



Seat Exeo ST 2.0 TDI Reference (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

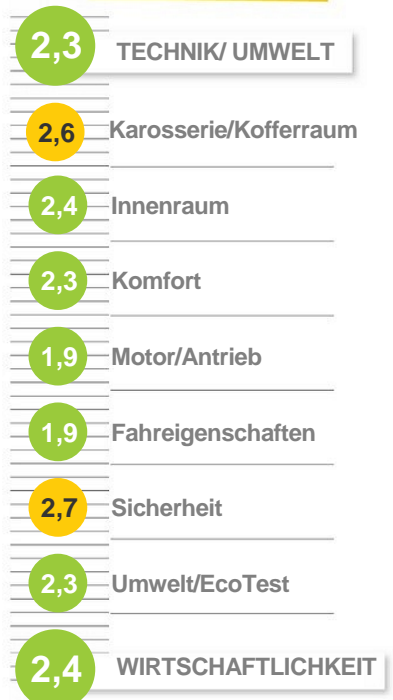
Der Seat Exeo ST basiert auf dem abgelösten Audi A4 Avant. Nur Front- und Heckpartie wurden leicht modifiziert. Auch der subjektive Fahreindruck vermittelt das klassische Audi-Gefühl. Der Exeo ST ist in den drei Ausstattungsvarianten Reference, Style und Sport erhältlich. Es werden drei Benzinvarianten zwischen 102 PS und 200 PS und drei Dieselvarianten zwischen 120 PS und 170 PS angeboten. Alle Motoren werden mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe kombiniert, die stärkste Benzinvariante kann auch mit 6-Gang-Multitronic geordert werden. Den getesteten Exeo ST 2.0 TDI Reference mit 120 PS bekommt man bereits ab 26.890 € und erhält dafür ein absolut ausgereiftes, solides Fahrzeug, dem man ab und an sein bereits langes Dasein auf dem Neuwagenmarkt anmerkt. Er kann als günstige, empfehlenswerte Alternative zu den teuren Premiumprodukten von Audi, BMW und Mercedes angesehen werden.

Karosserievarianten: Limousine **Konkurrenten:** u. a. Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Volvo V50, VW Passat

- +** solide Verarbeitung, viel Platz auf vorderen Plätzen, sehr sicheres Fahrverhalten, sehr gut abgestimmtes Getriebe, hohe Wertstabilität, niedrige Betriebskosten
- hinten zu kurze Kopfstützen, Gurtwarner nur für Fahrer, für Kombi kleiner Kofferraum, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des Seat Exeo ST ist einwandfrei. Die Karosserie, mit den sauber eingepassten Türen und Klappen, wirkt sehr hochwertig. Der Innenraum wird von hochwertigem Kunststoff dominiert, Leder wurde leider nicht verbaut. Die Türschweller sind gut gegen Schmutz und Kratzer geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig und der Motorraum gegen Verschmutzung geschützt. Gegen Aufpreis von 50 € ist ein Reserverad mit Fahrbereifung an Bord (serienmäßig nur Pannenset). 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 495 kg.

⊖ Die Stoßstangen haben keine Kunststoffeinlagen, die günstige Reparaturen bei kleinen Beschädigungen ermöglichen. An den Türen sind zwar Schutzleisten angebracht, sie sind aber sehr schmal und zudem lackiert, wodurch diese kaum Schutz vor dagegen schlagende Autotüren bieten. Um die rechten Scheinwerferlampen austauschen zu können, muss eine Ansaugluftführung ausgebaut werden, was den Laien leicht überfordern kann.

2,5

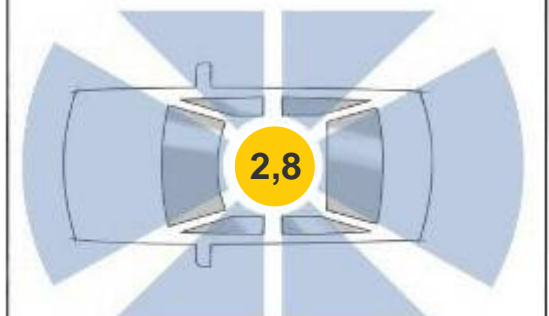
Sicht

Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus. Die Halogenscheinwerfer sorgen für ordentliche Sicht.

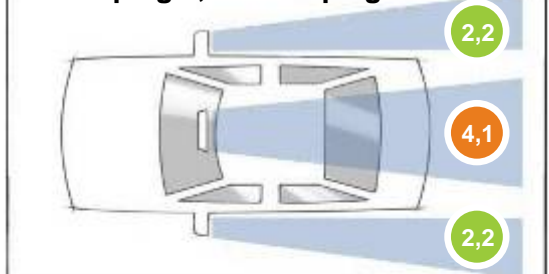
⊕ Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist bei der Kombi-Ausführung im Gegensatz zur Limousine gut. Die Fronthaube kann der Fahrer gut überblicken, auch nach hinten kann das Fahrzeugende aufgrund der steil stehenden Heckscheibe gut eingeschätzt werden. Hindernisse vor und hinter dem Auto sind gut zu erkennen. Die hinteren Kopfstützen lassen sich weit nach unten schieben und stören dann kaum noch. Die Außenspiegel bieten gute Sicht nach hinten, besitzen aber keinen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können. Die Wirkung der Scheibenwischer, die gegen Aufpreis sensorisch gesteuert werden, ist gut. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht hinterherfahrender Fahrzeuge automatisch ab (abschaltbar).

⊖ In der Reference-Ausstattung sind Xenon-, Kurven- und Abbiegelicht nicht erhältlich. Die Einparkhilfe vorne und hinten ist nur optional erhältlich, für das große Fahrzeug aber auf jeden Fall empfehlenswert.

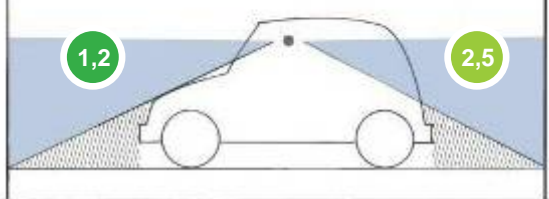
Rundumsicht



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.

3,1 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 - man muss einen großen Schritt machen, um ins Fahrzeug zu gelangen. 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. 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.

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 - schmutzige Finger beim Öffnen sind aber nicht auszuschließen. Die Heckklappe öffnet weit genug, damit sich auch 1,90 m große Personen nicht den Kopf anschlagen. Der Kofferraum ist durch die große Öffnung und den niedrigen Ladeboden gut zugänglich. Die tief gehaltene Ladekante stört weder beim Ein- noch beim Ausladen nennenswert. Das Format des Gepäckraums ist praktikabel, nur die große Tiefe kann das Erreichen vorgerutschter Gegenstände erschweren.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und problemlos umklappbar. Das Abdeckrollo und das Trennnetz sind Serie. Um kleinere Gegenstände sicher unterzubringen gibt es seitlich geschlossene Ablagefächer, ein flaches Fach unter dem Kofferraumboden und ein kleines Netz im Gepäckraum.

⊖ Zurückklappen des rechten Rücksitzlehnteils erfordert wegen des hohen Gewichts des dort angeschlagenen Abdeckkastens für das Trennnetz 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, nur für den Wechsel vom Gas auf die Bremse muss der Fuß weit angehoben werden. Die Scheibenwischer und das Fahrlicht werden optional 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 sinnfällig mit dem Lichtschalter kombiniert. Alle Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch nach dem Ausschalten der Zündung noch für einige Zeit, dann allerdings ohne Automatik. 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 Innenraumbeleuchtung fällt großzügig aus. Bei geöffneten Türen oder Klappen (auch Motorhaube) wird der Fahrer klar über ein farbiges Display informiert. Das Handschuhfach ist geräumig, aufgrund der schmalen Öffnung und des winkligen Formats aber schlecht nutzbar.

⊖ 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 am Bedienteil vorzunehmen. Noch weiter unten wird die Heckscheibenheizung bedient. 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. Im Innenraum fehlen Flaschenhalter, in den hinteren Türen Türtaschen. Ebenso ist nur ein einziger Cupholder im Armaturenbrett angebracht. Die Sitzhöhen- und Rückenlehnenverstellung an der Außenseite des Sitzes ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse schwer zu bedienen.



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). Der Mittelsitz ist knapp bemessen. Die Kopffreiheit ist dabei üppig. 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.

2,3 KOMFORT

2,1 Federung

+ Das Fahrwerk ist ausgewogen, tendenziell aber eher straff abgestimmt. Die Federung spricht weich an und absorbiert die Unebenheiten meist gut. Lange wie kurze Wellen bügelt der Exeo gut aus, dass weder übermäßige Stöße noch ermüdendes Schwingen an die Insassen weitergeben werden. Die leichte Stuckerneigung kann verziehen werden. Auch bei Einzelhindernissen werden die Schläge auf das Rad sauber ausgefedert. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven ist gering. Auch voll beladen bietet der Kombi noch ordentlichen Komfort.

2,2 Sitze

+ Bei beiden Vordersitzen lässt sich die Höhe, nicht aber die Sitzflächenneigung einstellen. Die Vordersitze sind straff gefedert und bieten für Rücken und Oberschenkel festen Halt. Die beiden ausgeformten Plätze der Rücksitzbank sind gut gepolstert. Besonders erwähnenswert sind die hohen Lehnen auf allen Plätzen, die auch groß gewachsenen Passagieren den Rücken ausreichend unterstützen. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, wenn auch das rechte Knie gerne an der harten Mittelkonsole anliegt und auf Dauer zu Schmerzen neigt.

- Große Mitfahrer sitzen auf der wenig geneigten Rücksitzbank mit zu stark angewinkelten Knien und kaum Oberschenkelunterstützung. Eine Lordosenstütze ist nicht erhältlich.

2,0 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist bei 130 km/h mit 67 dB (A) niedrig. Der Dieselmotor ist in jedem Fahrzustand deutlich zu hören, nervt die Insassen aber nicht im Übermaß. Auf Kopfsteinpflaster neigt die Karosserie zu Dröhnen im Innenraum.

3,0 Klimatisierung

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

Auf den vorderen Plätzen kann das Heizansprechen und die maximale Heizwirkung nur durchschnittlich bewertet werden, eine Raumtemperatur von 22° C wird nach 17 Minuten erreicht. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam ausgewählt.

- + Links und rechts lässt sich die Temperatur unabhängig vorwählen. Die Klimaautomatik hat ein Pollen- und Aktivkohlefilter.
- Für die hinteren Sitzplätze ist die Fahrzeugheizung unterdimensioniert. Um die Wohlfühltemperatur von 22° C zu erreichen verstreichen ganze 20 Minuten. Die hinteren Seitenscheiben öffnen nur zu etwa zwei Dritteln.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

- + Die Fahrleistungen des 120 PS Diesel-Exeo sind überzeugend. Sowohl beim simulierten Überholvorgang als auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang liefert er gute Ergebnisse ab. Nur im sechsten Gang ist die Elastizität etwas gemäßigt. Auch subjektiv wirkt er recht agil.

3,0 Laufkultur

Klassisch für einen Dieselmotor mit nur vier Zylindern sind deutliche Vibrationen in Lenkrad und Schaltknüppel. Diese treten in allen Betriebszuständen auf. Bei Drehzahlen bis 1500 1/min brummt der Selbstzünder gerne, über 3500 1/min neigt er zum Dröhnen. Das klassische Dieselnageln ist in jedem Betriebszustand zu vernehmen. Alles in allem kann man die Maschine aber nicht als unkultiviert bezeichnen.

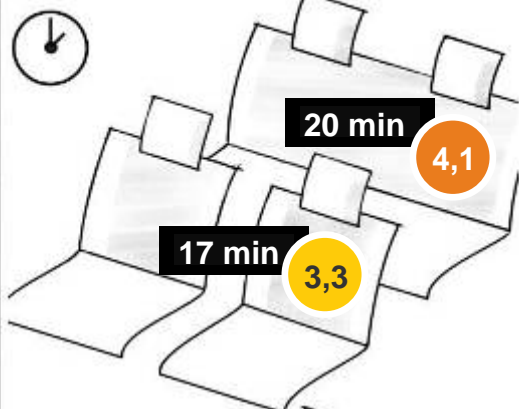
1,2 Schaltung

- + Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich einfach schalten. Auch der Rückwärtsgang ist einfach und geräuschlos einlegbar, selbst wenn das Fahrzeug noch ausrollt. Die Schaltwege sind recht kurz. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,3 Getriebeabstufung

- + Das Sechsgang-Getriebe ist einwandfrei abgestimmt. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Der Motor kann immer im wirtschaftlichen Bereich bewegt werden. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit dreht der Motor im größten Gang mit 2200 Umdrehungen in der Minute. Ein guter, niedriger Wert, der beim Kraftstoffsparen hilft.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9

FAHREIGENSCHAFTEN

1,6

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. Beim simulierten Spurwechsel neigt er zu gut kontrollierbarem Nachpendeln mit dem Heck.

1,7

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, das Auto zu stabilisieren. Werden Lastwechselreaktionen provoziert, so drängt das Heck deutlich in Richtung Kurvenaußenseite, wird aber ebenfalls durch das ESP sanft korrigiert. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich das Fahrverhalten nur geringfügig (etwas früheres Untersteuern).

1,9

Lenkung*

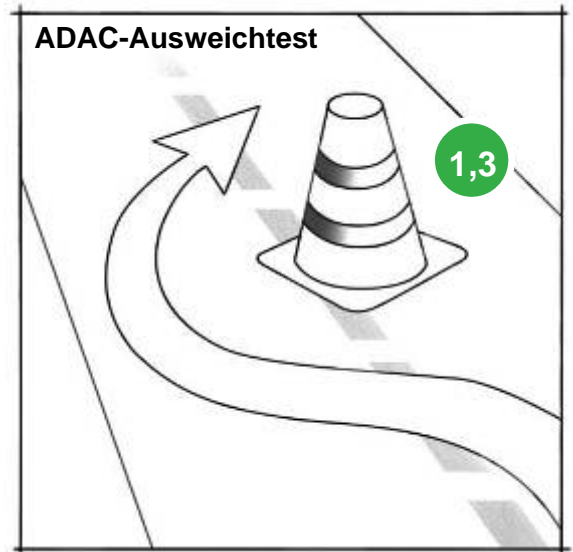
⊕ Die Lenkung spricht gleichmäßig und auch bei schneller Fahrt gut an. Sie ist zielgenau und vermittelt sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte und leichtgängige Auslegung sorgt für gute Handlichkeit; der Wendekreis ist mit 11,2 m für diese Klasse recht klein. Gegen Aufpreis ist auch eine geschwindigkeitsabhängige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

2,3

Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich nur 38 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.

2,7 SICHERHEIT

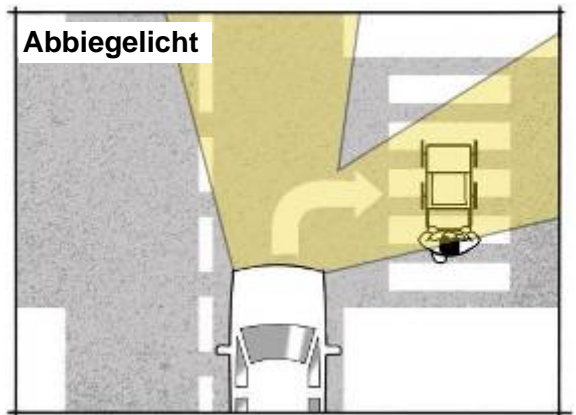
2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Exeo ST ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Rückstrahler warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen vorne und hinten.
- ⊖ Reifendruckkontrolle, Kurven- und Abbiegelicht sind in der Reference-Ausstattung nicht erhältlich. Bei einer Gefahrenbremsung blinken weder die Brems- noch die Blinkleuchten

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

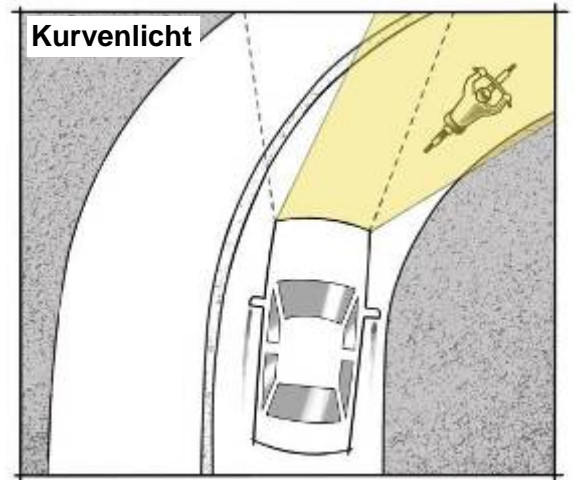
Der Seat Exeo zeigt beim EuroNCAP-Crashtest Schwächen beim Frontalcrash und beim Pfahlaufprall. Der Test wurde zwar mit einer Exeo-Limousine durchgeführt, die Ergebnisse dürften aber mit denen eines Kombis vergleichbar sein. Er hat zwar serienmäßig ESP, aber nur einen Gurtwarner für den Fahrer. Dies führt insgesamt nur zu einer 4 Sterne-Wertung. Die Sicherheitsausstattung umfasst zweistufige Frontairbags, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Die hinteren Seitenairbags sind Option. Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht nur für Personen bis 1,75 m. Der Abstand zum Kopf ist akzeptabel.

- ⊖ 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 verklemt sind.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht

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

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 sehr früh eingreifenden Einklemmschutz. Im EuroNCAP-Crashtest werden 81% der möglichen Punkte erreicht.
- ⊖ 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.

3,1 Fußgängerschutz

Beim EuroNCAP-Crashtest werden nur 50% der möglichen Punkte erreicht. Die Vorderkante und alle Randbereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet. Nur der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft.

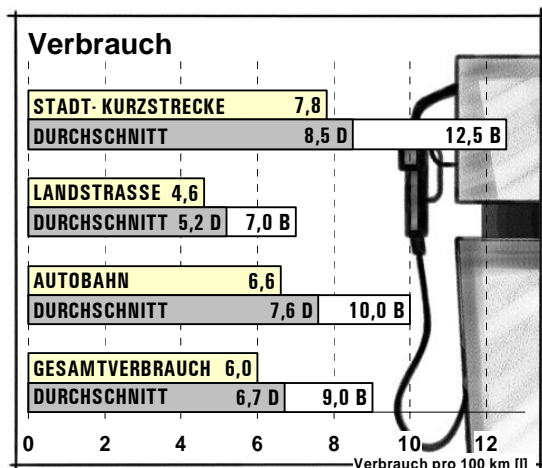
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

In der Verbrauchswertung verpasst der Exeo ST 2.0 TDI knapp eine gute Bewertung. Die durchschnittlichen Verbräuche sind mit 4,5 l/100 km auf der Landstraße und 6,6 l/100 km auf der Autobahn auch niedrig. Aber ein Stadtverbrauch von 7,8 l/100 km ist nur Mittelmaß. Beim ADAC-Ecotest stößt er 159 g/km CO₂ aus und erhält damit 34 Punkte.

2,0 Schadstoffe

⊕ Gut ist das Ergebnis bei der Schadstoffanalyse. Mit nur leicht erhöhten NO_x-Werten im Autobahnzyklus erhält er im ADAC-Ecotest 40 Punkte und somit, kombiniert mit den CO₂-Punkten, 4 Sterne.



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

2,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

⊕ Günstig sind die Betriebskosten. Sie setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Der relativ niedrige Verbrauch, kombiniert mit dem günstigeren Dieselmotor sorgt für eine gute Bewertung.

2,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der erst nach 180.000 km erneuert werden muß.

⊕ 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 relativ niedrigem Niveau.

⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich.

1,6 Wertstabilität*

⊕ Dem Exeo ST wird ein stabiler Restwertverlauf im vierjährigen Berechnungszeitraum prognostiziert. Er ist noch ein sehr junges Modell, ein Modellwechsel steht deshalb in weiter Ferne. Ein Dieselmotor mit Partikelfilter ist zeitgemäß und seine solide A4-Basis sorgt für hohes Ansehen auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

2,8 Kosten für Anschaffung*

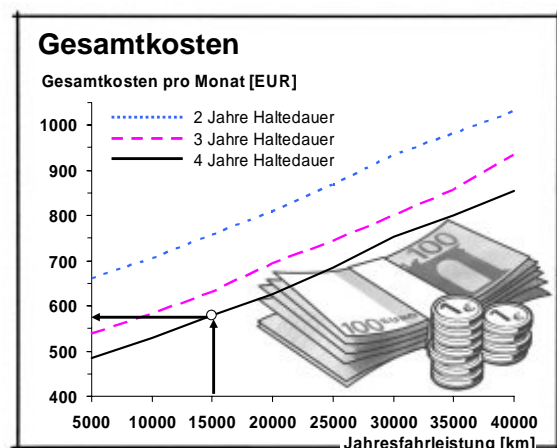
⊕ Mit einem Anschaffungspreis von 26.890 € rangiert der Seat Exeo ST 2.0 TDI Reference im Klassendurchschnitt.

4,0 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten sind hoch. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 248 € aufwenden. Während die Kfz-Haftpflichtversicherung noch im Klassendurchschnitt liegt, sind die Kaskoklassen sehr teuer.

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Der Exeo ST 2.0 TDI Reference ist im Unterhalt ein günstiges Fahrzeug. Weder die Betriebskosten noch die Werkstattkosten sind hoch, der Wertverlust ist gering. Alleine die Fixkosten sind hoch, was sich aber bei hohen Jahreslaufleistungen schnell relativiert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 578 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	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	15/19/19	16/22/22	16/22/22	17/24/23	17/24/23	17/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	150	174	168	248	248	264
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	584	634	688	578	587	633
Preis [Euro]	23.390	25.690	29.690	26.890	27.690	30.690

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-Haftpf.
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	88 kW (120 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	290 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	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 4,6/ 6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km/ 159g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4666/1772/1454 mm
Leergewicht/Zuladung	1555 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1165 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	317 Euro
Monatliche Gesamtkosten	578 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/23
Grundpreis	26.890 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 TDI Reference (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor (Elektrik-Paket 1)	600 Euro°
Abbieglicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	600 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Komfort-Paket)	200 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/260 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Elektrik-Paket 1)	600 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 950
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	700 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Elektrik-Paket 1)	600 Euro°
Lackierung Metallic	500 Euro°
Schiebe-Hubdach	ab 830
Tagfahrlicht	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest