



Bjorn Blokzijl
16 mei 2014

New born legend

Een halve eeuw geleden introduceerde Alfa Romeo met de spectaculaire Tipo 33 Stradale een street-legal van de racewagen die de Italianen toentertijd inzetten. De nieuwe 4C kan worden gezien als een verre nazaat van die Tipo 33. Zeker als je beide auto's naast elkaar zet, zijn de overeenkomsten legio: een middenmotor, laag gewicht, plek voor twee en een design waar je 'U' tegen zegt. Heeft de 4C het in zich om net zo'n legende te worden als z'n voorvader?



Wulpse lijnen

Met de bekende driehoekige grille en een uitgesproken ontwerp is de 4C een echte Alfa. Vanuit welke hoek je de 4C ook bekijkt, overal is de auto - net als de Tipo 33 Stradale - getooid met wulpse lijnen. Hoewel de 8C uit 2007 niet te versmaden is, is de 4C misschien nog wel mooier. Het zijn niet alleen de bolle lijnen rond de wielkasten die de auto zijn fraaie voorkomen geven, ook het brede achterwerk en de ronde achterlichten mogen er zijn. De 'dikke kont' wordt extra geaccentueerd door de luchthappers aan de zijkanten en de iets grotere velgen achter. Dissonant zijn de koplampunits. Op de eerste concepten - en op de onlangs gepresenteerde Spider - is de auto voorzien van koplampen achter glas, maar de productie-4C heeft deze niet. Nu is een aantal kleine ronde lampjes in een carbonbehuizing geplaatst, wat zorgt voor een rommelig beeld op verder zo smooth gestyleerde auto.



Minimalisme 2.0

Wie ooit in een Lotus Elise heeft gezeten, weet hoe een minimalistisch interieur eruitziet. Dat het n³g extremer kan, bewijst de 4C. Niet alleen het carbon van de monocoque is donker, ook het dashboard kent - behalve het wat drukke instrumentarium, een paar knopjes en een stripje aluminium - één kleur: zwart. Daarbij koop je de 4C niet vanwege z'n mooie afwerking, want de materialen waaruit het dashboard en de knopjes bestaan, zou je ook in een auto uit de jaren '80 kunnen tegenkomen. Toch valt deze keuze van de Italianen best te verklaren: het scheelt namelijk niet alleen in de kosten, maar vooral ook in het gewicht.

De stoelen vallen wat dat betreft alleszins mee. Ben je eenmaal binnen - wat door de kleine opening en de brede dorpel een heel geklauter is - dan zit je helemaal niet verkeerd. De met leder beklede stoelen geven voldoende comfort en omklemmen je in zoverre dat je zelfs met een breder postuur nog best aardig zit. Door de goede verstelbaarheid van de stoelen en het stuurwiel vind je - zelfs als je langer dan 1,80 meter bent - vrij eenvoudig een goede zitpositie. Groot voordeel van de wel erg lage



Alfa Romeo 4C Coupé 1.750 TBi

zit is dat er veel hoofdruimte overblijft. Bagage- en aflegruimte is er echter nauwelijks: een dashboardkastje ontbreekt en je telefoon kun je alleen kwijt in een klein vakje tussen de voorstoelen. Achter de middenmotor zit nog wel een kleine bagageruimte, maar zelfs daarin kun je amper een weekendtas kwijt.



Geplof, gesis en geknal

'De motor op zo'n 40 centimeter achter je rug, geen geluidisolatie en een hoop geplof, gesis en geknal uit te uitlaat...' Als je niet beter wist, zou je denken dat we het over een volbloed Le Mans-racer hebben. Maar niets is minder waar. Behalve een warmteschild (ter bescherming tegen de hitte van de motor) zit er weinig tussen de stoelen en het motorblok. Hierdoor is de geluidsbeleving fenomenaal. Op bochtige dijkwegen is het iedere keer weer genieten als je van bocht naar bocht accelereert. Het wisselen van verzet gaat via een automatische versnellingsbak die je ook zelf kunt bedienen met flippers achter het stuur. Door de dubbele koppeling zijn de schakeltijden kort en reageert de bak rap op commando's. De motor zelf heeft een halve seconde nodig om te reageren op beweging van het gaspedaal - vooral vanuit '0'. Maar als hij gaat, dan is



Alfa Romeo 4C Coupé 1.750 TBi

de acceleratie buitengewoon indrukwekkend. Lang doortrekken in toeren en dan overschakelen met de peddels achter het stuur zorgt voor een hevig sissende en knallende turbo. Schakel vlak voor de bocht weer een tandje terug en de uitlaat ploft als een bezetene. Kippenvel! Maar hoe vermakelijk de 4C ook is, op constante snelheid - met name op de snelweg - verdwijnt het genot als sneeuw voor de zon. Bij 120 km/h hoor je een harde, monotone dreun en kun je elkaar aan boord nauwelijks verstaan. Voor snelwegritten langer dan 100 km zouden oordopjes geen overbodige luxe zijn...



Mijd de snelweg!

Wie zich door het indringende geluid niet van de snelweg laat verjagen, krijgt in de vorm van de nerveuze besturing te maken met een tweede factor die je uithoudingsvermogen op de proef stelt. Iedere kleine oneffenheid is voldoende om de auto in onbalans te brengen, waardoor je constant met twee bezwete handen aan het corrigeren bent. Hoe anders is het op slingerende binnenweggetjes. De gevoelige, onbekrachtigde besturing - geen enkel bekrachtigd systeem kan dit directe gevoel evenaren - gooit de nog geen 900 kg zware 4C fantastisch door een bocht. Inderdaad:



Alfa Romeo 4C CoupÃ© 1.750 TBi

gooien, want gripverlies kent de 4C domweg niet. Onder- of overstuur treedt niet op, ondanks het vermogen van 240 pk op dit kleine beetje gewicht. Toch is het onderstel niet keihard afgeveerd. Een klinkerweg voel je weliswaar ook echt als een klinkerweg, maar niet in die mate dat je de vullingen uit de kiezelen trillen.



Onovertroffen

Met de 4C wil Alfa Romeo een flinke stap maken. Naast de verkoopcijfers kan ook het imago wel een boost gebruiken. Gelukkig hebben de Italianen de guts om de warm onthaalde 4C ook daadwerkelijk in productie te nemen. De 4C is namelijk niet alleen een bella om te zien, maar ook een regelrechte sensatie om te berijden. Natuurlijk heeft de 4C ook zo haar minpunten, maar er zijn maar weinig auto's die voor 60 mille zoveel puur en onovertroffen rijplezier bieden.

Plus

- + Wat een beauty!
- + Grip, grip en nog 'ns grip
- + Pure rijervaring

Min

- Vermoeiend op lange ritten
- Nauwelijks bagageruimte
- Lastige instap