



Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

Grote zus

Autotest | Alfa Romeo heeft een sportief koppel in huis met Giulietta en Giulia. Giulietta ("Julietje") is de kleine zus, dartel en speels. En daar komt nu Giulia (Julia) bij en die gaat op alle punten een stap verder. Een grote stap. Dartel wordt krachtig en speels wordt genadeloos snel. Maak kennis met de grote zus.

Giulia is de garage nog niet uit of ze trekt al de nodige aandacht. Dat is niet zo gek, want ze kwam tot leven met een machtig, bijna monsterlijk geluid. De buitenwacht weet deze nieuwkomer meteen te herkennen en dat is een knappe prestatie van Alfa Romeo. Giulia is op het moment van schrijven nog maar een half jaar op de markt en nu al geniet het model de iconische status waar een BMW M of Mercedes-AMG jaren voor hebben gevochten.

Wat Alfa Romeo heel slim heeft gedaan, is de Giulia eerst als Quadrifoglio presenteren. Dat trekt de nodige aandacht, want in de regel verschijnen eerst gewone uitvoeringen en pas daarna verschijnt een extra gespierde versie. Alfa Romeo doet het precies andersom en dankzij die opzet heeft Giulia snel reputatie gemaakt.



Uiterlijk vertoon

Natuurlijk helpt het flamboyante uiterlijk ook, want Giulia ziet er in de Quadrifoglio outfit op z'n zachtst gezegd imposant uit. De grille is als een grote bek die open staat en alles opvreet wat er in zijn weg verschijnt. De koplampen hebben een boze, intimiderende blik. Rondom zorgen spoilers, gemaakt van kevlar, voor extra uitstraling en een ideale stroomlijn. Heel bijzonder: de splitter onder de voorbumper is beweegbaar en past de hoeveelheid neerwaartse druk aan aan de snelheid. Het mag duidelijk zijn: dit is geen doorsnee sedan.

Ook binnenin strooit Alfa Romeo rijkelijk met lichtgewicht materialen voor een sportief karakter. Daarbij wordt gekozen voor de gebruikelijke elementen om tot een sportieve sfeer te komen: kuipstoelen en afwerking in zwart met rode stiknaden. Het stuurwiel is zelfs rechtstreeks afgekeken van Italiaanse supersportwagens, met de startknop in het hart.



Een leuk detail: op de kevlar elementen na genieten de alledaagse uitvoeringen van de Giulia van vrijwel dezelfde aankleding. Wie de Giulia zakelijk rijdt, geniet dus ook van het exclusieve gevoel van deze Italiaanse exoot. Alleen de stoelen en de zithouding zijn heel anders (minder) in de zakelijk verantwoorde Giulia.

Functionaliteit

Wanneer het gevoel opzij wordt gezet en de Quadrifoglio wordt beoordeeld op de functionaliteit, komt deze Giulia nog steeds goed voor de dag. Ondanks de royaal bemeten stoelen met keiharde schelpen, blijft er achterin toch voldoende beenruimte over. En ondanks de techniek die nodig is voor achterwielaandrijving, is de bagageruimte heel behoorlijk.



Zowel deze Quadrifoglio als de alledaagse Giulia's zijn voorzien van alle moderne veiligheids- en

infotainmentsystemen die mogen worden verwacht in dit segment. Het geluid van het merkloze audiosysteem is wat plat, maar dat is nog altijd beter dan een opdringerige klank waarmee geluid kunstmatig spectaculair wordt gemaakt (iets waar veel fabrikanten zich aan schuldig maken).

Quadrifoglio

Als het gaat om de beleving, dan is het verschil tussen een doorsnee Giulia en deze Quadrifoglio als het verschil tussen zwart en wit. De gewone versies hebben een sportieve ondertoon. De Quadrifoglio daarentegen is een volbloed sportwagen in sedanvorm. De zescilinder motor in het vooronder ontwikkelt niet minder dan 510 pk en brengt dat via een koolstofvezel aandrijf-as over op de achterwielen, en alleen de achterwielen.

De Giulia Quadrifoglio heeft geen automaat, maar een handbak. De schakelwegen zijn kort en exact. Het koppelingspedaal geeft voldoende gevoel om te voorkomen dat de bestuurder de koppelingsplaten verbrandt als hij/zij het motorvermogen onderschat. Bovendien: de 100 km/u wordt al in het tweede verzet bereikt, dus voor een snelle sprint zijn geen bliksemsnelle reflexen vereist.



Ondanks het feit dat de Quadrifoglio is voorzien van een turbomotor, geeft deze het vermogen niet in één

krachtsexplosie vrij. In plaats daarvan werkt de krachtbron naar een hoogtepunt, zoals een atmosferische motor dat doet. Bij lage toeren spint de zescilinder als een tevreden kat en laat de Quadrifoglio zich verrassend comfortabel rijden (alhoewel het mechaniek soms lijkt te protesteren bij snelheden onder de 100 km/u). Dankzij cilinderuitschakeling is het verbruik bij kalm rijden relatief bescheiden.

Wanneer het gas dieper wordt ingetrapt, verandert de tevreden spinnende poes in een machtig brullende leeuw. Daarbij lijkt het alsof het vermogen nooit "op" is. Zelfs wanneer de naald van de toerenteller de 7.000 toeren per minuut passeert, lijkt het alsof een oneindige bron van acceleratievermogen is aangeboord. De enige beperking is de lengte van de weg, niet het vermogen van de Giulia.



Weggedrag

Hoe het motorvermogen tot uiting komt, wordt bepaald met de "DNA" schakelaar zoals die in iedere Alfa Romeo is te vinden. Maar... deze grote zus doet

alles in het kwadraat. Waar een gewone Alfa Romeo in de normale stand slechts een sportieve ondertoon heeft, is de Quadrifoglio in de standaard modus al sneller en agressiever dan vrijwel al het andere verkeer.

Bovendien is de Giulia Quadrifoglio ronduit gemeen. Wanneer in de neutrale modus plotseling gas wordt gegeven, begint de staart al hevig te kwispelen en maakt de elektronica overuren om het vermogen op het asfalt over te brengen. In de dynamische modus heeft ook de bestuurder de handen vol aan de Quadrifoglio. In de race-stand (alleen voorbehouden aan de snelste modellen van Alfa Romeo) vereist de Quadrifoglio een zeer ervaren coureur.

Waar concurrerende modellen van andere merken tegenwoordig rijdende computers zijn, kiest Alfa Romeo voor een relatief eenvoudige insteek. Uiteraard is de Giulia voorzien van tractiecontrole en een actief differentieel, maar in vergelijking met de tegenstrevers is dat "terug naar de basis".

Dit is daarom een auto waarmee beginnende chauffeurs hopeloos in de problemen kunnen komen. Ervaren coureurs kunnen de Quadrifoglio juist helemaal naar hun hand zetten en er het maximale uithalen. Mede daarom heeft de Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio op het moment van schrijven het ronderecord op de Nürburgring in handen in zijn klasse.



Conclusie

Alfa Romeo biedt naar eigen zeggen in alle segmenten van de markt het meest sportieve model aan. Met de Mito en Giulietta heeft de fabrikant daar een goed begin mee gemaakt, de Giulia Quadrifoglio is de kers op de taart.

Er zijn meer grote zakensedans die presteren als sportwagens, maar Alfa Romeo weet zich desondanks goed te onderscheiden. De Giulia Quadrifoglio is namelijk geen rijdende computer, maar een pure stuurmansauto waarbij het aankomt op de talenten van de coureur. Weliswaar kan met de DNA-schakelaar het vermogen iets worden beteugeld voor dagelijks gebruik, maar wanneer alle remmen los gaan is deze grote zus een atlete van formaat. ■



Specificaties

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

464 x 202 x 143 cm
282 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.655 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

58 l
450/1200 l
245/35R19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2891 cc
6/4
510 pk @ 6500 rpm
600 Nm @ 2500 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

3.9 sec.
307 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

8.5 l / 100 km
12.8 l / 100 km
6 l / 100 km
230 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 120.550,-
€ 65.000,-