



Seat León 1.6 TDI E- Ecomotive Style (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW/105 PS)

Der Seat León ist in die Jahre gekommen und wird zeitnah ersetzt, was aber auch bedeutet, dass er eine solide Reife erreicht hat. Die 1,6-Liter-TDI-Motorisierung der Ecomotive-Variante verspricht im europäischen Fahrzyklus einen CO₂-Ausstoß von nur 99 g/km. Tatsächlich emittiert der León beim wesentlich anspruchsvolleren ADAC EcoTest 121 g/km. Mehr als vier Sterne erhält er in der Gesamtbewertung aber nicht. Den niedrigen Kraftstoffverbrauch erreicht der León mit einer verbesserten Aerodynamik, einem Start-Stopp-System und einem Bremsenergie-Rückgewinnungssystem. Für 22.890 € erhält man ein geräumiges Auto mit einem sicheren Fahrverhalten und niedrigen Betriebskosten. Vor allem die teuren Versicherungsklassen machen den Eco-León aber erst bei hohen Laufleistungen wirtschaftlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Peugeot 308, Renault Mégane, VW Golf.

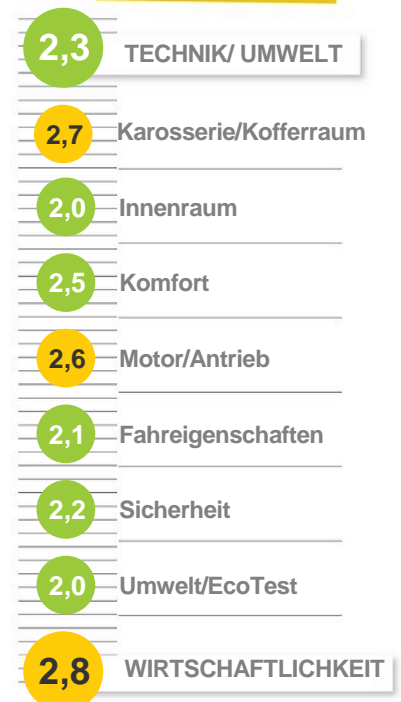
+ einfache Bedienung, gutes Platzangebot vorn, sicheres Fahrwerk, gut abgestimmte Lenkung, niedrige Betriebskosten

- nach hinten schlechte Sicht, hoher Wertverlust, hohe Einstufung in der Kfz-Versicherung

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



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

- ⊕ 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. Am kompletten Unterboden sind Abdeckungen angebracht, die unnötige Luftwirbel reduzieren und somit den Kraftstoffverbrauch senken. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Eine mögliche Zuladung von 470 kg ist einwandfrei.
- ⊖ Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren und die Türschweller sind nicht gegen Schmutz von außen und gegen Zerkratzen geschützt. In den Stoßfängern sind keinerlei Kunststoffeinlagen verbaut, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schwierig zu handhabendes Reparaturset zur Verfügung. Um es zu erreichen, muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Wagenheber und Radmutternschlüssel gibt es nicht.

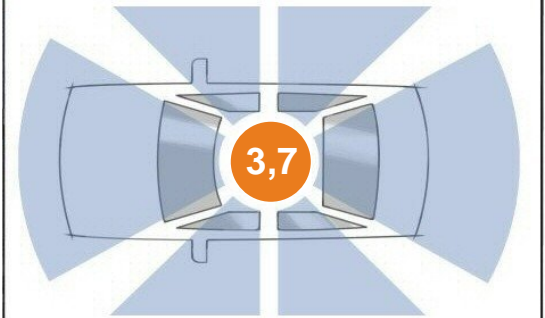
2,4

Sicht

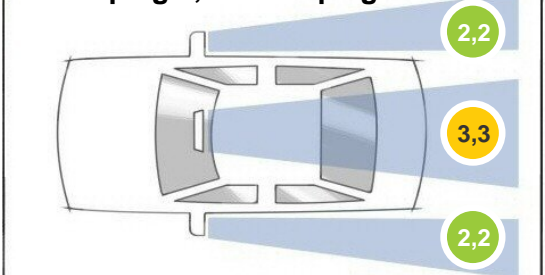
Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Die Sicht im Innenspiegel ist nur zufriedenstellend.

- ⊕ Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Tagfahrlicht erhältlich. Abbiegelicht ist Serie. Der Innenspiegel blendet optional selbsttätig ab, die Außenspiegel sind serienmäßig anklapp- und beheizbar. Die Sicht in den Außenspiegeln nach hinten ist gut. Durch die abfallende Frontpartie sind Hindernisse vor dem Auto gut zu erkennen. Das Wischerfeld ist groß, obwohl mittig ein größerer Keil stehen bleibt. Der mittlere Teil der Windschutzscheibe wird auch von den Waschdüsen nicht benetzt. Vorne und hinten ist eine Einparkhilfe vorhanden, die den Fahrer optisch und akustisch warnt.
- ⊖ Breite Fensterpfosten behindern die Rundumsicht - besonders 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. Die Dreiecksfenster zwischen C- und D-Säule erfüllen kaum ihren Zweck. Die silbergrauen Kunststoffeinlagen im Armaturenbrett spiegeln in der Windschutzscheibe.

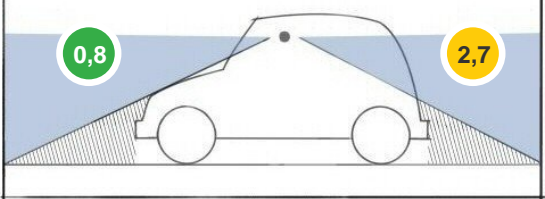
Rundumsicht



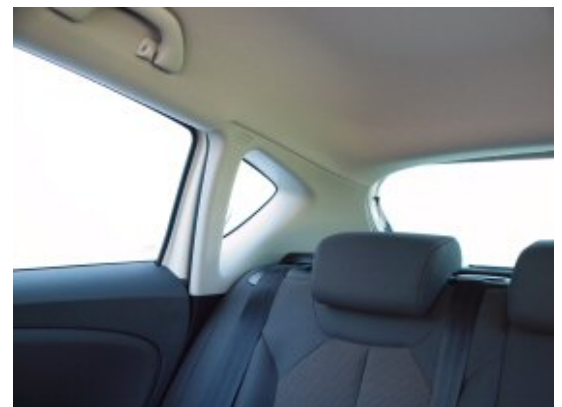
Innenspiegel, Außenspiegel



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.



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

3,2 Ein-/Ausstieg

Die vorn stark abfallende Dachlinie hat den Nachteil, dass die Türausschnitte niedrig sind und man dadurch beim Ein- und Aussteigen den Kopf einziehen muss. Dieser Effekt wird durch hoch eingebaute Sitze verstärkt. Auch hinten ist der Zustieg nur zufriedenstellend. Bis auf den Fahrer hat jeder der außen sitzenden Passagiere einen Haltegriff am Dachhimmel.

+ Nach Betätigung der Fernbedienung bzw. dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türen haben kräftige Feststeller. Die niedrigen Schweller erleichtern das Einsteigen. Mit der Fernbedienung kann man auch die Fenster öffnen und schließen und die Spiegel anklappen.

- Das Aussteigen wird durch den großen Abstand zwischen Sitz und Schweller erschwert. Mit der Zentralverriegelung können Personen im Innenraum eingeschlossen werden, sie können sich selbst nicht mehr aus dem Fahrzeug befreien. Da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen (außer der Fahrertür) verriegelt werden kann besteht Aussperrgefahr.

2,4 Kofferraum-Volumen*

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

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Zum Öffnen muss aber das unter Umständen verschmutzte Seat-Emblem angefasst werden. Der Kofferraum hat eine große Ladeöffnung und ein zweckmäßiges Format. Er ist nicht übermäßig tief gestaltet. Dadurch können auch Gegenstände, die bis zu den Rücksitzlehnen gerutscht sind, gut erreicht werden.

- Die etwas hohe Ladekante ist beim Einladen schwerer Gegenstände störend (Ladekante außen 73 cm, innen 25 cm). Die Heckklappe dürfte etwas weiter nach oben schwingen. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.



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

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen. Kleine Gegenstände können in der Reserveradwanne und in einem Gepäcknetz im Kofferraum untergebracht werden.

- Eine Durchladelupe oder ein Skisack sind nicht erhältlich.

2,0

INNENRAUM

1,8

Bedienung

- ⊕ 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 Pedalanordnung ist gut, nur das Bremspedal ist etwas hoch angebracht. 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. Der Dreh-Lichtschalter ist beleuchtet und optimal angebracht. Mit ihm werden auch die Nebelleuchten bedient. Fensterheber vorne und Außenspiegeleinsteller funktionieren elektrisch. Die Wischer und das Fahrlicht schalten sich automatisch an. Gut angebracht aber zu klein ist der Schalter für die Heckscheibenheizung. Das Bedienfeld der Klimaautomatik ist sehr gut erreichbar, die Anzeige im Navidisplay aber zu weit davon entfernt. Die Bedienung ist unkompliziert, die Temperaturanzeigen an den Drehreglern aber zu klein und der glänzende Kunststoff spiegelt. Das Navigationssystem (Aufpreis) hat eine einfach verständliche Menüführung, lässt sich über Touchscreen bedienen und bietet eine sehr gute Routenführung. Es ist aber etwas zu weit unten eingebaut. Der Klang der Musikanlage (optionales Audiopaket) ist gut. Die Innenleuchten und Leseleuchten sind hell, im Fond ist eine zusätzliche Beleuchtungsanlage angebracht. Alle Türen und Klappen werden überwacht und der Fahrer gewarnt, sollten sie nicht verschlossen sein. Der Blinker hat eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken).
- ⊖ Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe weit weg liegen. Der Schalter für die Außenspiegel befindet sich auf der Mittelkonsole, an unüblicher Stelle. Das Handschuhfach ist klein und hat ein unpraktisches Format. Hinten gibt es kaum Ablagen. Der Platz für den Regensensor ist rechts oben an der Windschutzscheibe nicht gut gewählt. Dort unterscheidet sich die Feuchtigkeit oft stark von der des Fahrersichtfeldes. Die Schalter am Dachhimmel sind nicht beleuchtet. Für Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen Kontrollleuchten.



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

1,4

Raumangebot vorne*

- ⊕ Auf den Vordersitzen ist großzügig Platz vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis über 2 m Größe zurückschieben. Auch die Kopffreiheit erlaubt diese Körpergröße. Auch das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

3,2 Raumangebot hinten*

Im Rücksitzabteil kommt kein Gefühl der Enge auf, zumindest nicht bei zwei Personen. So reicht der Platz für 1,83 m große Mitfahrer aus (Vordersitze für 1,85m große Personen eingestellt). Das Raumempfinden ist nur zufriedenstellend, da die hohe Schulterlinie der Karosserie und die Fensterpfosten den Blick nach draußen etwas einschränken. Die Köpfe der außen sitzenden Fondpassagiere kommen dem Dach sehr nahe.

– Drei Mitfahrer sitzen hinten sehr beengt.



Auf den äußeren Sitzplätzen können Personen bis 1,83 m Körpergröße ausreichend Platz genießen. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.

2,5 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk des Seat ist sportlich straff abgestimmt, aber ausgewogen. Lange Wellen gleicht er gut aus, kurze Wellen und Einzelhindernisse lässt er die Insassen aber deutlich spüren. Nick- und Wankbewegungen gibt es kaum. Das Fahrwerk ist sehr agil und straff, aber noch nicht unkomfortabel.

2,1 Sitze

+ 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. Dank Höheneinstellung sitzen kleine wie große Personen gleichermaßen entspannt. Auch in schnell gefahrenen Kurven bieten die Sitze guten Seitenhalt. Die Rückbank ist ebenfalls groß dimensioniert und angenehm straff gepolstert, so dass auch die hinten sitzenden Mitfahrer entspannt reisen. Auf den Stoffsitzen neigt man kaum zum Schwitzen.

– 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.

2,3 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig. Bei 130 km/h werden nur 69 dB(A) gemessen. Weder Motoren- noch sonstige Fahrgeräusche treten unangenehm in Erscheinung. Nur Windgeräusche werden gelegentlich etwas deutlicher wahr genommen.

2,8 Klimatisierung

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

Vorn wie hinten ist die Heizwirkung nur durchschnittlich. Vorn wird eine Raumtemperatur von 22° C nach 16 Minuten erreicht, hinten vergehen noch drei Minuten mehr.

⊕ Die Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord, Fahrer und Beifahrer können sich die gewünschte Temperatur unabhängig einstellen. Die Luftverteilung kann für die vorderen Insassen nur gemeinsam geregelt werden. Ein Staub- und Pollenfilter - besonders gut für Allergiker - ist ebenfalls Serie.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können nicht ganz geöffnet werden

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen rangiert der León 1.6 TDI mit 77 kW/105 PS nur im Mittelfeld seiner Klasse. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen 7,4 Sekunden. Er zeigt sich auch nur durchschnittlich elastisch. Vor allem im langen fünften Gang wirkt er etwas träge.

2,7 Laufkultur

Bei niedrigen Drehzahlen tritt unter Last verstärkt Brummen auf.

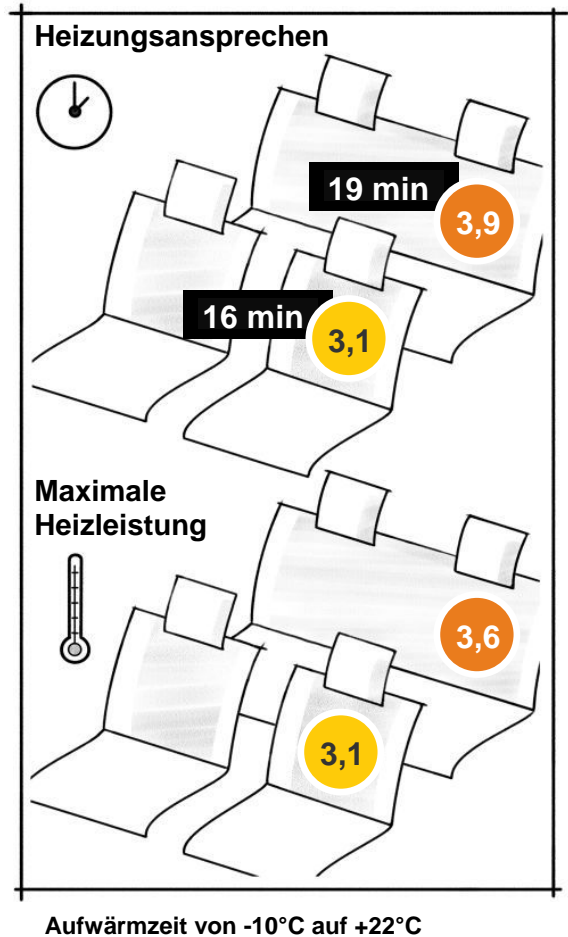
⊕ Der Motor läuft für einen Vierzylinder-Diesel vibrationsarm und kultiviert.

2,0 Schaltung

⊕ Am Fünfgang-Schaltgetriebe lassen sich die Gänge präzise durchschalten. Die Schaltwege sind ausreichend kurz, die mögliche Schaltgeschwindigkeit liegt hoch. Der Rückwärtsgang ist zwar zuverlässig gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert, schaltet man ihn aber bei ausrollendem Fahrzeug ein, so wird der Vorgang mit lauten Getriebegeräuschen quittiert. Es ist eine Schaltempfehlung vorhanden, die den Fahrer dabei unterstützt einen Drehzahlbereich anzustreben, in dem der Motor sparsam läuft. Diese tendiert aber zu sehr niedrigen Drehzahlen, bei welchen der Motor kaum noch Leistung entwickelt und zum Brummen tendiert.

3,1 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung ist nicht optimal gewählt. Der erste Gang ist zu lang ausgelegt. Anfahren am Berg wird selbst mit stark schleifender Kupplung zur Glückssache. Dem Motor fehlt es bei niedrigen Drehzahlen an Durchzugskraft. Zwischen der zweiten und dritten Schaltstufe ist der Drehzahlsprung sehr groß. Die Gesamtübersetzung sorgt für niedrige Drehzahlen und somit für niedrigen Kraftstoffverbrauch auf langen Strecken.



2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Leon fährt sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die sich stramm anfühlende, mittenzentrierende Lenkung. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auf rutschiger Fahrbahn nicht durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Beim ADAC-Ausweichtest lenkt das Fahrzeug etwas verzögert ein und untersteuert gutmütig. Allerdings drängt anschließend das Heck deutlich nach. ESP greift beherzt ein und stabilisiert das Fahrzeug sicher.

1,8 Kurvenverhalten

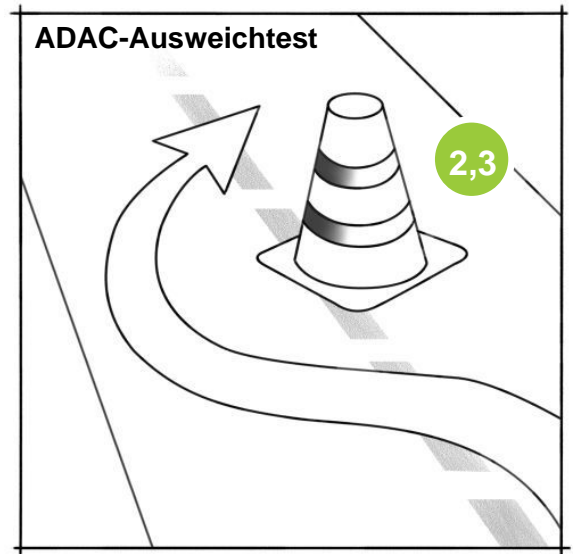
⊕ Die Kurvenlage ist sicher ausgelegt - tendenziell untersteuernd. Liegt das Tempo einmal zu hoch, kann die elektronische Stabilitätskontrolle dem Fahrer in Grenzen helfen, den Wagen auf Kurs zu halten. Wird bei Kurvenfahrt durch Gaswegnahme eine Lastwechselreaktion provoziert, so drängt das Heck sehr deutlich in Richtung Kurvenaußenseite. ESP verhindert aber gefährliche Situationen.

1,6 Lenkung*

⊕ 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. Mit einem Wendekreis von elf Metern ist der León recht wendig.

2,8 Bremse

Die Bremse spricht schnell und effektiv an, lässt sich gut dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli P7 der Größe 205/55 R16 V). Nach mehrmaligem Bremsen verlängert sich der Pedalweg, der Bremsweg bleibt aber konstant.



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.

2,2 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Seat Leon ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP Plus (zusätzlich zum ESP mit Lenkempfehlungen) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ebenso gehört ein Reifendruckkontrollsystem und Abbiegelicht zum Serienumfang. Gegen Aufpreis sind helle Xenon-Lichter mit Kurvenlicht erhältlich. Bei einer Gefahrenbremsung wird der Warnblinker aktiviert. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen bei eingelegtem Gang vermieden wird.

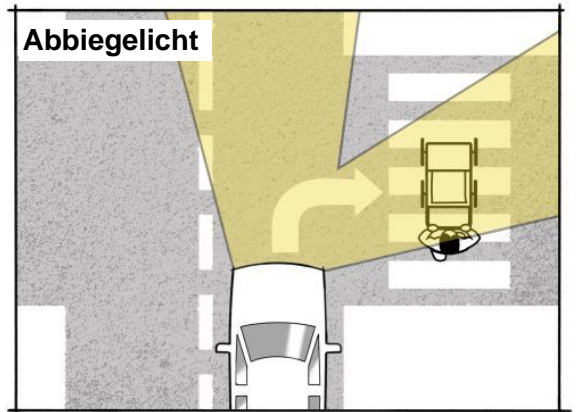
⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten. Der Warnblinkschalter ist farblich zu schwach abgesetzt. Das kleine Dreieck ist auf dem schwarzen Schalter, in schwarzer Umgebung zu unscheinbar.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Beim EuroNCAP-Crashtest wurde der Seat Leon nur als "Rechtslenker" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashtestergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. Er erreichte als Rechtslenkerfahrzeug 32 der 36 möglichen Punkte.

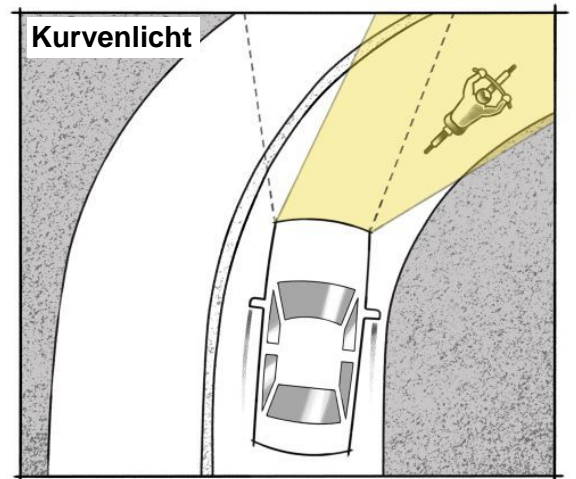
⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash mit 100 % der erreichbaren Punkte seine Stärken. Front-, vorn Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, seitliche Rückbank-Airbags kosten extra. Die Kopfstützen der Vordersitze sind auch noch für 1,85 m große Personen hoch genug, durch den geringen Abstand können sie gut wirken. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen vorne lässt sich nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

⊖ Die hinteren Kopfstützen sind niedrig (besonders die in der Mitte). Die hinteren Türgriffe sind sehr schlecht greifbar und bieten keine Chance hohe Zugkräfte aufzubringen.



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.

2,1 Kindersicherheit

⊕ 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. Die elektrischen Fensterheber vorne haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Der Leon erreicht beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP vier von fünf möglichen Sternen.

2,4 Fußgängerschutz

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

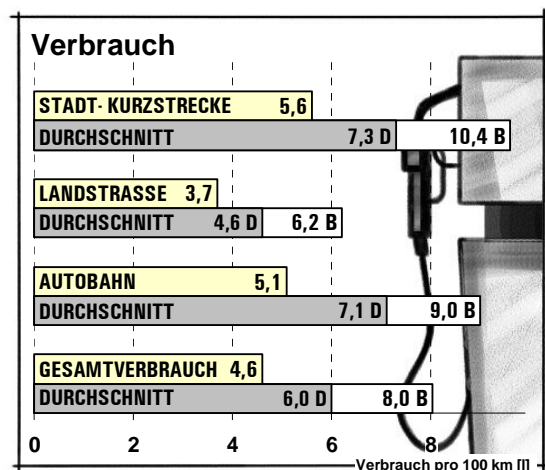
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

⊕ Beim Kraftstoffverbrauch erreicht der Leon mit dem 1,6-Liter-TDI-Motor ein gutes Ergebnis - 4,6 Liter Super pro 100 km im Durchschnitt sind einwandfrei. Dieser Wert setzt sich zusammen aus 5,6 innerorts, 3,7 außerorts und 5,1 l/100 km auf der Autobahn. Der durchschnittliche CO2-Ausstoß beträgt 121 g/km, was beim ADAC EcoTest 38 Punkten entspricht.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind gering. Kein Wert zeigt Auffälligkeiten. Beim ADAC EcoTest erreicht er somit 43 von 50 möglichen Punkten und kombiniert mit den CO2-Punkten insgesamt 81 Punkte, was 4 Sternen entspricht.



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

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,4 Betriebskosten*

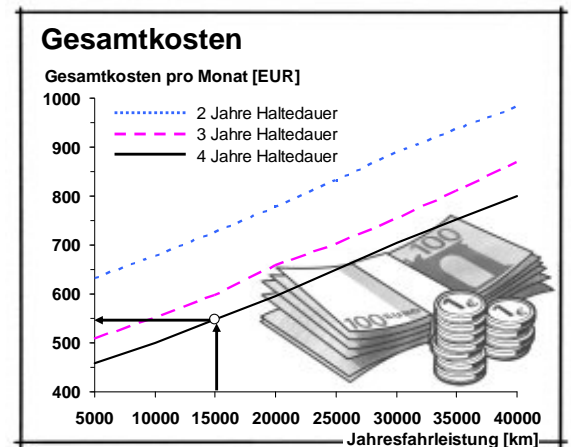
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der León 1.6 TDI E-Ecomotive geht mit dem günstigen Dieselmotorkraftstoff sparsam um. Deswegen sind die Betriebskosten sehr niedrig.

2,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden.

⊕ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Der 1.6-Liter Dieselmotor besitzt zwar einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 210.000 km erneuert werden muß. Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf relativ niedrigem Niveau. Zudem gewährt Seat eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 548 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,0 Wertstabilität*

⊖ Gegen die Beliebtheit seiner Klassen-Konkurrenten wie z. B. VW Golf oder Audi A3 kommt der Seat nicht an. Außerdem verspricht der León wegen eines voraussichtlichen Modellwechsels im Laufe des vierjährigen Berechnungszeitraumes nur einen mäßigen Restwertverlauf.

3,2 Kosten für Anschaffung*

Mit 22.890 € ist der Seat León 1.6 TDI kein Schnäppchen, liegt aber klassenbezogen im Schnitt. Bereits in die Basisversion ist ordentlich ausgestattet. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind Optionen im Wert von nur 1.140 € notwendig.

4,9 Fixkosten*

⊖ Vor allem die teuren Versicherungsklassen lassen den Diesel-León bei den Fixkosten alt aussehen. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 152 € fällig.

⊕ Die Fixkosten sind hoch und der Wertverlust auch nicht zu verachten. Das ändert aber nichts daran, dass die monatlichen Unterhaltskosten gering sind. Vor allem die Betriebs- und Werkstattkosten liegen niedrig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.2 TSI Ecom.	1.4 TSI	1.8 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1197	4/1390	4/1798	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	63(86)	77(105)	92(125)	118(160)	66(90)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	130/3600	175/1550	200/1750	250/1500	230/1500	250/1500	320/1750	350/1800
0-100 km/h[s]	14,1	10,9	9,8	7,8	13,3	11,7	9,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	187	197	213	174	185	205	214
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	6,0 S	6,7 S	7,1 S	4,9 D	5,0 D	5,3 D	6,1 D
CO2 [g/km]	147	124	145	153	119	119	125	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/20	16/19/20	15/19/23	15/19/23	20/22/24	20/22/24	16/22/24	16/23/27
Steuer pro Jahr [Euro]	82	32	78	102	152	152	200	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	480	509	565	616	510	519	583	654
Preis [Euro]	14.990	18.390	20.890	23.690	20.090	20.690	23.890	27.790

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	1598 ccm
Leistung	77 kW(105 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,4/11,0 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/ 3,7/ 5,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km/ 121g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4315/1768/1458 mm
Leergewicht/Zuladung	1350 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/730 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1195 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	308 Euro
Monatliche Gesamtkosten	548 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/24
Grundpreis	22.890 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 León 1.6 TDI E-Ecomotive Style (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Automatikgetriebe (nicht für Ecomotive)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(inkl. Xenon)	950 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (Technologie-Paket)	300 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Technologie-Paket)	300 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenonscheinwerfer)	950 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/260 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technologie-Paket)	300 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	850 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (anklapp- & beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro
Schiebe-Hubdach	830 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest