



## SEAT Mii 1.0 Ecofuel Ecomotive Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(50 kW/68 PS)

Nach der erfolgreichen Einführung des VW up! EcoFuel ist nun auch der spanische Ableger des erfolgreichen Kleinwagens mit Erdgas erhältlich. Unter der Haube des Seat Mii arbeitet die mit dem up! EcoFuel identische Technik: Ein Dreizylindermotor mit 68 PS sorgt dabei für Vortrieb. Wobei man sich von den Fahrleistungen nicht allzuviel erhoffen sollte. Der Motor ist sehr durchzugsschwach und auf der Autobahn fühlt man sich damit eher unwohl. Den wendigen Mii fährt man ohnehin lieber in der Stadt. Hier kann er dank sparsamer Erdgastechnologie sowie eines Start-Stopp-Systems mit sehr niedrigem Verbrauch punkten. Im ADAC EcoTest überzeugt der Seat auf ganzer Linie und kann mit einem klaren Fünf-Sterne-Ergebnis eines der besten Ergebnisse im EcoTest einfahren. Der Seat Mii lässt sich agil bewegen, bietet bei überschaubaren Abmessungen ein gutes Platzangebot und eignet sich somit ideal für den dichten Stadtverkehr. Die getestete fünftürige Variante bietet zwar eine etwas schlechtere Rundumsicht als der Dreitürer, punktet aber dafür bei der Zugänglichkeit der Rücksitze. Zudem steigt man in engen Parklücken mit dem Fünftürer einfacher ein und aus, denn die Vordertüren sind hier deutlich kürzer. Der Seat Mii Ecofuel ist in der getesteten Variante ab 13.515 Euro erhältlich. Nicht zuletzt wegen der sehr geringen Kraftstoffkosten für Erdgas ist der Mii ein äußerst wirtschaftliches Auto. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer.

**Konkurrenten:** Fiat Panda CNG, Skoda Citigo CNG, VW up! EcoFuel.

- +** sparsamer Erdgas-Antrieb, sehr gute Stadttauglichkeit, vorne gutes Platzangebot, sichere Fahreigenschaften, empfehlenswertes City-Notbremssystem
- sehr durchzugsschwacher Motor, geringe Reichweite mit Erdgas, hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

3,0 Familie

1,6 Stadtverkehr

2,5 Senioren

4,2 Langstrecke

4,0 Transport

4,3 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: Mai 2014  
Text: D. Silvestro

## 3,1

## 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 weiß 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. Der Tankstutzen für den Benzin-Tank ist so groß, dass der Mii auch versehentlich mit Diesel befüllt werden kann.

## 4,0

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Mii Ecofuel fällt nur akzeptabel aus, was vor allem an der geringen Reichweite und der niedrigen Zuladung liegt. Der Innenraum bietet maximal vier Personen Platz.

⊕ Die geringen Abmessungen der Karosserie machen den Mii zu einem wendigen Stadtfliker. Der Zeitaufwand um Erdgas zu tanken fällt nur geringfügig länger aus, als bei Benzinern oder Diesel. Umständlicher wird die Suche nach einer geeigneten Erdgas-Tankstelle. Das Tankstellennetz ist noch nicht so gut ausgebaut, wie z.B. bei Autogas (LPG). Speziell in fremden Regionen kann sich die Suche bzw. Anfahrt zu einer Erdgas-Tankstelle etwas zeitintensiver gestalten.

⊖ Auch aufgrund des lückenhaften Tankstellennetzes stört die geringe Reichweite des Ecofuel, da oft eine Tankstelle angefahren werden muss. Mit dem 11 kg Erdgastank lassen sich Reichweiten von bis 355 km realisieren. Zusätzlich steht ein kleiner Benzintank mit 10 l Fassungsvermögen zur Verfügung, auf welchen im Notfall zurückgegriffen werden kann. Die Zuladung des Fahrzeugs fällt mit 340 kg nicht besonders großzügig aus. Auf dem Dach dürfen bis zu 50 kg transportiert werden. Im Mii Ecofuel ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich schon bei kleinen Reifenbeschädigungen als unwirksam erweisen kann. Ein Reserverad ist bei dieser Variante nicht erhältlich, da man unter dem Kofferraumboden anstatt einer Reserveradmulde einen Erdgas-Tank findet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht verfügbar.



**Der Tankstutzen für das Erdgas befindet sich unter der Tankklappe.**

## 2,8 Sicht

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

⊕ 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 können Hindernisse zufriedenstellend wahrgenommen werden. 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, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. 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, welche aber aufgrund der kompakten Außenmaße nicht zwingend notwendig sein sollte. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

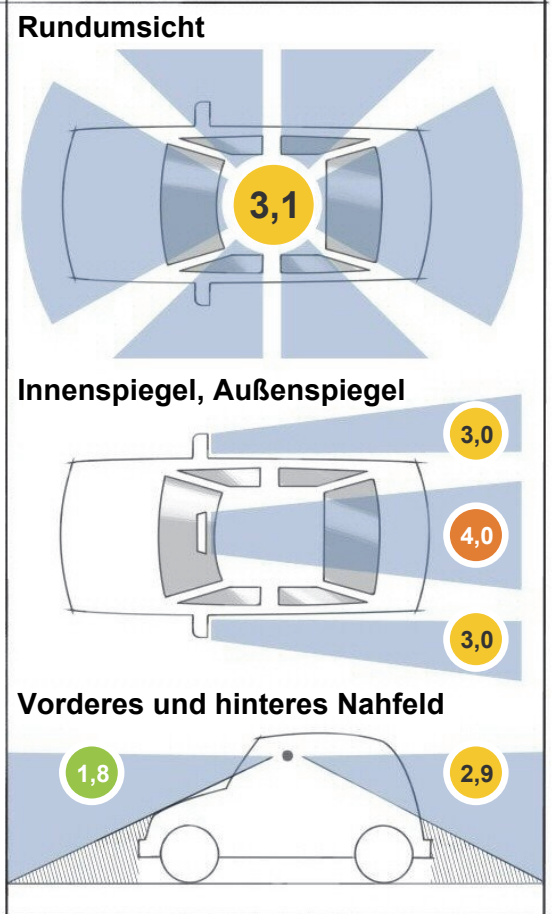
Das Fahrzeug wird mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt, das Öffnen und Schließen der Fenster ist jedoch nicht möglich. Der Ein- und Ausstieg gelingt insgesamt zufriedenstellend, fällt aber hinten deutlich leichter aus als bei der dreitürigen Variante.

⊕ 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.

⊖ Es fehlen Haltegriffe am Dachhimmel. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da lediglich bei offener Fahrtüre eine Verriegelung unterbunden wird. Schließt man das Fahrzeug mit der Fernbedienung ab, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich (die Safe-Sicherung ist durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abschaltbar).



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.



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.

## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

Im Kofferraum finden nur bis zu 200 l Gepäck Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach immerhin noch ein paar Liter mehr in den Kofferraum (260 l).

+ Legt man die Rücksitzlehne um, finden gute 430 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) Platz. Belädt man das Fahrzeug dann bis zum Dach, sind es maximal 800 l.



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

## 3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ 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 1,85 m Körpergröße genügend Platz darunter. Höhe und Breite der Kofferraumöffnung sind zufriedenstellend, dadurch lassen sich auch größere Gegenstände leichter 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.

- 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. Um Gepäck auszuladen, muss dieses vom Kofferraumboden aus rund 28 cm angehoben werden, um es über die Ladekante zu heben. Ein variabler Ladeboden, welcher in der Höhe eingestellt werden kann, ist zwar gegen Aufpreis erhältlich, war im Testwagen aber nicht verbaut. Ist die Rücksitzlehne umgelegt, entsteht eine ungünstige Stufe zwischen Kofferraumboden und Rückbank (nicht mit variablem Ladeboden). 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 arretiert werden, so dass sie nicht wieder zurück fällt. Vergisst man, die Hutablage wieder herunterzuklappen, ist die Sicht durch die Heckscheibe komplett blockiert - dann heißt es, nochmals aus dem Fahrzeug aussteigen und zurück zum Kofferraum um die Hutablage herunter zu klappen. Leider gibt es für das Ladeabteil keine Beleuchtung. Das Schloss steht ungünstig ab, so dass sich große Personen dort den Kopf stoßen können.

## 2,9 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. 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. Die Tankanzeige beinhaltet beim Ecofuel sowohl die Füllstandanzeige des Erdgas- als auch des Benzintanks. Von ganz voll bis dreiviertel leer zeigt die Tankuhr den Füllstand des Erdgastanks an. Ist das Erdgas aufgebraucht, springt die Tanknadel in das letzte Viertel und zeigt erst dann den Füllstand des Benzintanks an. Eine nette Idee, welche in der Praxis den Nachteil birgt, dass während der Fahrt mit Erdgas nicht der Tankinhalt des Benzintanks angezeigt wird. Immerhin nach dem Motorstart sieht man kurz den Füllstand des Benzintanks. Auch über den Bordcomputer kann man die Restreichweite mit Benzin abrufen. 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. 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 damit 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.



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

1,8

### Raumangebot vorne\*

Vorn fällt das Platzangebot recht gut aus.

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von 1,92 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 1,66 m Körpergröße können bequem Platz nehmen.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität fällt beim Mii ausreichend 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 gut bis zufriedenstellend gelungen. Das im Ecofuel serienmäßig verbaute Sportfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung bringt aber speziell beim Überfahren von groben Unebenheiten etwas Unruhe ins Fahrzeug. 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 bis zufriedenstellend 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 zufriedenstellenden 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 -lehne nur ausreichend konturiert. Zudem fällt die Sitzfläche kurz aus, wodurch die Oberschenkelauflage recht gering ist.

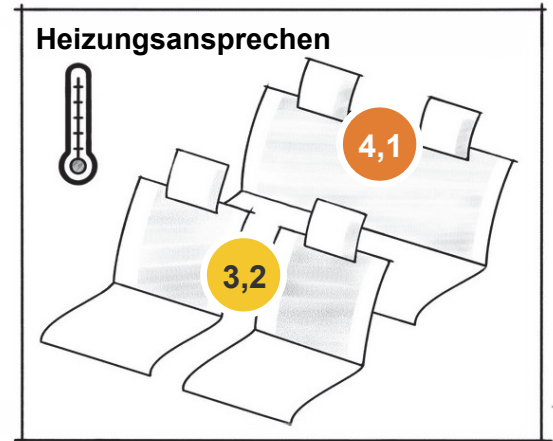
## 3,2 Innengeräusch

Gemessen liegt der Geräuschpegel bei 130 km/h nicht besonders niedrig. Mit 71,8 dB(A) ist der Innenraum verhältnismäßig laut. Es fallen weder aber Wind- noch sonstige Fahrgeräusche auffällig dominant auf. Der angestrengt klingende Motor ist nicht gerade leise, wird speziell bei hohen Drehzahlen unter Last nochmals deutlich lauter.

## 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 oft nachjustiert werden - eine automatische Temperaturregelung ist nicht lieferbar. Die Luftverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen. Hinten gibt es nur Ausstellfenster. Beim ADAC Heizungstest wird im vorderen Fahrzeugteil nach einer zufriedenstellenden Zeit die Wohlfühltemperatur erreicht, hinten dauert es jedoch zu lang, bis die Innenraumtemperatur auf Behaglichkeitsniveau liegt. Die hinteren Klappfenster gewähren keine ausreichende Durchlüftung.



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

## 3,4 MOTOR/ANTRIEB

### 4,8 Fahrleistungen\*

– Die Leistung des 1,0 l Motors liegt bei der Erdgas-Variante bei 68 PS. Im normalen Fahrbetrieb in der Stadt oder Landstraße ist die Motorleistung ausreichend. Autobahnfahrten werden damit aber zum (negativ) Erlebnis, da bereits bei 140 km/h kaum noch Vortrieb vorhanden ist und die Geschwindigkeit schon bei kleinen Steigungen nicht gehalten werden kann. Gegenüber der 75 PS Variante des Mii fallen die Fahrleistungen nochmals deutlich schlechter aus. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wird mit 16,3 s angegeben (75 PS Benziner: 13,2 s). Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug 11,6 s (75 PS Benziner: 9,4 s). Die Elastizitätswerte sind sowohl im vierten als auch im fünften Gang sehr mau - dadurch ist schaltfaules Fahren kaum möglich.

## 2,7 Laufkultur

Die typischen Eigenschaften eines Dreizylinders kann der 1,0-l-Motor nicht verbergen, unter 2.000 U/min. zeigt er sich brummig und gibt spürbare Vibrationen in den Innenraum weiter. Darüber läuft er aber recht ordentlich und vibrationsarm, angenehm fällt auf, dass er sich Dröhnen weitgehend verkneift. Im Leerlauf überträgt der Motor deutlich seine Arbeitstakte auf die Karosserie. Trotzdem wird insgesamt eine annehmbare Laufkultur geboten.

2,3

## Schaltung

- ⊕ Die Fünfgang-Handschtaltung lässt sich recht präzise schalten, man kann die Gänge leicht und ohne Haken einlegen. Auch schnelles Schalten ist kein Problem. Die Schaltwege sind kurz genug. Die Schaltpunktanzeige empfiehlt den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang. Ein sogenannter Hill-Holder erleichtert das Anfahren am Berg - das Auto wird automatisch festgehalten. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos und lässt den Motor bei Kupplungsbetätigung spontan und mit kaum Verzögerung wieder anlaufen. Die Kupplung lässt sich fein dosieren, ist leichtgängig und besitzt einen gut spürbaren Druckpunkt.
- ⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und ungesichert. Er hakt bisweilen beim Einlegen und sorgt für Getrieberasseln.

3,3

## Getriebeabstufung

Die Ganganschlüsse des Fünfgang-Getriebes passen weitgehend, 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 Mii in Schwung zu halten, häufiges Schalten und Ausdrehen der Gänge ist fast unumgänglich.

2,2

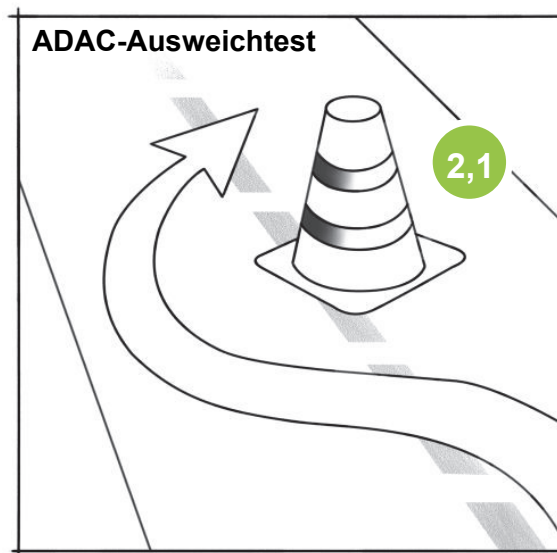
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

### 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 und verhindert Schleudern. Bei weniger griffigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren. Beladen ändert sich das Fahrverhalten kaum.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

2,7

### Lenkung\*

Bereits bei kleinen Lenkwinkeln spricht die Lenkung des kleinen Seat gut an. Die Lenkung ist relativ direkt und sehr gut zentriert, beide Achsen bauen spontan Seitenführung auf. Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt wurde die Lenkübersetzung relativ direkt gewählt, was die Handlichkeit des Fahrzeugs unterstützt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit knapp zehn Meter für ein kleines Stadtauto nur zufriedenstellend aus.



1,9

## Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mii Ecofuel durchschnittlich 36,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifengröße des Testwagens: 185/55 R15 Conti Premium Contact 2 82T). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und weitgehend frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen.

2,3

## SICHERHEIT

2,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der kleine Seat ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP sowie mit einem Bremsassistenten ausgestattet. 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. Ein unbeabsichtigter Motorstart ist nicht möglich, da sich dieser nur bei betätigter Kupplung starten lässt. 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.

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 Kopfstütze sehr gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckunfall reduziert. 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. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen zwar nur bis 1,65 m Körpergröße guten Schutz, der Abstand zum Kopf fällt aber nicht zu groß aus. Verbandskasten und Warndreieck haben keine definierten Halter und liegen lose im Kofferraum.

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 kann man auch mit den Gurten Kindersitze auf den hinteren Plätzen gut fixieren. Konturen und Formstabilität der Rückbank sind gut, die Gurte lang, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander und die Gurtschlösser fixiert, so dass auch das Anschnallen mit einer Hand nicht zum Geduldsspiel wird. Auch 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.

---

## 3,2 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der baugleiche VW up! 46 Prozent der möglichen Punkte. Das Ergebnis des Mii sollte ähnlich ausfallen.

---

## 1,1 UMWELT/ECOTEST

---

### 1,2 Verbrauch/CO2\*

+ Das EcoTest-Kapitel gehört zu den klaren Stärken des Seat Mii Ecofuel. Dank des umweltfreundlichen Erdgas-Antriebs und gleichzeitigen Spritsparteknik wie Bremsenergieerückgewinnung und Start-Stopp-Automatik, setzt der Erdgas-Mii neue Maßstäbe im Kleinstwagensegment. Im ADAC EcoTest kommt das Fahrzeug mit durchschnittlich 3,1 kg Erdgas pro 100 km aus. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt lediglich 85 g/km. Darin enthalten ist auch die Well-to-Wheel Komponente, welche die Emissionen bei Herstellung und Transport von Erdgas beinhalten. Das Ergebnis sind sehr gute 48 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des ADAC EcoTest. In der Stadt liegt der Verbrauch bei geringen 3,4 kg, außerorts sind es ebenfalls niedrige 2,8 kg und auf der Autobahn noch akzeptable 3,8 kg Erdgas pro 100 km.

---

### 1,0 Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffen überzeugt der Erdgas Mii auf ganzer Linie. Selbst beim anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die Schadstoffwerte extrem niedrig. Der Lohn sind volle 50 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den 48 Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt der Kleinstwagen auf sagenhafte 98 Punkte. Damit erreicht der Seat klar fünf Sterne und erzielt eines der besten Ergebnisse, seit Einführung des EcoTest.

---

## 2,0 AUTOKOSTEN

---

### 1,1 Betriebskosten\*

+ Dank des niedrigen Verbrauchs an günstigem Erdgas fallen die Betriebskosten sehr gering aus.

---

### 1,6 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 niedrig. Außerdem gewährt Seat eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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

## 4,1 Wertstabilität\*

⊖ Der prozentuale Restwertverlauf des sparsamen Mii fällt nicht besonders gut aus.

## 4,1 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Seat Mii Ecofuel kostet in der Top-Ausstattung Style und mit fünf Türen mindestens 13.515 Euro. Für einen Kleinwagen ist das nicht gerade günstig. Die Grundausstattung fällt zwar für diese Fahrzeugklasse nicht schlecht aus - es sind elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und auch eine Servolenkung an Bord, doch muss für Ausstattungen wie Radio, Klimaanlage oder beheizbare Außenspiegel nochmals saftig Extra bezahlt werden. Ein sehr empfehlenswertes Extra ist der Safety-Assistent für 225 Euro, der einen City-Notbremsassistenten beinhaltet und somit Kollisionen im Stadtverkehr (bis 30 km/h) vermeiden kann.

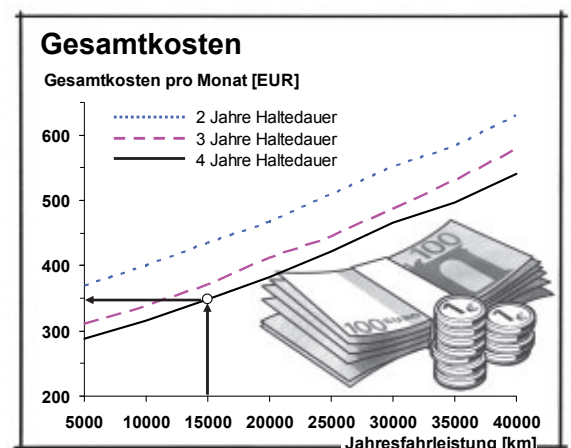
## 2,6 Fixkosten\*

Die Einstufung in der Haftpflichtklasse liegt für einen Kleinwagen relativ ungünstig, was die fixen Kosten nach oben treibt. Vor allem die Einstufung in der Haftpflichtversicherung ist nicht ideal (KH:15). Die Teil- und Vollkaskoversicherung geht im Klassenvergleich dagegen in Ordnung (TK:15; VK:14).

⊕ Trotzdem kann der Mii Ecofuel ein gutes Ergebnis bei den Fixkosten einfahren, was vor allem an den sehr niedrigen Ausgaben für die KFZ-Steuer liegt. Gerade einmal 20 Euro werden jährlich fällig.

## 1,3 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten des Seat Mii Ecofuel fallen im Klassenvergleich sehr niedrig aus. Gegenüber der 75 PS Benzinvariante in gleicher Ausstattung beträgt der Mehrpreis des Erdgas-Modells zwar rund 2.000 Euro. Die erhöhten Anschaffungskosten werden im Laufe der Zeit aber durch die deutlich geringeren Betriebskosten amortisiert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 367 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0	1.0 Ecofuel Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/3	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	55 (75)	50 (68)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	90/3000
0-100 km/h[s]	14,4	13,2	16,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	171	164
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 S	4,7 S	2,9 G
CO2 [g/km]	105	108	79
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/14/15	15/13/15	15/13/15
Steuer pro Jahr [Euro]	40	20	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	366	389	354
Preis [Euro]	8.990	10.290	12.640

### 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-Haftpfl.  
 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	50 kW (68 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	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>11,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	2,9 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	<b>3,1 kg</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>3,4/2,8/3,8 kg</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	79 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>85 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71,8 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3557/1645/1478 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1910 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1030 kg/340 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>200 l/430 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	11 l
Reichweite	<b>355 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>6 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>35 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>75 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>197 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>367 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/14/15
Grundpreis	13.515 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (Safety-Assistent)	225 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nicht beim Ecofuel)	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (Comfort-Drive-Paket)	350 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Comfort-Drive-Paket)	350 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Kopf-Thorax-Seitenai)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	420 Euro <sup>o</sup>
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	560 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar, Paket)	350 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	400 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (Panorama)	750 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

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