



Seat Exeo ST 2.0 TFSI Style

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(147 kW / 200 PS)

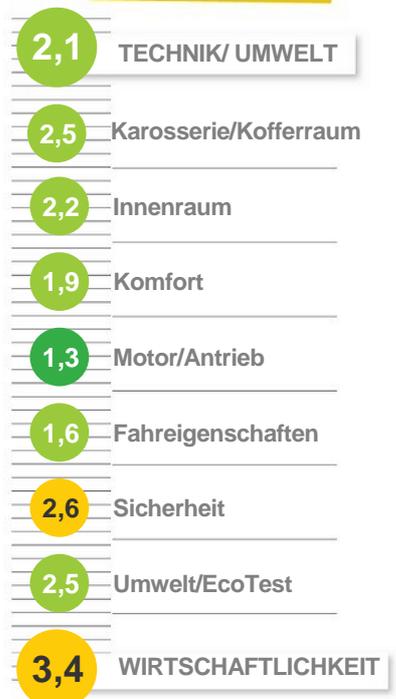
Nachdem der Audi A4 durch seinen Nachfolger abgelöst wurde, erfährt das Fahrzeug als Seat Exeo ein Remake. Neben der Limousine ist nun auch eine Kombiversion (Exeo ST) erhältlich. Sowohl optisch als auch technisch wurde der Exeo ST nur im Detail verfeinert. Der bekannte 2,0 TFSI Motor mit 200 PS sorgt für souveräne Fahrleistungen, der Verbrauch fällt mit 8,4 l pro 100 km noch akzeptabel aus - vor allem in der Stadt zeigt er sich nicht gerade als Kostverächter. Gegen Aufpreis ist auch ein Automatikgetriebe lieferbar. Die ausgewogene Federung und die bequemen Sitze sorgen für guten Fahrkomfort, zusammen mit dem geringen Innengeräusch zeigt er sich durchaus langstreckentauglich. Vorne findet man dabei gute Platzverhältnisse vor, hinten geht es etwas enger zu. Die Größe des Kofferraums fällt nur befriedigend aus - immerhin ist er gut zugänglich. Dank serienmäßigem ESP zeigt das Fahrzeug sichere Fahreigenschaften und lässt sich dank präziser Lenkung auch sportlich bewegen. Für 29.690 Euro erhält man einen sehr gut ausgestatteten Kombi, welcher eine ausgereifte aber z.T. nicht mehr ganz aktuelle Audi-Technik bietet, ohne alt auszusehen. **Karosserievarianten:** Limousine **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Volvo V50, VW Passat

+ solide Verarbeitung, vorn viel Platz, guter Fahrkomfort, leiser Innenraum, sehr gute Fahrleistungen, sehr sichere Straßenlage

- hinten zu kurze Kopfstützen, Gurtwarner nur für Fahrer, für Kombi kleiner Kofferraum



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des Seat Exeo ST 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 der fein gearbeiteten Lederausstattung (Aufpreis) wirken sehr hochwertig. 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 befindet sich eine stabile Reling, auf der maximal 75 kg Gepäck transportiert werden darf. Die maximale Zuladung beträgt sehr gute 485 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.

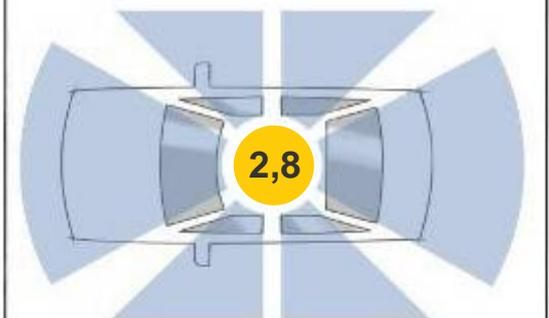
2,3

Sicht

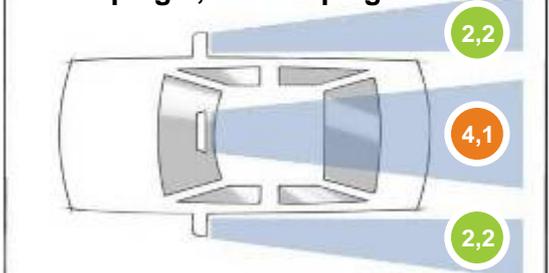
Das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus, keine der Dachsäulen sind übermäßig breit. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist allenfalls durchschnittlich, die Außenspiegel geben dagegen ein großes Sichtfeld wieder. Sie besitzen aber keinen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können.

⊕ Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist bei der Kombi-Ausführung im Gegensatz zur Limousine gut. Die Fronthaube kann der Fahrer gut überblicken, auch nach hinten kann das Fahrzeugende aufgrund der steil stehenden Heckscheibe gut eingeschätzt werden. Die hinteren Kopfstützen lassen sich weit nach unten schieben und stören dann kaum noch. Für den Exeo sind helle Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich, sie Leuchten die Fahrbahn gut aus. 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).

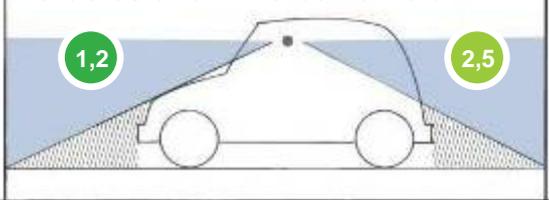
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Die nicht zu breiten Dachsäulen und die versenkbaren Kopfstützen sorgen dafür, dass die Sicht nicht allzu stark eingeschränkt wird.

3,0 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man passabel ein und aus. Während die Schwellerhöhe fast ideal ist, stört vor allem der sehr große Abstand zwischen Schweller-Außenkante und Sitz. Auch die Höhe der Türöffnung ist nicht optimal, wodurch beim Einsteigen der Kopf leicht eingezogen werden muss. Hinten steigt man beim Kombi etwas besser ein, wie bei der Limousine, aber auch hier fällt der Türausschnitt recht schmal aus.

⊕ 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 Fahrtüre) verschlossen werden kann. Liegt nach dem Schließen der Türe der Schlüssel noch im Innenraum, kommt man nicht mehr ins Fahrzeug.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt mit 330 l nicht besonders groß aus. Erstaunlich ist, dass das gemessene Volumen bis zur Gepäckraumabdeckung knapp 100 l geringer ausfällt als bei der Limousine. Das liegt unter anderem an dem flacheren Format des Kofferraums (ebene Ladefläche). Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich der Stauraum auf akzeptable 660 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann gut bis zum Dach beladen werden, allerdings schränkt die für einen Kombi doch recht schräge Heckpartie die Unterbringung von sperrigen Gegenständen etwas ein.



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des ST um fast 100 l kleiner als derjenige der Limousine (425 l). Die Zugänglichkeit und die Variabilität sind dagegen natürlich weitaus besser.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach über das klappbare Seat-Emblem öffnen und lässt sich leicht schließen. Die Heckklappe öffnet weit genug, damit sich auch 1,90 m große Personen nicht den Kopf anschlagen. Große Personen können sich die geöffnete Heckklappe manuell noch weiter anheben, um nicht mit dem Kopf anzustoßen. Der Kofferraum ist durch die große Öffnung und den niedrigen Ladeboden gut zugänglich.

⊖ Der Kofferraumboden steigt bei umgeklappten Rücksitzen leicht an, wodurch kein komplett ebener Ladeboden entsteht.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Das Abdeckrollo und das Trennetz sind Serie. Ohne das optionale Reserverad befindet sich unter dem Kofferraumboden eine flache Ablage mit 55 l Volumen. Das aufpreispflichtige Ablagenpaket beinhaltet unter anderem Gepäcknetze im Kofferraum und einen Skisack.

⊖ Zurückklappen des rechten Rücksitzlehnteils erfordert wegen des hohen Gewichts des dort angeschlagenen Abdeckkastens für das Trennetz viel Kraft.

⊕ 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. Gegen Aufpreis ist nun auch ein hochwertiges BOSE-Soundsystem lieferbar (nicht im Testwagen). 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 nicht 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 gegen Aufpreis mit extra Kühlfach erhältlich, für mehr als die Bedienungsanleitung ist dann im vorderen Teil des Handschuhfachs aber kein Platz mehr - dafür können die Insassen mit kühlen Getränken versorgt werden.

⊖ 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 geöffneter 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.

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

3,4 Raumangebot hinten*

Die Beinfreiheit reicht auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen für knapp über 1,80 m große Mitfahrer (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Im Kopfbereich wäre auch für größere Personen noch Platz vorhanden. Den Sitz in der Mitte können wegen der geringen Innenbreite nur sehr schmale Personen benutzen. Das subjektive Raumangebot ist im Kombi auch hinten recht gut, auch wenn die Innenbreite nur durchschnittlich ausfällt.



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

1,9 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt und ein geglückter Kompromiss aus straffer und doch komfortabler Auslegung (etwas straffer als in der Limousine). 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. Auch voll beladen bietet der Kombi guten Komfort.

2,1 Sitze

⊕ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen. Gegen Aufpreis sind sie mit elektrischer Einstellung lieferbar, dann können sie auch in der Neigung eingestellt werden (nicht im Testwagen). Die Vordersitze sind straff gefedert und bieten für Rücken und Oberschenkel festen Halt. Eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze ist Serie, auf Wunsch kann sie auch elektrisch einstellbar geordert werden (dann in Höhe und Intensität einstellbar). 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. Die aufpreispflichtige Lederausstattung zeigt sich im Sommer schweißtreibend - man schwitzt sehr schnell, da das Leder unperforiert ist.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist bei Autobahntempo niedrig. Der Motor ist selbst bei hohen Drehzahlen nicht all zu laut. Allerdings stören bei sehr hohem Tempo die deutlich zunehmenden Windgeräusche.

1,4

Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine hervorragende maximale Heizleistung. Auch hinten sind sowohl Ansprechen als auch Heizleistung gut. 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.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben öffnen nur zu etwa zwei Dritteln.

1,3

MOTOR/ANTRIEB

1,4

Fahrleistungen*

⊕ Der 200 PS starke Turbomotor hat mit dem Seat Exeo ST leichtes Spiel und sorgt für sehr gute Fahrleistungen, speziell wenn der Motor weit ausgedreht wird. Auch im sechsten Gang ist die Elastizität des Motors noch gut.

2,0

Laufkultur

⊕ Die Motor läuft sehr kultiviert und unauffällig. Weder Brummfrequenzen noch übertriebene Vibrationen dringen in den Innenraum.

1,0

Schaltung

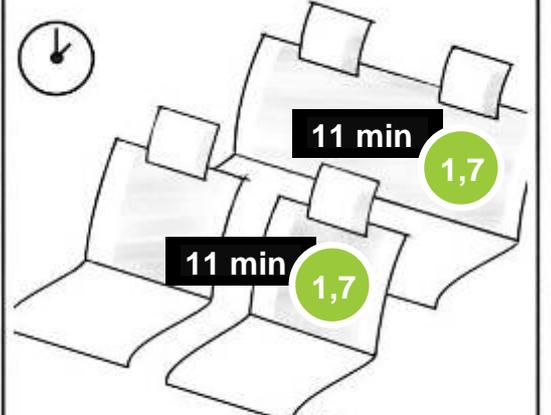
⊕ Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich einfach schalten. Auch der Rückwärtsgang ist einfach und geräuschlos einlegbar. Die Schaltwege sind recht kurz. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Er kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt andererseits bei hohem Tempo über noch genügend Drehzahlreserven.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,6

FAHREIGENSCHAFTEN

1,3

Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist sehr gut, der Wagen fühlt sich sicher an. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Exeo ST 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.

1,5

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. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich das Fahrverhalten nur geringfügig (etwas früheres Untersteuern).

1,5

Lenkung*

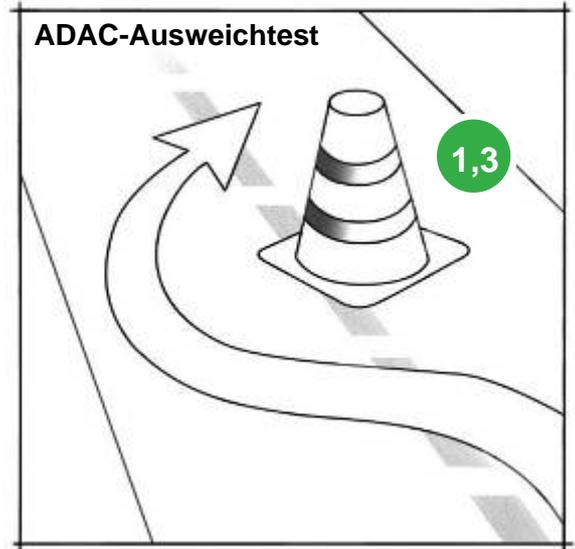
⊕ Die Lenkung spricht gleichmäßig und auch bei schneller Fahrt gut an. Sie ist zielgenau und vermittelt sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte und leichtgängige Auslegung sorgt für gute Handlichkeit; der Wendekreis ist mit 11,2 m für diese Klasse recht klein. Gegen Aufpreis ist auch eine geschwindigkeitsabhängige 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

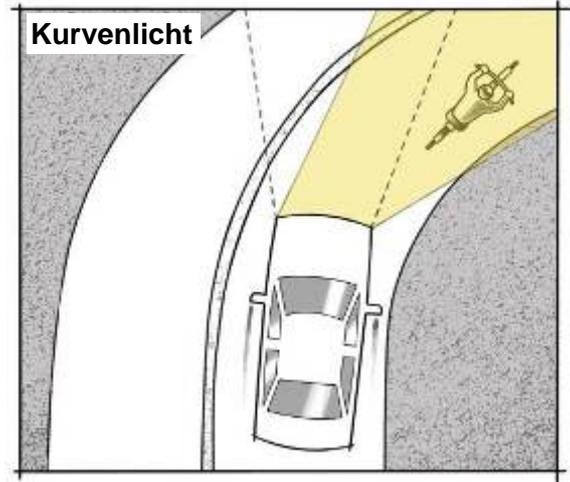


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,6 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Exeo ST 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.

3,1 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.

⊕ 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.

⊖ Hinten sind die Kopfstützen viel zu kurz - gerade mal für Personen bis 1,60 m bieten sie guten Schutz. Im Kombi kann das Dach nicht wie bei der Limousine eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen. 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.

1,5 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 sehr 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.

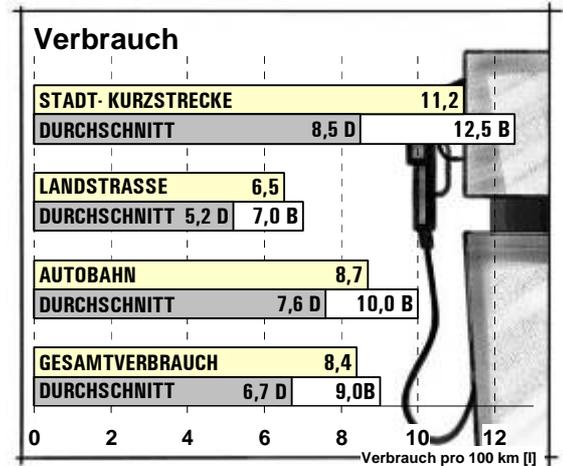
3,0 Fußgängerschutz

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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Bei einem Kombi mit 200 PS kann man keine Wunder beim Kraftstoffverbrauch erwarten - so fällt dieser mit durchschnittlich 8,4 l/100 km nicht gerade günstig aus. Vor allem in der Stadt zeigt sich der 2,0 TFSI nicht als Kostverächter, trotz Schaltpunktanzeige, welche den Fahrer zu frühzeitigem Hochschalten auffordert, sind es im Stadtbetrieb 11,2 l pro 100 km. Auf der Landstraße zeigt er sich mit 6,5 l und auf der Autobahn mit 8,7 l pro 100 km noch einigermaßen genügsam. Der CO₂-Ausstoß beträgt laut ADAC-Messung 199 g/km, wodurch im EcoTest in diesem Kapitel 22 Punkte erreicht werden.



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

1,1 Schadstoffe

⊕ Ein sehr gutes Ergebnis fährt der Seat Exeo ST 2,0 TFSI bei der Schadstoffprüfung ein. Mit 49 Punkten schrammt er nur knapp an der maximalen Punktzahl (50) vorbei. Dadurch erreicht der Exeo trotz dem recht hohen CO₂-Ausstoß mit 71 Punkte gerade noch vier Sterne im EcoTest.

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

⊖ Der recht hohe Kraftstoffverbrauch schlägt sich auch bei den Betriebskosten nieder. Diese fallen hoch aus.

2,3 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.

4,4 Wertstabilität*

⊖ Die solide Audi-Technik spricht zwar für das Fahrzeug, das doch schon nicht mehr ganz aktuelle Design des Kombis kommt dem Restwertverlauf aber ebenso nicht unbedingt entgegen, wie die leistungsstarke Topmotorisierung.

3,2 Kosten für Anschaffung*

Der Seat Exeo ST 2,0 TFSI in der Ausstattungsvariante Style bietet für einen Grundpreis von 29.690 Euro ein recht gutes Preis-Leistungsverhältnis. Angesichts der umfangreichen Serienausstattung geht der Grundpreis in Ordnung. Der bis 2008 angebotene Audi A4 Avant wäre schon in der Basisvariante mit weitaus weniger Serienausstattung knapp 3.000 Euro teurer gewesen.

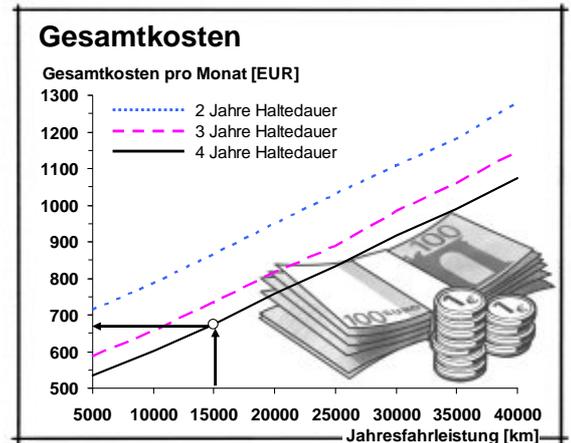
2,6 Fixkosten*

Bei den Versicherungseinstufungen zeigt sich ein gemischtes Bild. Während das Fahrzeug in der Haftpflichtversicherung noch recht günstig eingestuft ist, fallen die Vollkasko und vor allem die Teilkaskoversicherungen teuer aus.

⊕ Die jährlichen KFZ-Steuern fallen mit 168 Euro noch recht günstig aus.

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen durchschnittlich aus. Den hohen Betriebskosten stehen die recht günstigen Werkstattkosten entgegen. Dank des zufriedenstellenden Anschaffungspreises fällt absolut gesehen der schlechte Wertverlust nicht all zu negativ ins Gewicht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 673 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

| DIE MOTORVARIANTEN | | | | | | |
|---------------------------------------|-------------|--------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| in der preisgünstigsten Modellversion | | | | | | |
| TYP | Exeo ST 1.6 | Exeo ST 1.8T | Exeo ST 2.0 TFSI | Exeo ST 2.0 TDI | Exeo ST 2.0 TDI | Exeo ST 2.0 TDI |
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| 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] | 13,1 | 9,6 | 7,6 | 10,9 | 9,6 | 8,4 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 186 | 210 | 235 | 196 | 207 | 224 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 8,2 S | 8,7 SP | 8,4 SP | 6,0 D | 6,0 D | 6,3 D |
| CO2 [g/km] | 179 | 189 | 184 | 149 | 149 | 157 |
| 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] | 150 | 174 | 168 | 248 | 248 | 264 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 570 | 620 | 673 | 563 | 573 | 619 |
| Preis [Euro] | 23.390 | 25.690 | 29.690 | 26.890 | 27.690 | 30.690 |

| | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau | | Versicherung | Kraftstoff |
| ST = Stufenheck | KT = Kleintransporter | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | TR = Transporter | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | GR = Großraumlimousine | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| C = Cabriolet | BU = Bus | | D = Diesel |
| RO = Roadster | GE = Geländewagen | | FG = Flüssiggas |
| KB = Kombi | PK = Pick-Up | | G = Erdgas |

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|-------------------------|
| 4-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 1984 ccm |
| Leistung | 147 kW (200 PS) |
| bei | 5100 U/min |
| Maximales Drehmoment | 280 Nm |
| bei | 1800 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 205/55R16 |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/45R17W |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,1 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 235 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 7,6 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2.Gang) | 4,4 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,9 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus) | 8,4 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 11,2/ 6,5/ 8,7 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 184g/km/ 199g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 68dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4666/1772/1454 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1565 kg/485 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 330 l/660 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1400 kg |
| Dachlast | 75 kg |
| Tankinhalt | 70 l |
| Reichweite | 830 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 166 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 54 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 84 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 368 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 672 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/21/22 |
| Grundpreis | 29.690 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 ST 2.0 TFSI Style

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|-------------------------|
| Abbieglicht | nicht erhältlich |
| Abstandsregelung, elektronisch | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe | 1.600 Euro |
| 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 ^o |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Navigationssystem | ab 950 ^o |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | 1.250 Euro ^o |

AUSSEN

| | |
|-------------------------------------|------------------------|
| Anhängerkupplung (abnehmbar) | 700 Euro |
| Außenspiegel, elektrisch anklappbar | Serie |
| Schiebe-Hubdach (auch mit Solar) | ab 830 |
| Tagfahrlicht (inkl. Bi-Xenon) | 1050 Euro ^o |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest