



Arnold van Schepen
2 juni 2013

Dynamisch Duo

"The most glorious sounding six cylinder road engine ever" schreef een vooraanstaand Brits automagazine over de roemruchte Alfa 'Busso' V6. In deze tijden van downsizing zullen veel autoliefhebbers met weemoed terugdenken die motor. Want pk's maken het gemis van een paar extra cilinders niet altijd goed, zeker niet als het om de geluidservaring gaat. Maar ja, tijden veranderen. Tegenwoordig kunnen we zelfs met een tweecilinder Alfa op pad in de vorm van de MiTo TwinAir. Eén ding heeft de kleine tweepitter gemeen met zijn voorvader: hij heeft karakter in overvloed.



Klinkt goed

Als ik eerlijk mag zijn vind ik elk motorconcept beter klinken dan een vier-in-lijn. Een cilinder meer of minder, een drie- of vijfcilinder klinkt al stukken beter. Met een andere lay-out klinkt een viercilinder helemaal goed (Honda RC30 iemand?), maar de modale viercilinder in lijn zal me geluidstechnisch nooit veel doen. Nu ben ik al behoorlijk gewend geraakt aan de TwinAir, zijn gepruttel bij stationair toerental vergt enige gewenning, maar voor het overige klinkt 'ie in mijn oren best sportief. De associatie met de Britse, en niet te vergeten Japanse staande twins is snel gemaakt.

Inmiddels is de TwinAir van Fiat Power Train al in verschillende gedaantes door ons getest, maar nog niet in een Alfa Romeo. De MiTo is de eerste - en waarschijnlijk ook enige - Alfa die de kleine tweepitter onder de kap heeft. Het is een van de zwaardere auto's die door de 85 pk versie van de TwinAir wordt aangedreven. De MiTo heeft in deze uitvoering een A-label en 20% bijtelling waarmee de zakelijke rijder / rijdster verleid moet worden. De calculerende (particuliere) autobezitter wordt een normverbruik van dik 1 op 23 voorgehouden. Wij namen Alfa's kleinste een week onder



onze hoede en vroegen ons af wat er overblijft van die zuinigheidsbelofte en het spreekwoordelijke Alfa-karakter.



Say it loud: TwinAir and proud

Meer nog dan bij zijn Fiat-concernbroeders laat de MiTo horen dat hij een tweecilinder onder de motorkap heeft. De einddemper lijkt te zijn vervangen door een wensput, het uitlaatgeluid klinkt erg hol en is merkbaar sterker dan bij een Panda of 500L. Navraag leert dat Alfa dit bewust gedaan heeft, en het duurt ook niet lang voordat we zelf het hoe en waarom hiervan ontdekken. Voordat ik de tweepitter van jetje geef, rijd ik het mechaniek even rustig warm. Vanwege zijn compacte bouw heeft het koelsysteem een kleine inhoud en komt het blokje snel op temperatuur. Dat is ook fijn in de wintermaanden, de climate control levert snel warmte in het interieur.

'Mijn' MiTo heeft de nodige rijervaring en is om die reden lekker los, na een kwartier zijn de vloeistoffen goed op temperatuur en kan ik de MiTo de sporen geven. De eerste rit met de kleine Alfa voert hoofdzakelijk over snelwegen, de kleine 900 cc motor heeft vrij



Alfa Romeo MiTo TwinAir Distinctive

weinig moeite met de ruim 1.100 kilo wegende MiTo. Het kost weinig moeite om met de flow van het verkeer mee te gaan, terugschakelen is niet per se noodzakelijk als je vanaf 120 km/u wat tempo wilt maken. Het motortje pakt goed op, is soepel en opvallend stil op snelwegtempo.



Karaktervol

Na de eerste rit laat de MiTo nog geen verpletterende indruk achter, dat komt vooral omdat de verbruiksmeter een gemiddeld verbruik van 1 op 13 laat zien. De omstandigheden waren overigens niet ideaal: koud, windkracht 6 tegen en een heel onrustig verkeersbeeld. Nu is de snelweg ook geen ideale plaats om een auto op zijn capaciteiten te kunnen beoordelen, daarom stuur ik de MiTo na een tussenstop de N- en binnenwegen op. En meteen begint de sympathie voor de kleine Alfa te groeien, in het bijzonder voor zijn motortje. Het enige waar je aan moet wennen is het geluid,



Alfa Romeo MiTo TwinAir Distinctive

doordat het laagfrequent is dan een vierpitter ben je geneigd de motor onnodig in toeren te jagen.

De grote kracht van de TwinAir is het koppel bij lage toerentallen, bij 2.000 toeren trekt de motor er flink aan om vervolgens zingend naar de toerenbegrenzer te gaan. Je moet aanvankelijk even tegen je gevoel ingaan: het geluid dat de tweecilinder bij lage toeren maakt doet denken aan een viercilinder die veel te laag in toeren draait. Je initiële respons is om terug te schakelen, maar dat is niet nodig. Gewoon gas geven is het devies. En dan ineens lijken de adviezen van de schakelindicator ook niet vreemd meer, je kunt rustig bij 2.500-3.000 toeren opschakelen. De TwinAir heeft geen enkele moeite met de MiTo, ook niet in deze 85 pk uitvoering.



Liefde op het tweede gezicht

Na een middagje sturen over binnenwegen kan ik me een beter beeld vormen over de MiTo TwinAir. Hoewel hij maar het halve vermogen heeft van de 1.4 Turbo MultiAir, is het rijplezier er niet minder om. Met de DNA-schakelaar in de Dynamic-stand is de



MiTo een lekker scherp sturend autootje. De tamelijk brede banden (215/45/17) zorgen ervoor dat de grip voor de relatief lichte MiTo bijna oneindig is, je kunt pittig snel de bochten in. Het schakelen met de zesbak is eveneens een pretje, de verzetten passen mooi bij het blok en de vermogensopbouw. Omdat je geen surplus aan vermogen hebt kun je eigenlijk mid-corner vol op het gas. De TwinAir heeft wel een klein turbogat, maar dat is in dit soort gevallen eerder een voordeel dan een nadeel.

Na de tweede ronde zijn de MiTo en ik een stuk nader tot elkaar gekomen. Het onderstel is ruim overbemeten voor de 85 paardenkrachten waardoor het rij- en stuurgedrag veel vertrouwen geven, de MiTo is koersvast en met veel precisie te besturen. Wat mij betreft had de stuurbekrachtiging in de Dynamic-stand wel iets sterker mogen zijn, het komt nu ietwat geforceerd 'zwaar' over. Dit kan ook te maken hebben met de breedte van de Continentals. Zet de DNA-schakelaar in de Natural-stand en de stuurbekrachtiging voelt inderdaad een stuk natuurlijker. Dat geldt echter niet voor de gaspedaal-respons, de MiTo is in deze stand met geen stok vooruit te branden. Mooi in de 'D' laten, dus.

Het moge duidelijk zijn dat de MiTo het prima doet als rijdersauto, maar er zijn meer factoren aan een auto die de potentiële klant moeten bekoren. Looks en praktische bruikbaarheid zijn de twee voornaamste. Het is alweer vijf jaar geleden dat we voor het eerst kennismakten met de MiTo, maar de klassieke lijnen van het ontwerp hebben een lange houdbaarheid. Het is nog steeds een wagentje dat er uitspringt tussen alle andere wagens op de parking. Ook het interieur kan er prima mee door, al toont het ontwerp van het centrale deel van het dashboard wel zijn leeftijd. Dat komt met name door het grote kunststof vlak rondom de radio. Qua bruikbaarheid is het interieur dik voor elkaar: door de hoge daklijn kan de MiTo ook tamelijk lange bestuurders herbergen. De instelbaarheid van de stoelen en het stuur is prima, voor iedere Nederlander is er een goede zitpositie te vinden. Tot slot een waarschuwing voor mensen die regelmatig hun auto stofzuigen: de Lifehammer is bevestigd op de vloermatten. De naalden van de houder steken erg ver uit waardoor je je flink bezeerd als je de vloermatten verwijderd. Daar moet Alfa iets beters op verzinnen.



Alfa-waardig

De door ons gereden Distinctive-uitvoering staat voor € 18.250 in de prijslijsten. Door een aantal opties komt het eindbedrag op ruim € 22.600, de meest kostbare opties zijn het Pack Premium Plus van bijna € 1.400 (o.a. Frau lederen bekleding, cruise control, gescheiden klimaatregeling) en het Pack Sport van € 795 waarvan de 17 inch lichtmetalen velgen deel uitmaken. En voor degenen die zich afvragen welke kleur de testauto heeft: Nero Etna is de naam, bij de juiste lichtinval kleurt de MiTo donkerbruin / aubergine. De meerprijs hiervan bedraagt € 595 euro.

Allemaal fijne en mooie opties, maar wat valt er te zeggen van de combinatie MiTo - TwinAir? Na een week rijden, correctie: sturen heeft de MiTo een erg positieve indruk achtergelaten. Hoewel smaak persoonlijk is, valt er zeker iets te zeggen voor de TwinAir en zijn sound. Het is een sterk motortje dat met graagte toeren maakt, en om die reden prima bij een merk als Alfa Romeo past. Als je de TwinAir sportief rijdt - en daartoe nodigt 'ie zeker uit - moeten de twee cilinders flink aan de bak, je kunt dan rekenen op een verbruik van 1 op 14. Na de testweek waarin de MiTo een variã«teit in



Alfa Romeo MiTo TwinAir Distinctive

wegen en rijstijlen voor zijn kiezen kreeg, kwam het verbruik uit op 1 op 16. Mijn verwachting is dat daar niet erg veel van af te schaven is, althans niet zonder technische en aerodynamische aanpassingen. Maar een Alfa met dichte wioldoppen, grille en 15 inch lage-rolweerstand banden is een gotspe. Met andere woorden: een verbruik van dik 6 liter op 100 kilometer in combinatie met onvervalst Alfa-rijplezier is lang niet gek. Dat geldt ook voor de combinatie MiTo - TwinAir: het is een aangenaam dynamisch duo.

Plus

- + Vermogensopbouw motor
- + Rijeigenschappen
- + Stille loop op snelwegtempo

Min

- Ontwerp interieur komt op leeftijd
- Montage lifehammer op vloermatten
- Futloos in 'Natural' stand