



Bjorn Blokzijl
26 juli 2012

Vroeger behaalde successen....

Ooit was het Spaanse SEAT een redelijk grote speler in het segment van de compacte auto's. Hoewel de op de Fiat Panda gebaseerde Marbella al een behoorlijk succes was door zijn lage prijs, deed de Arosa dit nog lichtjes over. Ook deze auto stond niet op zichzelf, maar was afgeleid van de Volkswagen Lupo. Zowel het interieur, als de voor- en achterzijde van de Lupo werden aangepast om de auto meer te laten smoelen als een SEAT. Nu, vijftien jaar na dato herhalen de Spanjaarden ditzelfde trucje door Volkswagen's Up! te voorzien van een aangepast exterieur en interieur en deze auto op de markt te zetten als Mii. Zullen de successen uit het verleden voor een succes zorgen, of kan SEAT door weer simpel rebadging van een ander model de concurrentie niet meer aan?



Nieuw familiegezicht

Net als bij het andere zustermodel van de Up!, de Skoda Citigo, is de Mii direct herkenbaar als Æ©Æ©n van de VAG-drieling. Gelijk als bij de Citigo is de raamlijn van de achterste zijruiten anders vormgegeven dan bij de Volkswagen. Niet alleen zorgt die voor een iets andere look van opzij, ook de achterpassagiers hebben meer zicht naar buiten. Ten opzichte van de Skoda verschilt de Mii nauwelijks. Buiten een neus die is vormgegeven naar het nieuwe familiegezicht van SEAT en iets anders ingedeelde achterlichtunits zijn de verschillen beperkt gebleven. Hoewel de testauto net geen basisuitvoering betreft zijn zowel de spiegelkappen, de bumpers alsook de handgrepen in de carrosseriekleur gespoten, al is dit wel een optie met de beperkte meerprijs van 150 euro. Lichtmetalen velgen ontbreken uiteraard, maar de wieldeksels zijn door het design niet storend in het gehele plaatje.



Driedelig zwart

In het interieur van SEAT's kleinste is duidelijk merkbaar dat we met het Reference uitvoeringsniveau op pad zijn. Dit niveau biedt - naast de stabiliteitscontrole - enkel de mogelijkheid voor de opties zoals de radio, de in delen neerklapbare achterbank en de in hoogte verstelbare bestuurdersstoel. Alle onderdelen van het dashboard zijn echter uitgevoerd in zwart, zwart en zwart, waarbij de in de carrosseriekleur gespoten panelen in de deuren voor enige kleur zorgen. Door deze overheersende donkere kleur valt niet op dat het dashboard best leuk is vormgegeven. Met de hoog geplaatste radio, de ronde ventilatieroosters en de kleine "koepel" waarin het instrumentarium zijn plek heeft gekregen, schreeuwt het binnenste om net wat meer kleur om deze elementen beter naar voren te laten komen. Daarnaast zijn de gebruikte materialen van matige kwaliteit.

Zit je op de bestuurdersstoel, dan valt op hoeveel ruimte je hebt voor lijf en leden. Niet alleen zit je ruim, ook de bewegingsvrijheid voor de benen is riant te noemen. Ook op langere trajecten krijgen zelfs lange bestuurders geen last van harde delen van de middenconsole die tegen knieën of bovenbenen drukken. Bijzonder is het dikke stuurwiel, welke niet zou misstaan in een meer sportieve variant van een BMW. Ondanks dat het stuur niet bekleed is met leer, is de grip prima door de dikte en de uitsparingen.

Achterin is voldoende ruimte, al moeten de bestuurder en de bijrijder niet al te lange benen hebben. Met de voorstoelen in de achterste stand is net genoeg ruimte voor een kind. Geheel achterin is er echter ruimte plenty. Een diepe bak zorgt voor een bagageruimte van ruim 250 liter, toch 50 liter meer dan een Kia Picanto. Helaas is de tildrempel vrij hoog en is de hoedenplank niet aan de achterklep bevestigd met touwtjes. Hierdoor moet je zelf deze omhoog zetten en vergeet je dit regelmatig weer ongedaan te maken, waardoor je geen zicht meer hebt naar achter. Tevens is de bagageruimte nauwelijks afgewerkt en kijk je direct op het metaal van de wielkasten.



Groot in rij- en stuurbedrag

Volkswagen maakte een jaar of tien geleden reclame voor de Lupo met de slogan: "hij voelt groter dan hij is". Dat is nou net het gevoel wat bij je opkomt als je onderweg bent met de Mii. Draai je aan stuurwiel, dan voel je precies genoeg wat de voorwielen doen en of je moet bijsturen. Ook de grens van onderstuur ligt verrassend ver weg voor een klein hoog autootje als deze. Pas als je op klinkerwegen rijdt, of verkeersdrempels tegenkomt, voel je dat de auto een korte wielbasis heeft. Mede hierdoor en door de stugge vering, "bonkt" de Mii behoorlijk op drempels en oneffenheden in de weg. Groot voordeel van de stugge vering is het beperkt overhellen in bochten.

Hoewel de 60pk van het "nlitermotortje op papier niet tot een pittig rijgedrag uitnodigt, is dit in de praktijk anders. Supersnel is de Mii met de basismotorisering

SEAT Mii 1.0 60pk Reference

natuurlijk niet, maar je hebt wel constant het gevoel met meer vermogen onderweg te zijn. Zowel in de stad als op de snelweg heeft het blok ruim voldoende kracht om de auto te versnellen. Daarbij hoor je bij acceleratie een "helemaal niet onaardig klinkende" brom uit de uitlaat, maar bij constante snelheid is er een serene rust in het interieur. SEAT geeft als gemiddeld verbruik 4,1 liter per 100 kilometer op, maar dit werd niet gehaald in de testperiode. Een verbruik van 4,8 liter per 100 gereden kilometers is echter niet slecht, gezien de slechte weersomstandigheden met harde wind en regen en het relatief hoog aantal snelwegkilometers. Tijdens deze regenbuien viel op dat opspattend water tegen de wielkasten achter duidelijk hoorbaar is in de auto, alsof je over een grindpad rijdt, waarbij de steentjes tegen de wielkasten botsen. Dit geluid doet afbreuk aan het comfort en de kwaliteitsbeleving van de auto.



Bieden kansen voor de toekomst

Kan SEAT opnieuw succes behalen met een "ge-rebagde"™ auto, was de vraag die wij stelden aan het begin. In de markt waar de Mii opereert zijn de afgelopen jaren veel nieuwe concurrenten gekomen, die er in de tijd dat de Arosa werd verkocht nog niet waren of nog geen bedreiging waren. Verkooptoppers als de vorig jaar geïntroduceerde Kia Picanto en de recent gefacelifte Renault Twingo zorgen voor een pittige strijd om de klant. Samen met de overige twee gebroeders gaat de SEAT Mii de strijd aan door zijn grote binnenruimte, het volwassen rijgedrag en " vooral geldend voor de SEAT " lage instapprijs. Waar de testauto nog niet was voorzien van een handbediende airconditioning zal dit per direct wel standaard zijn op de Mii. Al met al bewijst SEAT opnieuw dat het met een auto in het compacte segment hoge ogen kan gooien. Vroeger behaalde successen bieden in dit geval dus zeker kansen voor de toekomst.

Plus

- + Volwassen rijgedrag
- + Pittige en stille motor
- + Grote binnenruimte

Min

- Materiaalgebruik in het interieur
- Matige afwerking bagageruimte
- Hinderlijk geluid van opspattend water in wielkasten