



Dirk-Jan Dalhuisen
13 september 2011

Terug naar de top

Halfstok hingen ze, de vlaggen van veel Alfisti, toen Alfa Romeo de productie van de 147 GTA stopzette en de Italianen zich daarmee terugtrokken uit het segment van de hot hatches. Volgens velen een aderlating, maar dan wel met een tijdelijk karakter. Afgelopen jaar kwam Alfa met een opvolger van de 147 in de vorm van de Giulietta, waarvan het topmodel Quadrifoglio Verde door menigeen wordt gezien als de gedoodverfde opvolger van de temperamentvolle 147 GTA. Kan de Giulietta QV de vlag weer in top hijsen?



Imposante cijfers

Werp een snelle blik op de specs en je begrijpt direct waarom velen in de top-Giulietta de opvolger van de 147 GTA zien. De prestaties van beide auto's ontlopen elkaar namelijk nauwelijks. Een onderling vergelijk laat zien dat het vermogen van 235 pk dicht in de buurt komt van de 250 pk in de GTA. Met 340 Nm aan koppel overtreft de Giulietta z'n voorganger zelfs, al is het verschil niet schokkend. De snelheidsprijs gaat weer naar de GTA, die vanuit stilstand een halve seconde sneller de 100 bereikt dan de QV (6,8 seconden) en een verwaarloosbaar hogere topsnelheid heeft. Cijfers waaruit je kunt opmaken dat beide auto's elkaar niet veel toegeven, en daar houden de overeenkomsten ook gelijk ongeveer op - motorisch althans. Imponeerde de 147 GTA nog met een machtige, atmosferische 3.2 V6, de Giulietta is meer van deze tijd en maakt minstens zoveel indruk door vergelijkbare prestaties te halen uit een geblazen motorblok dat bijna half zo groot is. Beide krachtige motoren, maar met een totaal



Alfa Romeo Giulietta QV 1.750 TBi

verschillend karakter, waarbij vooral het verbruik de grote winnaar is van de downsizetechniek die in de Giulietta is toegepast. Joeg de GTA er nog iedere 8 kilometer een liter benzine doorheen, de Giulietta zou je met een liter een keurige 5 kilometer verder kunnen brengen. Wij kwamen met een gemiddeld verbruik van 1 op 12 bij een bewuste rijstijl aardig in die buurt.



Snel, maar een beetje braaf

De hoogste tijd om de feiten te laten voor wat ze zijn en de weg op te gaan om te doen waar Alfa Romeo de Giulietta QV voor bedoeld heeft: rijden. Daar laat de vlotte Italiaan zien dat het vergelijk met de GTA in de praktijk mank lijkt te gaan. Tijdens het rijden in de QV ontbreekt de echte GTA-sensatie namelijk een beetje. Da's ergens niet zo vreemd, want qua karakter haalt een vierpitter - hoe goed, want dat is de TBi zeker, ook - het nooit bij een brullende, gierende V6. Vergis je niet: met 235 pk onder de kap is het



Alfa Romeo Giulietta QV 1.750 TBi

allerminst behelpen, maar de 1.750 TBi maakt van de Giulietta QV niet zo'n wild beest als de V6 dat met de 147 GTA deed. Begon het feest in die GTA pas hoog in de toeren, de Giulietta vindt het al welletjes geweest nog voordat de 6.000 rpm op de toerenteller staat. Daaronder vormt de QV echter een serieuze bedreiging voor menig hot hatch. De motor is vlot bij de les en terwijl je met een ferme duw in je (fraaie!) sportstoel wordt gedrukt, verdwijnt de Giulietta QV met grote stappen richting horizon. Voor je het weet, jaag je de Giulietta daarbij naar hoogst illegale snelheden, want iedere vorm van snelheidsbesef ontgaat je aan boord van de snelle QV. Geluiden van buitenaf worden keurig geïsoleerd en ook het toch al zo tamme motorgeluid dringt nauwelijks naar binnen. Een domper voor wie het GTA-gevoel van weleer wil herbeleven, maar het maakt de Giulietta wel tot een prettige auto voor alledaags gebruik.



Subtiele schoonheid



Alfa Romeo Giulietta QV 1.750 TBi

Om de nekken gedraaid te krijgen heeft de QV in ieder geval geen uitlaatsymfonie nodig. De fraaie lijnen en de even dure (2.450 euro) als schitterende Rosso Competizione parelglanslak volstaan om overladen te worden met goedkeurende blikken en opgestoken duimen. Onder het mom van 'less is more' blijft het verdere uiterlijk vertoon dan ook beperkt tot een extra uitlaatpijp, fraai lichtmetaal en natuurlijk het klavertjenvier op beide flanken. Ook in het interieur werd heel subtiel gestrooid met QV-specifieke details. Een setje sportpedalen en geborstelde aluminiumlijsten herinneren je er samen met rode stiknaden aan dat je met de topversie van de Giulietta onderweg bent. De afwerking en de gebruikte materialen stemmen over het geheel genomen tot tevredenheid, al laten bepaalde details nog wel ruimte voor verbetering zien. Exclusief voor de QV is ook de in leder en stof uitgevoerde bekleding van de sportstoelen. Deze zijn wat aan de harde kant, maar bieden wel een goede ondersteuning van het lichaam en zijn in alle richtingen verstelbaar. Een ideale zitpositie lijkt daardoor binnen handbereik, ware het niet dat je het stuur niet echt lekker naar je toe kunt halen. Ruimte biedt de Giulietta, met name voorin, wel in voldoende mate. Op de achterbank kun je het als volwassene ook best even uithouden, maar royaal zitten is er niet bij. Met een bagageruimte van 350 liter (uit te breiden tot 1.045 liter) leent de QV zich prima voor een weekendje weg; wees er echter wel op bedacht dat je je koffers eerst over een hoge tildrempel moet hijsen.



GT-genen

Terug naar de rijeigenschappen. Evenals onder de motorkap winnen ook hier de GT-genen het van het hardcore GTA-karakter. Zo ervaar je de stugheid van het onderstel alleen op erbarmelijk slecht wegdek. Op beter asfalt laat de Giulietta zich juist meer van z'n comfortabele kant zien. De besturing is van hetzelfde laken een pak: de auto is heel precies te plaatsen en stuurt (en schakelt) lekker direct, maar GTA-liefhebbers hadden 'm vast maar al te graag wat minder licht gezien. Ook de afstelling van de gasrespons is net niet helemaal hoe je 'm graag zou willen hebben. In de 'Normal'-stand reageert de Giulietta gecontroleerd, maar twee tellen te laat op het gaspedaal. Zet je de schakelaar in 'Dynamic', dan voel je dat auto bij iedere lichte beroering van het gaspedaal juist geneigd is om aan je aandacht te ontsnappen en er als een dolle stier vandoor te gaan. Over reactiesnelheid geen klagen, maar de controle die je in de normale stand wel hebt, ontbreekt dan weer in de sportieve modus. En dat



Alfa Romeo Giulietta QV 1.750 TBi

terwijl de Italianen het schoolvoorbeeld nota bene in eigen huis hebben: de vorig jaar geteste 1.4 Turbo reageerde ook alert, maar zonder die nervositeit. Levert de 1.750 TBi dan een overkill aan vermogen? Nee, dat beslist niet. Waar 235 pk op de voorwielen in de regel vaak leidt tot gebrek aan tractie, laat de Giulietta z'n vermogen via het Q2-differentieel voorbeeldig op de voorwielen los, waarna de auto keurig neutraal de sturbewegingen opvolgt. Wil je 'm uit koers krijgen, dan moet je van goeden huize komen.



Ruim baan

Voor zo'n veilig karakter valt bij dagelijks gebruik natuurlijk wel wat te zeggen, maar wie er niet vies van is om de teugels af en toe eens lekker te laten vieren, was met de 147 GTA toch beter af. Terugkomend op de vraag in hoeverre de Giulietta QV als opvolger van die auto kan worden bestempeld, benadrukken we nog maar eens dat de



Alfa Romeo Giulietta QV 1.750 TBi

specificaties dat bevestigen, maar dat het in de praktijk ontbreekt aan sensatie en speelsheid. Wat dat betreft is er met enige finetuning op verschillende vlakken nog ruim baan voor een eventuele GTA-versie. Dat laat onverlet dat de Giulietta QV het z'n directe concurrenten - denk daarbij vooral aan auto's als de Volkswagen Golf GTI - knap lastig kan maken met z'n fijne rijeigenschappen, complete uitrusting en - niet te vergeten - prachtige voorkomen. Om met de woorden van Henk Westbroek af te sluiten: zelfs je naam is mooi...

Plus

- + Prachtige verschijning
- + Sterke, soepele motor
- + Rijeigenschappen

Min

- DNA-systeem mist verfijning
- Diepteverstelling stuurwiel
- Mag iets meer beleving bieden