



Seat Exeo 2.0 TDI Style (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

Nachdem der Audi A4 (B7) durch seinen Nachfolger abgelöst wurde, erfährt das Fahrzeug als Seat Exeo ein Remake. Sowohl optisch als auch technisch wurde der Exeo nur im Detail verfeinert. Heraus kommt eine solide und ausgereifte Mittelklasselimousine, welche dank moderner Motorentechnologie aus dem VW-Konzern nicht veraltet wirkt. Der 143 PS starke Common-Rail-Diesel sorgt für flottes Vorankommen bei einem niedrigen Verbrauch. Aber auch der Komfort kommt nicht zu kurz. Die ausgewogene Federung und die bequemen Sitze machen das Fahrzeug durchaus langstreckentauglich. Vorne findet man dabei gute Platzverhältnisse vor, hinten geht es deutlich enger zu. Die Größe des Kofferraums geht in Ordnung. Dank serienmäßigem ESP zeigt das Fahrzeug sichere Fahreigenschaften und lässt sich dank präziser Lenkung auch sportlich bewegen. Für 27.790 Euro erhält man eine sehr gut ausgestattete Limousine, welche eine ausgereifte aber z.T. nicht mehr ganz aktuelle Audi-Technik bietet, ohne alt auszusehen. **Karosserievarianten:** Exeo ST (Kombi) **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, VW Passat, Skoda Octavia

+ solide Verarbeitung, vorn viel Platz, hoher Fahrkomfort, durchzugsstarker Motor, geringer Verbrauch, sehr sichere Straßenlage

- kleine Kofferraumöffnung, hinten wenig Platz

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des Seat Exeo liegt auf Premiurniveau. Kein Wunder, denn der Großteil der Teile stammen vom Audi A4 der Baureihe B7, welcher bis zum Jahr 2008 gebaut wurde. Die Karosserie, mit den sauber eingepassten Türen und Klappen, sowie das Interieur mit den hochwertigen Kunststoffen und den fein gearbeiteten Polstern wirken sehr hochwertig, auf Wunsch gibt es auch eine Lederausstattung. Die Türschweller sind gut gegen Schmutz und Kratzer geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig und der Motorraum gegen Verschmutzung geschützt. Gegen Aufpreis ist ein Reserverad mit Fahrbereifung zu haben (nicht im Testwagen vorhanden). Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Auf dem Dach dürfen maximal 75 kg. Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt sehr gute 480 kg.

⊖ Die Stoßstangen sind nicht gegen kleine Parkrempler geschützt. An den Türen sind zwar Schutzleisten angebracht, sie sind aber sehr schmal und zudem lackiert, wodurch diese kaum Schutz vor dagegenschlagende Autotüren bieten. Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord, welches sich schon bei kleinen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Erfreulich ist allerdings, dass beim Exeo sowohl ein Wagenheber als auch Bordwerkzeug auch ohne das aufpreispflichtige Ersatzrad immer an Bord ist.

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist maximal durchschnittlich. Die Fronthaube kann der Fahrer gut überblicken, das Heck aber nicht. Die hinteren Kopfstützen lassen sich weit nach unten schieben und stören dann nicht mehr. Das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus, die hinteren Dachsäulen sind sehr breit ausgeführt, das kleine Fenster zwischen den zwei hinteren Säulen verbessert die Sicht kaum. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist allenfalls durchschnittlich, die Außenspiegel geben dagegen ein großes Sichtfeld wieder. Sie besitzen aber keinen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können.

⊕ Für den Exeo sind helle Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich, sie Leuchten die Fahrbahn gut aus. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Die hintere Einparkhilfe ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord, für vorne ist sie gegen Aufpreis erhältlich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht hinterherfahrender Fahrzeuge automatisch ab (abschaltbar).

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Trotz des kleinen Dreiecksfensters hinter den Fondtüren ist der Exeo besonders nach hinten recht unübersichtlich.

3,2 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man beim Seat Exeo passabel ein und aus. Während die Schwellerhöhe fast ideal ist, stört vor allem der große Abstand zwischen Schweller-Außenkante und Sitz. Auch die Höhe der Türöffnung ist nicht optimal, wodurch beim Einsteigen der Kopf leicht eingezogen werden muss. Auch hinten ist der Zustieg nur zufriedenstellend, da die Türausschnitte recht schmal sind.

⊕ Die Tasten der Fernbedienung sind groß und verwechslungssicher, man kann auch die Fenster öffnen und schließen. Über eine extra Taste kann auch nur der Kofferraum entriegelt werden. Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt, wodurch die Türen auch an Steigungen sicher offen gehalten werden können. Für alle Außensitzenden gibt es Haltegriffe am Dach. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich (Safe-Sicherung). Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen (außer Fahrertüre) verschlossen werden kann. Liegt nach dem Schließen der Türe der Schlüssel noch im Innenraum, kommt man nicht mehr ins Fahrzeug.

2,3 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist verhältnismäßig groß, er fasst 425 l Gepäck. Anders als noch beim A4 kann die Rücksitzlehne bei allen Varianten serienmäßig asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Das Volumen des Kofferraums lässt sich so auf bis zu 740 l erweitern.



Mit 425 l Volumen ist der Kofferraum des Exeo von klassenüblicher Größe.

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Boden und Seiten des Kofferraums sind vollständig eben, das Format ist zweckmäßig. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und über einen gut erreichbaren Griff schließen. Die Rücksitzlehnen lassen sich für besseren Einbruchschutz abschließen und können dadurch nicht mehr geklappt werden.

⊖ Der Kofferraum hat eine kleine Ladeöffnung und ist sehr tief. Deshalb ist der Kofferraum im hinteren Bereich kaum zugänglich ohne sich am Stoßfänger schmutzig zu machen. Die hohe Ladekante außen und die hohe innere Bordwand von über 20 cm stören beim Beladen. Der Kofferraumboden steigt bei umgeklappten Rücksitzen leicht an, wodurch kein komplett ebener Ladeboden entsteht.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Eine asymmetrisch geteilte, vorklappbare Rücksitzlehne ist serienmäßig an Bord. Sie lässt sich einfach betätigen. Eine Ladeluke für lange, dünne Gegenstände ist ebenfalls serienmäßig vorhanden. Das optionale Ablagenpaket beinhaltet neben einem Skisack auch eine praktische Ablage im Kofferraum und ein Gepäcknetz. Ohne das aufpreispflichtige Reserverad befinden sich unter dem Kofferraumboden ebenfalls kleine Staufächer.

2,3

INNENRAUM

1,8

Bedienung

⊕ Das Innenraumdesign und die meisten Bedienelemente wurden vom Audi A4 der letzten Baureihe übernommen. Das Audi-typische Bedienkonzept der vergangenen Jahre wirkt allerdings nicht veraltet und kann sowohl in Ergonomie als auch Funktionalität weitgehend überzeugen. Der Gewöhnungsaufwand hält sich in Grenzen. Das Lenkrad kann in einem weiten Bereich in der Höhe und Länge eingestellt werden. Der Schalthebel liegt gut erreichbar und die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet. Viele Ausstattungsdetails welche im Audi noch teuer bezahlt werden mussten, finden man im Seat (in dieser Ausstattungsvariante) serienmäßig. So werden die Scheibenwischer und das Fahrlicht über Sensoren bei Bedarf automatisch eingeschaltet und die Geschwindigkeit auf Wunsch über einen Tempomat geregelt. Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Der Lichtschalter ist gut erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet, die Nebelleuchten sind sinnfälligerweise mit dem Lichtschalter kombiniert. Das aufpreispflichtige Navigationssystem mit Farbdisplay kann einfach bedient werden. Die Lautsprecher der Audioanlage vermitteln einen recht guten, wenn auch nicht überragenden Klang. Alle Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch nach dem Ausschalten der Zündung noch für einige Zeit. Alle Schalter sind gut beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Die Instrumente liefern dank der weißen Beleuchtung einen sehr guten Kontrast, die Tachoskala ist aber im oberen Geschwindigkeitsbereich nicht ideal skaliert. Die Vordersitze lassen sich gegen Aufpreis elektrisch einstellen (mit Memoryfunktion, im Testwagen vorhanden). Die Innenraumbeleuchtung fällt großzügig aus, für alle Insassen gibt es Leseleuchten. Bei geöffneten Türen oder Klappen (auch Motorhaube) wird der Fahrer klar über ein farbiges Display informiert. Ablagen sind vorne wie hinten in zufriedenstellender Anzahl vorhanden. Es fehlen aber Flaschenhalter. Das Handschuhfach ist nur zufriedenstellend groß, aber beleuchtet.

⊖ Die bei allen Varianten serienmäßige Klimaautomatik lässt sich einfach bedienen, ist aber zu weit unten angeordnet. Der Fahrer muss den Blick weit von der Fahrbahn abwenden, um Einstellungen an der Klimaautomatik vorzunehmen. Auch die Tasten für die Heckscheibenheizung und Umluftschaltung sind zu klein. Immerhin gibt es eine Umluftautomatik, welche automatisch über einen Luftgütesensor die Schadstoffe misst und die Luftzufuhr regelt. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneten Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die Kontrollleuchten für das Fahrlicht und die Nebelleuchten sind schlecht einsehbar im Lichtschalter untergebracht.



Die Bedienung ist funktionell, die Verarbeitungsqualität erreicht Premiumniveau, wie man es bisher von Seat noch nicht kannte.

2,0

Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot ist großzügig. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis ca. 2,00 m Größe einstellen. Die Innenbreite ist nur durchschnittlich, so ist auch das subjektive Raumgefühl gut aber nicht überragend.

3,8 Raumangebot hinten*

Kopf- und Kniefreiheit reichen auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen für knapp über 1,80 m große Mitfahrer (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Den Sitz in der Mitte können wegen der geringen Innenbreite nur sehr schmale Personen benutzen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

1,8 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt und ein geglückter Kompromiss aus straffer und doch komfortabler Auslegung. Die Federung spricht weich an und absorbiert die Unebenheiten meist gut. Nur wenn sie sehr grob sind, kommen die Stöße etwas härter durch. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven ist gering.

1,6 Sitze

⊕ Beide Vordersitze lassen sich durch die elektrische Einstellung (Aufpreis) in der Höhe und Neigung unterschiedlichen Personengrößen anpassen – sie sind straff gefedert und bieten für Rücken und Oberschenkel festen Halt. Eine vielfach einstellbare Lordosenstütze ermöglicht eine Anpassung der Lehnenkontur auf verschiedenste Personen. Auch die beiden ausgeformten Plätze der Rücksitzbank sind gut gepolstert.

⊖ Große Mitfahrer sitzen auf der wenig geneigten Rücksitzbank mit zu stark angewinkelten Knien und kaum Oberschenkelunterstützung.

1,4 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist bei Autobahntempo sehr niedrig, bei hoher Drehzahl zeigt sich der Motor akustisch etwas präsenter, aber nicht störend. Bei hohem Autobahntempo nehmen die Windgeräusche deutlich zu.

1,9 Klimatisierung

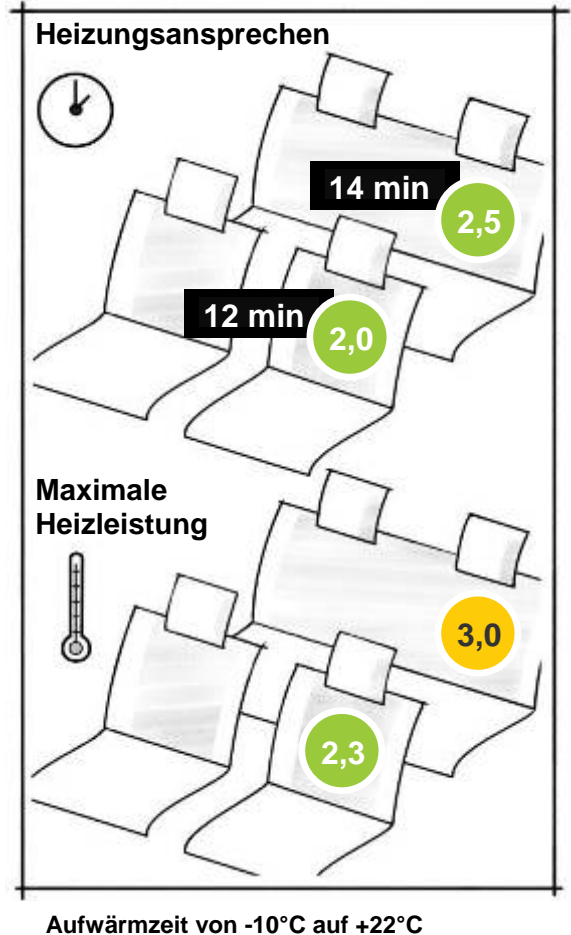
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung ist vorn kräftig und hinten nur geringfügig schwächer. Bereits nach kurzer Zeit ist die Luft im Innenraum angenehm erwärmt. Links und rechts lässt sich die Temperatur unabhängig vorwählen. Die Klimaautomatik hat ein Pollen- und Aktivkohlefilter. Optional ist eine automatische Umluft-Regelung erhältlich, die mit Hilfe eines Luftgütesensors schnell auf Umluft umschaltet, sobald die Qualität der Außenluft schlechter wird. Das mit Solarzellen bestückte und um Belüftungsventilatoren ergänzte elektrische Schiebedach (Aufpreis) kühlt den Innenraum bei abgestelltem Fahrzeug ab, ohne die Bordbatterie zu belasten.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Der 143 PS starke Zweiliter-Dieselmotor mit moderner Common-Rail-Einspritzung ist sehr kräftig und sorgt für vorzügliche Fahrleistungen. Er erlaubt durch das früh anliegende maximale Drehmoment auch schaltfaules Fahren, ohne dabei ein Verkehrshindernis zu sein.



2,3 Laufkultur

⊕ Die Motor läuft meist unauffällig, nur bei gewissen Drehzahlen sind leichte Vibrationen zu spüren. Wird die volle Leistung abgerufen - insbesondere bei niedrigen Drehzahlen - dann kann der Motorlauf rau und ruppig werden.

1,2 Schaltung

⊕ Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich einfach schalten. Auch der Rückwärtsgang ist einfach und geräuschlos einlegbar. Die Schaltwege sind recht kurz.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt andererseits bei hohem Tempo über Drehzahlreserven.

1,6

FAHREIGENSCHAFTEN

1,3

Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist sehr gut, der Wagen fühlt sich sicher an. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Exeo ein hohes Maß an Agilität und ein exaktes, ausgewogenes Handling. Die Abstimmung ist sehr neutral, weder Über- noch Untersteuern fallen deutlich auf. ESP greift beherzt ein und stabilisiert selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für stabiles Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.

1,4

Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd, auch für Ungeübte sicher. Wird eine Kurve zu schnell angefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gas wegnehmen nicht ins Schleudern zu geraten.

1,4

Lenkung*

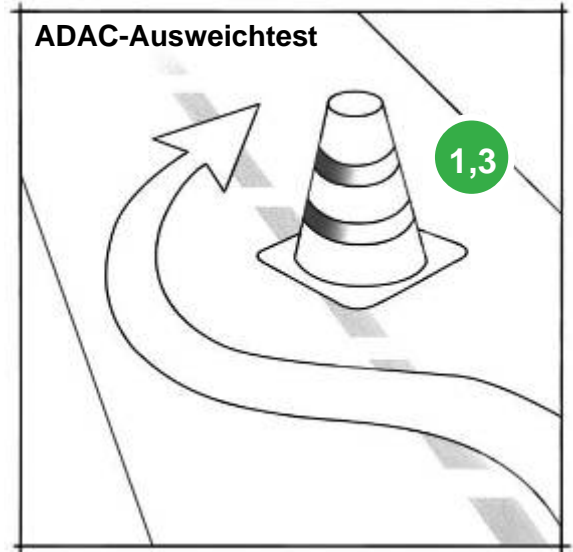
⊕ Die Lenkung spricht gleichmäßig und auch bei schneller Fahrt schnell an. Sie ist zielgenau und vermittelt sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte und leichtgängige Auslegung sorgt für gute Handlichkeit; der Wendekreis ist mit 11,4 m für diese Klasse recht klein. Gegen Aufpreis ist auch eine geschwindigkeitsabhängige Servolenkung (Servotronic Plus) erhältlich, welche beim Einparken für geringe Lenkkräfte und bei hoher Geschwindigkeit durch Reduzierung der Lenkunterstützung für ein präzises Ansprechen sorgt (im Testwagen nicht vorhanden).

2,0

Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich nur 37 m nötig (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei starker Beanspruchung sehr standfest. Die Bremse spricht sehr spontan an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft, das volle Potenzial der Bremse auszuschöpfen.

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.

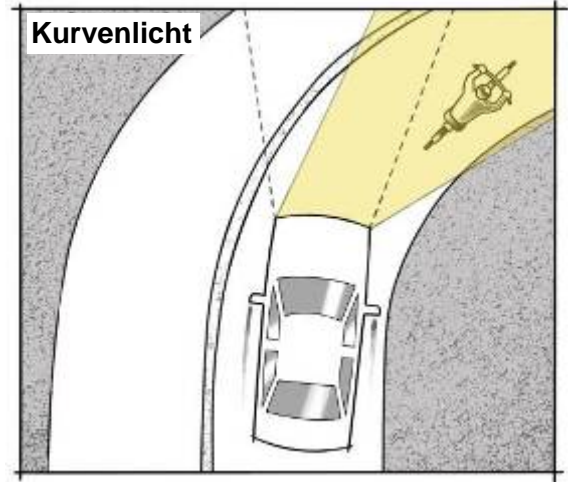
2,5

SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Exeo ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Das indirekt arbeitende Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Die Elektronik überwacht dabei die einzelnen Raddrehzahlen und vergleicht diese untereinander. Tritt ein Druckverlust auf, ändert sich der Abrollumfang und dadurch auch die Drehgeschwindigkeit des Rades. Der Fahrer kann so bei einer Reifenpanne noch rechtzeitig gewarnt werden. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht erhältlich. Rückleuchten warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen vorne und hinten.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

3,0

Passive Sicherheit - Insassen

Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht nur für Personen bis 1,75 m. Der Abstand zum Kopf ist akzeptabel. Während beim A4 die Kopfstützen noch aktiv ausgeführt waren, wurde beim Exeo auf diese verzichtet. Hinten reichen die Kopfstützen in der Höhe für Personen bis 1,60 m. Das Dach kann hier aber eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen.

⊕ Ein Crashtestergebnis laut EuroNCAP liegt nicht vor. Das Crashtestergebnis des alten Audi A4 zeigt aber das gute Sicherheitspotential des Fahrzeugs. Sechs Airbags sind serienmäßig an Bord (Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags), gegen Aufpreis sind auch für die hinteren Insassen Seitenairbags lieferbar.

⊖ An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Ein Anschnallerinnerer ist nur auf dem Fahrerplatz vorhanden.

1,6

Kindersicherheit

⊕ Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze unkompliziert und stabil unterbringen - auf den beiden Außenplätzen auch mittels Isofix-System und zusätzlichen Ankerhaken. Auch auf dem Beifahrersitz ist ein Isofix-System vorhanden. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden. Dann dürfen auch hier rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

⊖ Der schmale Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da der Abstand zwischen Gurtschloss und Gurtanlenkpunkt gering ist. Zudem ist der Anlenkpunkt für Kindersitze ungünstig angeordnet. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

3,0

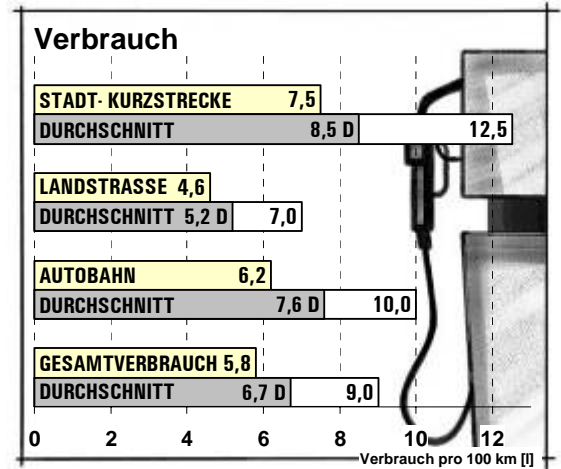
Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, harte Bereiche des Motors haben genügend Abstand zur Motorhaube, so ist hier das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Verbrauch des Seat Exeo 2,0 TDI mit 143 PS fällt mit durchschnittlich 5,8 l/100 km gering aus. Der CO₂-Ausstoß beträgt für diese Klasse geringe 155 g/km (ADAC-Messung). Auf der Landstraße werden nur 4,5 l/100 km fällig, aber auch auf der Autobahn zeigt sich das Fahrzeug von seiner sparsamen Seite, hier sind es nur 6,2 l/100 km. Nur in der Stadt ist der Verbrauch mit 7,5 l/100 km leicht erhöht. Beim ADAC-EcoTest erhält das Fahrzeug im Kapitel CO₂ gute 36 Punkte.



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

1,9 Schadstoffe

⊕ Dank moderner Abgasreinigungsanlage mit Rußpartikelfilter fallen die Schadstoffe im Abgas für einen Diesel sehr gering aus. Hier werden beim EcoTest 41 Punkte erreicht. Insgesamt erhält der Exeo 2,0 TDI mit 77 Punkten deutlich die vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,5 Betriebskosten*

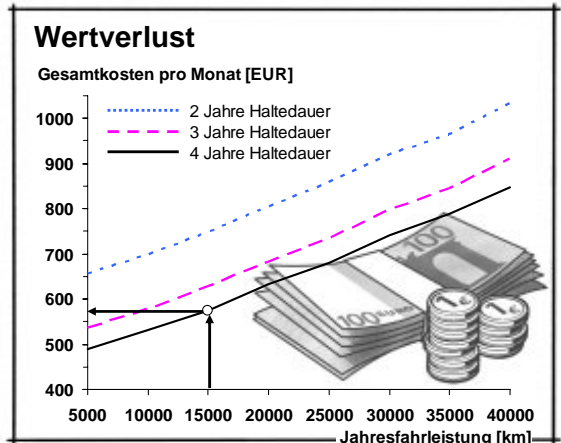
⊕ Der geringe Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff sorgt für niedrige Betriebskosten.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km bzw. alle 12 Monate muss der Exeo zum Service in die Werkstatt, nach 120.000 km steht ein Zahnriemenwechsel an.

⊕ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf akzeptablen Niveau.

⊖ Die relativ kurzen Serviceintervalle sind nicht mehr zeitgemäß. Die daraus resultierenden höheren Aufwendungen verhindern eine bessere Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 575 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,6 Wertstabilität*

Die Wertstabilität des Seat Exeo fällt nur durchschnittlich aus. Die solide Audi-Technik spricht zwar für das Fahrzeug, das doch schon nicht mehr ganz aktuelle Design der Limousine kommt dem Restwertverlauf aber nicht unbedingt entgegen.

2,9 Kosten für Anschaffung*

Der Seat Exeo 2,0 TDI in der Ausstattungsvariante Style bietet für einen Grundpreis von 27.790 Euro ein gutes Preis-Leistungsverhältnis. Angesichts der umfangreichen Serienausstattung geht der Grundpreis voll in Ordnung. Der bis 2008 angebotene Audi A4 mit ähnlicher Ausstattung wäre rund 5.000 Euro teurer gewesen.

3,8 Fixkosten*

Die Steuern für den Exeo 2,0 TDI fallen mit 236 Euro recht hoch aus. Auch die Einstufungen der Versicherungsklassen sind nicht ideal. Während die HaftpflichtEinstufung noch akzeptabel ausfällt, langen die Versicherungen speziell bei der Teil- und Vollkasko ordentlich zu.

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen noch günstig aus. Größten Anteil daran haben die geringen Betriebskosten und der akzeptable Anschaffungspreis.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8T	2.0 TFSI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1781	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	110(150)	147(200)	88(120)	105(143)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	148/3800	220/1800	280/1800	290/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	12,6	9,3	7,3	10,5	9,2	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	217	241	201	214	229
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	8,5 SP	8,2 SP	5,8 D	5,8 D	6,1 D
CO2 [g/km]	175	184	179	143	143	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/19	16/21/22	16/21/22	17/23/23	17/23/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	142	164	158	236	236	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	543	591	645	545	555	601
Preis [Euro]	21.990	23.990	27.990	25.190	25.990	28.990

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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/ 4,6/ 6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	143g/km/ 155g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4661/1772/1430 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1205 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	326 Euro
Monatliche Gesamtkosten	573 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/23
Grundpreis	27.790 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 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 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Seat Exeo 2.0 TDI Style (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.050 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/260 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.520 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	700 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (auch mit Solar)	ab 830
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	1,6
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	1,3
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,4
Ein-/Ausstieg	3,2	Lenkung*	1,4
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,8	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,4
Komfort	1,8	Schadstoffe	1,9
Federung	2,1		
Sitze	1,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,6
Innengeräusch	1,4	Betriebskosten*	1,5
Klimatisierung	1,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Motor/Antrieb	1,6	Wertstabilität*	3,6
Fahrleistungen*	1,9	Kosten für Anschaffung*	2,9
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,8
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,4
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest