

Mitsubishi Colt ClearTec

Colt är den första japanska etanolbilen, jämte Renault Clio den snålaste och näst Dacia den billigaste etanolbilen på marknaden. Och det är en huvudsakligen lyckad bil.

Förra generationen Colt delade teknik med Mercedes A-klass och den snabbt avsomnade Smart Forfour. Det gör inte den nya. Medan A-klassen har mängder av smarta lösningar som dubbla sandwichgolv så att tekniken kan paketeras under passagerarutrymmet, har nya Colt inget sådant. Här finns inga förvaringsfack i golv eller tak och baksätet kan inte skjutas i längsled, det enda som finns är en extra planka över bagageutrymmet så att man kan gömma värdefullt småbagage från nyfikna blickar. Sammantaget är det trista steg tillbaks jämfört med föregående modell.

Mitsubishi är en av de allra största tillverkarna av minibilar, och de kunskaperna har de utnyttjat i Colt, som har framrutan framdragen nästan till nosen och inget överhäng alls bak. Dessutom är bilen rejält tilltagen på höjden. Sammantaget ger det ett för de knappa fyra metrarnas längd överraskande stort kupéutrymme. Man sitter rimligt bra i baksätet, med plats för både ben och huvud även för långväxta. Som förare är det knepigare att få en bra ställning i den tunna stolen, särskilt som ratten bara är vippbar och inte ställbar i varken höjd- eller längsled. Bagageutrymmet är på fråga 186 liter till 1032 om man fäller baksätet, som då lägger sig helt platt. Också det främre passagerarsätet är helt fällbart, så att man kan lasta långa saker. 415 kilo får man lasta, ganska mycket för storleksklassen.

Mitsubishi marknadsför sig med sina rallysegrar. Det rimmar illa med miljöprofileringen men kanske finns här en del av förklaringen till körglädjen i Colt. Styrningen är direkt, väghållningen fin och motorn på 1,3 liter och 95 hästar är varvvillig. Även om Mitsubishi inte anger det, så känns det som om de använt etanolens egenskaper för att få fler hästkrafter. Bränsleförbrukningen är 0,60 liter per mil i blandad körning, på bensin. Officiella värden för etanolförbrukning saknas ju, men vi snittar kring 0,75 på etanol vilket är mycket bra med en oftast vällastad bil. Skulle bilen gå på bensin, blir utsläppen 143 gram fossil koldioxid per kilometer, på etanol E85 stannar de kring 60 gram.

En del i förklaringen till den låga förbrukningen är Coltens relativt låga vikt på precis över ett ton. Men viktnedskningen märks; plåten känns smäckig och inredningen är full av trist hårdplast. Man verkar också ha sparat in åtskilliga kilon på bullerisoleringen; ett enormt vägbuller gör många mil på grov asfalt väldigt tröttande. Dessutom är bilen så vindkänslig att man får parera med ratten varje gång det kommer en sidvind eller när man kör om en lastbil. Det är förstås en följd av bilens mycket uppräta sidor, som betyder mer utrymme i axelbredd, men andra bilar med liknande karossform har löst det bättre.

Den bensindrivna Cleartec-versionen av Colt har förhöjd kompression, lättrullande däck, förändrad utväxling och start-stopp-system. Men detta har inte hängt med på etanolversionen, som istället har däck med extrem lågprofil och en helt vanlig femväxlad låda med ganska låg utväxling på högsta växeln, vilket bidrar till surret.

Colt klarar fem stjärnor i Euro-NCAP:s nya, sammanvägda krocktest. Här finns alla de självklara luftkuddarna; två fram, två på sidan och så krockgardin, men inget mer. Antisladd- och antispinnssystem är standard, som på i stort sett alla andra bilar idag, dessutom har bilen panikbromsassistens och panikbromsvarnare. Bältespåminnaren är dåligt utformad; den piper om man ställer en handväska i passagerarsätet och varnar ibland för baksätet trots att ingen sitter där. Dessutom börjar den pipa så fort man slagit på motorn.

När nu miljöbilspremien avskaffats, kostar Colt Cleartec 124 800 kronor, en hundring (!) billigare än motsvarande bensinmodell. Då ingår ganska mycket utrustning, såsom luftkonditionering med kylt handskfack, cd-spelare och en mycket enkel färddator. Bilen är befriad från fordonsskatt i fem år och har fri parkering i ungefär 40 kommuner. Och så tankas den ju med etanol, som allt som oftast är billigare än bensin redan i dag och framför allt i framtiden. Etanolversionen finns märkligt nog bara i femdörrarsversion och går inte att få med automatlåda.

Tyvärr måste Colten servas ofta, var tusende mil eller en gång per år – det som infaller först. Kostnaderna för det uppvägs av ganska generösa garantier, bl.a. med tre års assistenspaket. Och Bilprovningen har mycket lite att anmärka på kvaliteten, även om det förstås gäller för förra modellen.

Colts närmaste konkurrent är etanoldrivna Renault Clio. Colten vinner på rymlighet och en roligare motor, men förlorar på sämre komfort.

Mattias Goldmann