

Seat León 1.4 TSI Stylance

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Für den León von Seat gibt es jetzt auch den famosen 1,4-l-Vierzylinder-Benzindirekteinspritzer mit Turbolader. Er leistet im Seat wie bei Audi 125 PS und verhilft dem Kompaktwagen zu ansehnlichen Fahrleistungen, trotz lang übersetztem Getriebe. Wer zurückhaltend fährt, wird an der Zapfsäule mit einem günstigen Verbrauch belohnt. Unter den Benzinmotoren ist diese Variante eine klare Empfehlung. Wie gewohnt bietet der León gute Verarbeitung, wobei die Materialqualität den nötigen Abstand zu VW und Audi hält. Die Ausstattung ist umfangreich, der Preis aber nicht gerade ein Schnäppchen. Dennoch handelt es sich bei der getesteten Variante um ein rundum gelungenes und empfehlenswertes Paket. Auf das Sportfahrwerk kann man aber getrost verzichten, es ist besonders auf längeren Strecken eindeutig zu hart. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3 Sportback, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Honda Civic, Hyundai i30, KIA Cee'd, Mazda 3, Peugeot 308, Renault Mégane, VW Golf.

- + einfache Bedienung
- + gutes Platzangebot vorne
- + bequeme Sitze (Sportkomfortsitze)
- + gute Fahrleistungen
- + sehr kultivierter Motor
- + sicheres Fahrwerk
- + gut abgestimmte Lenkung

- Sportfahrwerk zu straff
- nach hinten schlechte Sicht
- ungünstige Versicherungseinstufung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 2,0

- + Die Karosserie besticht durch hohe Solidität und tadelloses Finish. Die Türen schließen leicht, die Spaltabstände der Karosserie sind gering und gleichmäßig. Die Verarbeitung im Innenraum ist ebenfalls einwandfrei. Die Materialqualität lässt aber noch Raum für Verbesserungen. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren und die Türschweller sind



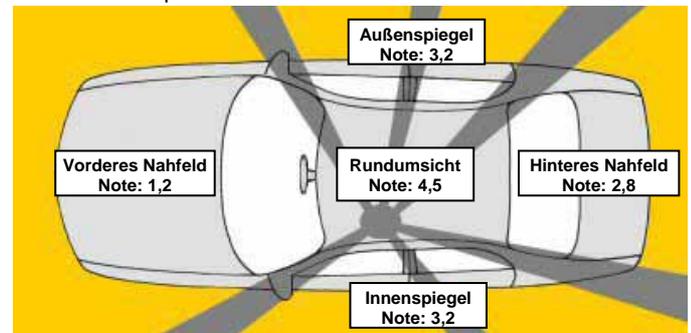
Breite C-Säulen bzw. Dachpfosten beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

nicht gegen Schmutz von außen und gegen Verkratzen geschützt. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schwierig zu handhabendes Reparaturset zur Verfügung. Um es zu erreichen, muss der Kofferraum ausgeräumt sein.

Sicht

Note: 2,8

- + Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Die Sicht in den Außenspiegeln und im Innenspiegel ist nur zufriedenstellend.
- + Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht erhältlich, ebenso akustische Einparksensoren. Der Innenspiegel blendet selbsttätig ab, die Außenspiegel sind beheizbar.
- Breite Fensterpfosten behindern die Rundumsicht - besonders



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.

nach schräg hinten sieht der Fahrer nur wenig. Immerhin lassen sich die drei Kopfstützen der Rückbank ziemlich weit versenken. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Leon nur mit ausreichender Bewertung ab. Beim aufpreispflichtigen Xenonlicht stören die etwas fleckige Lichtverteilung und die ungleichmäßige Hell-Dunkel-Grenze.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

Die vorn stark abfallende Dachlinie hat den Nachteil, dass die Türausschnitte niedrig sind und man dadurch beim Ein- und Aussteigen den Kopf einziehen muss. Auch hinten ist der Zustieg nur zufriedenstellend.

- + Nach Betätigung der Fernbedienung bzw. dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türen haben kräftige Aufhalter. Die niedrigen Schweller erleichtern das Einsteigen. Mit der Fernbedienung kann man auch die Fenster öffnen und schließen.
- Die drei Tasten der Fernbedienung verwechselt man leicht. Der Abstand zwischen Sitz und Schweller ist groß.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

Mit 340 l ist die Kofferraumgröße durchschnittlich. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 730 Liter (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum nur unwesentlich kleiner als beim Konzernkonkurrenten VW Golf (350 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,0

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Der Kofferraum hat eine große Ladeöffnung und ein zweckmäßiges Format.
- Die etwas hohe Bordwand ist beim Einladen schwerer Gegenstände störend (Ladekante außen 73 cm, innen 25 cm). Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen behindert eine Stufe das Vorschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen.
- Es gibt keine Ablagen für kleines Gepäck. Eine Durchladelupe oder ein Skisack sind nicht erhältlich.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,0

- + Mit dem Leon kommt man nach kurzer Zeit intuitiv zurecht, denn die meisten Schalter und Hebel sind sinnvoll in Funktion und Anordnung. Das Lenkrad lässt sich in Neigung und Reichweite optimal anpassen, der Schalthebel liegt günstig zur Hand. Die klar gezeichneten Instrumente lassen sich gut ablesen, die Anordnung der Skalen ist aber gewöhnungsbedürftig. Über den Bordcomputer kann sich der Fahrer über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informieren. Fensterheber und Außenspiegeleinsteller funktionieren elektrisch. Die Wischer und das Fahrlicht schalten sich automatisch an. Das Navigationssystem (Aufpreis) hat eine einfach verständliche Menüführung, lässt sich über Touchscreen bedienen und bietet eine sehr gute Routenführung.

- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe weit weg liegen. Das Fahrlicht hat keine Kontrollleuchte, so weiß der Fahrer nie mit Sicherheit, wie sich die Licht-Automatik entschieden hat. Der Schalter für die Außenspiegel befindet sich auf der Mittelkonsole, an unüblicher Stelle. Die Druckschalter im Bereich der Klimaanlage sind auf Anrieb nicht auseinander zu halten, weil die Piktogramme klein sind; besonders nachts ist der Kontrast des Klima-Displays sehr schlecht. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Hinten gibt es kaum Ablagen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,4



Die tadellose Verarbeitung und ausgezeichnete Funktionalität des Fahrerplatzes machen den León zu einer echten Empfehlung.

- + Auf den Vordersitzen ist großzügig Platz vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 2 m Größe zurückschieben. Auch das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

Im Rücksitzabteil kommt kein Gefühl der Enge auf, zumindest nicht bei zwei Personen. So reicht der Platz für ca. 1,90 m große Mitfahrer aus (Vordersitze für 1,85m große Personen eingestellt), Kopffreiheit ist ebenfalls genügend vorhanden. Das Raumempfinden ist nur zufriedenstellend, da die hohe Schulterlinie der Karosserie und die Fensterpfosten den Blick nach draußen etwas einschränken.

- Drei Mitfahrer sitzen hinten sehr beengt.



Auf den äußeren Sitzplätzen können Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz genießen. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,7

Der Seat Leon Stylance ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk

ausgestattet. Die straffe Abstimmung des Fahrwerks passt gut zum sportlichen Charakter des Fahrzeugs. Sie fordert aber auch gewisse Nehmerqualitäten von den Mitfahrern. Auf Wunsch kann die normale Fahrwerksabstimmung, die mehr Komfort bietet, geordert werden. Meist kann man mit den Federungseigenschaften zufrieden sein, nur gelegentlich kommen einzelne Unebenheiten stärker durch. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Angenehm sind auch die geringen Kurven- und Wankbewegungen der Karosserie.

Sitze

Note: 1,9

Der Testwagen ist mit aufpreispflichtigen Sportkomfortsitzen ausgestattet - durchaus eine Empfehlung.

- + Fahrer- und Beifahrer sitzen auf großem, gut konturiertem Gestühl, das straff gepolstert und dennoch komfortabel genug ist. In den Lehnen befinden sich Lendenwirbelstützen, die nach eigenem Gusto ausgedreht werden können (leider nur in horizontaler, nicht jedoch in vertikaler Richtung). Dank Höheneinstellung sitzen kleine wie große Personen gleichermaßen entspannt. Die Rückbank ist ebenfalls groß dimensioniert und angenehm straff gepolstert, so dass auch die hinten sitzenden Mitfahrer entspannt reisen. Außer hinten in der Mitte können alle Personen über Haltegriffe verfügen.
- Sehr groß gewachsene Mitfahrer auf der Rückbank haben zu wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Der schmale Platz in der Mitte hat keine Ausformung und ist eigentlich nur ein Notsitz.

Innengeräusch

Note: 2,5

- + Bis etwa 130 km/h ist der Geräuschpegel noch niedrig. Bei höherem Tempo nimmt er zu, weil die Windgeräusche stärker werden. Richtig laut und unangenehm ist das Fahrgeräusch aber nie. Der Motor selbst bleibt meist dezent, zeigt aber eine sportliche Note und einen respektablem Klang angesichts seines kleinen Hubraums.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Hinten können Ansprechen und Wirkung der Heizung zufriedenstellen.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord, Fahrer und Beifahrer können sich die gewünschte Temperatur unabhängig einstellen. Ein Staub- und Pollenfilter - besonders gut für Allergiker - ist ebenfalls dabei. Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine ordentliche Wirkung, auch wenn es draußen sehr kalt ist.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,8

Fahrleistungen*

Note: 1,9

- + Der Motor ist durchzugsstark, so kann man schaltfaul fahren und meist bei gemäßigter Drehzahl gut überholen. Die Endgeschwindigkeit ist hoch. Angesichts des kleinen Hubraums von nur 1,4 Liter sind die Fahrleistungen beeindruckend. Schon ab Leerlaufdrehzahl schiebt der Turbo-Benziner kontinuierlich an und lässt bis 6.000 U/min. kaum nach.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, er zeigt kein Brummen, auch nicht unter Last bei niedrigen Drehzahlen - ein sehr gelungenes Triebwerk. Im Leerlauf ist der Motor im Innenraum praktisch nicht zu hören oder zu spüren.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht und präzise geführt schalten. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges bereitet keine Probleme.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und bei jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem ist auch bei hohem Autobahntempo das Drehzahlniveau moderat.

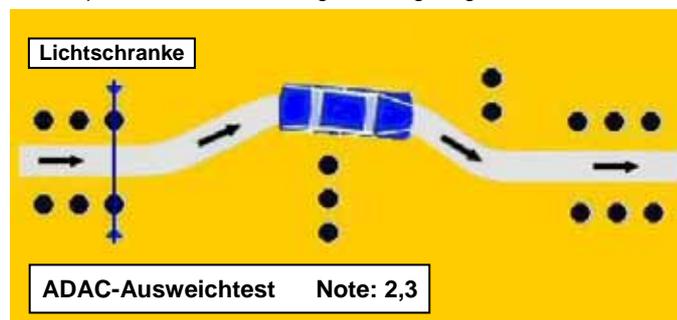
Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Der Leon fährt sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die sich stramm anfühlende, mittenzentrierende Lenkung. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle soll dafür sorgen, dass die Antriebsräder auf rutschiger Fahrbahn nicht durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Das funktioniert gut, da der Motor ein ordentliches Drehmoment hat und in Kombination mit den breiten Reifen die Kraft gut auf die Straße bringen kann. Eine Reifendruckkontrolle ist serienmäßig. ADAC Ausweichtest: Der Leon lässt sich leicht einlenken, beim Zurücklenken hat das Heck leichte Tendenz zum Ausbrechen. Von Schleudern aber keine Spur, denn das ESP reagiert früh genug und effektiv.



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.

Kurvenverhalten

Note: 1,8

- + Die Kurvenlage ist sicher ausgelegt - tendenziell untersteuernd. Liegt das Tempo einmal zu hoch, kann die elektronische Stabilitätskontrolle dem Fahrer in Grenzen helfen, den Wagen auf Kurs zu halten.

Lenkung*

Note: 1,8

- Der Wendekreis beträgt nur mittelmäßige 11,4 m.
- + Die Lenkung spricht spontan an, selbst bei hohem Tempo. Sie ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad gering.

Bremse

Note: 2,0

- + Die Bremse spricht sehr schnell und effektiv an, lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und fadingfrei.

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,1

- + Der Seat Leon ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ebenso gehören LED-Rücklichter und ein Reifendruckkontrollsystem zum Serienumfang. Gegen Aufpreis sind helle Xenon-Lichter mit Kurvenlicht erhältlich, ein Abbiegelicht gibt es nicht.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,65 m guten Schutz.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Sei-

tencrash mit 100 % der erreichbaren Punkte seine Stärken. Front-, vorn Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, seitliche Rückbank-Airbags kosten extra. Die Kopfstützen der Vordersitze sind auch noch für 1,90 m große Personen hoch genug, durch den geringen Abstand können sie optimal wirken. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Für die Rückbänker fehlen akustische oder optische Gurt-Erinnerer. Die Kopfstützen sind niedrig (besonders die in der Mitte).

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Auf der Rückbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten zwei Kinderrückhaltesysteme stabil unterbringen, auf dem Mittelsitz passt ein zusätzlicher Kindersitz nur mit Einschränkungen. Auf den beiden äußeren Plätzen ist auch die Befestigung mit dem Isofix-System möglich. Der rechte Front-Airbag ist mit dem Zündschlüssel deaktivierbar. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Der Leon gehört hier zu den wenigen Autos, die beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) gut abschneiden und drei von vier möglichen Sternen erhalten.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,0

Verbrauch*

Note: 3,3

Beim Kraftstoffverbrauch erreicht der Leon mit dem 1,4 TSI Motor ein insgesamt gesehen zufriedenstellendes Ergebnis - 7,1 Liter Super pro 100 km im Durchschnitt sind befriedigend. Dieser Wert setzt sich zusammen aus 9,1 innerorts, 5,7 außerorts und 7,9 l/100 km auf der Autobahn.

- + Angesichts der sehr guten Fahrleistungen gehen die Verbrauchswerte in Ordnung. Sie hängen auch sehr stark vom Fahrverhalten ab. Wer zurückhaltend und vorausschauend fährt, kann mit 6,5 l Super pro 100 km auskommen, wer sehr flott fährt, braucht bis zu 11 l/100 km.
- Vor allem bei Vollgas legt der Motor seine guten Sitten ab: bei 170 km/h liegt der Verbrauch zwischen 10 und 12 l, bei 200 km/h steigt er auf 19 l/100 km an.

Abgas

Note: 0,7

- + Die Schadstoffe im Abgas sind sehr gering und erfüllen schon die Grenzwerte der Euro-5-Norm.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,9

Betriebskosten

Note: 3,0

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den

Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der getestete Leon einen zufriedenstellenden Verbrauch aufweist, erreicht er hier eine befriedigende Note.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,3

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

Wertstabilität

Note: 3,5

Dem Leon in der getesteten Version wird nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Gleichzeitig gilt zu bedenken, dass die 1,4-l-TSI-Motorisierung wohl zu den wertbeständigsten Benzinmotoren gehört, da hier modernste Technik für gute Leistung und gleichzeitig angemessenem Verbrauch sorgt.

Kosten für Neuanschaffung

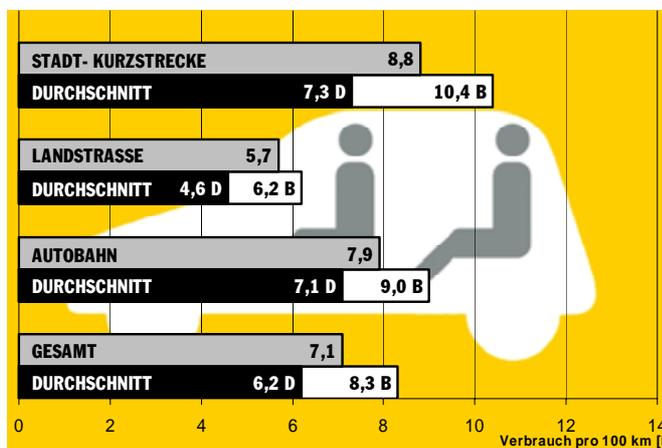
Note: 3,5

Knapp 20.700 Euro sind kein Schnäppchen, allerdings ist die Serienausstattung schon recht umfangreich. Neben Klimaautomatik und CD-Radio gibt's auch Alufelgen und eine Reifendruckkontrolle.

Fixkosten

Note: 2,7

- + Dank kleinen Hubraums und niedrigerer Benziner-Steuer sind die Aufwendungen für die KFZ-Steuer gering.
- Die Einstufungen bei Haftpflicht, Vollkasko und Teilkasko liegen ungünstig, daher ergeben sich hohe Kosten für den Versicherungsschutz.



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

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	1.4 TSI	2.0 FSI	1.8T FSI	2.0T FSI	Cupra
Aufbau/Türen	SR/5						
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1390	4/1984	4/1798	4/1984	4/1984
Leistung [kW(PS)]	63(86)	75(102)	92(125)	110(150)	118(160)	147(200)	177(240)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	130/3800	148/3800	200/1750	200/3500	250/1500	280/1800	300/2200
0-100 km/h[s]	13,7	11,7	9,8	9,4	7,3	7,3	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	184	197	208	213	229	247
Verbrauch pro 100 km [l]	7,3S	7,7S	7,1S	8,5SP	7,6SP	8,2SP	8,7SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/20	17/18/20	17/19/23	17/19/23	17/19/23	17/22/26	18/26/26
Steuer pro Jahr[Euro]	94	108	94	135	121	135	135
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	474	508	488	601	542	638	707
Grundpreis[Euro]	15.990	18.290	18.590	23.290	19.990	25.190	27.690

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

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

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1390 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m/11 m
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,8/5,7/7,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	155 g/km/ 170 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4315 mm/1768 mm/1458 mm
Leergewicht/Zuladung	1355 kg/464 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	341 l/731 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	775 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	146 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	50 Euro
Monatliche Fixkosten	74 Euro
Monatlicher Wertverlust	241 Euro
Monatliche Gesamtkosten	511 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/23
Grundpreis	20.690 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
LED-Bremsleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch	340 Euro°
Regensensor (inkl. Innenspiegel abblendend)	270 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1050 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/260 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1165 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1550 Euro

Außen

Außenspiegel, beheizbar /elektrisch einstell-/anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	830 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

Karosserie/Kofferraum 2,6

Verarbeitung	2,0
Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,6

Innenraum 2,1

Bedienung	2,0
Raumangebot vorne*	1,4
Raumangebot hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort 2,3

Federung	2,7
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,5
Heizung, Lüftung	2,3

Motor/Antrieb 1,8

Fahrleistungen*	1,9
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	1,0

Fahreigenschaften 1,8

Fahrstabilität	1,6
Kurvenverhalten	1,8
Lenkung*	1,8
Bremse	2,0

Sicherheit 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,1
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	2,0

Umwelt 2,0

Verbrauch*	3,3
Abgas	0,7

Wirtschaftlichkeit* 2,9

Betriebskosten*	3,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	3,5
Kosten für Neuanschaffung*	3,5
Fixkosten*	2,7

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand August 2008.