



Onbeschaafd genieten

Lef. Daar ontbreekt het bij Alfa Romeo niet aan. Al eerder deze eeuw bewees het merk dat het zijn hand er niet voor omdraait een sterke imagobuilder neer te zetten. Alweer negen jaar geleden werd de bloedmooie 8C Competizione onthuld, onlangs nog verkozen tot meest iconische Alfa Romeo allertijden. En in 2013 was het de beurt aan de kleine broer, de 4C. Ditmaal niet met V8, maar een potente viercilinder in combinatie met een extreem laag gewicht. Je moet het maar durven als merk met op dit moment - in afwachting van de Giulia - slechts twee middenklassers in het assortiment, maar wij zijn Alfa Romeo zeer erkentelijk voor deze toevoeging aan de autohistorie en maakten graag gebruik van de uitnodiging om kennis te maken met de open versie van de 4C, genaamd Spider.



Uitzondering op de regel

Open versies die mooier zijn dan de Coupé die aan de basis lag, zijn dun bezaaid in autoland. Maar de 4C Spider is de uitzondering die de regel bevestigt. Want wat is 'ie mooi, zelfs mooier dan de 4C Coupé. De koplampen zijn daar debet aan, want de lampen achter glas staan de auto net wat beter. Maar ook de voorruit is onder een andere hoek geplaatst en aan de achterzijde is een achterrauitje geplaatst, terwijl de achterklep (motorkap) plat is gehouden.

Wel loopt de carrosserie aan de zijkanten omhoog naar de roll bar, waardoor een aerodynamische Spider-look is ontstaan. De glasplaat heeft hierdoor moeten wijken, met als gevolg dat de motor van buitenaf niet meer zichtbaar is. De roll bar is net als het dak altijd zwart, dus tenzij je zwart metallic kiest, lekker contrasterend. In het Alfa Rosso waarin de test-Spider is gespoten, komt het contrast er mooi uit. De buiten de wielkasten geplaatste reflectoren zijn wel een smetje op het ontwerp, maar vanwege de homologatie-eisen nu eenmaal noodzaak. De auto is slechts 118 cm hoog en als je net in de auto wegrijdt, ben je toch bang dat die ene vrachtwagenchauffeur je over



Alfa Romeo 4C Spider 1.750 TBi

het hoofd ziet. Gelukkig is er dan altijd nog de grom van de motor om de aandacht te vragen.



Goede zit

De Spider is zo'n 80 kg zwaarder dan de Coupé. De monocoque is van het stevige koolstofvezel gemaakt en de carrosserie is, net als bij de Coupé, opgetrokken uit aluminium. De open versie is voor de veiligheid wel verstevigd en dit kost kilo's. Bovendien is de auto net wat luxer aangekleed dan zijn dichte broer. Zo is er een laag leer over het dashboard heen getrokken en zijn zaken als parkeersensoren aanwezig. En dat laatste is geen overbodige luxe, want de auto is door de lage zit behoorlijk onoverzichtelijk. Die lage positie heeft ook veel voordelen, want als je eenmaal plaats hebt genomen, zit je ook echt goed. De stoel omarmt je en ook langere personen kunnen hun benen prima kwijt. Hoofdruimte is er voldoende en met mijn 1,93 m keek ik niet tegen de daklijn aan, waar je bij sommige cabrio's nog wel eens last van hebt.

Het dak is eigenlijk een groot woord voor het opvouwbare doek dat over de Spider



Alfa Romeo 4C Spider 1.750 TBi

wordt gelegd. Toch houdt de auto in gesloten vorm behoorlijk wat geluiden buiten. Wil je dakloos rondrijden, maar het dak wel meenemen? Dan vouw je het gewoon achterin het opbergvak dat voor kofferbak door moet gaan. De toch al geringe ruimte is dan wel al behoorlijk benut, dus het wordt proppen als er ook nog een weekendtas mee moet. Het moge duidelijk zijn dat je de 4C Spider niet koopt om het praktische gemak, maar twee bekerhouders zijn gewoon aanwezig en kun je eventueel ook benutten als telefoonhouder.



Sensatie galore

De looks zijn schitterend, maar maakt de 4C Spider de sportieve aspiraties waar? Als bestuurder ben je bij het manoeuvreren al sportief bezig, want net als de Coupé is er geen stuurbevestiging aanwezig. Tijdens het rijden zelf heb je daar geen last van, maar bij het in- en uitparkeren is het even wennen. Het stuurgedrag zelf is fenomenaal. Jij geeft de commando's en de auto volgt braaf, een hele duidelijke communicatie. De auto is wel gevoelig voor spoorvorming op de weg, zeker op de snelweg voel je de auto af en toe trekken. Op de snelweg kun je ook prima met open kap rijden, door de



Alfa Romeo 4C Spider 1.750 TBi

aerodynamica blijft windgeruis behoorlijk buiten. Door het geronk van de motor wordt alles binnen in de auto overstemd. Goed de snelheidsmeter in de gaten houden dus, want het alarm van de Flitsmeister-app zul je niet horen.

Het schakelen gaat via de TCT automaat met dubbele koppeling. Een fijne automaat, zeker door de flippers aan het stuur die snel reageren op schakelopdrachten. Mede dankzij deze automaat is het niet mogelijk om discreet weg te rijden, want je moet altijd een dot gas geven voordat de auto gaat rollen. Subtiel is de auto dan ook niet te noemen, want constant is er een ploffende uitlaat en een fijn klinkende viercilinder te horen. Bij de Spider krijg je door de open kap nog meer sensatie voor je kiezen en dat maakt het rijden er alleen maar leuker op. De auto is in het onder verkeerdsdrempels bedolven Nederland wellicht niet de meest handige keuze, maar zoek een lege bochtige weg op (zelfs rond Amsterdam zijn er genoeg) en je weet weer waarom je de keuze maakte. De snelheidssensatie, in combinatie met een heerlijk klinkende motor, maakt van elke rit een feestje.





Wachttijd

Om maar met de deur in huis te vallen: de 4C Spider kost minstens 81.550 euro. Een bedrag dat nog verder op te drijven is door dure parelmoerlak of grotere wielen te kiezen. Dat de auto ruim 20.000 euro duurder is dan de [test=]4C Coupé[/test] die wij eerder reden, heeft allereerst met de aanpassingen te maken die nodig zijn om de Spider net zo snel en handzaam als de Coupé te maken. Want ook de Spider kleeft aan de weg en is een bochten vlijmscherp. Bovendien is de open versie wat luxer aangekleed en is de Coupé inmiddels ook zo'n 10 mille duurder geworden dan in de tijd dat wij de auto reden.Â

Het prijskaartje is dus te verklaren en hoewel er voor dat geld ook auto's te koop zijn met meer vermogen en luxe, rijd je met de 4C echt iets bijzonders. De auto wordt met de hand geassembleerd in de Maseratifabriek en de wachttijd bedraagt op dit moment meer dan een jaar. Mocht je er graag snel Ã©Ã©n willen, dan is een voorraadauto misschien een betere optie.



Icoon in de dop

Je moet een goede band met de burens hebben, want ongemerkt laat thuis komen is er niet meer bij met de 4C Spider. De auto biedt ongekend veel beleving en rijplezier en is niet zo spijkerhard dat een weekendje weg een marteling wordt. De bekende DNA stand voegt ook echt iets toe, in Natural is de auto nog betrekkelijk braaf en zijn alle hulpsystemen ingeschakeld. Zet hem in Dynamic en je kunt ook de Launch Control gebruiken. Hiermee sprint de auto in 4,5 seconden naar 100km/h. Een race-stand voor op het circuit ontbreekt ook niet.

Voor het echte Spartaanse werk ben je met de Lotus Elise beter af, maar de 4C Spider biedt een betere balans met zaken als cruise control en parkeersensoren voor het gemak. Alfa Romeo doet het gewoon weer en zet met de 4C Spider een icoon in de dop neer. Met de 4C volop in de schijnwerpers is er wellicht ook een positieve invloed op de verkoopresultaten van de reguliere Alfa's. Wij zijn in ieder geval fan.



Alfa Romeo 4C Spider 1.750 TBi

Plus

- + Enorm veel rijnsensatie
- + Goede balans in de afstelling
- + NÃ³g mooier

Min

- Geen handgeschakelde versie
- 20.000 euro duurder dan het origineel