



Loon naar wachten



“Effe wachten ... pizza!”, aldus André van Duins beroemde Pizzalied. Maar de bereiding van hoogwaardiger Italiaanse delicatessen kost doorgaans wat meer tijd, zo ook de ontwikkeling van de Alfa Romeo Giulia. Niet minder dan vier jaar hebben we moeten wachten op deze achterwielaangedreven 159-opvolger. Nu mag hij zich bewijzen tegen de Audi A4, de BMW 3-serie en de Jaguar XE.

Tekst: Michael Godde, Gert Wegman · Foto's: Daniela Loof

Audi A4 2.0 TDI S tronic 190 pk

190 pk, voorwielaandrijving, 0-100 km/h in 7,3 sec., topsnelheid 237 km/h, verbruik 5,7 l/100 km (1:17,4), vanafprijs:  45.370 euro  39.905 euro

Jaguar XE 20d 180 pk automaat

180 pk, achterwielaandrijving, 0-100 km/h in 8,8 sec., topsnelheid 228 km/h, verbruik 5,7 l/100 km (1:17,4), vanafprijs:  45.550 euro  38.440 euro

BMW 320dA Corporate

190 pk, achterwielaandrijving, 0-100 km/h in 7,2 sec., topsnelheid 230 km/h, verbruik 6,0 l/100 km (1:16,7), vanafprijs:  47.450 euro  38.290 euro

Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 180 pk ECO

180 pk, achterwielaandrijving, 0-100 km/h in 7,4 sec., topsnelheid 230 km/h, verbruik 6,1 l/100 km (1:16,4), vanafprijs:  44.450 euro  37.905 euro



DE SNELSTE OP DE SLALOM

ALFA ROMEO GIULIA

▲ Op het gebied van rijeigenschappen is de Giulia de absolute topper van het stel.

► De keuzehendel maakt een goedkope indruk.

►▼ Fraaie vormgeving en mooi leer, maar de afwerking is niet geweldig. Bijzonder: startknop op het stuur.

▼ Met de DNA-knop kun je het karakter van de aandrijflijn aanpassen.

▼▼ De wat vlakke stoelen passen niet bij de dynamische eigenschappen.



Al in de zomer van 2015 werden de eerste – al dan niet bewust – gelekte beelden van de nieuwe Giulia de wereld in gestuurd. De Italianen voerden de spanning langzaam op door steeds weer een ander detailbeeld vrij te geven, maar nu is Alfa's middenklasser dan eindelijk op de markt. Zijn belangrijkste opgave is om het wat verstofte merkimage weer wat glans te geven. Daarvoor hebben de Italianen hem niet alleen voorzien van een historisch verantwoorde modelnaam, maar ook van achterwielaandrijving, net zoals zijn naamgenoot uit een grijs verleden. De voorpret heeft nu lang genoeg geduurd; tijd voor het echte werk. Om te zien wat hij werkelijk waard is, mag de Giulia aantreden tegen twee ijzersterke Duitse concurrenten in de gedaante van de Audi A4 en de BMW 3-serie, en tegen de Jaguar XE, de jongste Britse troef in de middenklasse. Wat het viertal gemeenschappelijk heeft, zijn een dikke diesel en een moderne automaat.

IN-/EXTERIEUR

Zeker binnenin is de Giulia aan alles te herkennen als een Alfa Romeo.

Met zijn prominente, driehoekige Alfa-grille en de priemende xenonlampen (optie) kijkt de Giulia agressief de wereld in en het dynamische silhouet onderstreept zijn sportieve aspiraties. Dat het 4,64 meter lange koetswerk hier en daar wat trekjes van de 3-serie vertoont, is niet per se een nadeel, al zullen de echte Alfisti hier wellicht anders over

denken. Bij het beschouwen van de Alfa-kont zwelt hun kritiek verder aan, want deze oogt toch wel een beetje inspiratieloos en zou ook zomaar aan een Audi, Seat of Infiniti kunnen toebehoren. De binnenhuisarchitectuur stelt daarentegen niet teleur; hier is de bekende Alfa-stijl te herkennen aan de klassieke kokers van het instrumentenpaneel, het design van de portiergrepen en de stikpatronen van het fraaie, cognackleurige leer (optie). Met de hoofd- en beenruimte voorin is ook weinig mis, maar de BMW en de Jaguar hebben op dit gebied nog iets meer te bieden. Op ruimtegebied ben je echter het best af in de Audi, zowel voor- als achterin kun je je hoofd en knieën ruimschoots kwijt. De BMW-bestuurder zal evenmin snel klachten vanaf de achterbank te horen krijgen. Bovendien heeft de 3-serie het grootste glasoppervlak, wat voor een aangenaam ruimtegevoel zorgt. Op de Alfa-achterbank stoten wat langere passagiers al gauw met hun knieën tegen de rugleuning van de voorstoelen, bovendien kost de schuin aflopende daklijn de nodige hoofdruimte. Ook in de XE komen langere bankzitters met hun kruin in aanraking met de hemelbekleding, maar in de Brit is dat



AUDI A4

▲▲ Voor een voorwielaandrijver kan de A4 zijn vermogen uitstekend kwijt.

▲ De uitgebreid verstelbare sportstoelen (optie) zijn de beste in dit vergelijk.

▲◀ Instelbare schokdempers (optie).

◀ Al sinds jaar en dag geeft Audi de toon aan op het gebied van interieurafwerking. MMI-navigatie en het digitale instrumentenpaneel zijn niet standaard.

Het Giulia-dashboard oogt fraai en opgeruimd. Alles benissimo dus? Nou, niet helemaal.



RUIM EN COMFORTABEL



vooral te wijten aan de relatief hoog geplaatste achterbank. Op het gebied van bagageruimte en de variabiliteit daarvan vertoont het testkwartet grote eensgezindheid. Op de Jaguar na (450 liter) kunnen alle auto's 480 liter in hun kofferbak verstouwen en bij alle auto's behoort het neerkappen van de achterbank tot de mogelijkheden.

Kijken we naar kwaliteit en afwerking, dan zijn de verschillen een stuk groter. Het Giulia-dashboard oogt door het geringe aantal bedieningselementen fraai en opgeruimd, met als hoogtepunten het aangenaam in de hand liggende leren stuurwiel met daaraan de startknop en de aluminium schakelflippers. Alles benissimo dus? Nou, niet helemaal, want als we kritisch naar de afwerking kijken, blijkt dat Alfa Romeo zijn nonchalante reputatie op dit terrein eer aandoet. Zo komen de bedieningselementen van de handmatige stoelverstelling fragiel over, terwijl de afdekking van bekerhouders en asbak zich slechts met een protesterend gekraak laat sluiten. Gelukkig blaas je na het aanzetten van het ventilatiesysteem niet meer alle as uit de asbak, zoals bij de Giulia uit de jaren zestig, maar daartegenover staat dat de speling in de keuzehendel van de automaat en de bedieningsknop van het infotainment wel weer voor de nodige irritatie zorgen.

Hoewel het Jaguar-interieur door het hoge plastic-gehalte moeilijk voor een chique Britse herenclub kan doorgaan, komt de XE vanbinnen een stuk degelijker over dan zijn Italiaanse concurrent. De 3-serie laat zien dat dit nog een stuk beter kan; hier zijn afwerking en materialen prima voor elkaar en mede dankzij de stijve carrosserie piept of kraakt er niets. Toch moet de BMW zijn streekgenoot op dit terrein voor laten gaan, want de Audi bevindt zich op eenzame hoogte waar het om kwaliteitsgevoel en afwerking van het interieur gaat – op het pedante af. Alles voelt bijzonder degelijk en prettig aan en er is geen kiertje of scherp randje te bekennen.

Kijken we naar de gebruiksvriendelijkheid van het infotainment, dan scoort de 3-serie de meeste punten. Het bedieningssysteem van de Giulia maakt gebruik van vergelijkbare draai- en drukknoppen, maar het werkt toch niet zo intuïtief, terwijl je er minder menu-onderdelen mee kunt aansturen. Hoewel het vernieuwde MMI-systeem van de A4 wel iets op BMW's iDrive is ingelopen, haalt het nog altijd niet hetzelfde hoge niveau. Het minst enthousiast zijn we over het infotainment van de Jaguar. Dat beschikt weliswaar over een gevoelig touchscreen dat vlot op je commando's reageert, maar veel belangrijke functies zijn verstopt in allerlei submenu's en de bediening van het navigatiesysteem is in eerste instantie



DE SNELSTE OP HET CIRCUIT

De BMW verwerkt richels en putdeksels op geraffineerde wijze.

wat verwarrend. Maar na enig puzzelen raken we er toch al snel aan gewend. Kijken we naar de veiligheidsuitrusting, dan moet de Alfa alle concurrenten voor zich laten. Terwijl de Duitsers en de Brit tegen meerprijs met een veelheid aan assistentiesystemen kunnen worden uitgerust, is de Alfa niet eens met een adaptieve cruise control leverbaar.

COMFORT

De wat stoterige Jaguar is op slecht wegdek geen uitblinker.

Mede dankzij hun fraaie leren bekleding ogen de Giulia-stoelen uitnodigend en ook op lange afstanden kun je het er best op uithouden. Minpunt is het gebrek aan zijdelingse steun en ook de ondersteuning op schouderhoogte houdt niet over. De achterpassagiers moeten het doen met een behoorlijk laag geplaatste, matig geprofileerde achterbank. Merkwaardig is het ontbreken van een middenarmleuning

achterin; zelfs tegen meerprijs is die niet te leveren. Onbegrijpelijk en niet bevorderlijk voor het comfort tijdens lange ritten. Bij de Jaguar is het zitcomfort voorin gewoon goed, maar achterin ontstijgt dit de middmaat niet. De uitvoerig verstelbare sportstoelen (optie) van de BMW zijn weliswaar vrij smal, maar bieden een uitstekende zijdelingse steun. Mede dankzij de prettig gevormde achterbank en de comfortabele armleuningen in de portieren genieten de achterpassagiers in de 3-serie van het aangenaamste comfort. Dat is in het verleden wel eens anders geweest... Voor de bestuurder en bijrijder is het uitstekend toeven in de A4. De sportstoelen (optie) zitten als gegoten en bieden voldoende ondersteuning aan lendenen en schouders.

Met dit soort middenklassers worden doorgaans veel kilometers gemaakt en voor veel aspirant-kopers is het veercomfort dan ook een belangrijk aankoop-

BMW 3-SERIE

▲▲ Comfortabele, maar wat smalle sportstoelen (optie).

▲ Prima bereikbare bedieningselementen van de assistentiesystemen.

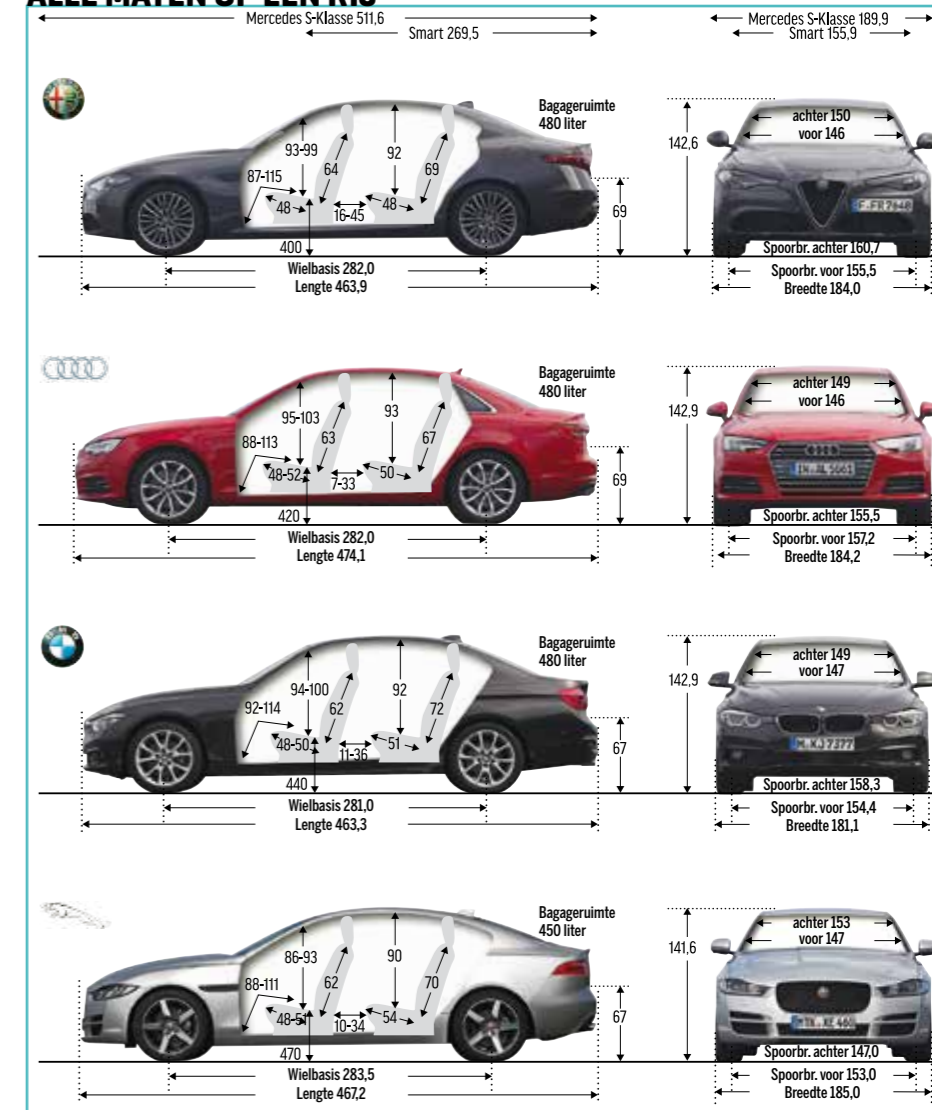
▲◀ Op het gebied van ergonomie en overzicht hoef je BMW niets meer uit te leggen. De interieurafwerking is van een prima niveau.

▲▶ Nog altijd behoort de 3-serie tot de middenklassers met de beste handling.

afkeurargument. Als enige testkandidaat is de Alfa niet voorzien van tegen meerprijs beschikbare, adaptieve schokdempers, desondanks is het stevige onderstel zeker niet onaangenaam. Ook op slecht wegdek biedt de Giulia een prettig veercomfort en is de balans tussen voor- en achteras goed voor elkaar. In volledig beladen toestand biedt de Alfa-vering echter weinig reserves en wordt de auto onrustig, maar ook de wat stoterige Jaguar is hier geen uitblinker.

Mede dankzij de adaptieve schokdempers (optie) gaat de Audi volkomen onaangedaan over hobbels en dwarsrichels en onderstelgeluiden worden uitstekend gefilterd. Van windgeruis en rolgeluiden hebben de Audi-inzittenden evenmin last; ook bij zeer hoge snelheden is de A4 verreweg de stilste van dit gezelschap. De BMW veert zowel in de sport- als in de comfortstand bijzonder aangenaam en verwerkt richels en putdeksels op geraffineerde wijze.

ALLE MATEN OP EEN RIJ





982 KILOMETER OP ÉÉN TANK



JAGUAR XE

▲ Hoewel de besturing van de XE extreem direct reageert, is het stuurgevoel niet optimaal.

▲► Op de leren stoelen (standaard in de Prestige-uitvoering) is weinig aan te merken.

► Het interieur is netjes afgewerkt, maar het plasticgehalte is hier en daar hoog. InControl Touch Pro met groot touchscreen is tegen meerprijs leverbaar.

▼ Wens je een dynamisch of een economisch rij karakter? Je regelt het met een druk op de knop.



MOTOR/TRANSMISSIE

Wat je ook van hem vraagt, de aandrijflijn van de BMW gehoorzaamt voorbeeldig.

Ondanks dieselgate en de opkomst van plug-in hybrides, is de diesel in het zakelijke segment nog altijd behoorlijk populair. Dat geldt ook voor de Audi A4, BMW 3-serie en Jaguar XE. Het wekt dan ook geen verbazing dat Alfa Romeo werk gemaakt heeft van de diesel onder de kap van de Giulia. Zeker in de Dynamic-modus reageert de 180 pk sterke 2,2-liter met spreekwoordelijk Italiaans temperament op de minste beweging van het gaspedaal. Ook de trekkracht vanuit lage toerentallen is fenomenaal en de pakweg

1,5 ton wegende Giulia weet prima raad met het koppel van 450 Newtonmeter. Het leuke is dat de Alfa-diesel ook bij hogere toerentallen nog krachtig is en dat de achtrupsautomaat van ZF hier echt perfect mee omgaat. Dat dit niet slechts een subjectieve indruk is, bewijzen de cijfers verderop in dit artikel: ondanks zijn iets lagere vermogen, kan de Giulia de Duitse concurrentie prima bijbenen.

Op het gebied van akoestisch raffinement moet de Alfa-diesel al snel afhaken. De TDI van de A4 is op dit punt de absolute uitblinker. Hoewel de BMW-motor nog altijd het typische diesel-geluid produceert en de Jaguar af en toe ook wel een rauw randje heeft, beschikken

ze allemaal over meer motorische beschaving dan de Italiaanse uitdager.

Audi heeft zijn 2,0-liter TDI niet alleen keurige manieren bijgebracht, maar hem ook een aangenaam karakter meegegeven. Over het gehele toerenbereik reageert de viercilinder krachtig en zonder morren, daarbij ondersteund door de alert reagerende automaat, die overigens als enige in deze test over een dubbele koppeling beschikt. Toch zijn de schakelmomenten in de A4 duidelijker voelbaar dan in de 320dA. Daar vormen motor en achtrupsautomaat (ZF) een perfect op elkaar ingespeeld koppel. Of je nu plotseling gas geeft of geleidelijk vanuit lage toerentallen omhoog-

klimt, de aandrijflijn van de BMW gehoorzaamt voorbeeldig. De Jaguar heeft een heel eigen karakter. Hoewel hij net als de Alfa en de BMW over een achtrupsautomaat van ZF beschikt, reageert de motor aanvankelijk wat vertraagd op de bevelen van het gaspedaal, om er vervolgens als een dolle vandoor te gaan. Toch lukt het hem dan niet meer om de concurrentie nog in te halen. Gelukkig toont de compacte Jag aan de pomp wel keurige, Britse bescheidenheid: met een gemiddeld verbruik van 5,7 l/100 km (1 op 17,5) is de XE samen met de A4 de zuinigste van dit gezelschap, maar ook de Giulia (1 op 16,4) en de 320dA (1 op 16,7) zijn geen zuipschuiten.

RIJEIGENSCHAPPEN

Rijplezier is in deze test niet het monopolie van achterwielaandrijvers.

De naam Giulia scheidt natuurlijk hoge verwachtingen als het om de rijeigenschappen gaat. Sterker nog, in de jaren zestig en zeventig was de Giulia bijna synoniem voor de begrippen lichtvoetigheid en dynamiek. En we kunnen je geruststellen: de Giulia van de 21^e eeuw doet zijn voorganger eer aan. Net als destijds komt de belangrijkste concurrent op dit testonderdeel van BMW, maar de Alfa declassert zijn Beierse concurrent bij het nemen van het slalomparcours. En niet alleen de BMW ... Als op rails gaat de Giulia om de pylonnen heen en bereikt hij een snelheid waar geen van de andere drie in de buurt komen. Het mooie is dat de Italiaan hierbij zo gemakkelijk beheersbaar blijft en zich, ondanks de wat lichte besturing, met de precisie

De Jaguar XE toont aan de pomp keurige, Britse bescheidenheid.

van een Italiaans barbiersmes laat dirigeren. Zonder enig drama of vervelende lastwisselreacties danst de Giulia door het parcours, waarbij de achterwielen een voorbeeldige tractie laten zien. Slechts heel af en toe licht het ESP-lampje even op, want het stabiliteits-systeem laat zich niet uitschakelen, zoals dat bij de BMW bijvoorbeeld wel mogelijk is. Dat geeft de BMW een licht voordeel op het handlingparcours. Net als de Giulia heeft de 3-serie een optimale gewichtsverdeling tussen voor- en achteras en is hij voorzien van 18-inch wielen (optie) met achter bredere banden dan vóór. Uiteindelijk verslaat de BMW zijn Italiaanse tegenstrever met een neuslengte voorsprong, wat waarschijnlijk mede te danken is aan de iets betere feedback en de fractioneel betere precisie. Als je dat als aspirant-Alfa-koper niet lekker zit, kun je opteren voor het tegen meerprijs leverbare Performance Package (2200 euro) met sperdifferentieel en instelbare schokdempers. Daarmee til je de dynamiek van de Giulia waarschijnlijk naar een nog hoger niveau.

De Audi A4 laat zien dat rijplezier niet alleen is voorbehouden aan achterwielaandrijvers. Stoïcijnsvolgt de ietwat kunstmatig aanvoelende besturing de bevelen van de bestuurder op en ondanks het fikse gewicht op de vooras van 927 kg (tegen 793 kg voor de Alfa en 796 kg voor de BMW), blijven de onderstuurneigingen keurig binnen de perken. Verder zijn de rechthoekstabiliteit en tractie van de voorwielaangedreven Audi uitstekend. En als de A4 dan ook nog eens de kortste remweg laat zien, is wel duidelijk dat hij het zijn concurrenten behoorlijk lastig maakt. Dat kan nauwelijks gezegd worden van de Jaguar, die hier de aansluiting kwijtraakt. Dat is de wijten aan de te lichte, ultradirecte besturing en de wat minder goede tractie van de achterwielen. Al met al vergt de Brit veel corrigerende ingrepen van de bestuurder.

WIKKEN & WEGEN

Al sinds de openbaarmaking van de eerste beelden zaten de Alfa-fans in spanning: zou de Giulia zijn belangrijkste concurrenten de baas kunnen? Als het gaat om dé kernwaarde van het merk, dynamiek, is het antwoord een overtuigend 'ja'. Verrassend is zijn zege op het gebied van milieu/kosten. Dat de Italiaan punten laat liggen op het gebied van afwerking, kwaliteitsindruk en veiligheid(ssystemen), was daarentegen redelijk voorstelbaar. Zal de gemiddelde Alfist daar rauwig om zijn? Ik denk het niet, die treurt hoogstens lichtjes om de designkansen die de ontwerpers hebben laten liggen bij het tekenen van de achterkant van Alfa's nieuwe middenklasser. Of de Giulia het succes van voorvader 156 achterna gaat, valt te betwijfelen, ook al zijn de leasetarieven vrij gunstig. Hoe dan ook gun ik deze dynamische topper alle succes, al was het maar ter 'ontgrijzing' van het verkeersbeeld, met al die op elkaar lijkende Audi's en BMW's ...



