



Alfa Romeo 4C Spider

Nog leuker

Autotest | De Alfa Romeo 4C is inmiddels een dik jaar op de markt. In die tijd heeft de 4C zich ruimschoots kunnen bewijzen. Dankzij een combinatie van een lichtgewicht koetswerk en een "zwaargewicht" motor biedt de 4C de prestaties en sensatie van een pure sportwagen, maar dan tegen de prijs van een luxe zakenauto. Alfa Romeo beweert nu dat het nóg leuker kan, en wel met de 4C Spider.

Zoals gezegd, biedt de Alfa Romeo 4C de prestaties en sensatie van een volbloed sportwagen, maar dan tegen de prijs van een luxe zakenauto. Het geheim? De Alfa Romeo 4C heeft dezelfde verhouding tussen het gewicht van de auto en het vermogen van de motor als een pure sportwagen.

Zo presteert de Alfa Romeo 4C even goed als een Ferrari California of Porsche 911. Het grote verschil zit in de maatvoering. De Alfa Romeo is namelijk een slag kleiner en daarom volstaat een kleinere motor om tot dezelfde prestaties te komen. Bovendien heeft Alfa Romeo heel veel gewicht bespaard en ook dat zorgt ervoor dat de gewicht / pk verhouding net zo gunstig is als bij de veel kostbaardere concurrenten.



Toch is Alfa Romeo teruggekomen van de uiterst spartaanse versie zoals die werd aangeboden bij de introductie van het model. Opties zoals airconditioning, een radio, centrale portiervergrendeling en een verstelbare stoel werden

zo vaak verkocht dat ze voortaan standaard zijn. Optioneel zijn minder radicale koplampen (+ 3 kg!) beschikbaar, want de "gaatjeslampen" van de eerste generatie 4C vielen niet bij iedereen in de smaak.

Helaas betekent dit alles dat de prijs van de 4C sinds de introductie fors is gestegen (zo'n 10.000 euro). Dat is jammer, want de charme van de 4C was juist dat deze sportwagen wél haalbaar was voor de gewone man of vrouw.



Spider

De 4C Spider is nog eens 10.000 euro duurder en daarvoor krijgt de koper behalve het open dak een compleet gewijzigde achterpartij. De 4C Spider heeft namelijk geen liggende achterraut, maar een staand achterrautje. Of dit mooier of lelijker is, is een kwestie van smaak. Zeker is wel, dat de 4C Spider iets minder onoverzichtelijk is dan de Coupé en dat is een groot goed.

De bagageruimte meet, net als bij de coupé, 110 liter. Dat is grofweg genoeg voor een kleine trolley, maar die ruimte wordt bij de cabriolet ook gebruikt om het "dak" in op te bergen, waardoor de bagageruimte effectief wordt gehalveerd.



Om het gewicht zo laag mogelijk te kunnen houden, heeft Alfa Romeo logischerwijs voor een eenvoudig dak gekozen. De 4C Spider is voorzien van een stoffen kap die met de hand moet worden verwijderd of gemonteerd (hier geen zware elektromotoren en hydraulica!). Zelfs bij een eerste poging lukte het monteren en demonteren binnen enkele minuten.

Omdat de proefrit onder wisselende weersomstandigheden plaatsvond, kan worden gemeld dat het dak goed waterdicht is en rijgeluiden redelijk buiten houdt.

Comfort

Natuurlijk is het grootste deel van de proefrit afgelegd met geopend dak! Direct blijkt dat de 4C Spider geen cabriolet is om rustig mee van het landschap te genieten. Omdat de achterraut blijft staan, is het gevoel van vrijheid minder groot dan bij "echte" cabrio's. Bovendien: de 4C Spider is domweg te snel om van het landschap te kunnen genieten!

Een voordeel van de staande achterraut is dat de inzittenden prima uit de wind zitten en bij lichte regen zelfs met geopend dak kunnen blijven rijden.

Dé charme van een sportwagen als deze is dat de bestuurder het mechaniek perfect kan aanvoelen. Zonder dak is dat gevoel met de auto veel intenser! Nog meer dan bij de coupé ziet, voelt, ruikt en vooral hoort de bestuurder alles wat er gebeurt.



Daarbij zorgen de optionele sportuitlaten voor een extra sensatie. Houdt er echter rekening mee dat dit geluid op de lange termijn vermoeiend is. Bovendien trekt de 4C met sportuitlaat in de stad erg veel aandacht en niet iedereen zit daar op te wachten. Wat Autozine betreft zijn de optionele sportuitlaten erg leuk voor een proefrit, maar niet voor wie de 4C daadwerkelijk koopt.



Weggedrag

Omdat de 4C in de basis een kuip van extreem sterk koolstofvezel is, kon Alfa Romeo het dak verwijderen zonder in te leveren op het weggedrag. Slechts op details is de Spider versterkt, zo werd voor de cabriolet ook het frame rond de voorruit uit carbon opgetrokken (mede om bevestigings-ogen voor het dak te maken).

Alleen wanneer op extreem slecht wegdek wordt gereden, lijkt de 4C Spider iets te torderen, maar dit effect is minimaal. Sterker nog: als Spider is de 4C iets vergevingsgezinder en iets minder springerig op slecht wegdek. Dankzij de onbekrachte besturing voelt de bestuurder exact wat er gaande is onder de voorwielen en waartoe de auto in staat is.

Het maakt niet uit hoe hard het gaat, dankzij de perfecte gewichtsverdeling en de forse breedte van de 4C is de grip fenomenaal. In veel gevallen is het daarom de bestuurder die niet meer durft en niet de auto die niet meer kan.



Prestaties

Omdat de Spider nauwelijks zwaarder is dan de gewone 4C, zijn de prestaties vrijwel gelijk. Ook de Spider wordt aangedreven door een 1.7 liter viercilinder turbomotor die 240 pk / 350 Nm overbrengt op de achterwielen. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u kost een luttele 4.5 seconden. De topsnelheid bedraagt 257 km/u en dat is welgeteld één kilometer per uur langzamer dan de coupé.

Iedere 4C is standaard voorzien van een zestraps automaat die lichter is dan een handbak en dankzij een dubbele koppeling sneller schakelt dan zelfs de beste coureur dat kan. Bovendien voorkomt dit dat minder geoefende chauffeurs de koppelingsplaten verbranden.



Net als iedere Alfa Romeo is ook de 4C voorzien van een "DNA"-knop waarmee kan worden gekozen voor een dynamisch, normaal of aangepast (sneeuw / ijs) programma. In de 4C is het normale programma echter al vele malen sportiever dan het dynamische programma in zelfs de snelste hatchback!

In de praktijk zijn er daarom grofweg twee manieren om met de 4C te rijden. De ene is op kousenvoeten, waarbij het gaspedaal heel voorzichtig wordt aangetipt en de auto wordt getemd als een wild beest dat wel langzaam kan maar dat niet wil. Tot zo'n 2.000 à 3.000 toeren is de 4C snel, maar doseerbaar.

De andere manier van rijden is met een zware rechtervoet. En dit is waar de 4C voor is gemaakt. Bij volgas accelereert de 4C niet, maar is het alsof de inzittenden worden gelanceerd. De kleine turbomotor bouwt gretiger toeren dan een grote motor dat kan, waardoor de 4C niet alleen sensationeel maar ook ronduit giftig is. De inzittenden van de 4C Spider beleven dat allemaal nog intenser, waarmee de 4C nog leuker is!



Conclusie

De Alfa Romeo 4C is nu ook als Spider leverbaar. Alhoewel de conclusie voor de hand lag, heeft de dienstdoende redacteur met alle plezier een proefrit gemaakt om na te gaan of de cabriolet inderdaad nog leuker is dan de coupé.

Het enige slechte nieuws is dat de standaard-uitrusting rijker is geworden, waarmee de prijs van de 4C Coupé en Spider fors is gestegen. Daardoor is deze droomauto voor de gewone man iets minder bereikbaar geworden.

Het goede nieuws is dat het effect van het extra gewicht om de stevigheid te bewaren in de praktijk verwaarloosbaar is. De pure rijnsensatie waar de Alfa Romeo 4C om bekend staat, is met de komst van de Spider nog intenser geworden. ■



Specificaties

Alfa Romeo 4C Spider 1.750TBI TCT Spider

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 399 x 187 x 119 cm |
| Wielbasis | 238 cm |
| Gewicht | 1.074 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 | 257 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 6,9 l / 100 km |
| Verbruik stad | 10,1 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 5,1 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 161 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 86.950,- |
| Prijs instapmodel | € 76.050,- |