



Alfa Romeo 4C

Raspaardje

Autotest | Menigeeen droomt er van om ooit de eigenaar te zijn van een volbloed sportwagen. En dan bij voorkeur één van Italiaanse makelij. Vanwege de torenhoge aanschafprijs wordt die droom maar zelden waargemaakt. Alfa Romeo wil daar verandering in brengen met de "4C". Is dit een volbloed sportwagen tegen de prijs van een luxe middenklasser?

Eén ding staat vast: aan het uiterlijk zal het niet liggen. Onderweg krijgt de 4C-rijder menig opgestoken duim van andere weggebruikers te zien. Anderen pakken de mobiele telefoon en filmen met de ene hand de 4C terwijl ze met de andere hand hun auto besturen. Bij aanvang van de fotosessie willen zo veel voorbijgangers (en zelfs een bruidspaar!) met de 4C op de foto, dat de Autozine-fotograaf moet wachten tot de auto vrij is voor het echte werk.

En er is een goede reden voor al die aandacht. De Alfa Romeo 4C heeft dezelfde perfect gekozen verhoudingen en bijna wulpse lijnen als astronomisch dure sportwagens. Het enige verschil is dat de 4C een slag kleiner is.

Dat laatste is zeker geen nadeel, maar juist het "geheim" van de 4C. Bij sportwagens draait het namelijk niet om de motor, maar om het gewicht van de auto in verhouding tot het vermogen. Omdat de 4C een maatje kleiner is, volstaat een minder grote motor en kon de prijs lager blijven. Bovendien is op alle mogelijke manieren gewicht bespaard om de prestaties te verbeteren. Zo is de 4C grotendeels uit kunststof en carbon opgetrokken.



Interieur

Die gewichtsbesparing is vooral duidelijk in het interieur. Hier geen weelderige vormen of fraaie materialen, maar een rechttoe rechtaan dashboard met alleen de hoogst noodzakelijke voorzieningen. Helaas zijn de vormgevers er niet in geslaagd van de nood een deugd te maken; de 4C ziet er van binnen teleurstellend simpel uit. Duitse merken weten minimalisme tot een kunstvorm te verheffen, waarom kan Alfa Romeo dit niet?

De hoofd- en beenruimte is verrassend goed. De bergruimte is minimaal, zelfs een dashboardkastje is wegbezuinigd om gewicht te besparen. Geheel terecht is een radio een optie. Zeker wanneer wordt gekozen voor de optionele sport-uitlaten, is een radio even zinnig als airconditioning op een motorfiets; er is nauwelijks iets van te merken.



Weggedrag

Zoals het hoort bij een sportwagen, ligt de motor achter de voorstoelen maar vóór de achteras en drijft deze de achterwielen aan. Door het gewicht te concentreren in het midden wordt een auto namelijk veel beweeglijker. Denk maar eens hoeveel moeite het kost om een halter met de gewichten aan het uiteinde te laten draaien om de as. Bedenk daarna hoe eenvoudig dit is als de gewichten in het midden zouden zijn geconcentreerd.

Het zwaartepunt van de 4C ligt niet alleen perfect in het midden, dankzij de afwezigheid van stuurbekrachtiging is de besturing puur. De besturing is niet alleen direct, maar geeft perfect weer wat er gaande is onder de voorwielen. Dit gaat zo ver dat zelfs de belijning op het wegdek voelbaar is in het stuurwiel!



De brede banden zorgen er bovendien voor dat de 4C op iedere onregelmatigheid in het wegdek reageert. Op de lange afstand is dit allemaal uiterst vermoeiend, maar voor plezierrijtjes vergroot dit de feestvreugde enorm.

Een elektronisch stabiliteitssysteem ("ESP") is aanwezig, maar grijpt pas zeer laat in. De 4C is zeker geen rijdende computer waarmee iedereen hard kan rijden. De 4C is een pure, mechanische sportwagen waarbij het niet alleen gaat om grip, maar vooral om de balans. Het komt daarom geheel aan op het talent (en lef!) van de coureur. Wie het gevoel eenmaal te pakken heeft, kan meer uit de 4C halen dan uit menig andere auto.



Zoals vrijwel iedere auto met middenmotor, is ook de 4C uiterst onoverzichtelijk. Het zicht in de binnenspiegel is minimaal en de buitenspiegels zijn te klein (en niet ver genoeg te verstellen) om zekerheid te geven over wat zich afspeelt rondom de auto. Razendsnel van rijstrook wisselen en "snijden" door druk verkeer is daarom een grotere uitdaging dan een haarspeldbocht sturen met het dubbele van de aangegeven maximumsnelheid. Hoge verkeersdrempels vormen geen uitdaging maar domweg een barrière: de 4C komt er niet zonder kleerscheuren overheen.

Techniek

Omdat de 4C een maatje kleiner en lichter is dan andere volbloed sportwagens, volstaat een kleinere en lichtere motor om dezelfde prestaties te leveren. In plaats van een op maat gemaakte, kostbare en dorstige zes- of achtcilinder motor, is de 4C voorzien van de vertrouwde 1.7 liter viercilinder uit de Alfa Romeo Giulietta. Dankzij een razendsnel reagerende turbo, staan de volledige 240 pk / 350 Nm vrijwel altijd paraat. En dankzij de optionele sportuitlaten brult de testauto alsof er minstens twee keer zo veel paardenkrachten staan te trappelen.

Om de paardenkrachten optimaal te kunnen benutten, zijn een sperddifferentieel en "launch control" standaard. Uiteraard staan tegenover de vele paardenkrachten zeer sterke remmen, maar deze zijn lastig te doseren. Het mechanische gevoel dat overal zo prominent aanwezig is, ontbreekt jammerlijk in het rempedaal. Om de auto bestuurbaar te houden tijdens een remactie, springt het ABS daarom vaker bij

dan wenselijk.



De 4C is voorzien van een zestraps automatische versnellingsbak met dubbele koppeling. Dankzij de dubbele koppeling is deze automaat sneller en zuiniger dan een handgeschakelde versnellingsbak. Uiteraard kan de bestuurder naar keuze zelf schakelen (sequentieel) of de automaat het werk laten doen. Met een druk op de knop kan worden gekozen voor een comfortabel of sportief karakter, maar zelfs in de comfortabele stand is de 4C al agressiever en opdringeriger dan de snelste GTI, Cosworth, Brabus of AMG.

Prestaties

Het dieper intrappen van het gaspedaal resulteert nooit in een acceleratie, maar steevast in een lancering. De motor klimt zelfs zo snel in de toeren, dat de digitale snelheidsmeter het niet kan bijhouden en waarden overslaat.



De acceleratie vanuit stilstand naar 100 km/u in 4.5 seconden is ronduit gewelddadig. De 4C gaat niet van start, maar barst uit. Ook boven de 100 km/u heeft de motor zoveel vermogen over, dat de inzittenden steeds opnieuw hardhandig in hun stoelen worden gedrukt. Geheel in lijn met het karakter van de auto, wordt de topsnelheid niet kunstmatig beperkt maar gaat de 4C door tot 258 km/u.

De ervaring is nog overrompelender dankzij de oorverdovende "soundtrack". De motor staat namelijk op luttele centimeters achter het hoofd van de bestuurder. Het tussenwandje vangt vooral de warmte op, de mechanische geluiden lijken er zonder enige demping doorheen te komen. Wanneer het gaspedaal diep wordt ingetrap, neemt de turbo hoorbaar lucht in, ploffen de uitlaten, brult de motor en giert de versnellingsbak. In cijfers uitgedrukt is de 4C misschien iets minder snel dan de (vier keer zo kostbare) tegenstrevers, maar de beleving is minstens zo intens.



Conclusie

Is de Alfa Romeo 4C een volbloed sportwagen tegen een kwart van de prijs van een regulier raspaard? Ja, zeker! Met de 4C zet Alfa Romeo een compromisloze sportwagen neer die de prestaties, de sensatie, de luxeproblemen en niet te vergeten de oogverblindende schoonheid biedt van veel duurdere auto's.

Het geheim zit in de bescheiden afmetingen. Daarmee is een auto als vanzelf lichter. Hierdoor volstaat een standaard motor, die dankzij een aangepast motormanagement en een slimme automaat verpletterende prestaties levert. Uiteraard gaat de belevenis verder dan alleen de prestaties in een rechte lijn. Dankzij de in het midden gemonteerde motor is de 4C extreem beweeglijk. Daarbij is niet gekozen voor elektronica, maar voor mechanische oplossingen en is het aan de coureur om het maximale uit dit raspaardje te halen. ■



Specificaties

Alfa Romeo 4C 1.750TBI TCT Coupe

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	399 x 187 x 118 cm
Wielbasis	238 cm
Gewicht	995 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	110 l
Bandenmaat	205/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1742 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	240 pk @ 6000 tpm
Koppel	350 Nm @ 2100 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,5 sec.
Topsnelheid	258 km/u
Verbruik gemiddeld	6,8 l / 100 km
Verbruik stad	9,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	157 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 76.050,-
Prijs instapmodel	€ 76.050,-