

Klaar voor de strijd?

De Fiat-groep heeft in het verleden herhaaldelijk bewezen voorop te lopen in de ontwikkeling van innovatieve technieken. Met de nieuwe MultiAir-technologie zet het concern deze traditie voort. De innovatie resulteert in meer vermogen en een lager verbruik uit een relatief kleine motor. Deze ontwikkeling zijn we de afgelopen tijd bij meer merken tegengekomen en is daardoor niet uniek. De manier waarop dit wordt gerealiseerd, is dat echter wel. We onderwerpen een Alfa Romeo MiTo met MultiAir-technologie aan een uitgebreide rijtest. Is deze combinatie genoeg om de strijd met nieuwe concurrenten aan te kunnen gaan, of lijkt het op papier mooier dan het daadwerkelijk is?



moier dan het daadwerkelijk is?

Kekke verschijning

Een kleine twee jaar draait de MiTo inmiddels mee. De komst van de MultiAir-technologie vormt dan ook een mooie gelegenheid voor een motorische upgrade. Niet alleen om het motorkarakter af te stemmen op de hedendaagse downsize-trend, maar ook om het model als geheel weer even in de spotlights te zetten nu de Citroën DS3 en de Audi A1 dezelfde vijver als de MiTo gaan bevissen. Of de MiTo deze extra aandacht nodig heeft, is vraag twee. De MiTo ziet er nog altijd lekker uitgesproken uit en laat over z'n afkomst geen enkele twijfel bestaan. Diverse elementen van de spectaculaire 8C Competizione dragen, in combinatie met details als de overbekende grille en de typische ronde vormgeving, bij aan de emotie die het design van Alfa Romeo's doorgaans oproept. De MiTo is door z'n karakteristieke vormgeving nog steeds een kekke verschijning die tussen z'n concurrenten zeker niet misstaat.



Gezellige drukte

Alfa Romeo heeft onder de brede liefhebberskring van het merk een reputatie hoog te houden. Beleving en emotie staan bij het merk hoog in het vaandel en dat is in het binnenste van de MiTo niet anders. Wie plaatsneemt in de stevige sportzetels in de kleine Italiaan en de deur achter zich dichttrekt, krijgt gelijk een cockpitgevoel. De vrij diepe zitpositie wordt optisch versterkt door de hoge taillelijn en draagt bij aan een sportief gevoel. Keerzijde van de medaille is het beperkte zicht over wat zich rondom de MiTo afspeelt. Het zicht op het dashboard is daarentegen



prima voor elkaar: het ziet er allesbehalve zakelijk uit en het lijnenspel straalt een gezellige Italiaanse drukte uit. De veelvuldig toegepaste carbon- en aluminiumleg vormt een fraai contrast met het verder wat donkere geheel. De afwerking is op enkele punten weliswaar nog voor verbetering vatbaar, maar laat in grote lijnen een goede indruk achter. Ook het interieur kent een knipoog naar de 8C Competizione: de fraaie klokkenwinkel vertoont vrij grote overeenkomsten met die in Alfa's bloedmooie sportwagen.

Pionier

Zoals gezegd zet Fiat z'n traditie als pionier op het gebied van technologische innovaties voort met de introductie van MultiAir. Deze innovatie bestaat uit een klepbedieningssysteem dat bijdraagt aan de optimalisering van de verbranding per afzonderlijke cilinder. Concreet leidt dit tot meer vermogen en een lager verbruik. Het Fiat-concern levert hiermee een heel eigen bijdrage aan de downsizing waar tegenwoordig geen enkele fabrikant meer zonder lijkt te kunnen. In de MiTo wordt de technologie toegepast op drie



varianten van de 1.4: een ongeblazen versie met 105 pk en twee turbomotoren, waarvan de door ons geteste uitvoering 135 pk levert en de sterkste versie over een vermogen van 170 pk beschikt. Voor deze laatste variant, die tot de nog onzekere komst van een MiTo GTA als topmodel geldt, heeft Alfa Romeo het Quadrifoglio Verde-label weer afgestoofd. Alle varianten vallen bovendien in de 20%-bijtellingscategorie.

Temperamentvol

Na plaats te hebben genomen in de prettig zittende sportstoelen starten we de motor. De 1.4 Turbo brengt een sportieve klank ten gehore en wekt daarmee gelijk de indruk dat we hier met een temperamentvolle Italiaan

onderweg zijn. Tijdens het rijden wordt dat idee al snel bevestigd. De 135 paarden onder de kap reageren gretig op iedere lichte beroering van het gaspedaal en draaien hun hand niet voor om voor een serieuze acceleratie. Het DNA-systeem doet daarbij ook z'n duit in het zakje: in de normale N-stand weet de MiTo al aardig te

overtuigen, maar in de Dynamic-stand toont de Italiaan pas écht z'n sportieve capaciteiten. De stuurbekrachtiging biedt in deze stand meer tegendruk en de MiTo gooit er nog een schepje bovenop als het gaat om de gasrespons. Het rubber rondom de fraaie, optionele 18 inch lichtmetalen velgen volgt keurig het opgegeven spoor en van over- of onderstuur is vrijwel geen sprake. Ook aan het geluid merk je duidelijk dat de MiTo in z'n element is. Dat leidt er wel toe dat je op snelwegtempo af en toe naar een zesde versnelling verlangt. De motor laat zijn aanwezigheid dan soms wat nadrukkelijk blijken en ook het gemiddelde testverbruik van 6,8 liter per 100 kilometer kan het opgegeven verbruik van 5,6 liter dichter benaderen met een zesbak.



Volwaardige concurrent

De introductie van MultiAir-technologie komt voor Alfa Romeo op een goed moment. Het geeft de MiTo een pittig karakter, terwijl het verbruik acceptabel blijft. Met name zakelijke rijders plukken hier de vruchten van: de MiTo valt nu namelijk niet meer in de 25%-, maar in de 20%-bijtellingscategorie.

Goedkoop is 'ie niet, maar de prijsstelling loopt wel keurig in de pas met de still going strong Mini en nieuwkomers als de onlangs geteste Citroën DS3 en de Audi A1. Ook z'n sportieve karakter kan zich prima meten met dat van de

directe opponenten. Echte Alfisti kunnen hun hart dan ook ophalen aan deze MiTo-variant, die goed voorbereid de strijd met nieuwe concurrenten aan kan gaan. □





Plus

- + Fijne rijdersauto
- + Gretige motor
- + 20% bijtelling

Min

- Overzichtelijkheid carrosserie
- Geen zesde versnelling
- Afwerking portierpanelen