



Alfa Romeo 4C

Caballo pura sangre

Prueba | Muchos sueñan con ser el dueño de un coche deportivo de pura sangre. Y de preferencia de origen italiano. Por el elevado precio, es difícil realizar este sueño. Alfa Romeo quiere cambiar eso con el "4C". Es ese de verdad un deportivo de pura sangre por el coste de una berlina?

Hay una cosa muy cierta: no dependerá de su apariencia. En el camino el conductor del 4C ve muchos pulgares elevados de otros automovilistas. Otros toman sus teléfonos móviles y comienzan a filmarnos con una mano mientras conducen sus coches con la otra. Cuando comenzamos la sesión fotográfica, hay tantas personas (hasta un matrimonio!) que quieren sacarse una foto con el coche que el fotógrafo de Autozine tiene que esperar un buen rato para poder comenzar su trabajo.

Hay buenos motivos para recibir tanta atención. El Alfa Romeo 4C tiene las mismas dimensiones perfectas y líneas sensuales de coches deportivos con precios astronómicos. La única diferencia es que el 4C es una medida más pequeña.

Ésta última, por cierto, no es una desventaja, sino el "secreto" del 4C. La clave de construir un coche deportivo no está en el motor, sino en la relación entre peso y potencia. Debido a que el 4C es más pequeño, un motor más pequeño alcanza para mantener el precio razonable. Además han ahorrado peso de todas las maneras imaginables, para mejorar sus prestaciones de esta manera. Gran parte del 4C es de plástico y carbono.



Interior

La reducción de peso se nota más en el interior. No hay formas lujuriosas o bellos materiales, sino un salpicadero básico con solamente los instrumentos elementales. Los diseñadores no han logrado convertir esta necesidad en algo positivo; el interior del 4C es una desilusión de sencillez. Marcas alemanas saben elevar el minimalismo a una forma de arte, por qué no lo ha hecho Alfa Romeo?

El campo para piernas y cabeza es una sorpresa. El campo para guardar cosas es mínimo, hasta falta una guantera para ahorrar peso y dinero. Con razón una radio es opcional. Cuando uno elige el opcional escape deportivo, una radio es tan útil como aire acondicionado en una motocicleta: casi no se nota.



Comportamiento en camino

Como es debido en un deportivo, el motor está detrás de los asientos, pero delante del eje trasero. La tracción tiene que ser trasera. Concentrando el peso en el centro, un coche se vuelve mucho más dinámico.

Piense en una haltera y lo difícil que es hacerla girar con los pesos en los extremos. Luego piense en la misma haltera y lo fácil que sería girarla con el peso centrado en el medio.

El punto de gravedad del 4C está perfectamente en el medio, y además por la ausencia de dirección hidráulica, el volante es puro. La dirección es directa y transmite todo lo que pasa bajo las ruedas delanteras de manera perfecta. Ésto va tan lejos que se sienten las líneas sobre el asfalto en el volante!



Los neumáticos anchos hacen que el 4C reaccione a cada irregularidad en el pavimento. Eso es muy cansador en distancias largas, pero para pequeños recorridos el placer es enorme.

Tiene un sistema de estabilidad electrónica ("ESP"), pero ese interviene recién muy tarde. El 4C de ninguna manera es un ordenador sobre ruedas que permite que cualquiera corra rápido. El 4C es un coche deportivo mecánico y puro que no solamente trata de agarre sino también de balance. Por eso depende del talento (y los cojones!) del piloto. El que siente el coche, puede sacar mucho más provecho del 4C que de muchos otros coches.



Como casi todos los coches con el motor en el medio, el 4C tiene mala visibilidad. La vista en el retrovisor es mínima. Los retrovisores externos son demasiado pequeños e imposibles de ajustar para saber que pasa alrededor del coche. Cambiar rápidamente de carril o moverse ágilmente en tráfico condensado es más difícil que tomar una hebillas con el doble de la velocidad máxima. Badenes no son un desafío, pero simplemente una barrera: no es posible pasarlos sin dañar el coche.

Tecnología

El 4C es una medida más pequeño y liviano que otros deportivos de sangre pura, entonces un motor más pequeño y liviano alcanza para llegar a las mismas prestaciones. En lugar de un motor costoso y sediente de seis u ocho cilindros, el 4C tiene el ya conocido 1.7 litros de cuatro cilindros del Alfa Romeo Giulietta. Gracias a un turbo que reacciona de forma muy rápida, siempre están presentes los 240 cv y 350 Nm. Gracias al opcional escape deportivo, el coche de prueba gruñe como si tendría la doble cantidad de caballos de fuerza.

Para el uso optimal de los caballos de fuerza, la traba y el "launch control" ("control de lanzamiento") son estándares. Por supuesto tiene frenos muy potentes para contrarrestar la potencia, pero esos frenos son difíciles de dosificar. La sensación mecánica está presente en todo, menos en el pedal de freno. Para mantener el coche controlable durante una frenada, el sistema antibloqueo (ABS) tiene que ayudar más de

lo deseable.



El 4C tiene una caja automática de seis velocidades de doble embrague. Gracias a este doble embrague, esta caja es más rápida y económica que una caja manual. El conductor por supuesto puede cambiar de marcha manualmente (secuencial). Apretando un botón es posible elegir entre un carácter deportivo o confortable, pero en la posición confortable el 4C es ya más agresivo e imponente que el más rápido GTI, Cosworth, Brabus o AMG.

Prestaciones

Apretar el acelerador, no resulta en una aceleración sino en un lanzamiento. El motor sube sus revoluciones tan rápidamente, que el velocímetro y el cuentarrevoluciones digital omiten valores.



La aceleración de parado hasta 100 kms/h en 4.5 segundos es violento. El 4C no arranca, sino erupta. También por encima de los 100 kms/h le queda tanta potencia al motor, que los ocupantes cada vez son apretados de manera dura en sus asientos. En línea con el carácter del coche, la velocidad tope no es limitada de manera artificial. El 4C sigue acelerando hasta 258 kms/h.

La experiencia es aún más impresionante por el sonido ensordecedor. El motor está a un par de centímetros de la cabeza del piloto. El tabique entre motor y cabeza atrapa más que todo el calor. Los sonidos mecánicos parecen atravesarlo sin filtración alguna. Cuando el conductor aprieta el acelerador, se escucha la "respiración" del turbo, las explosiones en el escape y los movimientos dentro de la caja. Expresándolo en frías cifras, el 4C es algo más lento que sus competidores cuatro veces más caros, pero la experiencia es por lo menos de la misma intensidad.



Conclusión

Es el Alfa Romeo 4C un deportivo de sangre pura que cuesta la cuarta parte? Si, con seguridad!. Alfa Romeo ha creado un coche sin compromisos que ofrece las prestaciones, la sensación, los problemas de lujo y - no olvidarse - la belleza resplandeciente de coches mucho más caros.

El secreto está en sus modestas dimensiones. Con esas de por sí el coche es más liviano. Un motor estándar alcanza para dar prestaciones de película. Por supuesto, la experiencia va más allá que correr en línea recta. Gracias al motor central, el 4C es extremadamente ágil. En vez de optar por soluciones electrónicas, han elegido las mecánicas y depende del conductor si puede sacar el máximo provecho de este caballo pura sangre. ■



Especificaciones

Alfa Romeo 4C 1.750TBI TCT

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	399 x 187 x 118 cms
Batalla	238 cms
Peso	895 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	40 l
Maletero	110 l
Dimensiones de los neumáticos	205/45R17

Motor y prestaciones



Cilindradas	1742 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	240 cv @ 6000 rpm
Par motor	350 Nm @ 4000 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	4,5 seg.
Velocidad máxima	258 kms/h
Consumo promedio	6,8 l / 100 kms
Consumo urbano	9,8 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5 l / 100 kms
Emision CO2	157 grs/km

Precio

Precio	€ 53.990
Modelo mas barato	€ 53.990