



ARJEN DE JONG

Arjen de Jong heeft als voormalig CEO van BMW Group Nederland een scherpe blik op de autowereld ontwikkeld. Tegenwoordig is Arjen senior advisor bij Boyden global executive search.

## WHAT'S UP, GIULIA?



**T**ipo 105, de oorspronkelijke Giulia, was het succesnummer van Alfa Romeo. Het model dankte dit aan het markante, hoekige design van Giuseppe Scarnati, de prima wegligging en de vele sportieve varianten. Het verkoop-succes in de jaren 70 beperkte zich hoofdzakelijk tot Italië, waar autokeuze toen al fiscaal werd aangestuurd. Het ging erom uit een kleine cilinderinhoud zo veel mogelijk vermogen te halen. Dat hadden ze in Arese heel goed begrepen. Al in 1963 kwam de Giulia Ti Super, die met bovenliggende nokkennassen en dubbele Weber-carburateurs 112 pk uit zijn 1.570 cc viercilinder haalde. Een vierdeurs sedan van slechts 960 kg en een top van 185 km/h. Dat kon alleen Alfa Romeo. Het zou nog jaren duren voordat er enige concurrentie kwam, zoals de BMW 1600ti en de Ford Escort 1600 RS.

Inmiddels is het bijna veertig jaar geleden dat de laatste Giulia Nuova Super van de band rolde. Al die tijd heeft de concurrentie bepaald niet stilgezeten. Maar bij Alfa Romeo heeft de verdere ontwikkeling van sportieve, middenklasse sedans lang stilgestaan. Dat maakt het knap lastig voor FCA (Fiat Chrysler Automobiles) om nu weer een échte Giulia uit de hoge hoed te toveren. In juni 2015 doken de eerste foto's van de nieuwe Giulia (Tipo 952) op en gingen de harten van autoliefhebbers sneller kloppen. Onmiskenbaar eigentijds Alfa Romeo-design, zoals we dat kennen van de 4C Spider en de beeldschone 8C Competizione. Bij de nieuwe Giulia Quadrifoglio spat het testosteron ervan af. Althans op papier: een 2,9-liter V6 bi-turbo met 510 pk, die de slechts 1.500 kilo wegende sedan in 3,9 seconden naar 100 km/h schiet - op weg naar een top van 307 km/h. En dat met achterwielaandrijving en een 50/50 gewichtsverdeling voor/achter. Iets waar de ingenieurs van de AMG-, M- en RS-uitvoeringen van de Duitse premium merken knap onrustig van worden. In januari 2016 stelde Alfa Romeo de introductie van de Giulia opnieuw uit, nu naar de tweede helft van dit jaar. Waarom het merk dat precies deed, is onduidelijk, maar in kringen van toeleveranciers doen hardnekkige geruchten de ronde over ernstig falen bij crashtests. Als dat waar is,

moet het ontwerp flink op de schop. Tenminste, als je Audi, BMW en Mercedes naar de kroon wilt steken. Een woordvoerder van FCA meldde deze maand dat Roberto Fedeli - het brein achter onder meer de LaFerrari - is teruggehaald van BMW M GmbH om de ontwikkelingsafdelingen van Alfa Romeo en Maserati te gaan leiden. Hij mag meteen de constructieve problemen van de nieuwe Giulia oplossen. Een klus die - wil je het goed doen - veel geld en veel tijd kost. Het alternatief is een geforceerde introductie met risico's als moeilijk op te lossen technische problemen, torenhoge garantiekosten en ontevreden klanten. Het gevolg: aanzienlijke imagoschade. Inmiddels zijn FCA's voorlopige financiële jaarcijfers over 2015 bekend. Maserati heeft haar ambitieuze

## 'Er moeten snel inkomstenbronnen bij komen ...'

doelstellingen totaal niet gehaald. Alfa Romeo en Lancia zijn financiële drama's. Fiat is nauwelijks winstgevend en de FCA-groeistrategie voor Brazilië is een nachtmerrie. De grote winst- en omzetgroei wordt alweer naar achteren geschoven. FCA drijft voornamelijk op het succes van Chrysler in Noord-Amerika. Al met al moeten er snel inkomstenbronnen bij komen, anders staat de toekomst van het gehele concern wederom op losse schroeven. De charismatische CEO Sergio Marchionne van FCA meent nu dat Alfa Romeo moet overwegen terug te keren in de Formule 1. Naar mijn idee is het iets urgenter om de Giulia snel productierijp te maken. Want als deze *revitaliser* mislukt, heeft dat verstrekende gevolgen voor het merk Alfa Romeo en het voortbestaan van heel FCA ... **AW**

Deze gastcolumn biedt een podium aan auto-(industrie)experts. De mening van de gastcolumnisten is niet noodzakelijk die van AutoWeek.