



Alfa Romeo MiTo 1.4 TB 16V MultiAir Turismo

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(99 kW / 135 PS)

Das italienische Wort Mito bedeutet Mythos. Ob der sportliche Dreitürer seinem Namen gerecht wird, wird sich zeigen. Die Verarbeitung stimmt jedenfalls, im Innenraum dominieren angenehme Materialien. Das voll auf Sportlichkeit getrimmte Fahrwerk erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten und eine sichere Straßenlage. Bei der Lenkung hat Alfa allerdings übertrieben. Diese ist sehr direkt, was zu häufigen Lenkkorrekturen und wenig entspanntem Fahren sorgt. Der neue Turbomotor mit elektrohydraulischer Ventilsteuerung zur CO₂- und Schadstoffreduktion sorgt für gute Fahrleistungen. Zudem soll eine Start-Stopp-Automatik den Verbrauch senken. Beim ADAC-EcoTest kann der MiTo jedoch nicht glänzen, der Verbrauch fällt mit 6,4 l/100 km etwas hoch aus. Serienmäßig ist eine umfangreiche Ausstattung an Bord, u.a. sorgen sieben Airbags für ein hohes Sicherheitsniveau. Insgesamt ein sportliches Fahrzeug, welches mit knapp 19.000 Euro teuer in der Anschaffung ist und sich auch den Unterhalt ordentlich bezahlen lässt. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Mini Cooper, Opel Corsa, Seat Ibiza, VW Polo

+ gute Fahrleistungen, gut konturierte Vordersitze, vorne gutes Raumangebot, als Vier- und Fünfsitzer lieferbar, sichere Fahreigenschaften, gute passive Sicherheit

- schlecht zugänglicher Kofferraum, hinten geringes Platzangebot, zu großer Wendekreis



ADAC-URTEIL



3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

- ⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen überwiegend guten Eindruck, Spalten an den leicht schließenden Türen und Klappen sind zwar nicht besonders gleichmäßig aber gering. Der Karosserie-Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das hält den Motor sauber und reduziert kraftstofferhöhende Luftwirbel. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau und sind von angenehmer Haptik, die Sitzpolster sehen strapazierfähig aus. Auf dem Dach sind Lasten bis maximal 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt üppige 475 kg.
- ⊖ Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren und die "Stoßfänger" sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Die Türausschnitte neigen zu starker Verschmutzung, weil Abdichtungen nach außen fehlen. Der Tankverschluss muss umständlich mit dem Schlüssel auf- und abgesperrt werden. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches schon bei kleinen Beschädigungen unnützlich sein kann. Gegen Aufpreis ist ein schmales Notrad erhältlich, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf (nicht im Testwagen). Nur mit dem Notrad findet man auch einen Wagenheber an Bord.

3,2

Sicht

Die Karosserie ist recht unübersichtlich, vorn hindert den Fahrer das hoch abschließende Armaturenbrett, die Fahrzeugfront zu sehen. Beim Blick nach hinten stört das hoch angesetzte Heckfenster. Immerhin können die rückwärtigen Kopfstützen fast vollständig versenkt werden. Gegen Aufpreis gibt es für hinten akustische Abstandssensoren, die das Einparken erleichtern. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der MiTo gerade noch akzeptabel ab. Die vorderen und seitlichen Pfosten sind sehr massiv ausgeführt und sichtbehindernd. Richtig schlecht sieht man aber nach schräg hinten, wegen der besonders breiten C-Säulen. Da kann es leicht passieren, dass man beim Abbiegen einen anderen Verkehrsteilnehmer übersieht.

⊕ Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar. Gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Waschanlage erhältlich (im Testwagen vorhanden). Während Tagfahrlicht serienmäßig vorhanden ist, muss man für Nebelscheinwerfer und ein automatisch abblendender Innenspiegel extra bezahlen. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

⊖ Die Heizungsschlitze spiegeln sich in der Windschutzscheibe.

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die besonders breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

3,3 Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, die breiten Türen öffnen weit (wenn genügend Platz zum Nachbarauto vorhanden ist). Allerdings kann man sich leicht am niedrigen Türrahmen den Kopf stoßen.

- ⊕ Die Türen lassen sich mit der Fernbedienung auf- und absperren. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- ⊖ Die drei Tasten der Fernbedienung kann man zu leicht verwechseln. Trotz der Einstieghilfe steigt man hinten wenig bequem ein, denn der Durchstieg bleibt eng. Zum Aussteigen muss man sich aus dem Sitz hochwuchten, kann sich dabei nirgendwo festhalten, denn es fehlen Griffe im Dach und der davor befindliche Sitz klappt und rutscht schnell wieder zurück. Wenn das Auto dann noch an einer Steigung steht, muss man anschließend gegen die immer wieder zuklappende Tür ankämpfen, da die Türaufhalter schwach ausgelegt sind. Es gibt auf keinem Sitzplatz Haltegriffe am Dach.



Selbst mit der Einstieghilfe bleibt der Zu- und Ausstieg hinten beschwerlich.

2,6 Kofferraum-Volumen*

250 l fasst der Kofferraum, das liegt gerade noch im durchschnittlichen Rahmen. Bei umgeklapptem Rücksitz sind es gute 645 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).

4,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig. Die Heckklappe öffnet weit, das kantige Schloss ragt aber doch bedrohlich weit hervor, so dass man sich den Kopf stoßen kann.
- ⊖ Zum Anheben der Klappe fehlt ein Griff. Das Gepäck muss über eine enorme Ladekante angehoben werden (knapp 82 cm). Auch die innere Bordwand fällt mit 34 cm mehr als unvorteilhaft aus. Bei vorgeklapptem Rücksitz stört am Boden eine Stufe. Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus.



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.

3,2 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Serienmäßig ist der Alfa MiTo mit einer durchgehenden klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Gegen Aufpreis lässt sich die Rücksitzbank auch asymmetrisch geteilt umklappen, dann findet man in der hinteren Sitzreihe einen weiteren Sitzplatz (Fünfsitzer).
- ⊖ Das Vor- und Zurückklappen der asymmetrischen Rückbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich, außerdem ist viel Kraft erforderlich. Wenn die Rückbank vorgeklappt ist, reduziert sich der Längseinstellbereich der Vordersitze. Für kleine Utensilien fehlen Ablagen.

2,6

INNENRAUM

2,8

Bedienung

⊕ Die wichtigsten Hebel und Schalter sind leicht zu bedienen, man kommt bereits nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Die Instrumente sind klar gezeichnet und liegen in der Sichtebe des Fahrers, allerdings spiegeln die Gläser. Das Lenkrad lässt sich optimal in Reichweite und Höhe einstellen. Beim Halt an einer Steigung hindert der Hillholder für die Zeit des Gangeinlegens und Losfahrens das Auto am Zurückrollen. Die hochwertige BOSE-Audioanlage mit CD/MP3-Player und 9 Lautsprechern (Aufpreis) liegt weit oben im Blickfeld, und lässt sich zudem mit Tasten im Lenkrad einstellen. Der Radioempfang ist nur mittelmäßig. Die elektrischen Fensterheber sind Serie und haben Antipp-Funktion, hinten können die Fenster nicht geöffnet werden. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt. Der Tripcomputer zeigt Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich einfach bedienen.

⊖ Die Pedale haben zu wenig Abstand vom Boden. Die Klimaregler befinden sich weit unten, zudem werden die Einstellungen auf einem schlecht sichtbaren Display angezeigt. Ebenso befinden sich die Tasten für Umluft und Heckscheibenheizung außerhalb des Fahrer-Sichtbereichs. Die Schalter der aufpreispflichtigen Sitzheizung sind extrem schlecht zwischen den Sitzen hinten in der Mittelkonsole untergebracht. Der Fahrer kann die Tasten während der Fahrt nur erfühlen, ob sie gerade ein- oder ausgeschaltet ist, ist so gut wie nicht einsehbar. Zum Einschalten des Wischers muss man die Hand vom Lenkrad nehmen. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Fahrlicht. Das optional erhältliche Navigationssystem Blue&Me NAV ist langwierig und sehr kompliziert einzustellen. Besser man greift auf die im Testwagen verbaute Vorrüstung für ein portables Navigationssystem zurück, dass spart Geld und schont die Nerven. Es gibt kaum Ablagen, das kleine Handschuhfach ist bereits mit der Bedienungsanleitung ausgefüllt. Am Lordosen-Einsteller kann nur bei offener Tür gedreht werden. Die Gurte liegen weit hinten und sind so zum Anlegen schwer zugänglich. Hinten fehlt eine Beleuchtung. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Die Verarbeitung des Innenraums ist weitgehend gut gelungen. Die Funktionalität des Fahrerplatzes erreicht dagegen nur Mittelmaß.

1,7

Raumangebot vorne*

⊕ Vorne sitzt man geräumig, die Kopffreiheit ist üppig. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis knapp 2,00 m Größe zurückschieben. Dank der guten Innenbreite fällt auch das subjektive Raumgefühl recht gut aus.

4,1 Raumangebot hinten*

⊕ Serienmäßig ist der Alfa MiTo mit vier Sitzplätzen ausgestattet. Wird die aufpreispflichtige asymmetrisch geteilte Rücksitzbank geordert, bietet die Rückbank Platz für eine weitere Person (im Testwagen vorhanden). Durch die geringe Innenbreite kann der hintere Mittelsitz allerdings nur als Notsitz verwendet werden, da drei Personen kaum nebeneinander passen.

⊖ Das Platzangebot hinten ist gering. Mitfahrer über 1,70 m Größe haben Kniekontakt zur Vorderlehne (Vordersitz für 1,85 m große Person eingestellt). Hinzu kommt die kaum vorhandene Kopffreiheit zum seitlich nach unten gezogenen Dach.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Federung und Dämpfung des Fahrwerks sind passabel abgestimmt, tendieren deutlich in Richtung straff. Dennoch werden die meisten Unebenheiten ausreichend geschluckt, der Wagen liegt ruhig auf der Straße. Kurze Vertiefungen und Bodenwellen dringen allerdings stärker durch, versetzen Auto und Insassen in harte Hüpfbewegungen. Die Seitenneigung in Kurven, sowie die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel sind recht niedrig.

2,2 Sitze

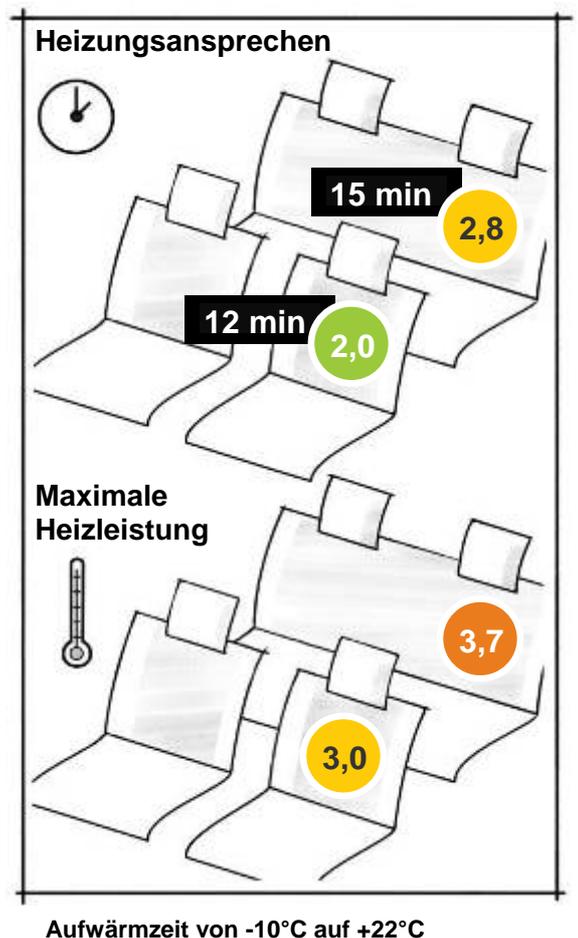
⊕ Die Vordersitze haben hohe Lehnen, sind ziemlich straff gepolstert und bieten festen Halt. Der Fahrersitz lässt sich sehr tief stellen, so dass auch große Personen eine entspannte Sitzposition finden. In der Lehne befindet sich eine Einwege-Lordosenstütze. Auch hinten sitzt man ziemlich entspannt, die Polsterung ist zwar etwas dünn aber doch ausreichend bequem.

3,1 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist durchschnittlich. Das Motorgeräusch wird überwiegend als unaufdringlich empfunden. Mit steigendem Tempo nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Bei vorgeklapptem Rücksitz sind die Abrollgeräusche der Reifen wenig gedämpft.

2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die vorderen Plätze werden schnell erwärmt, hinten dauert es etwas länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die maximale Heizleistung ist vorne zufriedenstellend, hinten aber nur ausreichend.



⊕ Mit der optionalen Klimaautomatik (manuelle Klimaanlage Serie) können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur und die Luftverteilung unabhängig einstellen. Ein Pollenfilter ist serienmäßig an Bord.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 135 PS starken MiTo sind sehr gut. Der neu entwickelte Turbomotor mit bis dato einzigartiger elektrohydraulischer Ventilsteuerung an den Einlassventilen sorgt für kraftvollen Vorschub, egal ob der Motor weit ausgedreht wird oder aus dem Drehzahlkeller im hohen Gang beschleunigt wird.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Motor zeigt kaum Vibrationen, erst bei höheren Drehzahlen nehmen sie zu und dringen dann auch leicht in den Innenraum. Störende Brummfrequenzen sind auch bei niedrigen Drehzahlen nicht vorhanden.

2,8 Schaltung

Die Schaltwege sind zwar nicht gerade kurz, wenn man dem Getriebe genügend Zeit lässt, lassen sich die Gänge aber leicht wechseln. Erst beim schnellen Schalten stört das leichte Haken. Ebenfalls etwas hakend aber doch geräuschlos lässt sich der Rückwärtsgang einlegen. Hier fehlt aber ein Sperre oder ähnliches, um versehentliches Einlegen des Rückwärtsganges zu vermeiden. Vor allem wenn man ein Sechsgang-Getriebe gewöhnt ist, besteht die Gefahr das versehentlich in den rechts unten angebrachten Rückwärtsgang geschaltet werden möchte.

⊕ Ein Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer bei der richtigen Gangwahl, um möglichst sparsam unterwegs zu sein.

3,3 Getriebeabstufung

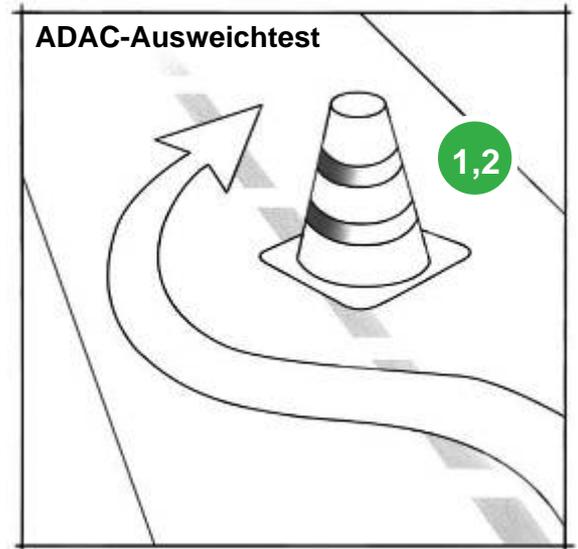
Das Fünfgang-Getriebe ist relativ weit gespreizt, um auch im oberen Geschwindigkeitsbereich die Drehzahlen noch moderat zu halten. Dadurch passen die Ganganschlüsse nicht immer optimal, aufgrund des durchzugsstarken Motors ist das aber noch verschmerzbar. Ein sechster Gang wäre hier aber durchaus sinnvoll - unverständlich das Alfa bei diesem Motor darauf verzichtet, denn sowohl die leistungsschwächeren Motoren als auch die Top-Motorisierung sind mit einem Sechsgang-Getriebe ausgestattet.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Mit dem Alfa Romeo D.N.A.-System kann der Fahrer die Fahreigenschaften den Einsatzbedingungen anpassen - von sehr sportlich über normalen Verkehr bis hin zu erschwerten Witterungsbedingungen. Technisch nutzt D.N.A. (dynamisch, normal, allwetter) unterschiedliche technische Komponenten. Das beginnt beim elektronisch geregelten Gaspedal und reicht über das Ansprechverhalten des Vehicle Dynamic Control VDC, der Traktionskontrolle ASR und des Dynamic Steering Torque DST, bis hin zur elektronisch gesteuerten Servounterstützung der Lenkung. Die Richtungsstabilität bei höherem Tempo ist nur mäßig, weil das Fahrzeug Unebenheiten nachläuft. Die dynamische Fahrstabilitätskontrolle greift bei einem plötzlichen Lenkimpuls früh ein und stabilisiert das Fahrzeug. Bei nasser Fahrbahn drängt der MiTo bei einem plötzlichen Lenkimpuls mit dem Heck nach, aber auch hier greift das VDC noch rechtzeitig ein, um schleudern zu verhindern.

⊕ Beim ADAC-Ausweichtest folgt der MiTo spontan den Lenkbewegungen, mit minimaler Tendenz zum Untersteuern. Der "Schleuderschutz" (VDC) reagiert schnell und doch weich, von Schleudern keine Spur. Auf weniger griffiger Straße hilft die Antischlupfregelung, dass die Räder nicht so schnell durchdrehen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Leicht untersteuernd und gutmütig fährt der MiTo durch die Kurven. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern schnell an und zeigt sich sehr zielgenau. Sie reagiert extrem direkt auf kleinste Lenkradbewegungen, was einem sportlich orientierten Fahrer durchaus entgegenkommt. Der Komfort bleibt dadurch allerdings weitgehend auf der Strecke, die ständigen Korrekturen erfordern permanent die volle Aufmerksamkeit des Fahrers.

⊕ Im Normal-Modus lässt sich die Lenkung leicht drehen, was für Handlichkeit und Leichtigkeit beim Rangieren sowie Parken sorgt.

⊖ Die Lenkung stellt unter Last etwas stärker zurück. Beim Beschleunigen sind deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar. Mit über 11,5 Metern ist der Wendekreis für dieses kleine Auto sehr groß.

2,3

Bremse

Das Bremspedal liegt zum schnellen Bremsen ungünstig: es ragt gegenüber dem Gaspedal zu weit vor, außerdem befindet es sich zu weit unten. Dadurch trifft man es beim schnellen Bremsen nicht mit dem Fußballen, sondern mit der Fußsohle, mit der nicht so viel Kraft aufgewendet werden kann.

+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind geringe 37,5 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 215/45 R17, Dunlop SP Sport Maxx TT 91Y).

2,3

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Serienmäßig ist der MiTo mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VDC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich, welches über Sensoren im Reifen permanent den Reifendruck überwacht und den Fahrer frühzeitig über einen Druckverlust informiert. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der kleine Alfa Romeo MiTo erzielt beim Insassenschutz ein Spitzenergebnis. Er besitzt zweistufige Frontairbags, Seitenairbags vorne, Vorhangairbags und sogar einen Knieairbag für den Fahrer. Die Gurte auf den Frontsitzen sind mit doppelt wirkenden Gurtstrammern und Kraftbegrenzern konzipiert. Mit insgesamt 36 Punkten (Frontcrash: 15; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner auf allen Plätzen: 3) werden beim ADAC-Crashtest klar 5 Sterne erreicht. Die vorderen Kopfstützen sind aktiv, dadurch bewegen sie sich bei einem Heckaufprall näher an den Kopf der Insassen heran und können so optimal schützen. Die Höhe genügt für ca. 1,85 m große Personen. Hinten reichen die Kopfstützen fast bis ans Dach. Die Abstände zum Kopf sind auch bei ihnen recht gering. Die vorderen Sitzplätze sind mit Gurtwarner ausgestattet, für die hinteren wird der Anschnallstatus in einem Display angezeigt..

- Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterung.

2,6 Kindersicherheit

Die ADAC-Crashtests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: Jeweils "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist akzeptabel, aber die Kopf- und Brustbelastungen beim größeren Dummy sind erhöht. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Isofix-Verankerungen auf den Rücksitzen sind nicht gut gekennzeichnet. Es werden nur 29 von max. 49 Punkten erreicht.

⊕ Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix plus Ankerhaken stabil befestigen. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Bordcomputer deaktivieren, was sich schwierig gestaltet. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden.

⊖ Das Befestigen der Kindersitze auf der Rücksitzbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich. Für Babyschalen können die Gurte der beiden Außensitze zu kurz sein. Der mittlere Platz (Aufpreis) ist für einen Kindersitz zu schmal und von der Form ungünstig. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher. Kindersitze mit sehr hoher Lehne können aufgrund des abfallenden Dachs nicht untergebracht werden. Vorn haben die Türfenster zwar keine Antippfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein.

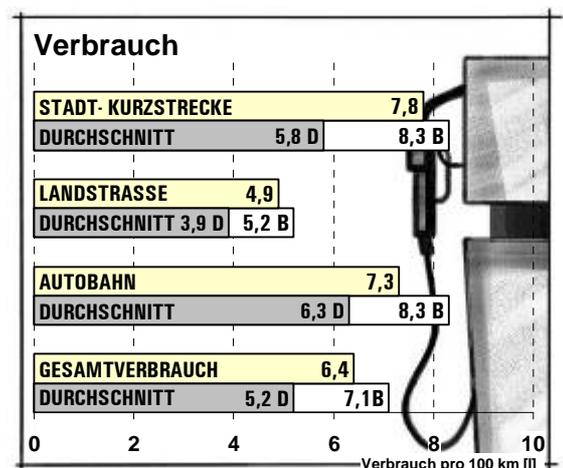
3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte noch verbessert werden, denn komplett entschärft ist nur der Stoßfänger. Die Motorhaube ist insbesondere an den äußeren Bereichen noch zu aggressiv. Es werden beim ADAC-Crashtest 18 von max. 36 Punkten erreicht.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Laut Alfa soll der Multiair-Motor dank geringerer Verluste und einer besseren Zylinderfüllung durch die elektrohydraulische Ventilsteuerung ein deutlich niedrigeren Verbrauch erzielen. Doch was nützen diese Maßnahmen, wenn gleichzeitig der Vorteil wieder in Leistung umgewandelt wird. So fällt der Verbrauch des Alfa MiTo 1,4 TB Multiair mit durchschnittlich 6,4 l/100 km zwar angesichts der Motorleistung von 135 PS noch recht gering aus, doch für diese Fahrzeugklasse ist er doch hoch. Neben der revolutionären Motorentechnik wird auch die Start-Stopp-Automatik ihren Anteil zur Senkung des Verbrauchs beitragen. In der Stadt sind es aber dennoch 7,8 l pro 100 km. Auf der Landstraße fällt er mit 4,9 l/100 km recht gering aus, der Autobahnverbrauch liegt bei nur akzeptablen 7,3 l pro 100 km. Mit einem durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 147 g/km erreicht das Fahrzeug 21 von 50 möglichen Punkten in diesem Kapitel des ADAC-EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt Auffälligkeiten, auch nicht im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Dadurch werden 47 von 50 möglichen Punkten erreicht. Insgesamt verpasst der Alfa MiTo Multiair aber mit 68 Punkten knapp die vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

4,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,4 Betriebskosten*

⊖ Der recht hohe Verbrauch an Super-Kraftstoff hat auch hohe Betriebskosten zur Folge.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Garantie ohne Kilometerbeschränkung.

3,9 Wertstabilität*

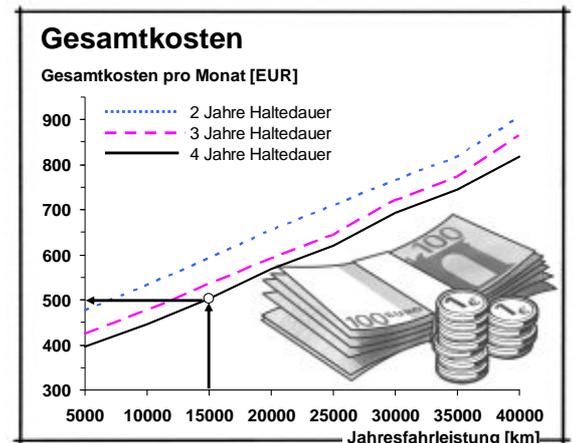
Der leistungsstarke und nicht besonders sparsame MiTo 1,4 TB Multiair lässt trotz innovativer Motorentechnik einen nur akzeptablen Restwertverlauf erwarten.

4,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug mit 18.800 € nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse. In der getesteten Turismo-Variante findet man immerhin eine manuelle Klimaanlage, Leichtmetallfelgen sowie kleinere optische Leckerbissen serienmäßig an Bord - die würden bei der 1.500 Euro billigeren Basisvariante mit hohen Aufpreisen zu Buche schlagen.

3,7 Fixkosten*

Auch wenn die KFZ-Steuern dank des geringen Hubraums und dem geringen CO₂-Ausstoß (Herstellerangabe) mit 46 Euro jährlich sehr niedrig ausfallen, sorgen die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung für recht hohe Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 502 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Monatliche Gesamtkosten*

– Bei den monatlichen Gesamtkosten sorgen der hohe Anschaffungspreis und die nicht besonders gute Wertstabilität absolut gesehen für ein schlechtes Ergebnis. Hinzu kommen die hohen Ausgaben für die Versicherungen und die teuren Werkstatt- und Reifenkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 16V	1.4 16V	1.4 TB 16V MultiAir	1.4 TB 16V	1.4 TB 16V MultiAir	1.3 JTDM 16V	1.6 JTDM 16V
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1368	4/1368	4/1368	4/1248	4/1598
Leistung [kW(PS)]	58(78)	70(95)	99(135)	114(155)	125(170)	70(95)	88(120)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	120/4000	125/4500	206/2000	230/3000	250/2500	200/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	12,3	12,1	8,4	8,0	7,5	11,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	180	207	215	219	180	198
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,4 S	6,4 S	7,1 S	k.A. S	4,5 D	4,8 D
CO ₂ [g/km]	138	138	129	153	139	112	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/21	16/17/21	17/20/22	17/20/22	17V/20V/22 V	17V/19V/22 V	17/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	64	64	46	94	94	123	156
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	437	441	485	518	k.A.	421	450
Preis [Euro]	14.290	14.700	17.300	17.950	20.950	16.800	17.950

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1368 ccm
Leistung	99 kW (135 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	206 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	215/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 4,9/ 7,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km/ 147g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4063/1720/1453 mm
Leergewicht/Zuladung	1220 kg/475 kg
Kofferräumvolumen normal/geklappt	250 l/645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	700 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	180 Euro°
Reifendruckkontrolle	250 Euro°
Servolenkung	Serie
Tempomat	180 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	670 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	180 Euro°
Klimaanlage/-automatik	Serie/300 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 650 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (nicht geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	180 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro°
Nebelscheinwerfer	150 Euro°
Schiebe-Hubdach	850 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten	68 Euro
Monatliche Fixkosten	74 Euro
Monatlicher Wertverlust	234 Euro
Monatliche Gesamtkosten	502 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/22
Grundpreis	18.800 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	2,2
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,3	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	2,6	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,1	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	2,8	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	4,1	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,9
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,3
Federung	2,9		
Sitze	2,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,8
Innengeräusch	3,1	Betriebskosten*	4,4
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	3,9
Fahrleistungen*	1,2	Kosten für Anschaffung*	4,5
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,7
Schaltung	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	5,3
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen