ADAC

Autotest

SEAT Mii 1.0 Style

Dreitüriger Kleinstwagen mit Schrägheck (44 kW / 60 PS)

EcoTest ★★★★☆

Der Seat Mii wird standardmäßig als Dreitürer und mit einem 1.0-l-Dreizylinder-Ottomotor mit einer Maximalleistung von 60 PS angeboten. Übermotorisiert ist der Seat damit nicht, vor allem auf der Autobahn wünscht man sich mehr Durchzug. Für den Stadtbetrieb reicht die Leistung jedoch aus und hier fühlt sich der Mii mit den kompakten Außenmaßen auch wohl. Die Karosserie lässt sich gut abschätzen und als Dreitürer kann der Mii auch bei der ADAC Rundumsichtmessung ein gutes Resultat vorweisen. Nachteile gegenüber dem Fünftürer bringen die langen Türen mit sich, da diese seitlich etwas mehr Platz benötigen, wenn man sie vollständig öffnen möchte. Auch der Zustieg in den Fond gestaltet sich umständlicher - leider fehlen auch Haltegriffe am Himmel, die das Aussteigen etwas erleichtern könnten. Eine für den Stadtverkehr sinnvolle Option stellt der Safety-Assistent dar. Der City-Notbremsassistent leitet bis Tempo 30 bei einer drohenden Kollision eine Vollbremsung ein, wodurch ein Zusammenstoß sogar gänzlich vermieden werden kann. Zu haben ist der Kleinstwagen in der getesteten Ausstattungsvariante ab 10.085 Euro - das geht in Ordnung, auch wenn Seat selbst für ein Radio und beheizte Außenspiegel Aufpreis verlangt. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C1, Fiat 500, KIA Picanto, Opel ADAM, Peugeot 108, Toyota Aygo.

⊕ gute Rundumsicht, gute Stadttauglichkeit, vorne gutes Platzangebot, sichere Fahreigenschaften, City-Notbremssystem erhältlich

⊖ unbequemer Zustieg zum Fond , wenig Platz hinten, Start-Stopp-System nur gegen Aufpreis, mäßige Serienausstattung

ADAC-URTEIL

2,7	AUTOTEST
2,4	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1	Familie
1,7	Stadtverkehr
2,8	Senioren
2,9	Langstrecke
3,9	Transport
3,5	Fahrspaß
2,6	Preis/Leistung

Stand: Februar 2015
Text: Martin Brand

3,0 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5 Verarbeitung

Verarbeitung und Finish stellen beim Mii insgesamt zufrieden. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Innenraum präsentiert sich sauber gefertigt, wenn auch die Materialien größtenteils unauffällig und sachlich sind. Die verwendeten Kunststoffe sind allesamt hart und kratzempfindlich. Der lackierte mittlere Teil des Armaturenbrettes wertet das Interieur optisch etwas auf.

⊕ 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, zudem kann der Motor von unten verschmutzen. 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 beschädigt werden kann. Sowohl Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken sind bei Parkremplern oder unvorsichtig geöffneter Türen benachbarter Fahrzeuge ungeschützt und nehmen leicht Schaden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. 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.

3,4 Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der Mii durchschnittlich ab. Der Innenraum bietet maximal vier Personen Platz. Mit dem 35 l Tank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 670 km realisieren. Im Testwagen war das optional erhältliche Reservenotrad verbaut, mit dem eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich ist. Dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

⊕ Die geringen Abmessungen der Karosse machen den Mii zu einem wendigen Stadtflitzer.

⊖ Die Zuladung des Fahrzeugs fällt mit 375 kg nicht besonders großzügig aus. Auf dem Dach dürfen nur bis zu 50 kg transportiert werden. Anhänge- und Stützlasten sind beim Mii nicht zulässig. Serienmäßig ist der Mii nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich schon bei kleinen Reifenbeschädigungen als unwirksam erweisen kann.

2,7 Sicht

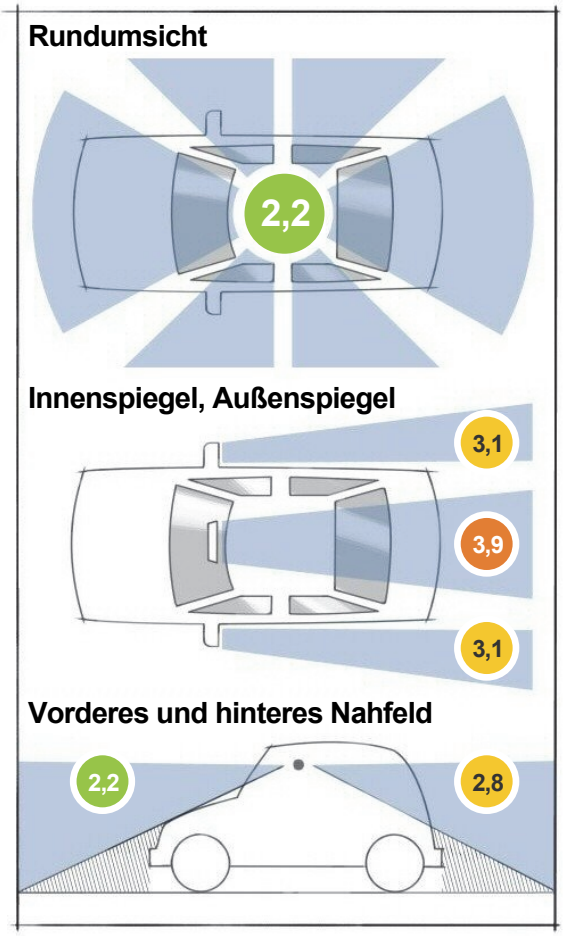
Im Sichtkapitel schneidet der Mii als Dreitürer insgesamt zufriedenstellend ab. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe, wodurch er das Verkehrsgeschehen akzeptabel überblicken kann. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich zufriedenstellend wahrnehmen. Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Bild auf den rückwärtigen Verkehr. Der linke Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Tagsüber wird man dank des Tagfahrlichts besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Nachts leuchtet das Halogenlicht die Fahrbahn akzeptabel aus.

Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

© ADAC e.V.

⊕ Dank der kompakten Außenmaße ist die Karosserie insgesamt übersichtlich. Das hintere Fahrzeugende lässt sich gut abschätzen, nach vorn fällt dies etwas schwerer, da die Motorhaube im vorderen Teil nicht einsehbar ist. Dafür sind vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Der Dreitürer schneidet bei der ADAC Rundumsichtmessung dank großer Fensterflächen und nicht zu massiv gestalteter Dachsäulen gut ab. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkbereich.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Der Testwagen war nicht mit der optional erhältlichen Einparkhilfe hinten ausgestattet, jedoch sollte diese aufgrund der kompakten Außenmaße auch nicht zwingend notwendig sein. Beheizbare Außenspiegel gibt es nur gegen Aufpreis. Ein automatisch abblendender Innenspiegel sowie ein besseres LED-oder Xenon-Licht sind für den Mii nicht erhältlich.



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

3,2 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird serienmäßig mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegelt, das Öffnen und Schließen der Fenster ist jedoch nicht möglich. Da die Türen recht lang sind, braucht man seitlich etwas mehr Platz, wenn man diese vollständig öffnen möchte. Die Türen werden in drei Positionen gehalten, die Türrastungen sind kräftig genug, um sie auch an Steigungen offen zu halten. 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.

⊖ In den Fond gelangt man nur beschwerlich, da der Einstiegsbereich klein ausfällt und der Schweller etwas stört. Der Fahrersitz besitzt zwar eine "Easy-Entry"-Funktion, er lässt sich aber nur in der Längsrichtung in die ursprüngliche Position fahren - die Lehne bleibt beim Zurückklappen in der steilsten Position stehen und der Fahrer muss sich diese wieder individuell anpassen. Haltegriffe, die das Aussteigen erleichtern, fehlen. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da lediglich bei offener Fahrertüre eine Verriegelung unterbunden wird. Das Fahrzeugumfeld wird bei Dunkelheit nicht nach dem Auf- und Abschließen des Fahrzeugs beleuchtet.

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

2,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich ordentlich aus. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung passen bis zu 200 Liter hinein, wenn der variable Ladeboden in unterer Position ist. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 285 Liter hinein. Dann lassen sich vier handelsübliche Getränkekisten stapeln. Legt man die Rücksitzlehne um, finden bis zur Fensterkante gemessen 430 Liter Platz. Belädt man das Fahrzeug dann bis zum Dach, können bis zu 815 Liter verstaut werden.

© ADAC e.V.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit fällt zufriedenstellend aus. Die Heckklappe lässt sich einfach entriegeln und anheben, allerdings ist der Taster den Wettereinflüssen ausgesetzt, so dass die Hände unter Umständen verschmutzen können. Das Kofferraumformat ist zufriedenstellend. Die Heckklappe schwingt recht weit auf und bietet dadurch Personen bis etwas über 1,85 m Körpergröße genügend Platz darunter. Höhe und Breite der Kofferraumöffnung sind zufriedenstellend, dadurch lassen sich auch größere Gegenstände akzeptabel einladen. Der Kofferraum selbst ist recht hoch, aber schmal. Dank der geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sehr gut erreichen. Das Ladegut muss zum Ausladen nicht weit angehoben werden, wenn sich der optionale variable Ladeboden in oberer Stellung befindet - dann fällt die Stufe mit knapp elf Zentimetern nicht zu hoch aus. Dank des variablen Bodens ist die Ladefläche nach dem Umlegen der Rücksitzlehne nahezu eben.

⊖ Zum Einladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da die Ladekante rund 77 Zentimeter über der Straße liegt. Ist der Ladeboden unten, muss das Gepäck zum Ausladen knapp 29 Zentimeter angehoben werden, um es über die Ladekante zu heben. 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.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Beim Mii Style lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt umklappen. Dies ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich, allerdings ist die Zugänglichkeit aufgrund der fehlenden Fondtüren nicht gut. 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 eingeklemmt und beschädigt werden.

2,9 INNENRAUM

3,2 Bedienung

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

Das Cockpit zeigt sich übersichtlich und ergonomisch aufgebaut. Die Anzahl der Bedienelemente ist gering, so dass der Mii bereits nach kurzer Eingewöhnung leicht 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. Die Sitzeinsteller sind zufriedenstellend angeordnet. Das unbeleuchtete 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. Vorn ist die Anzahl an Ablagen akzeptabel. Es gibt Türfächer und eine Ablage in der Mittelkonsole.

© ADAC e.V.

⊕ Das Licht und die Nebelschlussleuchte werden über einen gut erreichbaren Drehschalter aktiviert, der sich links vom Lenkrad im Armaturenbrett befindet. Der Status der Nebelschlussleuchte wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente lassen sich einwandfrei ablesen, wenn auch der Drehzahlmesser und die Tankanzeige klein ausfallen. 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 Radio ist günstig positioniert und einfach zu bedienen. Gegen Aufpreis ist eine Geschwindigkeitsregelanlage erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ Ohne das aufpreispflichtige SEAT Portable System (mit Navigationsfunktion) erhält der Fahrer auch keine Informationen zu Verbrauchswerten und der Restreichweite. Im Kombiinstrument werden lediglich die Uhrzeit und die Außentemperatur angezeigt. In Verbindung mit dem optionalen Comfort-Drive-Paket 2 (nicht im Testwagen) besitzt der Mii eine Multifunktionsanzeige. Dann wird u. a. der Durchschnittsverbrauch dort dargestellt und es wird dann dem Fahrer angezeigt, wenn Türen oder die Heckklappe offen sind. Es fehlt eine gut sichtbare Kontrolllampe für das Abblendlicht im Kombiinstrument. 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 oder zu schließen. Ein zweiter Schalter auf der Fahrerseite wäre besser. Die Lehnenneigung kann nur grob justiert werden. Die Schalterbeleuchtung fällt insgesamt spärlich aus. Es sind weder die Fensterheberschalter noch die Bedienelemente für die elektrisch einstellbaren Spiegel beleuchtet. Im Fond lassen sich die Seitenscheiben nicht öffnen oder ausstellen. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist unbeleuchtet. Hinten gibt es kaum Ablagemöglichkeiten. Leselampen sind im Fond ebenfalls nicht vorhanden. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Platzangebot im Klassenvergleich gut aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist großzügiger bemessen und auch die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Insgesamt ergibt sich so ein recht angenehmes subjektives Raumempfinden.

3,7 Raumangebot hinten*

⊕ Die Innenbreite ist 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. Die Kopffreiheit würde etwas Größere zulassen.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

© ADAC e.V.

3,0 KOMFORT

2,5 Federung

Neben dem Standard-Fahrwerk ist für den Mii ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung des Mii recht gut gelungen. Langwellige Fahrbahnen bringen den Mii nicht aus der Ruhe, wenn er auch auf diesen bei höheren Geschwindigkeiten und voll beladen etwas zum Nachschwingen tendiert. Einzelne kurze Wellen schluckt die Federung ordentlich, mehrere aufeinanderfolgende lassen den Kleinstwagen aber etwas unruhig werden. Einzelhindernisse dringen nicht zu stark in den Innenraum. Querfugen könnte die Federung jedoch deutlich besser absorbieren. Kopfsteinplaster dringt nicht zu stark in den Innenraum. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie Karosserieneigungen bei dynamischen Lenkbefehlen erweisen sich als zufriedenstellend gedämpft. In seinem hauptsächlichen Einsatzbereich - der Stadt - kann dem Seat ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

2,7 Sitze

Im Ganzen weisen die Sitze einen ordentlichen Sitzkomfort auf. Vorn sind diese gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten dadurch einen akzeptablen 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 beim Style serienmäßig in der Höhe eingestellt werden, wodurch Personen unterschiedlicher Statur leichter eine angenehme Sitzposition finden können. Die Polsterung erweist sich als bequem und die Lehnen fallen vorn sehr hoch aus. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. 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

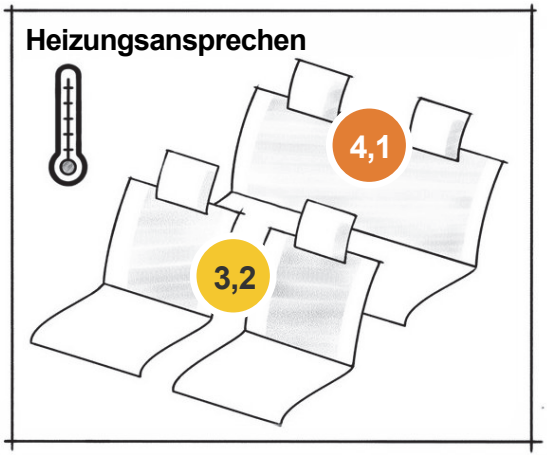
Das Innenraumgeräusch fällt nicht besonders niedrig aus. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 71,0 dB(A) im Innenraum gemessen. Subjektiv fallen weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche zu dominant auf. Auch das Aggregat wird nicht zu störend wahrgenommen, wenn auch der Motor besonders bei höheren Drehzahlen etwas angestrengt klingt und dann auch lauter wird.

© ADAC e.V.

4,1 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Mii nur mit einer Fahrzeuglüftung und -heizung ausgestattet. Beim Testfahrzeug war eine manuelle Klimaanlage verbaut (Aufpreis).

⊖ Die Temperatur kann nur grob eingestellt und muss oft nachjustiert werden - eine automatische Temperaturregelung ist nicht lieferbar. Die Luftverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen. Beim ADAC Heizungstest wird der vordere Fahrzeugteil in zufriedenstellender Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt. Im Fond dauert es jedoch zu lang, bis die Innenraumtemperatur auf Behaglichkeitsniveau liegt.



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

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen schneidet der Mii nur mäßig ab. Angetrieben wird der Kleinstwagen von einem 1,0-l-Dreizylinder-Ottomotor mit einer Leistung von 60 PS (bei 5.500 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 95 Nm (bei 3.000 1/min). Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Mii 9,9 Sekunden (2./3. Gang).

⊖ Die Elastizitätswerte sind sowohl im vierten als auch im fünften Gang nicht gut. Im Vierten vergehen 18,0 Sekunden und im Fünften 28,1 Sekunden bis der Mii von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird. Für den Stadtbetrieb reicht das Aggregat völlig aus. Auf der Autobahn fehlen dem Motor aber oft Zugkraftreserven, so dass häufige Schaltvorgänge nötig sind, wenn man die Geschwindigkeit an Steigungen halten oder überholen möchte.

2,7 Laufkultur

Der 1,0-l-Dreizylinder-Ottomotor besitzt eine zufriedenstellende Laufkultur. Vibrationen werden insgesamt nicht zu stark in den Innenraum übertragen, bei niedrigen Drehzahlen fallen sie jedoch deutlich ausgeprägter aus. Auch im Leerlauf überträgt der Motor deutlich seine Arbeitstakte auf die Karosserie. Störendes Brummen/Dröhnen verkneift sich das Aggregat weitgehend, doch auch dieses ist bei niedrigen Drehzahlen zu vernehmen.

2,6 Schaltung

Die Fünfgang-Handschaltung lässt sich ordentlich schalten, man kann die Gänge leicht und weitgehend ohne Haken einlegen. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus und es lassen sich auch schnelle Schaltvorgänge problemlos realisieren. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet, nun aber gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Schaltpunktanzeige empfiehlt dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang. Die Berganfahrhilfe verhindert für kurze Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs und erleichtert damit das Anfahren an Steigungen. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, beim Anfahren ist aber etwas Feingefühl gefragt, da der Motor eine gewisse Anfahrschwäche besitzt.

© ADAC e.V.

⊖ Dem Rückwärtsgang fehlt eine Synchronisation, wird er bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug eingelegt, kracht es im Getriebe. Ein Start-Stopp-System gibt es nur gegen Aufpreis (Ecomotive, nicht im Testwagen).

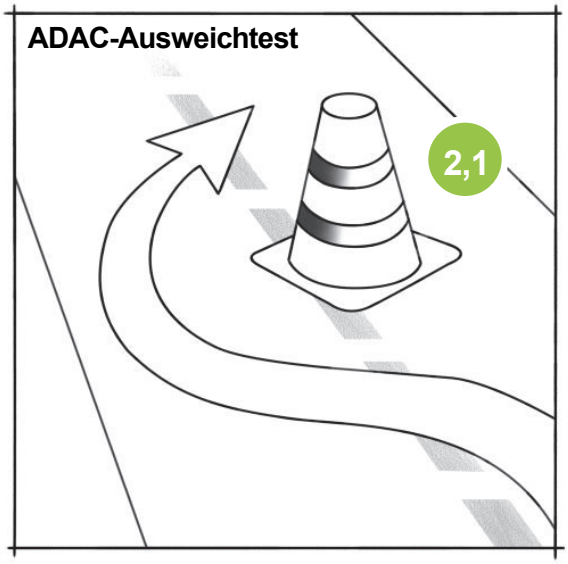
3,5 Getriebeabstufung

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 mit rund 3.750 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.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Mii schneidet bei der Fahrstabilität gut ab. Bei plötzlichen Lenkimpulsen neigt sich zunächst die Karosserie etwas, das Fahrzeug stabilisiert sich nach nur einem Pendler wieder. Die Spurtreue ist gut, wenn auch Längsrillen oder Fahrbahnverwerfungen leichten Einfluss auf die Richtungsstabilität haben. 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. Lastwechselreaktionen in Kurven sind kaum vorhanden. Bei weniger griffigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren. Beladen ändert sich das Fahrverhalten kaum.



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 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 durchschnittlich gewählt - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt nicht zu hoch aus. Der Wendekreis fällt mit zehn Metern für ein kleines Stadtauto nur zufriedenstellend aus.

© ADAC e.V.

1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Mii bis zum Stillstand durchschnittlich 36,2 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung; Reifen: Continental ContiPremiumContact2, 175/65 R14 82T). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und weitgehend frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Richtungsstabilität bei Vollbremsungen in Kurven ist gut.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mii besitzt serienmäßig das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Letzterer unterstützt den Fahrer im Notfall, das volle Potential der Bremse zu nutzen. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen, ab Stillstand schaltet sich die Warnblinkanlage ein. Ab Werk ist der Mii mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. 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 findet man weder Rückleuchten noch Rückstrahler, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten. Eine Sicherung gegen unbeabsichtigtes Starten des Motors ist nicht vorhanden. Dieser 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! (als Dreitürer) herangezogen werden. Dieser schneidet beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm mit vollen fünf Sternen gut ab. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,80 m. Der Abstand zum Kopf fällt gering aus, wodurch diese bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Der Fahrergurt besitzt zudem einen Gurtstraffer und Kraftbegrenzer. Im Fond reichen die Kopfstützen für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,70 m - der Abstand zum Kopf fällt durchschnittlich aus.

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der up! 89 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 11/2011). Serienmäßig gibt es Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorne. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird (mit kleinen Symbolen) im Kombiinstrument angezeigt. Schnallt sich jemand ab, wird der Fahrer akustisch und optisch informiert. An den stabilen Bügeltürgriffen kann man im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen, um die Türen zu öffnen.

⊖ Verbandskasten und Warndreieck haben keine definierten Halter und liegen lose im Kofferraum. Am Beifahrerplatz fehlen sowohl ein Gurtstraffer als auch ein Gurtkraftbegrenzer.

© ADAC e.V.

2,0 Kindersicherheit

Dem Mii kann eine gute Kindersicherheit attestiert werden. Beim ADAC Crashtest 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 stabil fixiert, was das Anschnallen erleichtert. 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, wenn auch vorn rechts nur gerade so, da hier die nicht ausbaubaren Kopfstützen im Weg sind.

⊖ Aufgrund der fehlenden Fondtüren lassen sich Kindersitze insgesamt nur umständlich befestigen. Auf den Fondaußenplätzen liegt der Gurtanlenkpunkt etwas ungünstig, da das Polster nachgibt. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

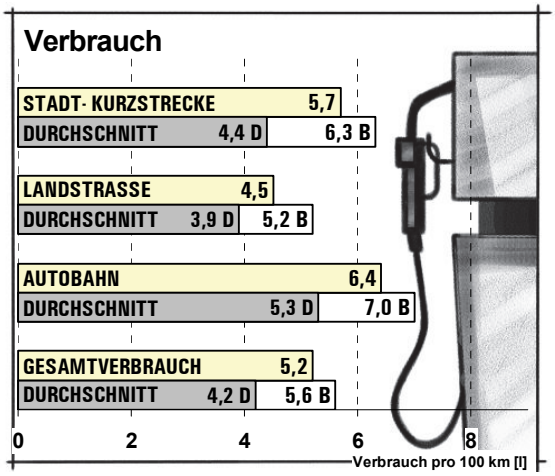
3,2 Fußgängerschutz

Beim ADAC Fußgängerschutz-Crashtest erreicht der baugleiche VW up! 46 Prozent der möglichen Punkte. Während der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, fallen die komplette Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube noch zu aggressiv aus. Der Mii sollte ähnlich abschneiden.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel des EcoTest schneidet der Mii mit dem Basismotor zufriedenstellend ab. Mit einer CO2-Bilanz von 141 g/km erhält er hier 25 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil genehmigt sich der Seat 5,7 l/100 km, hier könnte das optionale Start-Stopp-System den Verbrauch etwas senken. Im Außerortsteil verbraucht der Mii 4,5 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 6,4 l/100 km.



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

1,4 Schadstoffe

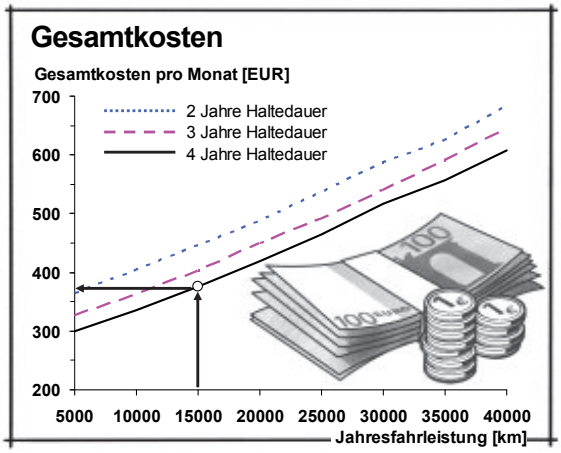
⊕ Insgesamt liegen die Schadstoffe im Abgas auf niedrigem Niveau, wenn auch der CO-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus leicht ansteigt. In der Summe reicht es in diesem Kapitel für sehr gute 46 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der Mii 1.0 Style auf 71 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

© ADAC e.V.

2,4 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mii 1.0 im Klassenvergleich nicht gerade sparsam mit dem Benzin umgeht, erhält er hier keine gute Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 375 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein Ölwechselservice - alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 1,0 l-Ottomotor hat einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller bei 120.000 km gewechselt werden muss.

⊕ 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.

4,6 Wertstabilität*

⊖ Der prozentuale Restwertverlauf des Mii 1.0 fällt nicht besonders gut aus.

2,6 Kosten für Anschaffung*

Der Seat Mii kostet in der Top-Ausstattung Style als Dreitürer mindestens 10.085 Euro. Der Preis geht für einen Kleinstwagen in Ordnung, wenn auch die Serienausstattung etwas üppiger ausfallen dürfte. Elektrische Fensterheber und eine Zentralverriegelung gehören zum Serienumfang. Für ein Radio, eine Klimaanlage oder beheizbare Außenspiegel verlangt Seat jedoch Aufpreis. 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.

3,5 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich etwas erhöht aus. Die KFZ-Steuer beträgt zwar nur 40 Euro im Jahr, jedoch sind die Versicherungskosten hoch. Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufung liegen auf durchschnittlichem Niveau, die Vollkaskoeinstufung ist dagegen im Klassenvergleich sehr ungünstig (KH: 13; TK: 15; VK: 18).

© ADAC e.V.

1,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten des Seat Mii sind im Klassenvergleich niedrig. Positiv wirken sich die niedrigen Werkstatt-/Reifenkosten sowie der überschaubare Anschaffungspreis aus.

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	13/18/15	13/18/15	13/18/15
Steuer pro Jahr [Euro]	40	46	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	359	381	359
Preis [Euro]	8.990	10.290	12.640

Aufbau
ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	44 kW (60 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/70R14T
Reifengröße (Testwagen)	**175/65R14T**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	**9,9/9,95 m**
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**9,9 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36,2 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**5,2 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**5,7/4,5/6,4 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	105 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**141 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**71,0 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	3557/1641/1478 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1915 mm**
Leergewicht/Zuladung	**915 kg/375 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**200 l/430 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	**670 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**97 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**35 Euro**
Monatliche Fixkosten	**82 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**161 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**375 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/15
Grundpreis	10.085 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	700 Euro
City-Notbremsfunktion	225 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (Comfort-Drive-Paket 2)	350 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Comfort-Drive-Paket 2)	350 Euro
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/hinten
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (Sound-Paket 2)	420 Euro°
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	560 Euro°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	180 Euro°
Einparkhilfe hinten (Comfort-Drive-Paket 2)	350 Euro
Lackierung Metallic	430 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	750 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,0**
Verarbeitung	3,5
Alltagstauglichkeit	3,4
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen*	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1
Kofferraum-Variabilität	3,2
Innenraum	**2,9**
Bedienung	3,2
Raumangebot vorne*	2,2
Raumangebot hinten*	3,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**3,0**
Federung	2,5
Sitze	2,7
Innengeräusch	3,2
Klimatisierung	4,1
Motor/Antrieb	**3,1**
Fahrleistungen*	3,7
Laufkultur	2,7
Schaltung	2,6
Getriebeabstufung	3,5

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,3**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung*	2,7
Bremse	1,9
Sicherheit	**2,4**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	3,2
Umwelt/EcoTest	**2,5**
Verbrauch/CO2*	3,5
Schadstoffe	1,4

AUTOKOSTEN **2,4**

Betriebskosten*	4,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,6
Wertstabilität*	4,6
Kosten für Anschaffung*	2,6
Fixkosten*	3,5
Monatliche Gesamtkosten*	1,6

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.