



Ne egy gagyi, mezei Citroën jusson eszünkbe a 4C betű-szám kombináció hallatán, hanem egy négy keréken gördülő, szobrászati remekmű, amelynek lelke és szíve is van.



Az **Alfa Romeo** autógyár a közelmúltban gazdagította a négykerekűek közösségét a világ talán eddigi legszebb gépcsodájával, a 8C kódra keresztelt remekművel. Pillanatok alatt elfogyott a korlátozott számban, kézzel összeszerelt, Ferrari szíves fenomén. Most meg szeretnék ismételni a mutatványt, csak egy mérettel kisebbben.

Múzeumok is kiállítanak

Eddig kevés olyan Alfa Romeót gyártottak, amely ne lett volna gyönyörű. Ha műszakilag hagyott is kívánni valót maga után egy olasz masina, a design mindig szemet gyönyörködtető, nemzetközileg elismerték, és sokáig értékelték.

A talján tervezőmérnökök úgy forgatják ceruzáikat, mint hajdan maga a nagymester, Michelangelo a vésőt (nem a tini nindzsa teknőc), és guruló szobrászati remekműveket alkotnak. A poént egészen addig sikerült csavarni, hogy egy neves brit képzőművészeti múzeum is hajlandó lett volna egy aktuális Alfa Romeo modellt kiállítani.



A 8C szuper sportautó megalkotása után ismét forr az olaszok vére, és csatasorba állítanak egy hasonlóan gyönyörű automobilt, csak kompaktabb arányokkal.

Az Alfa 4C elképesztően szépre sikeredett.

Arányosak a vonalai, a formaelemek egyszerre sugároznak modernséget és retro életérzést. A meglepően kisméretű járgányt a láthatatlan kasztniillesztések, merész vonalak jellemzik. A kerékjáratoknál íves és lágy, **az illesztési pontoknál pengeszerű alakot vált a fémruha.**

Büszkén viseli a nemrég újraélesztett Alfa pajzs-hűtőmaszkot, amelyet két méretes légbeömlő

ölel körül. Éles ékalak vonul végig az íves motorháztetőn, a világítóelemek is elnyúltak, ledesek, vagányak. Egy okos megoldással sikerült eltüntetni az A oszlopot. A fekete festés teljesen egybeolvasztja a szélvédőt az oldalablakkal.

Nem csak díszelegnek a csípőn a légbeömlők

A motor lélegeztető rendszere nem véletlenül került az autó oldalára. A mini sport-Alfa nem egy hétköznapi autó. Hiába keresnénk az aggregátot a megszokott helyén, az ideális súlyeloszlás kedvéért a sportszív az autó közepén, a vezető mögött kapott helyet.



A középmotoros szépség nem csak előlről elbűvölő, a fenekét is érdemes végigmérni. Ferrarisan kerek a hátsó világítóelemek, dupla mini-kályhacső és áldiffuzor emeli finoman a pulzusunkat, amikor körbesétáljuk az autót.

Már csak hab a tortán, hogy jól bevált Ferraris csellel a hátsó ablakon keresztül gyönyörködhetünk a motort borító hatalmas díszben. A felnik méretesek, **a fékrendszer természetesen Brembo**

, Alfa Romeo tuning vörös felirattal.

A küllem okozta vizuális sokk után

térünk magunkhoz, és eszmélünk rá, mennyire csöpp ez a gép. Teljes hosszban csak súrolja a négy méteres álmohatárt: csak összehasonlításképpen az aktuális VW Polo jóval nagyobb 400 centinél.

Az olasz mérnökök eltökélt célja volt a drasztikus súlycsökkentés. Speciális ötvözeteket és könnyített acél-, illetve alumíniumelemeket használtak fel a csöpp kasztni megalkotásánál, hogy minél kevesebb kilót kelljen a mérlegre cipelnie.



Az eredmény mai szemmel nézve meghökkentő, ahogy a kitűzött cél is az volt. A 4C Alfa **önsúlya 900 kg, ami 4 kg/lóerő súlyteljesítményt eredményezett.**

Ezt az értéket csak a kemény sportautók tudják produkálni manapság.

A beltér sajnos rejtve maradt a kíváncsiskodók előtt, de ha hihetünk a Fiat igazgatójának, pont annyira szenvedélyes, sportos és gyönyörű lesz, mint a 8C, csak egy számmal kisebb kiadásban.

Erőmű a kupola alatt

A mini izomgép lelke egy új generációs, 1800-as benzín erőmű. Az üvegtető alá szorult aggregát négyhengeres, keresztben elhelyezett, turbósított, kódjele TBI 1750.

Két deci híján két literes a motor, és ebből a lökettérfogatból 235 olasz csődőr erejét csiholták elő a szorgos mesterek. Ugyanez a szív mozgatja a hasonlóan harcias Alfa Romeo Mito GTA kivitelét is. Régi szokásához tér vissza az Alfa és becsületes hátsó kerék meghajtást alkalmaz az új modellnél.



Külön kiemelendő technikai ínyencség a házon belül fejlesztett, dupla kuplungos TCT váltó, amely a pacikat adagolja a hátsó tengelynek. Természetesen tiszteletét teszi a DNA kapcsoló is, amely segítségével a motor, váltó és felfüggesztés karakterisztikáját is váltogathatjuk, igény és környezeti viszonyok szerint.

A nyers technikai adatok: nulla-száz 4,5 másodperc alatt, a vége kicsivel 250 km/óra felett, mivel elektronikusan leszabályozták. Hajtani és kanyarodni is lehet a géppel, határt csak a fizika és vezetői tudásunk jelent az önfeledt csapatásban.

A dolce vita várat magára

Az összesen 18 000 példányban megjelenő Alfa Romeo 4C nem adja olyan olcsón a bőrét. A hivatalos bemutatót valamikor 2012 végére tervezik, de **az olasz pontosságot ismerve előfordulhat, hogy átcsúsznak 2013-ra.**

Nem ismeretes az árcédula, de sejthető, hogy öt számjegyű, euróban. Az utolsó négy számjegy nulla, az első valahol a hármás-négyes környékén áll be majd.

Ilyen szép vasat ennyi pénzért simán megéri, a kérdés az, hogy vörösben, feketében vagy acélszürkében érdemes-e megrendelni. A 2012-es angyal meglephetne egy ilyennel.