
Im Rückspiegel: In 60 Jahren vom spanischen Fiat 600 zum Seat Mii

In Spanien herrscht Generalissimo Franco und die Inflation hält die Wirtschaft in Atem. In dieses Umfeld hatte die Politik 1950 ein Leuchtturm-Projekt gesetzt, die Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A. (Spanische Gesellschaft für Pkw) im Industriepark Barcelonas, der Zona Franca. Das Kapital kam zu 51 Prozent vom Staat, zu 42 Prozent von spanischen Banken und zu sieben Prozent von Fiat. Eines der ersten Produkte war 1957, vor 60 Jahren, der Seat 600, baugleich mit dem zwei Jahre älteren Fiat 600. Heute heißt der kleinste Seat „Mii“. Wir wollen die beiden Einsteigermodelle vergleichen. Mal sehen, wohin 60 Jahre automobiler Fortschritt den kleinsten Spanier gebracht haben.

Franco ist Geschichte, die Inflation bewältigt und Fiat hat die Gesellschaft längst verlassen. Seit 1986 zählt Seat zum Volkswagen Konzern. Das gibt dem Vergleich noch mehr Würze als nur die Unterschiede zwischen den Modelljahren. Werfen wir also einen Blick auf den Seat Mii, der seit sechs Jahren auf dem Markt ist, und den Seat 600, der – im doppelten Sinn – aus einer anderen Epoche stammt. Wo liegen die Unterschiede und wo gibt es trotz der Altersdifferenz noch Spuren der Vergangenheit?

Obwohl der Seat Mii als Kleinwagen das zierlichste Modell des spanischen Herstellers ist, überragt er den Seat 600 in allen Dimensionen: Der Oldtimer ist 3,29 Meter lang und damit ganze 27 cm kürzer als der 3,56 Meter lange Seat Mii. Auch bei der Breite (1,38 Meter gegen 1,64 Meter) und der Höhe (1,40 Meter gegen 1,48 Meter) zieht der Seat 600 den Kürzeren. Ein Blick in den Kofferraum zeigt aber, dass der verfügbare Stauraum mit den Jahren nicht nur größer geworden ist: Beim Seat 600 mit Motor und Antrieb am Heck befand sich der Kofferraum nämlich vorn und hatte ein Fassungsvermögen von 68,5 Litern. Der Mii bietet einen Kofferraum von insgesamt 238 Litern, mehr als dreimal so groß wie in einem 600er.

Eine Richtungsänderung gab es bei den Türen: Eines der charakteristischen Merkmale des Seat 600 sind die hinten angeschlagenen Türen. Die sogenannten Selbstmördertüren wurden 1961 in Deutschland verboten. Sie waren beim Ein- und Aussteigen zwar bequemer, allerdings wurden sie bei unbeabsichtigtem Öffnen während der Fahrt nicht durch den Fahrtwind zgedrückt, sondern aufgerissen und eventuell sogar überdreht.

Dies konnte vor allem dann schlimme Folgen haben, wenn die Insassen nicht angeschnallt waren – und dies war in den ersten Modellen des Seat 600 gar nicht möglich, denn Sicherheitsgurte oder Kopfstützen gehörten nicht zur Ausstattung. Das ist heutzutage natürlich unvorstellbar – auch im Seat Mii, der im Euro-NCAP-Test fünf Sterne erhalten hat. Neben den inzwischen selbstverständlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitselementen verfügt der City-Flitzer über vier Airbags und moderne Sicherheitssysteme wie den Notbremsassistenten, der Hindernisse automatisch erkennt und Kollisionen verhindert. Vor einem halben Jahrhundert war eine solche Technologie noch völlig undenkbar.

Auch an eine Servolenkung oder eine Klimaanlage war in den 50er-Jahren noch lange nicht zu denken. Das Einparken eines Seat 600 erforderte dennoch keine kräftigen Arme, denn das Gewicht des Wagens lag schließlich auf der Hinterachse. Da brachte der spanische Hochsommer seinen Fahrer schon eher ins Schwitzen. Offene Fenster waren die einzige Möglichkeit zur Kühlung. Alle Fenster ließen sich herunterkurbeln. Im Seat Mii hingegen hilft heute eine elektrohydraulische Servolenkung. Für erträgliche Temperaturen

sorgt eine Klimaanlage.

Ein weiterer Unterschied besteht in der Fertigungsdauer: Insgesamt rund 800 000 Seat 600 wurden zwischen 1957 und 1973 gefertigt. Die Produktion einer Fahrzeugeinheit dauerte damals mehr als 40 Stunden. Ein Seat Mii oder ein anderes aktuelles Modell ist im Schnitt schon nach 16 Stunden fertig – und das trotz der deutlich erhöhten Komplexität.

Nicht zuletzt haben die beiden Modelle in ihrer Epoche eine völlig unterschiedliche Bedeutung: Der Seat 600 wurde selbstverständlich auch für längere Reisen hergenommen. Auto war Auto, und das Stadtauto etwa als Zweitwagen war kein Thema. Man besaß das Auto, das man sich leisten konnte – neu oder gebraucht. Auf diese Weise trug der Seat 600 vor 60 Jahren dazu bei, Spanien mobil zu machen. Er veränderte das Mobilitätsverhalten der Mittelklasse grundlegend und sorgte dafür, dass nun eine ganze Familie in den Urlaub fahren konnte.

Nicht nur aufgrund des überschaubaren Platzangebotes wäre das heutzutage wohl undenkbar, denn bei einer Leistung von nur 21,5 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h war man damals entsprechend lange unterwegs. Der durchschnittliche Verbrauch des Seat 600 von rund acht Litern wäre heute für einen Kleinwagen ebensowenig zeitgemäß. Mit seinen acht Litern war der 600er damals sogar vorbildlich sparsam. Einen VW Käfer mit 34 PS unter zwölf Litern über 100 km zu bewegen, stellte die viel größere Herausforderung dar.

Ein aktueller Mii könnte damit fast drei Mal so weit fahren. Der Seat Mii 1.0 MPI Start&Stop (Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 4,1 l/100 km; CO₂-Emission, kombiniert: 97 g/km; CO₂-Effizienzklasse: B) verfügt über eine Leistung von 75 PS / 55 kW. Aufgrund einer Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h ist man theoretisch fast doppelt so schnell am Ziel wie mit dem Seat 600. Noch verbrauchsfreundlicher fährt man mit dem Seat Mii 1.0 MPI Ecofuel, der mit komprimiertem Erdgas (CNG) angetrieben wird.

Neben dem Seat Mii bilden der Skoda Citigo und der Volkswagen Up! die Familie neuer Kleinfahrzeuge im Volkswagen Konzern. Die drei sind ein frühes Beispiel im VW-Konzern für Baureihen verschiedener Marken des Konzerns auf einer gemeinsamen Architektur. Das ist vermutlich die einzige Erinnerung an die Entstehung der ersten Generation des Seat 600, der ja technisch identisch mit dem Fiat 600 war. So etwas nannte man später Badge-Marketing, weil nur die Markenzeichen umgeklebt wurden. Inzwischen weiß man's besser. Auf gleicher Architektur entstehen heute im Konzern eigenständige Modelle, mit Technologien aus dem Konzernregal und dem Design, das zur Marke passt.

Der Seat Mii hat inzwischen auch schon sechs Jahre auf dem Buckel. Und auch seine „Väter“ werden wieder dazugelernt haben. Das Erscheinungsbild und der Charakter werden den zukünftigen Mii noch mehr von seinen Nachbarn im Konzern unterscheiden als heute. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Seat 600 (1957–1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat 600 (1957–1973) und Seat Mii (ab 2011).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat 600 (1957–1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat 600 (1957–1973) und Seat Mii (ab 2011).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat 600 (1957–1973) und Seat Mii (ab 2011).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat 600 (1957–1973) und Seat Mii (ab 2011).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat 600 (1957-1973) und Seat Mii (ab 2011).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Mii.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat 600 (1957–1973).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Seat Mii.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat
