunnen leggen; een verbruik waar zelfs een Fiat Panda al trots op zou zijn! Bovendien zorgt dit lage verbruik voor een A-label en valt de "Giulietta 1.4 Turbo MultiAir" voor zakelijke rijders in de 20% bijtelling klasse.



In de praktijk zijn de prestaties van deze bijzondere motor prima. Wanneer de dynamische modus wordt gekozen (waarover later meer) is de auto zeer vlot en zelfs uitdagend.

Net zo makkelijk kan extreem laag in de toeren worden gereden; 1.200 rpm is al voldoende om een kruissnelheid aan te houden. Mede daarom voorziet Alfa Romeo standaard in een schakelindicator, die aangeeft wat het meest economische moment is om een volgende of vorige versnelling te kiezen. Zonder dit hulpmiddel zou menigen te laat schakelen en dus

meer verbruiken dan nodig.

Om het verbruik in de stad te verlagen, is de Giulietta voorzien van een start/stop-systeem. Wanneer de auto tot stilstand komt en de versnelling in neutraal wordt gezet, slaat de motor vanzelf af. Zodra de koppeling wordt ingetrapt om de eerste versnelling in te leggen, start de motor automatisch.



Helaas werkt dit systeem te traag. In druk verkeer is de kans groot dat de koppeling alweer los wordt gelaten voordat de motor voldoende toeren maakt; de auto maakt dan een bokkensprong en slaat alsnog af. De enige oplossing is geduld uit te oefenen en een moment te wachten na het kiezen van de eerste versnelling.

Ondanks een overwegend kalme rijstijl kwam het testverbruik op een traject met stadsverkeer, provinciale wegen en snelwegen uit op 1 op 14.



Diesel: 2.0 JTDM

De "2.0 JTDM" dieselmotor levert even veel paardenkrachten als de 1.4 benzinemotor. De dieselmotor heeft echter meer koppel ("trekkracht") en bouwt het vermogen veel sneller op. Een klein tikje op het gaspedaal is daarom al voldoende voor een machtige versnelling. Op papier is deze sterkste dieselmotor een fractie trager dan bovengenoemde benzinemotor, als het gaat om rijplezier is de dieselmotor dankzij het gretige karakter toch favoriet.

Al bij een extreem laag toerental levert de "JTDM" volop vermogen. Daarom kan niet alleen sportief, maar ook uiterst ontspannen worden gereden. Het door Alfa Romeo beloofde verbruik van 1 op 25 is op buitenwegen goed haalbaar. In de stad loopt het verbruik echter snel op (ondanks de schakelindicator en het start/stop-systeem) en kwam het testverbruik uit op 1 op 18 (fabrieksopgave: 1 op 21).

Vooral na een koude start is de dieselmotor nadrukkelijk hoorbaar. De benzinemotor doet z'n werk met meer rust en raffinement. Ongeacht de gekozen motor zijn de brede banden van het optionele Sport-pakket nadrukkelijk hoorbaar op slecht wegdek.

Weggedrag

Voor de Giulietta heeft Alfa Romeo een geheel nieuw platform ontwikkeld. Het doel was om niet alleen het traditionele rijplezier te bieden, maar de auto ook nog eens bijzonder veilig te maken. Dat het laatste gelukt is, blijkt uit de recente EuroNCAP botsproef waar de Giulietta zeer hoog heeft gescoord.

Het weggedrag kan worden beïnvloed met de zogenaamde "DNA"-knop. Daarmee kan worden gekozen voor een "dynamisch", "normaal" en "all weather" modus.



Het verschil tussen deze modi is zeer goed merkbaar. In de dynamische modus is de reactie op het gaspedaal directer, de besturing zwaarder, en staan de remmen steeds op scherp.

Bovendien wordt een "elektronisch sperdifferentieel" ("Q2") geactiveerd waardoor beduidend hogere bochtsnelheden kunnen worden gehaald. Daarbij is de communicatie met de bestuurder uitstekend, zonder dat de Giulietta nerveus is als een sportwagen. De

Giulietta-rijder voelt precies wanneer de grens wordt bereikt en kan daarom nog meer plezier aan de auto beleven.

Conclusie

Weet de Giulietta de emotie van een Alfa Romeo te combineren met het verstand van een alledaagse middenklasser? Het antwoord is een voorzichtig "ja". Ten opzichte van voorgaande modellen van Alfa Romeo ging vorm niet langer voor functie en is de auto inderdaad praktischer, ruimer en ergonomischer. In vergelijking met de concurrentie scoort de Giulietta op deze punten niet meer dan gemiddeld goed.

Dankzij de ingenieuze techniek is de Giulietta op papier bijzonder zuinig. In de praktijk presteren de motoren prima, maar zijn deze niet zuiniger of onzuiniger dan vergelijkbare motoren van andere merken.

De Giulietta overstijgt het gemiddelde uiteindelijk met de originele vormgeving, het hoge veiligheidsniveau en het rijplezier. Daarmee is de Giulietta even verstandig als de concurrentie, maar heeft deze Italiaan tóch een streepje voor. ■



Specificaties

Alfa Romeo Giulietta 1.4 Turbo MultiAir Exclusive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	435 x 180 x 147 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1.265 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	350 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1368 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	170 pk @ 5500 tpm
Koppel	250 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	218 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	7,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	131 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 30.450,-
Prijs instapmodel	€ 24.950,-