



Martijn Verhoef
27 maart 2023

Bereikbare schoonheid?

Het grote succes van Alfa Romeo ligt alweer vele jaren achter ons. Met legendarische modellen als de 145 en 156 wist het merk Italiaanse schoonheid betaalbaar aan de man te brengen. Duizenden nieuwe Alfa's verlieten de showrooms per jaar en het bestaansrecht van het mooie merk leek een vanzelfsprekendheid. Toch brokkelde het succes af en hoewel er nog geprofitteerd kon worden met bijtellingsknallers als de MiTo en Giulietta bleek die ervaring van korte duur.

Onder moederbedrijf FCA had Alfa Romeo het zwaar, maar met het ontstaan van Stellantis gloort er hoop aan de horizon. Het merk krijgt de tijd om zich te bewijzen, maar zal daarom wel een grote groei moeten doormaken. Met de Tonale lijkt het merk een eerste succes te kunnen vieren en het is nu tijd om door te pakken. Daarom vernieuwt het merk meteen ook maar de rest van het gamma, dat met de overgebleven Giulia en Stelvio toch al overzichtelijk te noemen is. We gaan eerst op pad met de begeerlijke Giulia, om te zien of de bijpuntsessie het model toekomstbestendig maakt.



Knipoog naar SZ

We noemen de auto begerlijk, omdat we nog niemand zijn tegengekomen die de Giulia geen knappe auto vindt. Reden voor de Italianen om de facelift te beperken tot het hoognodige. Zo zien we een nieuw neusje, dat het sterke verwantschap met eerder genoemde Tonale nog maar eens bevestigt. De grille is bijgepunt en vooral de nieuwe koplampen vallen op. Ze hebben dezelfde drieledige indeling als de Tonale en doen denken aan de SZ Zagato die zo'n zelfde indeling van de koplampen heeft. Bij het ontgrendelen zorgt het oplichten van de dagrijverlichting voor een dynamische welkomstgroet, terwijl tijdens het rijden het heldere led-licht de oudere xenonverlichting van het uitgaande model snel moet doen vergeten. De matrixtechnologie zorgt ervoor dat je grootlicht kunt voeren, zonder de medeweggebruikers te verblinden. Bepaalde blokken worden in- of uitgeschakeld, afhankelijk waar een auto voor je rijdt.

Het silhouet van de Giulia blijft verder - gelukkig ongewijzigd - waardoor er nog steeds een krachtige sportsedan voor onze neus staat. En eigenlijk nog krachtiger dan voorheen, want waar je eerst nog een brave Giulia met kleine wielen kon bestellen,



Alfa Romeo Giulia 2.0T 280 Q4 Competizione

staat de auto nu minstens op 18 inch lichtmetaal. De achterlichten zijn standaard donkergetint en hebben een nieuwe indeling van de ledverlichting. De gereden Competizione is gebaseerd op het hoogste uitrustingsniveau Veloce en dat betekent dat je sportiever bumpermateriaal met nog grotere wielen krijgt. Voor deze speciale uitvoering zijn de remklauwen ook nog eens rood gespoten. De nieuwe matte lak Moonlight Grey zorgt voor het perfecte plaatje, want de strakgetrokken Giulia kan er weer helemaal tegenaan.



Niet gekunsteld

Overigens hebben de Italiaanse ontwerpers het interieur niet onberoerd gelaten. Het meest opvallende detail is de nieuwe cockpit achter het fraaie stuur. Dit digitale instrumentenpaneel is op verschillende manieren in te delen, waarbij we direct al fan zijn van de Heritage modus. Alsof je in een antieke Alfa zit, hebben de tellers dan de uitstraling uit de jaren zestig en zeventig met veel Italiaanse knipoogjes. Wat dacht je van de aanduiding toeren met Giri? Of dat de laatste cijfers van de snelheidsmeters zijn omgekeerd voor een betere afleesbaarheid? Het zou snel gekunsteld over kunnen



Alfa Romeo Giulia 2.0T 280 Q4 Competizione

komen, maar volgens ons komt Alfa Romeo er juist mee weg vanwege die jarenlange historie met iconische sportauto's. Dat ademt toch nog een beetje door in het binnenste van de Giulia.

Dat interieur is verder opgetrokken uit prima materialen als leder, kunststof en aluminium. Verwacht niet hetzelfde afwerkingsniveau als die van een premium Duitser, maar het geheel steekt behoorlijk goed in elkaar en voelt degelijk aan. De grote aluminium schakelflippers voelen zoals ze er uitzien en zorgen voor een extra beleving tijdens het rijden. Het stuur is zeer uitgebreid te verstellen en zorgt voor een prima zithouding, waarbij de digitale tellers goed in het zicht blijven. De stoelen voelen stevig, maar comfortabel aan en weten je vast te grijpen in de bochten, een plek waar de Giulia sowieso goed tot zijn recht komt.

Het valt wel op dat inzittenden veel meekrijgen van wat er buiten gebeurt. Windgeruis, bandengerol en het geronk van de wat rauw klinkende viercilinder dringt moeiteloos door in het interieur, hieraan merk je toch dat de auto alweer jaren geleden met de toen geldende maatstaven is ontworpen. Dat merk je overigens ook aan het infotainment, dat met een aarzelend reagerend touchscreen en vrij kleine knoppen niet kan meekomen met het high definition geweld van Mercedes-Benz en BMW. Aan de grootte van het scherm en het ontbreken van functionaliteiten als draadloze Apple Carplay merk je dat de tijd niet heeft stilgestaan. Al vergeet je dat snel als je het fijne stuur vastpakt, de automaat in D zet en met de DNA-knop hetzelfde doet.



Topprestaties met instapmotor

Want de echte kwaliteiten van de Giulia komen bovendien als je met de sedan op pad gaat. De gewichtsverdeling is 50/50, de auto heeft een mechanisch sperdifferentieel en standaard vierwielaandrijving. Met 280 pk en 400 Nm weet de auto in 5,2 seconden naar de honderd te sprinten. En dan hebben we het hier over de tweeliter instapmotor, al is dat niet veelzeggend aangezien Alfa Romeo maar één benzinemotor levert.

Er is wel nog steeds een diesel beschikbaar, de 2.2 JTDM is met 210 ook geen stakker. De versie met 200 pk en achterwielaandrijving heeft het veld moeten ruimen na de facelift en dat is voor onze markt jammer. De krachtigere versie met vierwielaandrijving stoot namelijk flink meer uit en dat merk je als je de prijzen ziet. Voor de prestaties vonden we deze Q4 altijd al de beste keuze, mede door het sperdifferentieel dat vanaf de Ti-uitvoering beschikbaar is.



Sportsedan met karakter

De juiste kracht naar het juiste wiel zorgt samen met het relatief lage gewicht voor een heel lichtvoetig karakter. Terwijl de besturing juist zwaar en met veel gevoel is, zodat je de auto heel precies kan plaatsen en geen verslapping rond de middenstand waarneemt. De auto stuurt simpelweg snaarstrak en weet door de zeer goede wegligging heel veel vertrouwen af te dwingen.

Door de fijne ZF-bak met acht versnellingen en het surplus aan vermogen weet de auto zijn sportieve uiterlijk uitstekend te verdedigen. Het handschakelen via de flippers blijft onze favoriet, al kan de bak het prima zelf regelen. Met recht kunnen we spreken van een sportsedan die karakter toont en hoewel de techniek niet nieuw is, met zijn lichtvoetigheid en wegligging nog steeds de leukst rijdende auto uit zijn segment is.



Geen keuzestress

Voor zoveel plezier en Italiaanse passie moet je overigens wel de buidel trekken. Door de Europese keuze om de tweeliter met achterwielaandrijving te schrappen, ligt de vanafprijs van de Giulia zo'n 15.000 euro hoger dan voorheen. Daar krijg je wel een veel krachtigere motor met vierwielaandrijving voor terug, naast standaardopties als de matrix ledkoplampen en elektrisch te verstellen stoelen met geheugen. Voor minstens 65.000 euro is Alfa dan ook niet in de positie om flauw te doen. Heb je keuzestress, dan kun je voor de geteste Competizione gaan. Behalve een schuifdak, rijassistentie en een alarm heb je standaard alle opties. Voor de fraaie lak dien je nog wel 1.400 euro neer te leggen. Vanafprijs voor dit alles? 76.000 euro.

Gestraft door zijn hoge uitstoot is de prijs voor de mooie Giulia niet misselijk. En die hoge Co2-waarden maken de auto voor veel zakelijke rijders ook onbereikbaar, omdat bedrijven maxima stellen aan de uitstoot. De eveneens verkrijgbare dieserversie is goedkoper als je hem op uitrusting vergelijkt, omdat die variant standaard als Ti wordt uitgerust. Die versie is zuiniger en heeft minder uitstoot, wat hem zakelijk dan weer



Alfa Romeo Giulia 2.0T 280 Q4 Competizione

interessanter maakt. Maar wie bestelt er nog een diesel tegenwoordig?

Al met al zal de Giulia in zijn eentje het merk niet kunnen doen opleven. Maar de auto bewijst wel dat Alfa's merkwaarden – karakter tijdloos zijn en voor heel veel rijplezier zorgen. Als Alfa Romeo maar een gedeelte van die waarden weet door te vertalen in haar nieuwe (en waarschijnlijk volledig elektrische) modellen, moet het helemaal goedkomen met het merk.

Foto's: Alfa Romeo

Plus

- + Hele goede rijprestaties
- + Fijne zitpositie
- + Complete uitrusting.

Min

- Flinke uitstoot
- Verouderd infotainment