

Darth Vader?

Niti slučajno! Na tej fotografiji in z malo domišljije morda že, sicer pa prav nasprotno. Prijazna.



besedilo: Vinko Kernc • foto: Saša Kapetanovič

► Alfě, ki bi tako prijazno 'gledala', že nekaj časa ni v ponudbi. Ne omenjajte tule podobnosti z 8C, ki sicer drži, a MiTo gleda prijazno. Morda celo malce preveč; strokovnjak za hitre 'predelave' z nalepkami je takoj predlagal črn vstavek na vrhu žarometov, ki bi 'priprl veko'. Nekako v slogu Alfe 159.

Bi res morala gledati jezno? Kdo ve, naj čas pokaže svoje, zagotovo pa drži, da skuša biti podobna Alfinemu hitu 8C Competizione, čeprav gre za povsem drugačna karoserijska koncepta. A pogledite: (kot rečeno) 'oči', vrata brez

okenskih okvirjev in dvigajoča se bočna črta ter majhno trikotno okence nad njo (tisto za vrati), ki je tako majhno, da je verjetno najmanjše med vsemi trivratnimi avtomobili tega sveta.

Tudi s tole Alfo ni nič drugače kot z drugimi Alfami: za njo se ozre več ljudi kot za drugimi tako velikimi avtomobili, predvsem mladi in srednje mladi, dekleta in fantje, damice in gospodiči. S tega zornega kota je opravila izpit, čeprav bi si v teoriji njeno podobo predstavljali drugače.

Ko so pri Alfa Romeu nazadnje sestopili v za stopnico nižji avtomobilski razred, so se pošteno

opekli: Alfásud, 1972. Danes je po 'generalskem' pregovoru to povsem logično in zdi se, da so se tokrat v Milanu (no, v Torinu) zadeve lotili modreje in bolj premišljeno. Precej po vzoru (ali bolje: v slogu) današnjega avtomobilskega sveta, ki je postal neverjetno majhen. MiTo je Alfa, ki se sicer s tehniko v osnovi naslanja na Punta, a na tak način, da noben, še tako drag Punto nikoli ne bo MiTo – in obratno.

Zagotovo je videz tisti, ki bo pošteno ločeval oba, če pa pogledate v notranjost, sta poleg videza opazni še dve razliki: v izbiri materialov

in v kakovosti zasnove in izdelave. Druga bolj, tretja malo manj, vse skupaj pa se seštejejo v dobro zaznavno splošno razliko med avtomobiloma. Tisti, ki reče, da je MiTo le preoblečeni Punto, kotali buče.

Morda ste opazili: Alfa je potihoma s cenikov zbrisala (sicer za razred večjo) Alfo 147, tako da je od tod dalje primerjava nesmiselna; če bi bila še na prodaj, bi se lahko vprašali: 147 ali MiTo? Tako pa ostaja le možnost akademske debate. Če sedete na enega od prednjih sedežev, je MiTo lepši, zrelejši, kakovost-





Alfa Romeo MiTo 1.4 T-Jet 16v (114 kW) Distinctive

“Kdor vstopi v takšnega MiTa, kot je bil testni, z roko takoj seže na armaturno ploščo.”



stnejši in najmanj podobno prostoren kot 147; podobno velja zadaj, a le do prostornosti: MiTo je zadaj z merami skop – še posebej s kratkim sedalnim delom in z višino nad njim. Še v svojem razredu je na spodnjem delu lestvice, a ker hoče biti po svojem poslanstvu tudi malce kupeja, je to logična posledica.

Kdor vstopi v takšnega MiTa, kot je bil testni, z roko takoj seže na armaturno ploščo. Lep vzorec površine, zanimivo 'brušen' in v temnordeči barvi (ponovi pa se tudi na vrtnih oblogah), takoj pritegne blazinice prstov, da ga otipajo. Preostali, manjši del armaturne plošče je črn, črni ob robu in rdeče-črni v sredini pa so tudi sedeži. Lepo. Ampak poglejte zdaj gumba: klimatski del (do neke mere in v primerjavi z zgoraj opisanim tudi avdiodel) je povsem neizviren, pust. Učinkovit, a nič posebnega. Zakaj?

Na seznamu je nekaj stalnih postavk, ki jih pri italijanskih avtomobilih najbrž ne boste nikoli našli, pa ne bi bilo slabo, če bi jih. Zakaj, recimo, je treba odpirati pokrovček za gorivo v tesnem prostoru s ključem? Zakaj v avtomobilu ni učinkovitih mest za pločevinke? Zakaj znotraj ni učinkovitih in uporabnih predalov in površin? Zakaj na uro lahko vidi le voznik, pa še to le, če je zunanja osvetlitev ugodna?

MiTo ima sicer kljub dinamičnemu, športnemu oblikovanju veliki (in dobri) zunanji ogledali in (končno!) gumb na zadnjih vratih za odpiranje, nima pa ročice na stropu pri sovozniku. Kaj pa v ovinkih? MiTo ima tudi pičlo osvetlitev notranjosti (na zadnji klopi sploh nič) in izjemno trd odmik prednjega sedeža naprej, ko želite seči na zadnjo klop. MiTo ima lep volanski obroč, ki je dobro oprijemljiv, a s preveč izbočenim srednjim delom, tako da se vanj mimogrede zatakne roka. Nevarno! In tisti, ki sedijo tako, da se povsem naslonijo na naslonjalo, bodo zaradi siljenja glave naprej navzdol iz MiTa odhajali nezadovoljni.



Iz oči v oči



Miha Reven

► Vzemite rdečo, saj je prava barva, ki poudari vsak centimeter, za katerega so se trudili oblikovalci. In ne kupite je, če se hočete skozi mestno gnečo prebijati neopaženi. Tale MiTo preveč izstopa iz množice, da bi ga razglasili za enega izmed mnogih. Še Fiata 500 in Minijsa zasenči. Edino vprašanje, ki si ga zastavljam, je, ali bodo kupci pripravljeni retru obrniti hrbet. ◀

Sedanji lastniki Alf 147, ki se morda spogledujejo z novim MiTom, bodo zagotovo preverili tudi prtljažnik. Ja, v osnovi je sicer majhen, a zelo pravilne oblike, zaradi česar ga je mogoče zlahka povsem napolniti. Je pa zelo globok (od tod tudi visok nakladalni rob!), in ko ga (po želji tretjinsko) podaljšate, nastane približno pet centimetrov visoka stopnica na mestu podaljšanja. To, da zapiranju vrat služi (le en) trakec, pa že malce spomni na Alfasuda ...

Bivanje v MiTu pa ni tako neugodno, kot se je (do tule) morda bralo. Na prednjih sedežih se (z izjemo naprej pomaknjenih vzglavnikov, kar moti le redko koga) zelo dobro sedi, delno tudi zaradi dobrega bočnega oprijema,

komande za upravljanje so ergonomsko postavljene, gumbi imajo dobro mehaniko in upravljanje je lahkotno. K temu precej pripomore sistem DNA (Dynamic, Normal, All weather, dinamičen, normalen in zimski program): v normalnem programu je odzivnost stopalke plina nežna, volan prijetno (močno) servoojačen (od tod lahkotno krmljenje) in sistem ESP je v polni pripravljenosti na neljub dogodka. Vidljivost naokrog je zelo dobra, tudi v slabem vremenu, ko zadnji brisalnik obriše zelo velik del šipe, kar je prej izjema

kot pravilo. Na kratko: v takšnem primeru je MiTo lahkotno vodljiv avtomobil.

Sistem DNA zasluži nekaj več razlage. Povzet je po Ferrarijevem sistemu (gumb na njegovem volanskem obroču), le da je tu prirejen drugemu krogu voznikov in načinu vožnje. V dinamičnem položaju je razlika v primerjavi z normalno nastavitvijo dobro opazna: volan postane bolj tog (a morda še vedno premalo, ker je za prave športne občutke premalo poven), odziv stopalke plina je več kot le športen (hipen odziv motorja!)

