



## Seat Mii 1.0 Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck (55 kW / 75 PS)

**S**eat bietet mit dem Mii wieder einen Kleinwagen an. Das Testfahrzeug wurde vom Drei-Zylinder-Ottomotor mit der stärksten Leistungsstufe angetrieben. Diese leistet 75 PS und bringt ein Drehmoment von 95 Nm auf. Damit kann der Seat zufriedenstellende Fahrleistungen realisieren, die für den Stadtverkehr völlig ausreichen. Eine sinnvolle Option stellt der City-Notbremsassistent dar, der bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h und einer drohenden Kollision eine automatische Vollverzögerung einleitet. Doch auch die übersichtliche und kompakte Karosserie ist auf das Einsatzgebiet getrimmt. Etwas Kritik gibt es auch: Im Innenraum wird auf geschäumte Kunststoffe verzichtet und der Kofferraum präsentiert sich weitgehend unverkleidet. Ein weiteres unpraktisches Detail stellen die Fensterheberschalter dar, da es nur einen pro Vordertüre gibt, der zudem noch unbeleuchtet ist. Im Ganzen präsentiert sich der Mii jedoch gelungen und ist in der getesteten Variante ab 11.050 Euro erhältlich. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer.

**Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, KIA Picanto, Peugeot 107, Skoda Citigo, Toyota Aygo, VW up!.

**+** recht übersichtliche Karosserie, gutes Raumangebot vorn, sichere Fahreigenschaften, City-Notbremsassistent

**-** teilweise unverkleideter Kofferraum, geringe Zuladung, großer Wendekreis im Klassenvergleich



### ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,8 Familie

1,9 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,8 Langstrecke

3,7 Transport

2,8 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,4

### Verarbeitung

Der Mii zeigt sich prinzipiell gut verarbeitet. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Gespart hat Seat allerdings bei der Kofferraumverkleidung. Der Innenraum wurde ebenfalls sauber gefertigt, wenn auch die Materialien größtenteils unauffällig und sachlich sind.

- ⊕ Der mittlere Teil des Armaturenbrettes ist lackiert, was das Interieur optisch etwas auffrischt. Die Scheinwerferlampen können ohne Weiteres getauscht werden, da genügend Platz vorhanden ist.
- ⊖ Der Motorraum ist von unten unverkleidet und auch der Unterboden ist zerklüftet. Dies erhöht Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte sind kaum nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch recht schnell. Zudem haben die lackierten Schweller keine Schutzleisten und können somit leicht verkratzen. Innen sind die Türen und der Kofferraum großteils unverkleidet, so dass die Lackschicht recht schnell verletzt werden kann. Sowohl Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken sind bei Parkremplern oder vor fremden Autotüren ungeschützt und nehmen leicht Schaden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, nicht über einen Dämpfer. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, sondern muss umständlich mit dem Schlüssel auf- und abgesperrt werden. Darüber hinaus ist der Tankstutzen so groß, dass der Mii auch mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

3,1

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Mii ist durchschnittlich. Der Kleinwagen bietet vier vollwertige Sitzplätze und ermöglicht Reichweiten bis etwa 650 km mit einer Tankfüllung.

- ⊕ Für den Fall einer Reifenpanne gibt es ein vollwertiges Reserverad, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls an Bord (alles gegen Aufpreis).
- ⊖ Die tatsächliche Zuladung fällt mit nur 340 kg spärlich aus und auf dem Dach dürfen nur 50 kg transportiert werden.

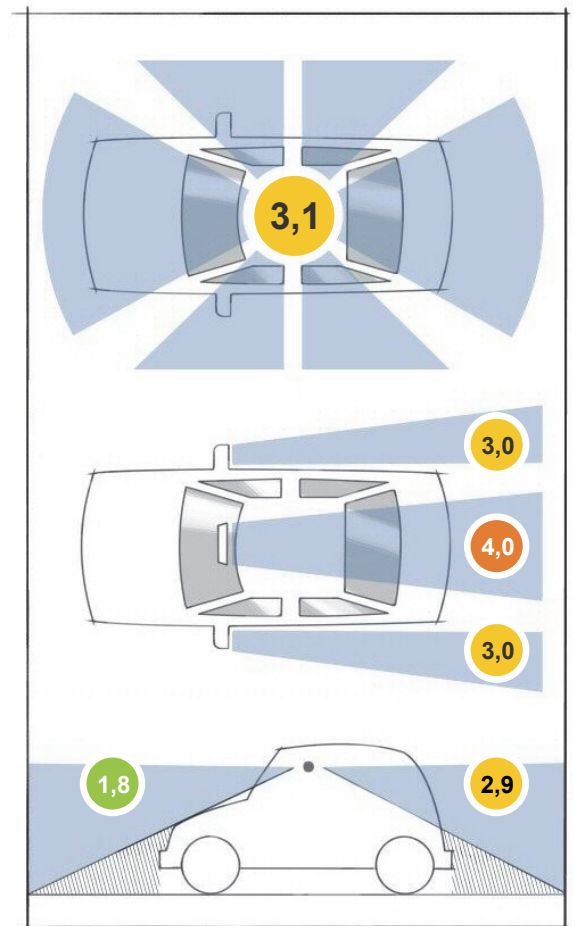
2,8

### Sicht

Bei der Sicht erhält der Mii trotz kompakter Außenmaße eine durchschnittliche Beurteilung.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

⊕ Das hintere Fahrzeugende lässt sich gut abschätzen, nach vorn fällt dies etwas schwieriger, da die Motorhaube steil abfällt. Dafür sind allerdings vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Im hinteren Nahbereich lassen sich Hindernisse zufriedenstellend wahrnehmen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Mii zufriedenstellend ab, die weitgehend senkrechten Dachsäulen schränken die Sicht nur wenig ein. Das Sichtfeld in den Außenspiegeln erweist sich ebenfalls nur durchschnittlich, allerdings hat der fahrerseitige Außenspiegel einen asphärischen Bereich. Das serienmäßige Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss und trotzdem auch tagsüber besser gesehen wird. Praktisch ist auch die optionale Einparkhilfe hinten. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht gut aus.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt, das Öffnen und Schließen der Fenster ist jedoch nicht möglich. Der Ein- und Ausstieg zeigt sich insgesamt zufriedenstellend, fällt aber hinten deutlich leichter aus als bei der dreitürigen Variante.

⊕ Die Türschweller liegen recht niedrig und die Sitze sind in einer zufriedenstellenden Höhe angeordnet. Auch der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist nicht zu groß, so dass man vorn bequem ein- und aussteigen kann. Hinten geht es nicht ganz so bequem, da die Radläufe etwas in die Einstiegsbereiche hineinragen. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel fehlen. Man kann sich recht leicht versehentlich aussperren, lediglich bei offener Fahrertüre wird eine Verriegelung unterbunden. Wird das Fahrzeug mit der Fernbedienung abgeschlossen, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich. Dann funktioniert auch die Hupe nicht mehr, so dass man nicht auf sich aufmerksam machen kann (die Safe-Sicherung ist durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abschaltbar).

## 2,5 Kofferraum-Volumen\*

Liegt der variable Kofferraumboden unten, fasst das Ladeabteil 200 l - das ist Klassenmittelfeld und entspricht vier handelsüblicher Getränkeboxen.

⊕ Legt man die Rücksitzlehne um, so finden gute 430 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) Platz. Zudem kann das Ladeabteil dank der steilen Heckpartie bis unters Dach beladen werden. Unter dem variablen Kofferraumboden finden weitere 115 l Platz.



**Der Kofferraum mit immerhin 200 l Volumen bietet noch genügend Platz für den Einkauf.**

## 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Auch bei der Kofferraum-Zugänglichkeit reiht sich der Mii im Klassenmittelfeld ein.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach entriegeln und anheben, allerdings ist der Taster den Wettereinflüssen ausgesetzt, so dass die Hände unter Umständen verschmutzen. Das Kofferraumformat ist zufriedenstellend. Die Heckklappe schwingt recht weit auf und bietet dadurch Personen bis knapp 1,85 m Körpergröße genügend Platz darunter.

Höhe und Breite der Kofferraumöffnung sind zufriedenstellend, dadurch lassen sich auch größere Gegenstände leicht einladen. Die Kofferraumhöhe (gemessen vom Boden zum Dach) liegt mit einem Meter im guten Klassenmittelfeld. Durch die geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände sehr gut erreichen. Ist der variable Kofferraumboden in der oberen Position, muss das Ladegut beim Ausladen über eine 10,5 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Dann ist der Ladeboden bei umgelegter Sitzlehne eben.

⊖ Das Ladegut muss zum Einladen weit angehoben werden, da die Ladekante rund 77 Zentimeter über der Straße liegt. Die Kofferraumbreite fällt selbst für einen Kleinwagen gering aus. Ist die Rücksitzlehne umgelegt und der variable Boden unten, entsteht eine ungünstige Stufe zwischen Kofferraumboden und Rückbank. Dann muss das Ladegut über eine gut 28 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Die Hutablage ist nicht mit der Heckklappe verbunden, so dass diese extra hoch und wieder herunter geklappt werden muss. In der vertikalen Stellung kann diese allerdings arretiert werden, so dass sie nicht wieder zurück fällt. Leider gibt es für das Ladeabteil keine Beleuchtung. Das Schloss steht ungünstig ab, so dass sich große Personen dort den Kopf stoßen können.

---

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Mit der asymmetrisch geteilten Lehne weist der Mii eine übliche Kofferraumvariabilität auf.

⊕ Die Lehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand umlegen (aufgrund der Fondtüren gut zugänglich), die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Unter dem Boden können noch etwa 20 l in der Reserveradmulde verstaut werden. Für Einkaufstaschen gibt es links und rechts in der Verkleidung Kunststoffhaken.

⊖ Im Ladeabteil selbst lassen sich kleine Utensilien nur bedingt befestigen, da es weder kleine Fächer noch Befestigungsösen am Kofferraumboden gibt. Werden die Rücksitzlehnen unvorsichtig zurück geklappt, können die Gurtbänder leicht beschädigt werden.

---

## 2,5 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Das Cockpit zeigt sich übersichtlich und ergonomisch aufgebaut. Die Anzahl der Bedienelemente ist gering, so dass der Mii bereits nach kurzer Eingewöhnung intuitiv bedient werden kann.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in der Höhe, nicht aber in der Weite einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber insgesamt höher und somit näher am Lenkrad liegen. Das Zündschloss befindet sich im Lenkstock und ist dadurch nur zufriedenstellend erreichbar. Vorn haben die Scheibenwischer eine feste Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten. Der Heckwischer verfügt über eine Intervallschaltung mit gesonderter Waschfunktion. Das Licht und die Nebelleuchten werden über einen gut erreichbaren Drehschalter aktiviert, der sich links vom Lenkrad im Armaturenbrett befindet. Die Instrumente lassen sich einwandfrei ablesen, wenn auch der Drehzahlmesser recht klein ausfällt. Der Bordcomputer liefert unter anderem Informationen zum Momentanverbrauch und zur Kühlmitteltemperatur.



**Die Funktionalität ist gut, die Verarbeitungsqualität dagegen nur zufriedenstellend und bietet noch Raum für Verbesserungen.**



Die Geschwindigkeitsregelanlage wird im Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Die Position der Klima-Bedienelemente ist vorbildlich und die Anordnung der Schalter absolut sinnfällig sowie selbsterklärend. Der Schalter der beheizbaren Heckscheibe liegt gut zugänglich und die Heizung schaltet automatisch ab. Auch das optionale Musiksystem ist günstig positioniert und einfach zu bedienen - die ebenfalls optionalen Lautsprecher erzeugen einen zufriedenstellenden Klang. Das aufpreispflichtige Navigationssystem ist sehr gut positioniert und die Menüführung logisch. Lediglich die Bedienung muss sehr zielgenau erfolgen, da die Schaltflächen recht klein geraten sind. Vorn ist die Anzahl an Ablagen akzeptabel. Es gibt Türfächer und eine Ablage in der Mittelkonsole.

– Die Umluftfunktion lässt sich nur mechanisch über einen Schieberegler einstellen, somit findet keine automatische Abschaltung statt. Die elektrischen Fensterheber vorn haben keine Ab-/Aufwärtsautomatik und somit auch keinen Einklemmschutz. Der Fahrer muss sich nach rechts zur Beifahrer-Armauflage beugen, um das dortige Fenster zu öffnen. Ein zweiter Schalter auf der Fahrerseite wäre besser. Darüber hinaus sind weder die Fensterheberschalter noch die Bedienelemente für die elektrisch einstellbaren Spiegel beleuchtet. Hinten gibt es nur Ausstellfenster. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist unbeleuchtet. Für Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten im Kombiinstrument. Hinten gibt es kaum Ablagemöglichkeiten, lediglich ein Becherhalter und kleine Fächer in den Türverkleidungen. Leselampen sind im Fond ebenfalls nicht vorhanden. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen.

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

Vorn fällt das Platzangebot im Kleinwagensegment recht gut aus.

+ Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m finden genügend Platz vor. Die Kopffreiheit ist großzügig bemessen und auch die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Insgesamt ergibt sich so ein angenehmes subjektives Raumempfinden.

---

## 3,5 Raumangebot hinten\*

Hinten ist das Platzangebot deutlich geringer, besonders große Personen finden kaum Platz.

+ Kopffreiheit und Innenbreite sind auch im Fond großzügig bemessen, zudem müssen sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.

– Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, bleibt wenig Beinfreiheit: nur Personen bis maximal 1,65 m Körpergröße können bequem Platz nehmen.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität fällt beim Mii mäßig aus. Die Lehnen der Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehne lässt sich geteilt umlegen.

---

**3,0**

## KOMFORT

---

**2,6**

### Federung

Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung des Mii recht gut gelungen. In Verbindung mit dem Sportpaket ist der Kleine um 15 mm tiefer gelegt. In seinem hauptsächlichen Einsatzbereich - der Stadt - kann dem Seat ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

**+** Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden ordentlich gedämpft, bei hohen Geschwindigkeiten ist aber eine leichte Nachschwingtendenz erkennbar. Auf kurze Fahrbahnwellen spricht die Federung bei moderaten Geschwindigkeiten recht fein an, kann diese aber nicht gänzlich von den Insassen fern halten. Größere Einzelhindernisse oder Querfugen dringen deutlich in den Innenraum, zu unbequem wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stuckerneigung erkennbar. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge werden ordentlich gefiltert und dringen nicht übermäßig in den Innenraum. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie Wankbewegungen in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als gut gedämpft. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten kaum, insgesamt spricht die Federung dann etwas feiner an.

---

**2,7**

### Sitze

Im Ganzen weisen die Sitze einen guten Sitzkomfort auf. Vorn sind diese gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten dadurch einen recht guten Seitenhalt. Etwas gewöhnungsbedürftig sind allerdings die vorderen Kopfstützen, da diese fest mit der Lehne verbunden sind. Daher ist ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt nicht immer möglich und sie passen auch nicht für alle Personengrößen. Ihre Schutzfunktion ist allerdings einwandfrei.

**+** Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, was eine angenehme Sitzposition ermöglicht. Die Polsterung erweist sich als bequem und die Lehnen fallen vorn sehr hoch aus. Der Fahrer kann seinen linken Fuß abstützen, allerdings hat die Ablage kein festes Trittbrett. Auch auf der Rückbank ist die Polsterung bequem und die Rückenlehne hoch gestaltet.

**-** Die Lehneneinstellung hat auf den vorderen Plätzen nur eine grobe Rasterung und dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Im Fond sind Sitzfläche und -lehnen nur ausreichend konturiert. Zudem fällt die Sitzfläche kurz aus, wodurch die Oberschenkelauflage recht gering ist.

---

**3,0**

### Innengeräusch

Das Innengeräusch des Mii ist durchschnittlich, es fallen aber keine Geräuschquellen besonders störend auf.

**+** Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche zeigen sich aufdringlich. Bei moderaten Drehzahlen hält sich auch der Motor im Hintergrund.

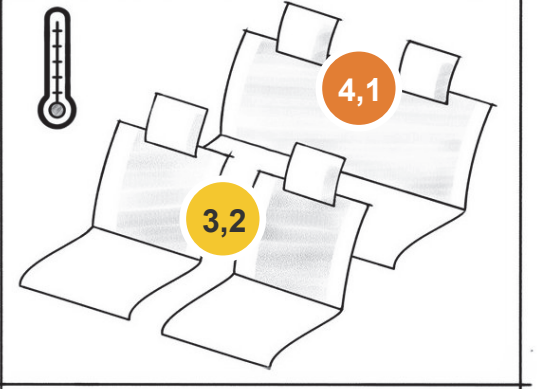
**-** Der gemessene Geräuschpegel liegt mit 71,1 dB(A) bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Bei hohen Geschwindigkeiten bzw. hohen Drehzahlen wird der Motor im Innenraum präsenter, dann steigen auch die Windgeräusche etwas an.

## 4,0 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Mii nur mit einer Fahrzeuglüftung und -heizung ausgestattet. Im Falle des Testfahrzeugs war eine manuelle Klimaanlage verbaut.

– Die Temperatur kann nur grob eingestellt und muss unter Umständen immer wieder nachjustiert werden. Die Luftverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen. Hinten gibt es Ausstellfenster. Eine automatische Temperaturregelung ist nicht lieferbar. Beim ADAC Heizungstest wird im vorderen Fahrzeugteil nach einer zufriedenstellenden Zeit die Wohlfühltemperatur erreicht. Hinten dauert es jedoch lang, bis die Innenraumtemperatur auf Behaglichkeitsniveau liegt.

### Heizungsansprechen



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,9 MOTOR/ANTRIEB

### 3,3 Fahrleistungen\*

Der Mii landet mit dem 1,0-l-Motor, der maximal 75 PS leistet, bei den Fahrleistungen im Klassenmittelfeld. Möchte man allerdings flott vorankommen, so muss man den gesamten Drehzahlbereich nutzen.

- + Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in zufriedenstellenden 9,4 Sekunden abgeschlossen.
- Im vierten Gang ist die Elastizität des Motors noch akzeptabel, im fünften Gang benötigt der Mii allerdings sehr lange, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

### 2,7 Laufkultur

Im Ganzen kann dem 1,0-l-Dreizylinder eine noch gute Laufkultur attestiert werden.

- + Der Motor läuft recht ordentlich und vibrationsarm. Auch ein Motordröhnen ist weitgehend nicht vorhanden.
- Speziell im Leerlauf und unter 2.000 U/min zeigt sich der Motor etwas brummig und gibt spürbare Vibrationen in den Innenraum weiter.

### 2,3 Schaltung

Die Fünfgang-Handschaltung lässt sich recht präzise bedienen, so dass die Gänge meist problemlos eingelegt werden können.

- + Die Schaltwege sind recht kurz, es lassen sich auch schnelle Gangwechsel realisieren. Eine Schaltpunktanzeige empfiehlt den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang. Anfahren an Steigungen ist durch die Berganfahrhilfe problemlos möglich.
- Der Rückwärtsgang hakt gelegentlich und lässt sich dadurch nicht immer sauber einlegen.

### 3,3 Getriebeabstufung

Die Ganganschlüsse des Fünfgang-Getriebes passen insgesamt, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Ein etwas enger gestuftes Sechsgang-Getriebe würde trotzdem Vorteile bringen. Absolut gesehen ist die Gesamtübersetzung zwar schon kurz gewählt (bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit 4.000 1/min), für den durchzugsschwachen Motor mag sie aber trotzdem nicht ganz passen. Der kleine Motor hat damit seine liebe Not den Citigo in Schwung zu halten, häufiges Schalten und Ausdrehen der Gänge ist fast unumgänglich.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

Der Mii verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl.

⊕ Längsrillen oder Fahrbahnverwerfungen nehmen praktisch keinen Einfluss auf die Spurtreue des Fahrzeugs. Beim ADAC Ausweichtest kann der Mii ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch den Parcours manövrieren. Das Fahrverhalten ist leicht untersteuernd - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. In kritischen Situationen regelt das ESP effektiv (sowie lautstark) und verhindert ein Schleudern. Bei weniger griffigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle (mit elektronischer Differentialsperre) beim Anfahren. Beladen ändert sich das Fahrverhalten kaum.

### 2,7 Lenkung\*

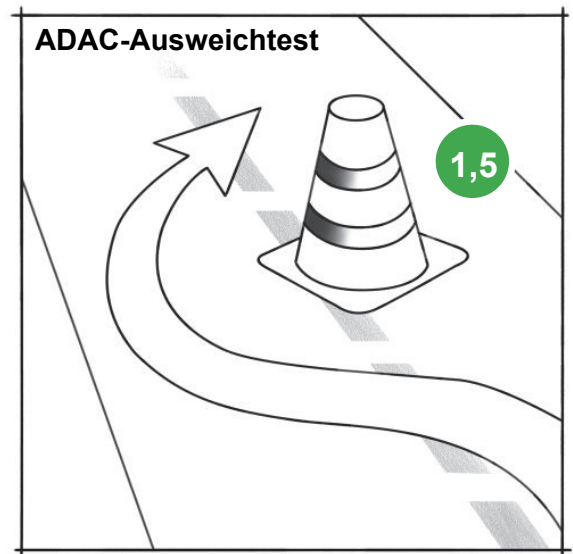
Insgesamt können der Lenkung gute Eigenschaften bescheinigt werden. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt.

- ⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und hat eine zufriedenstellend direkte Auslegung. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.
- ⊖ Der Wendekreis fällt mit knapp 10 m im Klassenvergleich recht groß aus.

### 2,1 Bremse

Die Bremse zeigt sie sich standfest und effektiv.

⊕ Das Ansprechen ist gut und auch an der Dosierbarkeit gibt es keine Kritik. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Mii durchschnittlich 36,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Conti Premium Contact 2, 185/55 R15 T) bis zum Stillstand.



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.



---

**2,3**

## SICHERHEIT

---

**2,5**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit landet der Mii im guten Klassenmittelfeld.

- +** Der Mii verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Dieser unterstützt den Fahrer im Notfall, das volle Potential der Bremse zu nutzen. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen, ab Stillstand schaltet sich die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis ist eine City-Notbremsfunktion erhältlich, die bis 30 km/h bei einer drohenden Kollision eine Vollbremsung einleiten kann. Dies reduziert die Unfallschwere oder kann gar einen Zusammenstoß ganz verhindern. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch kann z. B. beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden.
- An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten. Eine Sicherung gegen unbeabsichtigtes Starten ist nicht vorhanden, der Motor läuft auch an, wenn die Kupplung nicht betätigt wird.

---

**2,3**

### Passive Sicherheit - Insassen

Vom Seat Mii liegt aktuell kein Crashtest-Ergebnis vor, allerdings können die Daten vom baugleichen VW up! (jedoch als Dreitürer) herangezogen werden. Dieser schneidet beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm mit vollen fünf Sternen gut ab (89 Prozent, Test 2011).

- +** Serienmäßig gibt es Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorne. Zudem ist vorn der Abstand zwischen Kopf und Stütze sehr gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckunfall reduziert. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis 1,65 m Körpergröße guten Schutz und weisen zudem einen recht geringen Horizontalabstand auf. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen, für die hinteren Plätze wird dem Fahrer im Display der Anschnallstatus angezeigt (Anzeige recht klein). An den stabilen Bügeltürgriffen kann man im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen, um die Türen zu öffnen.
- Vorn schützen die Kopfstützen lediglich Personen bis zu einer Größe von 1,75 m - das ist selbst in dieser Fahrzeugklasse wenig.

---

**1,8**

### Kindersicherheit

Dem Mii kann eine gute Kindersicherheit attestiert werden. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm wird ein ähnliches Ergebnis wie beim VW up! erwartet: 80 Prozent der möglichen Punkte.

- +** Neben den Isofixhalterungen inklusive Ankerhaken können Kindersitze auch mit den langen Gurten gut fixiert werden. Konturen und Formstabilität der Rückbank sind gut, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander und die Gurtschlösser fixiert, so dass auch das Anschnallen mit einer Hand mühelos funktioniert. Hier hat der Fünftürer klare Vorteile gegenüber dem Dreitürer. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt sind. Der Fahrzeughersteller erlaubt auf allen Plätzen Kinderrückhaltesysteme aller Altersklassen. Auch hohe Sitze finden problemlos Platz.
- Die Isofixhalterungen lassen sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher, liegen aber weit auseinander.

## 3,2 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der baugleiche VW up! 46 Prozent der möglichen Punkte.

- + Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft.
- Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu unnachgiebig gestaltet.

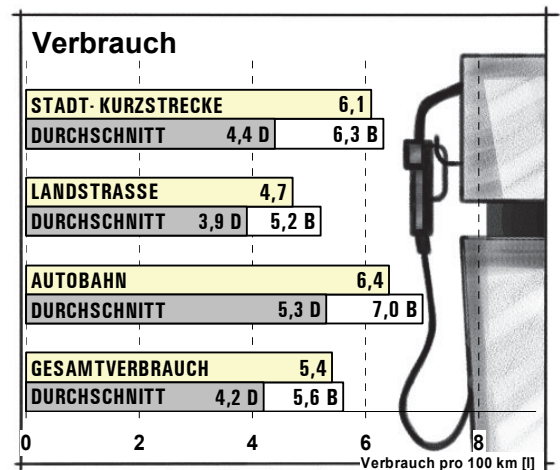
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2\*

Beim ADAC EcoTest erreicht der Mii mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 146 g/km 24 Punkte. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch beträgt 5,4 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,1 l/100 km innerorts, 4,7 l/100 außerorts und 6,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 1,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. So erhält der Mii 46 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoff. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das 70 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 2,8 AUTOKOSTEN

### 4,3 Betriebskosten\*

- Die Betriebskosten ergeben sich größtenteils aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Mii für diese Fahrzeugklasse nicht besonders niedrig ausfällt, liegen die Aufwendungen hierfür auf recht hohem Niveau.

### 1,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein Ölwechsellservice - alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig.

+ Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig. Außerdem gewährt Seat eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der jährliche Service sorgt für häufigere Werkstattaufenthalte und somit für mehr Kosten.

## 2,3 Wertstabilität\*

+ Dem neuen Mii wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum eine gute Wertstabilität prognostiziert. Positiv sind sicherheitsrelevante Ausstattungsdetails wie der City-Save-Bremsassistent.

## 2,7 Kosten für Anschaffung\*

Der Mii Style ist ab 11.050 Euro erhältlich - für einen Kleinwagen recht teuer. Sollen zudem alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, so müssen weitere 1.400 Euro aufgewendet werden.

## 2,3 Fixkosten\*

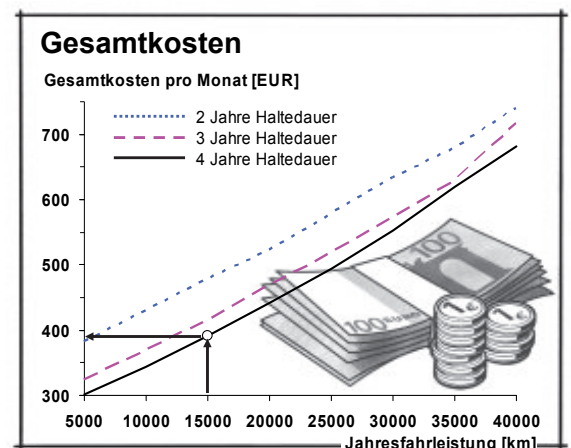
Im Ganzen sind die Fixkosten noch überschaubar.

+ Die Kfz-Steuer fällt mit 20 Euro pro Jahr sehr günstig aus. Doch auch die Kaskoeinstufungen liegen im guten bis durchschnittlichen Bereich (TK: 15; VK: 13).

- Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung (KH: 15) liegt für einen Kleinwagen recht ungünstig, was die Fixkosten nach oben treibt.

## 2,9 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die niedrigen Werkstattkosten gleichen die hohen Betriebskosten etwas aus. Alle anderen Kapitel der Autokosten fallen gut bis durchschnittlich aus, so dass die absoluten monatlichen Aufwendungen noch überschaubar bleiben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 392 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0 Ecomotive	1.0	1.0 Ecomotive
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW(PS)]	44(60)	44(60)	55(75)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	95/3000	95/3000
0-100 km/h[s]	14,4	14,4	13,2	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	161	171	172
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 S	4,1 S	4,7 S	4,2 S
CO2 [g/km]	105	96	108	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/15	15/13/15	15/13/15	15/13/15
Steuer pro Jahr [Euro]	20	20	20	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	369	367	381	376
Preis [Euro]	9.575	9.975	10.175	10.575

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/70R14T
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,9/9,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>9,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,1/ 4,7/ 6,4 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	108g/km / <b>146g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71,1dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3557/1645/1478 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1910 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>950 kg/340 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>200 l/430 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>645 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>118 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>36 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>72 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>166 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>392 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/15
Grundpreis	11.050 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (ASG)	700 Euro
Bremsassistent	Serie <sup>o</sup>
City-Notbremsfunktion	225 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (Comfort-Drive-Paket)	350 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Kopf-Thorax-Airbag)	Serie
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne (Kopf-Thorax-Airbag)	Serie
Audioanlage (Sound-Paket)	ab 300 <sup>o</sup>
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem (äußere Rücksitze)	Serie
Klimaanlage	540 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	350 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar (Winter-Paket)	350 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	400 Euro
Nebelscheinwerfer	150 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasdach	750 Euro
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,6**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen