



Seat Exeo ST 2.0 TDI Sport (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(105 kW / 143 PS)

Der Seat Exeo ST basiert auf dem abgelösten Audi A4 Avant und hat nun, nach jahrelanger Bauzeit ein Facelift erhalten. Auf den ersten Blick sind die Neuerungen kaum zu erkennen. Neben zwei neuen Motoren wurde die Ausstattung des Kombis aufgewertet. Der neue 2.0-Liter-Turbodiesel mit 105 kW/143 PS sorgt für durchschnittliche Fahrleistungen. Vor allem die Durchzugskraft in den hohen Gängen kann nicht überzeugen. Dafür hält er sich beim Kraftstoffverbrauch zurück. Beim ADAC EcoTest verbraucht er durchschnittlich 5,3 Liter auf 100 Kilometer. Fahrgefühl und Bedienung erinnern an den "Audi von damals" und vermitteln ein bewährtes, aber keinesfalls veraltetes Gefühl. Die Verarbeitung liegt auf sehr gutem Niveau. Das Fahrverhalten ist solide und sicher. Mit einem Grundpreis von 30.790 Euro liegt der Exeo ST 2.0 TDI trotz der gehobenen Ausstattungsvariante Sport im akzeptablen Bereich und vor allem einige tausend Euro unterhalb des aktuellen Audi A4. Wer nicht unbedingt Wert auf ein komplett neu entwickeltes Auto legt, darf beim Exeo getrost zugreifen. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Volvo V50, VW Passat.

+ solide Verarbeitung, sicheres Fahrverhalten, präzise Schaltung, komfortable Sportsitze, gute Kindersicherheit

- hinten zu kurze Kopfstützen, Gurtwarner nur für Fahrer

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



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,1 Langstrecke

2,7 Transport

2,5 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: August 2012
Text: Stefan Giuliani

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

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. Die Türschweller sind gut gegen Schmutz und Kratzer geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig und der Motorraum gegen Verschmutzung geschützt. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen.

- 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.



Im Gegensatz zu vielen aktuellen Modellen ist die Sicht nach schräg hinten im Exeo ST durchaus gut.

2,4

Alltagstauglichkeit

Maximal dürfen dem Seat 460 Kilogramm zugeladen werden.

+ Mit einer Tankfüllung kommt der Exeo ca. 1.300 Kilometer weit. Auf der stabilen Dachreling ist eine Last von 75 Kilogramm erlaubt. Vier Personen finden im Innenraum bequem Platz. Der hintere Mittelsitz ist nur als Notsitz für kurze Strecken geeignet.

- Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches sich bei größeren Beschädigungen als nutzlos erweist. Gegen Aufpreis von 55 Euro ist ein vollwertiges Ersatzrad erhältlich. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nur in Verbindung mit dem Ersatzrad an Bord.

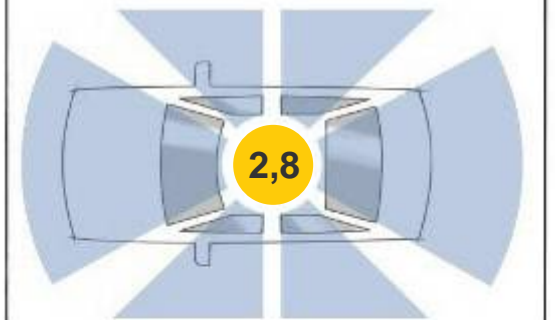
2,3

Sicht

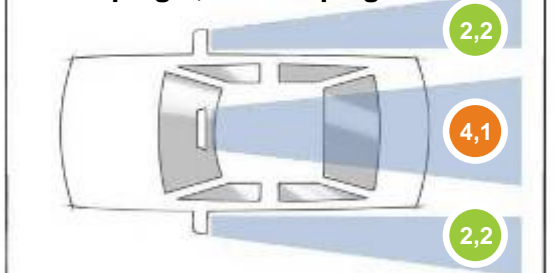
Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung fällt zufriedenstellend aus.

+ 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 serienmäßig sensorisch gesteuert werden, ist gut. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht hinterherfahrender Fahrzeuge automatisch ab (abschaltbar).

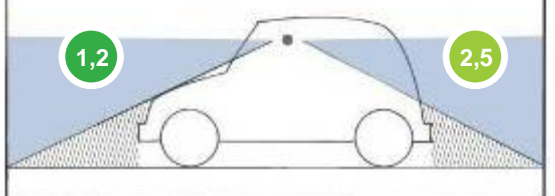
Rundumsicht



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.

In der Ausstattungsvariante Sport ist Xenonlicht und dynamisches Kurvenlicht serienmäßig an Bord. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn das Fahrlicht nicht aktiviert ist.

2,9 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, als bei der Limousine. Die Tasten der Fernbedienung sind groß und verwechslungssicher, man kann damit 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.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Beladen des Kombis gestaltet sich einfach - der Gepäckraum ist praktisch gestaltet.

+ Die Heckklappe lässt sich einfach über das klappbare Seat-Emblem öffnen und 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 vorderer Gegenstände erschweren.

2,5

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. Eine Durchladeluke in der Rücksitzlehne erlaubt auch das Verladen langer Gegenstände.
- ⊖ Zurückklappen des rechten Rücksitzlehnteils erfordert wegen des hohen Gewichts des dort angeschlagenen Abdeckkastens für das Trennnetz viel Kraft.

2,5

INNENRAUM

2,3

Bedienung

Der Exeo lässt sich ohne große Eingewöhnungsphase schnell und einfach bedienen.

- ⊕ 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. 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. Serienmäßig werden die Scheibenwischer und das Fahrlicht über Sensoren bei Bedarf automatisch eingeschaltet und die Geschwindigkeit 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. 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. Sehr komfortabel zeigt sich die elektrische Sitzeinstellung. Das optionale Bose Sound System vermittelt hervorragenden Musikgenuss.
- ⊖ 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 Bedienung ist funktionell, die Verarbeitungsqualität erreicht Premiumniveau, wie man vor Einführung des Exeo von Seat noch nicht kannte.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot ist großzügig. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis 1,95 m Größe einstellen. Die Innenbreite ist nur durchschnittlich, so ist auch das subjektive Raumgefühl gut aber nicht überragend.

3,5 Raumangebot hinten*

Die Beinfreiheit reicht auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen für knapp 1,80 m große Mitfahrer (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

Beim Seat Exeo werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Der Exeo in der Ausstattungsvariante Sport hat serienmäßig ein Sportfahrwerk verbaut. Trotz der straffen Abstimmung zeigt sich die Federung ausgewogen. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden einwandfrei ausgefedert, auf kurzen Wellen spüren die Insassen die straffere Abstimmung des Sportfahrwerks. Die leichte Stuckerneigung kann verziehen werden. Einzelhindernisse, wie z. B. versenkte Kanaldeckel nimmt man im Innenraum deutlich wahr, als Belastung werden sie aber nicht empfunden. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven ist gering. Auch voll beladen bietet der Kombi noch ordentlichen Komfort.

1,8 Sitze

Der Exeo Sport hat serienmäßig Sportsitze verbaut, sie sorgen für hervorragenden Sitzkomfort.

⊕ Bei beiden Vordersitzen lässt sich die Höhe und die Sitzflächenneigung einstellen. Ebenso sind sie mit Lordosenstützen ausgestattet, die in Höhe und Intensität justiert werden können. 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. Beim Kurvenfahren überzeugen die Sportsitze mit einem hervorragenden Seitenhalt.

⊖ Große Mitfahrer sitzen auf der wenig geneigten Rücksitzbank mit zu stark angewinkelten Knien und kaum Oberschenkelunterstützung. Die Lederbezüge wirken im Sommer etwas schweißtreibend.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist bei 130 km/h mit 68,1 dB (A) niedrig. Der Dieselmotor hält sich akustisch vornehm zurück. Auf Kopfsteinpflaster neigt die Karosse etwas zum Dröhnen im Innenraum.

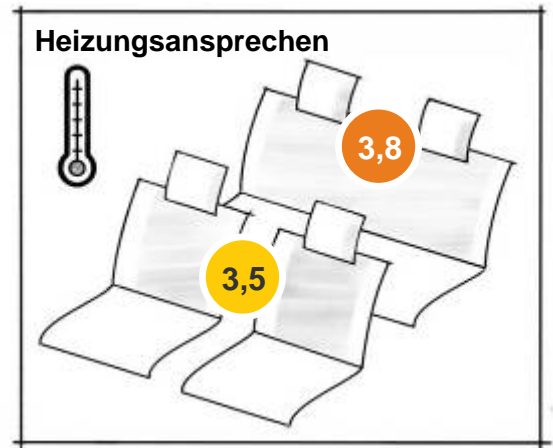
2,9 Klimatisierung

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

Auf allen Plätzen kann das Heizansprechen und die maximale Heizwirkung nur durchschnittlich bewertet werden. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam ausgewählt.

⊕ Links und rechts lässt sich die Temperatur unabhängig vorwählen. Die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik hat ein Pollen- und Aktivkohlefilter.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können nicht vollständig geöffnet werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Der Seat Exeo ST 2.0 TDI Sport kann bei den Fahrleistungen nicht mit einer ausgeprägten Sportlichkeit überzeugen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h erledigt er in 6,4 Sekunden. Während sich der Zweiliter-Diesel mit 105 kW/143 PS im vierten Gang noch ziemlich elastisch zeigt, fehlt es im höchsten Gang deutlich an Durchzugskraft.

3,0 Laufkultur

Ein Vierzylinder-Diesel läuft selten ganz ohne Vibrationen oder Brummfrequenzen. Im Falle des Exeo treten sie aber in akzeptablem Maß auf.

1,8 Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe erfreut mit Präzision und Knackigkeit.

⊕ 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.

⊖ Der Exeo hat den zappligen Triebstrang früherer Audi-Modelle geerbt. Beim Anfahren und auch bei Lastwechseln kommt Unruhe ins Fahrzeug.

2,0 Getriebeabstufung

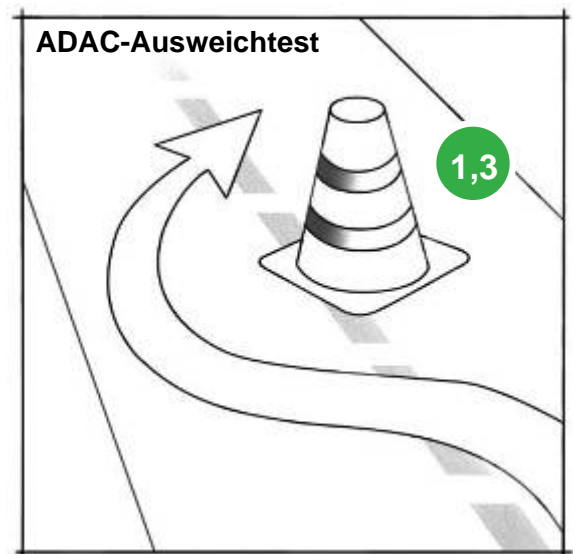
⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist einwandfrei abgestimmt. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Der Motor kann immer im wirtschaftlichen Bereich bewegt werden. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit dreht der Motor im größten Gang mit 2.100 Umdrehungen in der Minute. Durch das niedrige Drehzahlniveau wird vor allem auf langen Reisen kein unnötiger Kraftstoff verschwendet.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

Der Exeo ST zeigt im Allgemeinen ein gutmütiges und sicheres Fahrverhalten.

⊕ 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. Werden Kurven zu schnell angegangen so schiebt der Kombi sicher und leicht beherrschbar über die Vorderachse weg und baut Geschwindigkeit ab. Lastwechselreaktionen treten auf, können aber gut kontrolliert werden. ESP unterstützt dabei.



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.

2,1 Lenkung*

Die sportlich angehauchte Lenkung vermittelt ein gutes Gefühl zur Fahrbahn.

⊕ Die Lenkung spricht auch bei kleinen Lenkwinkeln gut an, beide Achsen bauen zügig Seitenführung auf. Sie ist zielgenau und vermittelt sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung sorgt für gute Handlichkeit; der Wendekreis ist mit 11,2 m für diese Klasse recht klein. Durch den üppigen Radsatz sind beim Rangieren aber erhöhte Lenkkräfte nötig.

2,3 Bremse

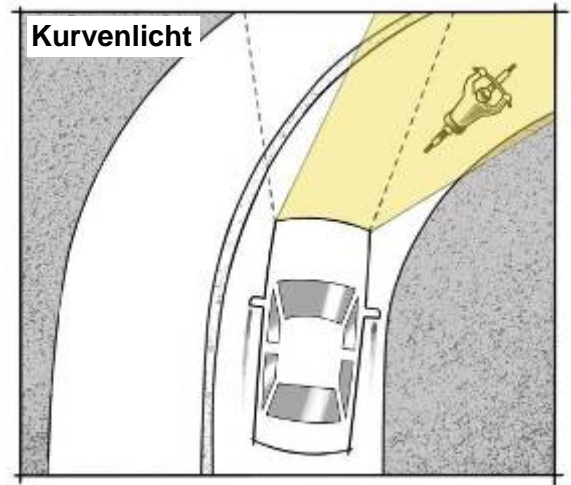
Der Exeo überzeugt mit einer standhaften Bremsanlage.

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich nur 37,3 m nötig (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza RE050A der Größe 225/40 ZR 18 92Y). 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 auszuschöpfen.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das Sicherheitsniveau des Exeo liegt hoch.

- ⊕ Der Exeo ST ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Rückstrahler warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen vorn und hinten. Ein Reifendruck-Kontrollsystem, welches über die Raddrehzahl einen eventuellen Luftverlust kontrolliert, ist serienmäßig an Bord. Ebenso ist des Seat bereits in Grundausstattung mit dynamischem Kurvenlicht bestückt. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert wird. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr besonders gut wahrgenommen.
- ⊖ Bei einer Gefahrenbremsung blinken weder die Brems- noch die Blinkleuchten



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

Passive Sicherheit - Insassen

Der EuroNCAP Crashtest 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 Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Die hinteren Seitenairbags sind Option. Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht nur für Personen bis 1,79 m. Der Abstand zum Kopf ist akzeptabel.

- ⊖ Hinten sind die Kopfstützen viel zu kurz - gerade mal für Personen bis 1,55 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 nach einem Unfall zu öffnen.

Kindersicherheit

Der Exeo bietet vielfältige Möglichkeiten Kinderrückhaltesysteme sicher zu befestigen.

- ⊕ 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 Fahrzeughersteller erlaubt Kindersitze aller Altersklassen auf allen Plätzen.
- ⊖ 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.

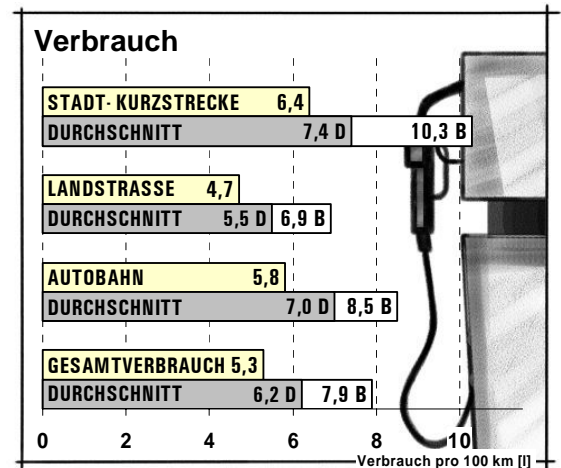
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Testverbrauch beim ADAC EcoTest von 5,3 Litern auf 100 Kilometer teilt sich auf in 6,4 Liter Stadtverbrauch, 4,7 Liter über Land und 5,8 Liter auf der Autobahn. Er stößt dabei 169 g/km CO₂ aus und erhält damit 33 Punkte.

1,9 Schadstoffe

+ Gut ist das Ergebnis bei der Schadstoffanalyse. Im ADAC EcoTest erhält der Exeo 41 Punkte und somit, kombiniert mit den CO₂-Punkten, vier Sterne.



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

2,7 AUTOKOSTEN

2,4 Betriebskosten*

+ Da der Exeo 2.0 TDI nur nach günstigem Dieselmotorkraftstoff verlangt, schneidet er bei den Betriebskosten gut ab. Diese werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

2,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Exeo 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 und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt der Hersteller eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

3,1 Wertstabilität*

Der Exeo ist in die Jahre gekommen. Ein Modellwechsel im vierjährigen Kalkulationszeitraum ist wahrscheinlich. Deswegen wird dem praktischen Seat ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

2,9 Kosten für Anschaffung*

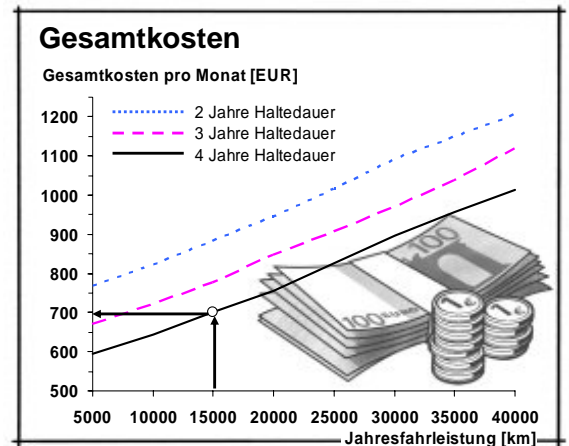
Mit einem Anschaffungspreis von 30.790 € rangiert der Seat Exeo ST 2.0 TDI Sport im Klassendurchschnitt. Um das ADAC Standard-Ausstattungs-niveau zu erreichen, müssen Optionen im Wert von 3.175 Euro bestellt werden.

3,7 Fixkosten*

Auch bei den Fixkosten liegt der Exeo im Mittelfeld. Die Versicherungsklassen sind nicht gerade günstig. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 248 Euro fällig.

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten sind gering. Dafür sind hauptsächlich die günstigen Betriebskosten verantwortlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 700 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TSI	1.8 TSI	2.0 TFSI Multitronic	2.0 TFSI	2.0 TDI (DPF)	2.0 TDI (DPF)	2.0 TDI (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1798	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	88(120)	118(160)	147(200)	155(211)	88(120)	105(143)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	230/1500	250/1500	280/1800	320/1500	290/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,1	8,9	7,6	7,3	10,9	9,6	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	218	230	239	196	209	224
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	7,4 S	7,4 S	7,7 SP	7,0 SP	5,0 D	5,0 D	5,4 D
CO2 [g/km]	172	172	179	162	132	132	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	15/22/22	15/22/22	15/22/22	17/22/23	17/22/23	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	160	160	178	144	234	234	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	687	726	795	764	672	683	713
Preis [Euro]	23.750	27.690	30.990	29.790	26.850	27.650	30.390

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	105 kW (143 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/40R18
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/ 4,7/ 5,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / 169g/km
Innengeräusch 130km/h	68,1dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4666/1772/1454 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1975 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1320 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	424 Euro
Monatliche Gesamtkosten	700 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23
Grundpreis	31.250 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.800 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/265 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Beifahrerseite)	Serie
Navigationssystem	2.335 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.350 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	710 Euro
Einparkhilfe hinten	Serie
Einparkhilfe vorne (Elektrik-Paket 2)	610 Euro ^o
Lackierung Metallic	540 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	ab 850
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen