

Mama MiTo!

De Alfa Romeo MiTo is de eerste auto van een nieuwe reeks modellen die het Italiaanse merk de komende tijd gaat lanceren. Naast de kleinste zitten namelijk ook de 149, een compacte SUV en de 169 in de pijpleiding. Logisch dus dat er met smart op deze 'eerste nieuwe Alfa' gewacht wordt. Wat is met dat gegeven een betere plek om hem te introduceren dan op de Duitse Nürburgring, het circuit waar zoveel autohistorie rust. Oud ontmoet nieuw. Kan de Alfa Romeo MiTo de hooggespannen verwachtingen waarmaken?



Goede inspiratiebron

Er zijn op dit moment weinig nieuwe modellen op de automarkt waar zo reikhalzend naar wordt uitgekeken als deze Italiaan. Heel vreemd is dat niet. Alfa Romeo haalde alles uit de kast en nam haar topmodel, de 8C Competizione, als basisontwerp en inspiratie op de tekentafel. We zien veel kenmerken hiervan terug in zijn kleine broertje. Wat te denken van die neus, de koplampen en de lijnen? De rijeigenschappen moesten sportief blijven, tenslotte teert het merk nog steeds op het fameuze 'Cuore Sportivo'.



De LED-achterlichten kennen we van de 8C Competizione.

In de pers werd al geschreven en gezegd dat de MiTo een directe concurrent voor de succesvolle Mini is, al ontkennen de Italianen dat tot op de dag van vandaag. Echter, wij snappen die opvatting wel. Behalve dat de namen niet veel van elkaar verschillen, zien we nog meer gelijkenissen. Beide auto's zien er gelikt uit en nodigen uit tot sportief rijgedrag, al moet dat van de MiTo natuurlijk nog maar blijken. De naam MiTo verwijst trouwens naar de Italiaanse steden Milaan en Torino, de plaatsen waar de auto is ontworpen en wordt gebouwd.

Alfa Romeo nodigde ons uit om mee te gaan naar het Duitse Nürburg, waar het historische racecircuit de Nürburgring ligt. Vele, maar dan ook vele nostalgische raceauto's reden hier hun rondjes. Vandaag de dag kan iedere particulier de Ring op om zijn of haar auto eens op de staart te trappen. Daar wordt

gretig gebruik van gemaakt, werkelijk van alles rijdt hier rond. We gaan hier verder niet op in, we zijn er natuurlijk voor de nieuwe MiTo.

Voor het hotel dat direct aan de Nürburgring ligt staat een aantal MiTo's al op ons te wachten. Een paar rode, zwarte en witte Alfaatjes staan te trappelen om het circuit op te gaan. Wij mogelijk nog meer... Al deze MiTo's zijn voorzien van de 'Sport'-uitvoering, de meest prijzige van de reeks. De grote Alfa-neus wordt aan beide kanten omringd door de koplampen die we kennen van de 8C Competizione. Ook de brede wielkasten en de LED-achterlichten kennen we van het stokpaardje uit de Alfa-stal. Verder kan de klant de MiTo wat persoonlijker maken door de ringen rond de voor- en achterlichten en de spiegelkappen in een afwijkende kleur en ander materiaal te laten monteren in de fabriek. De dubbele uitlaat en de dikke 17 inch lichtmetalen wielen doen de spreekwoordelijke duit in het zakje als het gaat om de sportieve uitstraling.

Weer die 8C

Op de buitenkant heeft Alfa Romeo flink haar best gedaan, maar hoe zit het met het interieur? Zoals gezegd is onze testauto voorzien van de Sport-uitvoering. Ook vanbinnen zien we invloeden van de 8C Competizione terug. Sterker nog, Alfa Romeo noemt het dashboard in deze uitvoering niet voor niets '8C Competizione', al doet de 'carbon-look' in onze ogen vrij goedkoop aan, evenals de andere harde plastic stukken, zoals in de portieren. Toch zien we de nodige details terug waar juist wel veel aandacht aan is besteed.



Oog voor detail in de MiTo.

Zo zien de klokken achter het stuur er gelikt uit en is het middenconsole stevig en overzichtelijk. Als de verlichting wordt aangeschakeld kleur het instrumentarium rood-wit, wat een fraai aanzicht geeft. De audio-installatie in onze testauto is van Blaupunkt en simpel te bedienen via het stuurwiel. Het produceert een aardig geluid met volle klank. Het ontbreken van handgrepen boven de portieren is een ander gemis, zeker bij een auto die uitnodigt tot doorrijden en de passagier de nodige houvast zoekt tijdens het bochtenwerk.

Gelukkig bieden de stoelen veel zijdelingse steun, al vinden we de zitting wat kort. Bij een auto in deze klasse is het vaak achterin niet heel ruim. Dat is bij de MiTo ook niet het geval, al kunnen er twee passagiers fatsoenlijk zitten. De kofferruimte biedt plaats aan 270 liter. De uitvoering die wij rijden, de Sport met 1.4 turbo, mag de showroom verlaten voor ruim 25.000 euro. Alfa Romeo heeft de MiTo in de prijslijsten staan vanaf 17.495 euro voor de 1.4 benzine met 78 pk, maar die uitvoering heeft geen airco. Voor duizend euro meer krijgt de koper dat wel in de Progression. Wij vragen ons overigens af of deze versie met het minst aantal pk's veel kopers gaat trekken. Die kunnen hun hart ophalen in de 1.4 120 pk versie die er nog aan zit te komen. Dieselen kan ook in twee uitvoeringen. De 90 pk sterke 1.3 JTDM of de snellere 1.6 JTDM met 120 pk en een koppel van maar liefst 320 Nm.

Ready, set, go!

Tijd om de Nordschleife op te gaan, die Alfa Romeo speciaal voor deze gelegenheid heeft afgehuurd. De MiTo heeft onderhuids veel weg van de Fiat Grande Punto Abarth. Hij staat op hetzelfde onderstel – al is er wel flink aan gesleuteld – en de 1.4 turbo motor met 155 pk ligt ook bij de Fiat onder de kap. Daarmee sprint dit gifkikkertje in acht seconden naar de honderd en is de koek pas op bij zo'n 215 kilometer per uur. Rond de 2.000 toeren wordt de motor lekker pittig en kun je er veel kracht uithalen. De MiTo is de eerste Alfa Romeo die standaard uitgerust is met het DNA-systeem, dat staat voor Dynamic, Normal en All Weather. Inderdaad, drie standen om het rijgedrag van de auto af te stemmen op verschillende omstandigheden.



De MiTo nodigt uit tot sportief rijden.

Aanvankelijk waren we wat sceptisch hierover. 'Weer een goed verpakt marketingverhaal om de aandacht op te eisen.' Maar tijdens het rijden konden we deze gedachte snel bijstellen. Het werkt wel degelijk. De Dynamic-stand zorgt voor een directe en strakkere besturing en levert een overboost van 230 Nm, terwijl het in de Normal-stand op 206 ligt. Voor ons is de keuze dus al snel gemaakt in welke stand wij blijven rijden... De bestuurder moet overigens wel iedere keer na het starten de schakelaar in de D-stand zetten, standaard staat hij namelijk in de N.

Het stuurwiel pakt lekker beet en de strakke besturing geeft het gevoel dat je de auto echt onder controle hebt. De versnellingsbak schakelt heerlijk direct. Met korte slagen kun je wisselen tussen de zes versnellingen, wat zorgt voor lekker sportief rijden. Op het heuvelachtige circuit wordt de bestuurder gedwongen veel te schakelen. Een versnelling terug en de MiTo trekt rond de 4.000 toeren weer goed door. De motor produceert een sportief geluid, al is het ingetogen.

Toch zijn de mogelijkheden tot het echt goed testen van de MiTo op het circuit te beperkt. Daarom stippelt Alfa Romeo de volgende dag een mooie maar vooral gevarieerde route uit in de Eifel. Van smalle heuvelachtige weggetjes tot kronkelige haarspeldbochten, de honderd kilometer lange route bevat het allemaal. Het lijkt bijna wel een rally... Dat krijgen de deelnemers aan de introductie ook in de gaten en grijpen deze gelegenheid aan de splinternieuwe MiTo's flink op de staart te trappen. Over goed inrijden hoeft Alfa Romeo dus niet te klagen. Per MiTo wordt een bestuurder en navigator aangewezen die halverwege wisselen.

Wij schikken ons aan de start in de rol van navigator en de bestuurder van onze test-MiTo gaat er als een ware coureur vandoor. Later ervaren we zelf hoe de auto rijdt op de openbare weg. De MiTo voelt zich als een vis in het water op de weg en is het heerlijk spelen met het Italiaantje. Door de strakke besturing kunnen we de haarspeldbochten goed nemen en als de auto dreigt uit te breken, grijpt het elektronisch sperddifferentieel Q2 al snel in. Dit zit standaard op iedere MiTo, evenals zeven airbags. Alfa's kleinste is ontworpen voor een 6-sterren notering in de EuroNCAP crashtests, waar momenteel vijf

sterren de hoogst haalbare kwalificering is.

Een objectief oordeel over het brandstofverbruik vellen kunnen we dus niet, aangezien er met de MiTo behoorlijk stevig is doorgereden. Na afloop wees de boordcomputer een verbruik van veertien liter op honderd kilometer aan... We gaan er dus maar vanuit dat het bij normaal rijgedrag een stuk lager ligt dan dit geval. Eén ding is ons wel zeker, de 1.4 T-Jet biedt heel veel sportiviteit. Maar het wordt nóg leuker met de MiTo GTA, die voor komend jaar gepland staat en 230 pk levert. Heb je aan 155 pk niet genoeg, dan is de GTA een alleraardigst alternatief.

IJzersterk

Met de MiTo heeft Alfa Romeo een sterke troef in handen. Hij ziet er niet alleen mooi en sportief uit, hij maakt die verwachtingen ook waar. Het rijden in de kleinste telg van het merk is een feest en gaat zeker niet snel vervelen. Verder zit de MiTo boordevol veiligheidsaspecten en loopt daarmee voor op de concurrentie in z'n klasse. Over het gebruikte plastic in het interieur zijn we minder te spreken. Daarnaast is Alfa's kleinste behoorlijk aan de prijs. Je rijdt hem weliswaar vanaf zo'n 17 mille, maar weinig kopers zullen voor die uitvoering gaan. Ruim 25.000 euro is best pittig



Een absolute aanwinst in z'n klasse.

voor een auto met deze afmetingen, maar als we daar alle andere pluspunten tegenover zetten, komen we snel tot de conclusie dat Alfa Romeo met de nieuwe MiTo een ijzersterk product in de markt heeft gezet.

Fotografie: Louis Blom

Plus

- + Rijeigenschappen
- + Veiligheid
- + Uiterlijk

Min

- Prijzig
- Plastic in interieur
- Ontbreken handgrepen boven portieren