

Biltest: Alfa Romeo MiTo



Alfa Romeo MiTo som miljöbil är en av de snyggaste och roligaste bilarna på den svenska marknaden. Tyvärr går den på diesel istället för biogas eller etanol. Därför är miljönyttan helt beroende av att föraren väljer det sömniga normalläget istället för det sportiga läget. Att kalla MiTo för en miljöbil är därför ytterst tveksamt.

En italiensk sportig liten bil som dessutom kan vara snäll mot miljön - det går onekligen framåt inom bilindustrin. I grunden är detta dock en Fiat Grande Punto; motorn och bottenplattan delar MiTo också med Opel Corsa. Synd bara att Fiat och Alfa Romeo inte nått ända fram och utrustat bilen med en verkligt miljövänlig motor. Fiatkoncernen har en lång rad etanol- och gasmotorer som kunde ha passat. Tyvärr kan man anta att de allra flesta MiTo-bilar kommer att vara riktiga miljöförstörare. MiTo har nämligen, som en av mycket få bilar i sin lilla storleksklass, tre kör lägen som föraren snabbt kan växla mellan med en liten vippknapp. Systemet liknar det som Ferrari använder. (Ferrari ingår numera i samma koncern som Alfa Romeo och Fiat.) Alfa Romeo kallar systemet för DNA, och det ingår i MiTos grundutrustning. De tre lägena Dynamic, Normal och All-weather ger nästan tre olika bilar i en. I normalläget är bilen behaglig men ganska alldaglig; den elektriska styrservon ger inte särskilt mycket feedback. De avancerade datoriserade säkerhetssystem som MiTo är fullpackad

Alfa Romeo MiTo

Fordonsbeteckning: Alfa Romeo MiTo 1.3 JTDM DPF Distinctive S/S

Bränsle: Diesel

Pris: 185 000 kr. (cirka 216 500, med extrautrustningen på vår testbil).

Miljöpåverkan: 112 g/km blandad körning

Bränsleförbrukning: 4,3 l/100 km. blandad körning.

Säkerhet: 5 stjärnor av 5 möjliga vid Euro NCAP:s krocktest

Motor: Effekt: 95 hk vid 4000 rpm.

Vridmoment: 200 NM vid 1500 varv

Mått: Längd: 406 cm, Bredd: 172 cm, Höjd: 145 cm, Axelavstånd: 251 cm.

Vikt: Tjänstevikt: 1284 kg. Maxlast: 405 kg.

Garantier: Nybil 3 år, rost 12 år, assistans 3 år.

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, gratis parkering i 30-talet kommuner.

Förmånsvärde: 34 500 kr/år brutto.

med håller bilen i strama tyglar. Alla hjälpsystem blir mer tillåtande i sportläget Dynamic. Chassit stramas upp i en hårdare dämpning, styrningen blir trögare för att ge mer kontakt med vägen, motorn accelererar snabbare och bilen kan dra fördel av sitt genuint italienska sportchassi. I normalläget är bilen vacker att se på men kastrerad i sina vägegenskaper. Målgruppen för MiTo är singlar och par i 30-årsåldern utan barn – hur många av dessa kommer att betala dyra pengar för att köra omkring i bilens sömniga läge för att de tänker på miljön?



Med MiTo sticker Alfa Romeo ut med ett retroinspirerat formspråk. Den markerade baken är en del av den höga profilen.

Diesel bättre nu än förr

Som så många andra biltillverkare har Fiat jobbat hårt med att minska avgasutsläppen från sina dieselmotorer. För bara ett par decennier sedan brukade ju dessa vara riktiga värstingar. Den motor som Fiat Powertrain Technologies utvecklat och som de kallar för Multiair sänker bränsleförbrukningen med cirka tio procent samtidigt som den ökar effekten med cirka tio procent. Principen är ungefär densamma som till exempel Volkswagen-koncernen använder för att optimera effekten i sina motorer. Naturligtvis finns ett partikelfilter, som tar bort större delen av de cancerogena utsläppen, men någon rening mot kväveoxidutsläppen – som orsakar övergödning, försurning och andningsbesvär – finns inte hos Alfa Romeo.

Säkerheten har blivit bättre

Alfa Romeo drogs länge med dålig krocksäkerhet. MiTo spelar i en helt annan liga, med fem stjärnor av fem möjliga för det generella krockskyddet och med sju krockkuddar. Framstolarna är utrustade med whip-lashskydd. Vid en påkörning bakifrån aktiveras nackskydden och dras framåt. Skyddet för barn är dåligt, två stjärnor av fem möjliga, men den som funderar på en MiTo har nog inte barn i tankarna ändå. Däremot är

det illa att skyddet för påkörda fotgängare bara berättigade till två stjärnor av fyra möjliga vid Euro NCAP:s test. MiTo har låsningsfria bromsar, antisladd- och antispinningsystem samt ett system som reglerar bromskraften i kurvor, vilket gör bilen mer spårsäker. Det fungerar på så sätt att vid kurvtagning bromsas det inre hjulet något vid acceleration så att bilen får bättre fäste. Dessutom har MiTo sensorer på flera ställen både fram och bak som känner av krängningar. För att hjälpa föraren har MiTo en liten finess för att undvika överstyrning. Man får ett lätt ryck i ratten för att indikera vad som behöver göras för att hålla bilen på rätt kurs när så behövs. Till detta kommer en avancerad motorbroms som träder in för att spara bränsle när föraren släpper på gasen.

Komforten varierar

Alfa Romeo MiTo är något av det trevligaste som går att köra på den svenska marknaden. Fram sitter man riktigt skönt, även om längre förare kan känna av att benen blir lite inklämda i en pedalmiljö som gärna kunde varit bredare. Kvalitetskänslan är ok, även om lite av Fiats budgetkaraktär skiner igenom. Trots att inredningen är plastig så märks det att Alfa Romeo har ansträngt sig för att varje detalj ska ha stil i kupén. Om kolfiberimitationen är snygg eller inte är en smaksak. Trendig är den definitivt. För den som har möjlighet att köpa extrautrustningen med lädersäten väntar en doft av italiensk design som få bilar kan matcha. Sätena är i mitt tycke de absolut snyggaste i sin prisklass. De är dock inte riktigt lika bekväma som Volvos, men Alfa Romeo hävdar att de använt expertis för att göra dem ergonomiska och med ordentligt stöd för ryggen. Det märks. Sportstolarna duger bra för långfärder.

Opraktisk men snygg

Bak sitter man helst inte i en MiTo. Den finns bara i tredörrarsmodell, och även om framdörrarna är stora så är baksätet krångligt att nå. Väl inklämd där bak är det trångt och ganska hårt. MiTo är lägre än systerkonen Punto och Corsa. Det gör att innerutrymmena krymper till förmån för design och sportiga köregenskaper. Bagageutrymmet tar bara 270 liter och är inte särskilt praktiskt för den som handlar med tunga matkassar. Luckan ska öppnas genom ett tryck på en stor Alfa-logga vilket ger smutsiga händer vid dåligt väglag. Lastkanten är 80 cm hög, och sen ska grejerna ner i det lilla hålet.

Fickparkering en pärs

Det är ganska jobbigt att fickparkera med en MiTo. Sikten bakåt är undermålig. En liten bakruta och tjocka bakre karosbjälkar gör föraren helt beroende av de stora backspeglarna. Det är helt enkelt designen som är MiTos paradgren. Den yttre formgivningen har lånat en del drag från supersportbilen 8C, som tillverkades i en mycket liten upplaga och som kostade närmare en miljon kronor. Till och med när man öppnar motorhuven

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

syns det att detta är en bil med rötterna i modets Milano. Det är skönt för ögat även där.

Italiensk stolthet

När MiTo skulle lanseras utlyste Alfa Romeo en namntävling för att döpa bilen. Till sist döpte Alfa Romeo den dock själva genom att kombinera postnummerkoderna för Milano, där bilen designats på Centro Stile, och Turin, där bilen skruvas ihop. Det är också en namnlek. Mito betyder myt på italienska. Alfa Romeo hoppas att MiTo ska bli lika legendarisk som 70-talets klassiska kultbil Alfasud, som fick många "Alfisti" att bli lojala kunder. Detta trots att märket var envist förknippat med krånglande elektronik och massiva rostproblem. I Sverige säljer Alfa Romeo i mycket små upplagor. Om MiTo kommer att ändra på det återstår att se.

Landsvägens kung är ingen grön bil

MiTo är en underbar leksak för nöjeskörning på en kurvig landsväg, men då krävs det att man lägger i sportläget. Även i stadskörning är sportläget att föredra eftersom det gör bilen lättkörd och kvick. Det krävs ganska mycket disciplin för att köra ekologiskt med MiTo. Ett snabbt tryck på den lilla vipparmen som lätt nås intill växelspaken och bilen blir en nöjesmaskin. Ett snabbt tryck till och den blir som en golfbil på valium. På motorväg blir komforten något under genomsnittet, främst på grund av buller. Den hårda stötdämpningen är bilens akilleshäla. På en gropig väg blir bilen på gränsen till plågsam. MiTo sväljer inte ojämnheter särskilt bra.

En bulldog med attityd

Dieselmotorn knattrar en hel del. Det är först i sportläget som MiTo får bra drag redan på låga varvtal. Sportlägets boost ger bilen den extra effekt som den behöver. En mycket trevlig liten detalj är att MiTo har en automatisk fönsterhiss som reglerar sidofönstren uppåt respektive neråt varje gång som man öppnar eller stänger dörrarna. Precis som många moderna cabbar håller MiTo oljud och regn borta från kupén med denna lilla gimmick. Om man tycker om bilens yttre är en smaksak, det är definitivt en bil som gör att man sticker ut som bilägare. De runda strålkastarna och bilens bulldogkaraktär liknar inte någon annan bilmodell.

Unik design

Det är uppfriskande att det finns ett märke som så konsekvent går sin egen väg när det gäller design, i en bilvärld där alltför många märken suddar ut sin identitet. Samtidigt är det snudd på bedrägeri att den här bilen får kallas miljöbil. Om MiTo kunde förses med en motor för biogas skulle den bli rent sensationell - en vacker bil med underbart sportiga egenskaper som kan köras



Inne i kupén är kolfiberimitationen av plast ovanligt lyckad. Snyggare kupé är svår att hitta i samma prisklass.

i sportläget på ett relativt miljövänligt sätt. Du som är så disciplinerad att du förmår motstå frestelsen att köra med sportläget är bara att gratulera. Väljer du en MiTo får du å andra sidan betala tiotusentals kronor för att tillhöra den lilla entusiastiska gruppen av Alfa Romeo-connoisseurs. Alfa brukar dras med dåligt andrahandsvärde och de senaste årens byten av generalagent har inte hjälpt. Men kvaliteten är det numera inget fel på, så det är inte självklart att den som säljer en MiTo om ett par år behöver drabbas av en rejäl smäll. Jämfört med sin tuffaste konkurrent, livsstilsbilen Mini Cooper D, är MiTo billig. Fast man bör komma ihåg att detta är en tuff liten Fiat i lyxförpackning. Om det är värt slantarna att betala för en pimpad Fiat? Det får du avgöra själv.

Vi gillar:

- + Snygg och egen design
- + sportig bil som går att köra relativt miljövänligt



Vi ogillar:

- Litet och svårt lastat bagageutrymme
- Litet baksäte
- Finns bara som diesel som miljöbil
- Sportläget tar bort nästan all miljövänlighet

Överväg också: Mini Cooper D, Audi A1, BMW 118d och Audi A3 diesel och etanol



Biltestet utfört av: Per-Jakob Kamienski och Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Februari 2011

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.