



Seat Leon 1.4 TSI Ecomotive FR

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

Die neue Generation des Leon basiert auf der Plattform des Golf VII und greift auf die aktuellste Technik des VW-Konzerns zurück. Das ohnehin dynamische Design des Leon wird in der sportlichen FR nochmals geschärft. Das wird vor allem die jüngere Generation ansprechen. Die Fahreigenschaften sind mit dem Sportfahrwerk sehr agil und sicher, trotzdem schmälert die gegenüber dem Standardfahrwerk straffere Abstimmung kaum den Langstreckenkomfort, da genügend Restkomfort vorhanden ist. Vor allem das großzügige Raumangebot und der leise Innenraum gefallen. Die Transporteigenschaften wurden dagegen etwas vernachlässigt. Der Kofferraum fällt für diese Fahrzeugklasse akzeptabel aus, doch fehlt es an Variabilität. Aufgrund der hohen Ladekante gestaltet sich das Beladen des Kompaktwagens mühevoll. Der 1.4 TSI Motor passt dagegen trotz der nicht übermäßigen Leistung von 122 PS perfekt zum sportlichen Auftritt des Spaniers. Der Motor zeigt sich durchzugsstark, macht auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht schlapp und kann gleichzeitig mit niedrigem Verbrauch punkten. Die Sicherheit des Leon liegt wie beim Golf auf hohem Niveau - auch wenn nicht das ganze Portfolio an Assistenzsystemen lieferbar ist. Der Leon 1.4 TSI FR ist ab 21.870 Euro zu haben und kann aufgrund des gelungenen Gesamtpakets ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis vorweisen.

Karosserievarianten: Dreitürer (SC). **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Mercedes A-Klasse, VW Golf.



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

2,5 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,1 Langstrecke

2,8 Transport

2,0 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

+ sichere und sportliche Fahreigenschaften, sehr kurzer Bremsweg, großzügiges Raumangebot, innovative LED-Scheinwerfer

- hohe Kofferraum-Ladekante, hinten sehr kurze Kopfstützen

Stand: März 2013
Text: D. Silvestro

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Leon hat in der dritten Generation deutlich zugelegt. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum wirken weitgehend hochwertig und solide. Die sportlich gestalteten Stoßfänger des FR lassen den Auftritt des spanischen Kompaktwagens noch dynamischer wirken.

+ Die Karosserie ist sauber verarbeitet, Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal und die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Türen mit sauber versiegelten Falzen fallen satt ins Schloss. Auch im Innenraum kann man sich weder bei der Materialauswahl noch bei der Verarbeitung der Kunststoffteile beschweren. Alles sitzt passgenau und fühlt sich hochwertig an. Nur im Detail gibt es Raum für Verbesserungen, insgesamt ist die Verarbeitung aber für diese Fahrzeugklasse angemessen. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet. Auch die seitlichen Bereiche des Unterbodens sind verkleidet - das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung geschützt, bei der FR Ausstattung findet man zusätzlich Schutzleisten, die die Schweller zumindest teilweise beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel ist einfach abschraubbar.

- Einige Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind sehr hart: Große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbretts sind nicht aufgeschäumt und dadurch kratzempfindlich. Weder an den Türen, noch an den Fahrzeugflanken gibt es Schutzleisten, welche bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen. Einen Fehlbetankungsschutz, der ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde, gibt es nicht. Die Motorhaube wird nicht wie sonst in dieser Fahrzeugklasse üblich über Dämpfer offen gehalten, sonder mittels primitivem Haltestab.

Alltagstauglichkeit

Der Leon überzeugt dank vier vollwertiger Sitzplätze und einem schmalen Mittelsitz, hoher Reichweite und guter Zuladung mit einer guten Alltagstauglichkeit. Als Zugfahrzeug eignet sich der Leon aufgrund der nicht besonders hohen Anhängelast von 1.400 kg (gebremst) bzw. 610 kg (ungebremst) nur bedingt.

+ Die Tankgröße wurde zwar gegenüber dem Vorgänger um fünf Liter auf 50 l reduziert, trotzdem kann das Fahrzeug mit einer hohen Reichweite von über 900 km punkten. Die maximale Zuladung fällt mit 530 kg gut bis zufriedenstellend aus. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt aber.

- Serienmäßig ist der Leon nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber auch ein Notrad, welches zumindest bis zur nächsten Werkstatt eine Weiterfahrt ermöglicht. Nur bei Wahl eines Notrades findet man Wagenheber und Werkzeug an Bord.

Sicht

Die Rundumsicht des Leon fällt zufriedenstellend aus. Vor allem die schmalen A-Säulen gefallen. Nach hinten sieht man dagegen aufgrund der breiten C-Säulen wenig. Das zusätzliche Dreiecksfenster hinten ist viel zu hoch angebracht und ist deswegen kaum hilfreich. Die Sitzhöhe liegt noch im klassenüblichen Bereich, was für eine durchschnittliche Sicht auf den umliegenden Verkehr sorgt.

Die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder, das Sichtfeld im Innenspiegel fällt dagegen nicht ideal aus. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der nicht zu hohen Unterkante der Heckscheibe noch ausreichend erkannt werden.

⊕ Die Außenspiegel lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen und sind beheizbar. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, diese Funktion ist per Taster am Innenspiegel auch deaktivierbar. Im empfehlenswerten Comfort-Paket II findet man neben dem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich und funktionieren auch bei hohen Geschwindigkeiten gut. Einparkensoren, welche den Fahrer optisch und akustisch beim Rangieren unterstützen, gibt es für vorne und hinten gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut). Als Neuheit gibt es den Leon mit hellen LED-Scheinwerfern, welche für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Das Abblendlicht könnte allerdings eine etwas höhere Reichweite haben. Bei Wahl der LED-Scheinwerfer findet man zudem LED-Tagfahrlicht an Bord. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind in der Ausstattungsvariante FR Serie. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es den Fernlichtassistenten (im Fahrerassistenz-Paket enthalten), welcher je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Der Fernlichtassistent funktioniert im Leon weitgehend problemlos und zuverlässig.

⊖ Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht so gut erkannt werden können. Dynamisches Kurvenlicht ist auch bei Wahl der LED-Scheinwerfer nicht erhältlich.

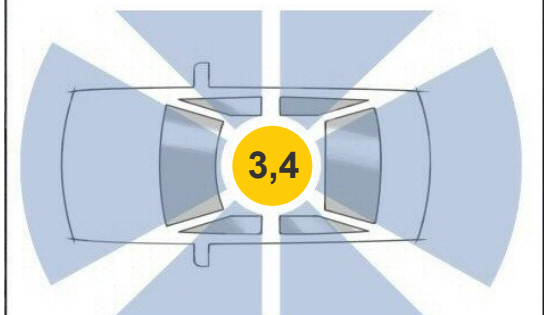
3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt zufriedenstellend. Der Schweller liegt zwar niedrig, wodurch die Füße nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt knapp 54 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Beim Ein- und Aussteigen schränken die ausgeprägteren Sitzwangen der in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Sportsitze den Komfort etwas ein. Aufpassen muss man beim Einsteigen, dass man sich nicht den Kopf an der schräg verlaufenden A-Säule anstößt. Hinten steigt man ebenfalls zufriedenstellend ein und aus. Die Türöffnungen sind ausreichend groß und die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe. Nur die breiten in den Einstiegsbereich hineinragenden Radläufe behindern den Zustieg etwas. Die Türaufhalter sind zwar kräftig genug um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Zwischenrasterungen.

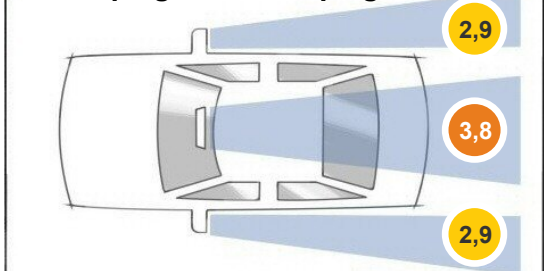


Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

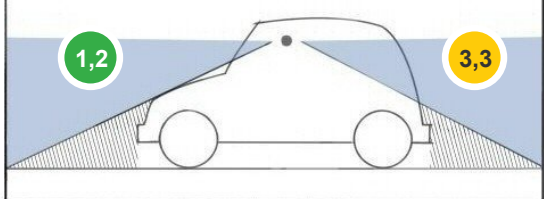
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊕ Das Fahrzeug lässt sich mittels Fernbedienung öffnen und schließen. Die Tasten der Fernbedienung sind dabei gut angeordnet und dadurch verwechslungssicher. Zusätzlich lassen sich mit der Funkfernbedienung die Fenster öffnen und schließen. Bei Wahl des optionalen Comfort-Pakets II werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen des Fahrzeugs (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten den Weg vor dem Fahrzeug. Für alle außen sitzenden Insassen (außer für den Fahrer) gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da eine Verriegelung des Fahrzeugs auch bei geöffneten Türen (außer Fahrertüre) oder Heckklappe möglich ist. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim Leon nicht erhältlich.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Mit 335 l fällt der Kofferraum des Leon gegenüber dem Vorgänger nur minimal kleiner aus (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Hutablage, liegt das dachhohe Kofferraumvolumen bei 425 l. Das geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

⊕ Klappt man die Rücksitzlehnen um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 670 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Das maximale Volumen über die gesamte Ladefläche bis zum Dach gemessen liegt bei hohen 1.055 l.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Leon sogar etwas größer als beim Konzernbruder VW Golf VII (305 l).

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Format des Kofferraums fällt zwar für den Alltag gut aus, doch stört die viel zu hohe Ladekante beim Ein- und Ausladen.

⊕ Die Kofferraumklappe wird über das Seat-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen. Hierfür gibt es eine gut greifbare Griffmulde in der Klappeninnenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst große Personen über 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der hohen und zufriedenstellend breiten Ladeöffnung ist der Kofferraum gut zugänglich. Das Kofferraumformat ist zwar beinahe quadratisch, doch könnte der Kofferraum etwas breiter sein.

⊖ Vor allem die sehr hohe Ladekante (knapp 77 cm über der Fahrbahn) stört beim Einladen von schwerem Gepäck. Auch beim Ausladen muss man vom Kofferraumboden aus erst einmal eine hohe Kante von rund 27 cm überwinden. Das schränkt den Komfort beim Be- und Entladen erheblich ein. Bei umgeklappten Rücksitzen stört eine hohe Stufe am Kofferraumboden. Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus. Es gibt nur eine Leuchte rechts in der Kofferraumverkleidung.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Der Leon bietet dank asymmetrisch geteilter Rückbank eine zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich zweigeteilt (60:40) umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand bedienen. Die Gurte sind dabei mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden.

⊖ Im Kofferraum findet man so gut wie keine Ablagen vor. Lediglich ein Netz links in der Seitenverkleidung steht für kleines Gepäck zur Verfügung. Immerhin gibt es vier stabile Befestigungshaken, welche zum Festzurren von schwerem Gepäck verwendet werden können. Eine 12V-Steckdose sucht man vergebens.

Die meisten Bedienelemente des Leon sind gut erreichbar und logisch angeordnet. Man findet sich mit den Grundfunktionen schnell zurecht. Etwas mehr Eingewöhnung benötigt man nur, wenn man Detailsinstellungen vornehmen möchte und sich dann in den unzähligen Menüs des Bordcomputers und Navigationssystems zurechtfinden muss.

⊕ Das Lenkrad ist in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellbar. Sowohl die Pedale als auch der Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Er beinhaltet auch die Bedienelemente für die Nebelleuchten (durch herausziehen des Schalters aktivierbar). Eine gut funktionierende Fahrlichtautomatik gibt es gegen Aufpreis. Das Klimabedienteil ist in akzeptabler Höhe angeordnet und dadurch gut erreichbar. Die beim FR serienmäßig verbauten Klimaautomatik lässt sich dabei sehr einfach bedienen. Die angewählte Temperatur wird nun in einem kleinen Display angezeigt und ist besser ablesbar als noch beim Vorgänger. Um Detailsinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem mit 5,8 Zoll großem Touchscreen ist in optimaler Höhe angebracht. Die Bedienung funktioniert dank des logisch aufgebauten Menüs weitgehend problemlos. Viele Menüpunkte lassen sich auch über das gut ablesbare Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das SEAT Drive Profil ist beim FR Serie. Über das Bordmenü lassen sich drei verschiedene Fahrprofile (Sport/Comfort/Eco) wählen. Das gewählte Profil beeinflusst die Lenkunterstützung sowie die Gaspedalennlinie. Zusätzlich findet man eine Ambientebeleuchtung in den Türverkleidungen, welche die Farbe passend zum Fahrprofil verändert. Das optionale "SEAT Sound System" sorgt auch bei lauter Musik für einen guten Klang. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Neben Becherhalter und einem großen Ablagefach in der Mitte gibt es auch Schubfächer unter den Sitzen. Leider fehlen aber Flaschenhalter sowie ein Brillenfach. Hinten gibt es immerhin Lehnentaschen und Türfächer. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß und beleuchtet. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Den serienmäßigen Tempomat kann man über Tasten im Blinkerhebel aktivieren, die eingestellte Geschwindigkeit wird dabei im Kombiinstrument angezeigt. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird).

⊖ Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die Türgriffe sind bei voll geöffneten Türen zu weit weg, wodurch sich der Fahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen muss, um die Türgriffe zu erreichen.



Der neue Leon überzeugt durch gute Funktionalität. Die Verarbeitungsqualität ist ebenfalls gut, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

1,3 Raumangebot vorne*

Der Seat Leon bietet den vorderen Insassen ein für diese Fahrzeugklasse hervorragendes Raumangebot.

⊕ Der Verstellbereich der Sitzlänge ist riesig. Bei ganz zurück geschobenen Sitzen finden Personen von über zwei Metern bequem Platz. Dank der großzügigen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingeengt. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.

2,0 Raumangebot hinten*

⊕ Auch die hinteren Mitfahrer können sich an dem großzügigen Raumangebot erfreuen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,95 m großen Personen. Auch die Kopffreiheit ist bis zu dieser Größe ausreichend. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Es ergibt sich ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Zwei Personen finden dabei bequem Platz, für drei wird es dann aber doch recht eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Es werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

Der Leon FR ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Obwohl durch die straffere Auslegung leichte Komforteinbußen gegenüber dem Standardfahrwerk zugestanden werden müssen, bietet der FR genügend Restkomfort um auch längere Strecken stressfrei zu bewältigen. Ein adaptiv regelndes Fahrwerk, wie es beim VW Golf zu haben ist, gibt es bei Seat nicht.

⊕ Durch die tendenziell straffe Auslegung federt das Fahrzeug beim Überfahren von langen Bodenwellen auch bei voller Beladung kaum ein und neigt nicht zum Nachschwingen. Kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse werden zufriedenstellend abgefedert und dringen nicht unangenehm bis zu den Insassen durch. Selbst grobe Querfugen werden nicht übertrieben, aber mit leicht polternder Hinterachse durchgereicht. Bei regelmäßigen feinen Anregungen ist eine leichte Stuckern vorhanden, was auch an den 17 Zoll Leichtmetallfelgen liegen kann. Sowohl die Seitenneigung als auch Aufbaubewegungen sind gut gedämpft und unterstreichen den sportlichen Auftritt des Leon.

2,2 Sitze

Die im Leon Fr serienmäßigen Sportsitze überzeugen durch gute Körperunterstützung sowie angenehmen Komfort und sind auch auf langen Strecken nicht unangenehm.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich über einen großen Bereich in der Höhe einstellen. Die Lehnen sind gut konturiert, bieten dank der verstärkten Seitenwangen einen guten Seitenhalt und die angenehm gestaltete Sitzfläche sorgt für guten Sitzkomfort. Die gegenüber den Standardsitzen etwas längere Sitzfläche sorgt für gute Oberschenkelabstützung. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden im Leon schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Rücksitze sind zufriedenstellend konturiert und bieten dank der sehr hohen Lehnen mit angenehmer Neigung einen akzeptabel Sitzkomfort, auch wenn die Oberschenkelunterstützung etwas ausgeprägter sein könnte. Die optionale Alcantara-Sitzbezüge zeigen sich sehr atmungsaktiv, wodurch man auch bei warmen Temperaturen nicht so schnell schwitzt.

1,7 Innengeräusch

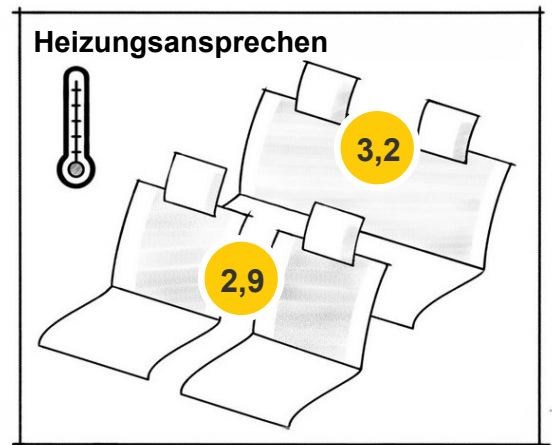
Das Geräuschniveau im Innenraum liegt beim Leon 1.4 TSI auf angenehm niedrigem Niveau.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) beträgt lediglich 66,4 dB(A). Das ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse ein erstaunlich guter Wert. Windgeräusche sind dabei kaum wahrnehmbar, steigen erst bei hohen Geschwindigkeiten leicht an. Beim Überfahren von groben Schlaglöchern poltert die Hinterachse leicht, ansonsten sind Fahrgeräusche gut gedämmt. Auch der 1.4 l Benzinmotor hält sich akustisch stets angenehm zurück, zeigt sich nur unter Last im niedrigen Drehzahlbereich etwas präsenter, was aber nicht unangenehm ist.

2,1 Klimatisierung

Der Leon ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die fein und situationsangepasst arbeitet. Die Heizung spricht vorn wie hinten zufriedenstellend an, so dass es nicht zu lang dauert, bis der Innenraum bei kalten Außentemperaturen auf angenehme Temperatur erwärmt ist.

⊕ Durch die Zwei-Zonen-Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich gut justieren. Man kann drei Automatikprogramme wählen (Sanft, Mittel, Intensiv), je nach Programm wird die Intensität der automatischen Regelung angepasst. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.



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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

Der 1.4 TSI Motor sorgt mit seinen 122 PS und dem früh anliegenden maximalen Drehmoment von 200 Nm für mehr als ausreichende Fahrleistungen. Man fühlt sich auch auf der Autobahn nie untermotorisiert.

+ Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Leon 1.4 TSI in rund 5,5 s. Aber auch bei den Elastizitätsmessungen kann das Fahrzeug dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments überzeugen.

1,8 Laufkultur

Der Vier-Zylinder-Turbomotor mit Direkteinspritzung legt eine gute Laufkultur an den Tag.

+ Der Motor überzeugt insgesamt durch seine Laufruhe und die nur minimal wahrnehmbaren Vibrationen im Innenraum. Leichte Dröhnfrequenzen stören nur, wenn man mit sehr niedrigen Drehzahlen (< 1.500 1/min) unterwegs ist und dann stark beschleunigen möchte.

1,9 Schaltung

Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich knackig und mit kurzen Schaltwegen schalten und gibt keinen Anlass zur Kritik.

+ Die präzise geführten Gänge lassen sich einfach und kaum hackend einlegen. Durch die kurzen Schaltwege lassen sich auch schnelle Schaltvorgänge problemlos realisieren. Die Kupplung lässt sich gut dosieren. Zusammen mit der Berganfahrhilfe lässt es sich mit dem Leon problemlos anfahren. Abwürgen kann man das Fahrzeug damit kaum noch, da die Elektronik den Fahrer beim Anfahren unterstützt. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

- Den Rückwärtsgang kann man zwar einfach und mit kaum Kraftaufwand einlegen, doch rollt das Fahrzeug dabei noch leicht nach vorne, kracht es laut im Getriebe.

2,3 Getriebeabstufung

Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestimmt und passt gut zur Motorcharakteristik.

+ Die Abstufungen des Getriebes sind so ausgelegt, dass für jeden Geschwindigkeitsbereich der richtige Gang parat steht. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten guter Fahrleistungen eher kurz gewählt, was zum sportlichen Auftritt des Spaniers passt. Nachteilig sind die daraus resultierenden nicht besonders niedrigen Motordrehzahlen auf der Autobahn. Bei Richtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor mit ca. 2.900 1/min. Eine etwas längere Übersetzung würde das Drehzahlniveau und somit den Kraftstoffverbrauch senken.

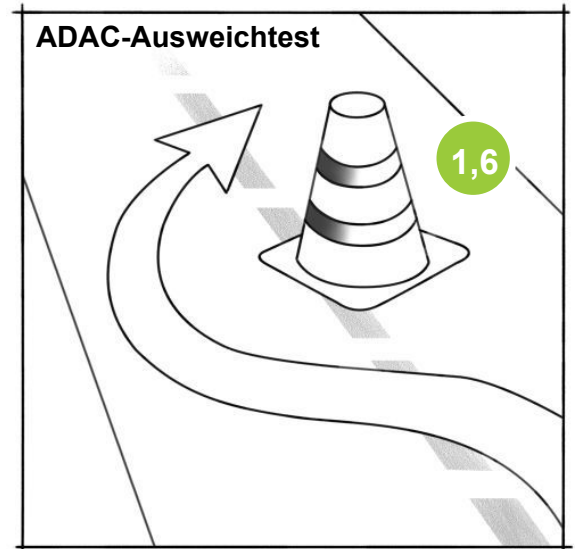
1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

Das stabile und sichere Fahrverhalten passt zum sportlichen Auftritt des Spaniers.

+ Bei einem plötzlichen Spurwechsel zeigt der Leon auch bei hohen Geschwindigkeiten ein spontanes und sicheres Fahrverhalten. Das Sportfahrwerk des FR erhöht die ohnehin gute Fahrstabilität nochmals, wodurch das Fahrzeug sehr stabil auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert und unbeeindruckt dem vorgegebenen Kurs folgt. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug kaum aus der Spur.

Beim ADAC Ausweichtest überzeugt der Leon durch sein neutrales und gut kontrollierbares Fahrverhalten. Das früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer effektiv, nicht die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. In der getesteten Ausstattungsvariante gibt es serienmäßig eine elektronische Differentialsperre (XDS). Dabei wird das kurveninnere Rad selektiv abgebremst, falls es droht durchzudrehen - dies verbessert die Traktion und verringert die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven. Der Grenzbereich bei Kurvenfahrt liegt hoch und kündigt sich rechtzeitig an, wodurch der Fahrer bei schnell angefahrenen Kurven eine gute Rückmeldung über das Gripniveau erhält und noch genügend Sicherheitsreserven zur Verfügung hat. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind kaum vorhanden.



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.

2,0 Lenkung*

Die Lenkung überzeugt durch ihre hohe Präzision und gleichzeitige Leichtgängigkeit beim Rangieren. Der Leon FR ist serienmäßig mit dem SEAT Drive Profil ausgestattet. Dabei kann per Tastendruck zwischen drei Fahrprofile (Sport, Comfort, Eco) gewählt werden.

Unter anderem wird dabei auch die Lenkunterstützung angepasst. Der Wendekreis des Leon geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung.

⊕ Die Lenkung überzeugt durch ihre gute Mittenzentrierung und das feine Ansprechen aus der Mittellage heraus, was für ein sicheres Fahrgefühl sorgt. Auch bei höheren Lenkwinkeln überzeugt die Lenkung durch ihr präzises Ansprechen und eine hohe Zielgenauigkeit. Bei schneller Kurvenfahrt erhält der Fahrer eine gute Fahrbahnrückmeldung. Wählt man den Sport-Modus, wird die Lenkunterstützung etwas zurückgenommen, was die Fahrbahnrückmeldung nochmals geringfügig verbessert. Die Lenkübersetzung ist gut bis zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind rund drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus (auch im Sport-Modus). Der Wendekreis von 10,95 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse in Ordnung.

1,4 Bremse

Der Leon 1,4 TSI überzeugt durch seinen kurzen Bremsweg und die sehr standfeste Bremsanlage.

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Fahrzeug lediglich 34,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport 01A 91W; 225/45 R17). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve zeigt der Leon ein stabiles Fahrverhalten.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Seat Leon ist nun mit einigen neuen Assistenzsystemen erhältlich, welche die Fahrsicherheit stark erhöhen. Leider erhielt der spanische Ableger des Golf aber nicht alle Assistenzsysteme, die im Golf erhältlich sind.

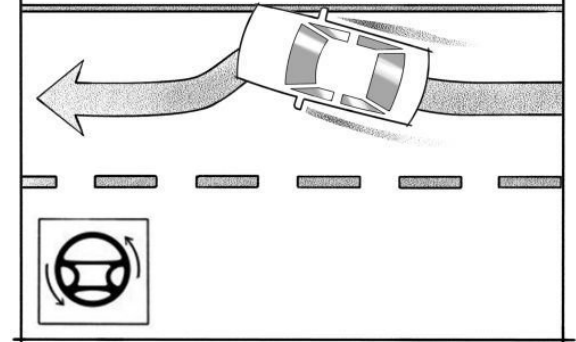
+ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Gegen Aufpreis gibt es eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Das optionale Fahrerassistenzpaket beinhaltet neben einem Spurhalteassistenten auch einen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet. Der Spurhalteassistent erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt das Fahrzeug automatisch leicht in die Fahrbahnmittle zurück. Als Neuheit gibt es im Leon innovative LED-Scheinwerfer, welche zusätzlich über ein Autobahnlicht verfügen und den Lichtkegel bei Autobahnfahrt etwas nach oben stellen, ohne den Gegenverkehr zu blenden. In die Nebenscheinwerfer integriertes Abbiegelicht gibt es in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Ebenso die Rückleuchten in LED-Technik sind beim FR Serie. Bei einer Vollbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit erhöhter Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

- Der neue Leon hat zwar in der aktiven Sicherheit deutlich zugelegt, viele im neuen Golf erhältliche Systeme wurden dem Seat aber vorenthalten. So ist keine vorausschauendes Notbremssystem erhältlich. Auch eine Verkehrszeichenerkennung oder einen Speedlimiter sucht man vergebens. Es fehlen Rückstrahler an den Türen, welche den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen auf die Gefahr aufmerksam machen würden.

Passive Sicherheit - Insassen

Die passive Sicherheit des Seat Leon fällt nicht zuletzt aufgrund der serienmäßigen sieben Airbags überzeugend aus.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorne ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags für die hinteren Insassen. Dann besitzen auch die hinteren Gurte Gurtstraffer. Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon mit 94 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen.

- Die hinteren Kopfstützen sind zwar nahe am Kopf positioniert, reichen in der Höhe aber nur für kleine Personen bis 1,65 m. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar, da beides unter der Gepäckraumabdeckung liegt. Anschnallerinnerer für die hinteren Sitzplätze kosten unverständlicherweise Aufpreis und sind im Sicherheitspaket enthalten (inkl. Müdigkeitserkennung).

1,5 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Leon ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos und sicher befestigt werden. Drei Kindersitze passen auf der Rückbank aber nicht nebeneinander.

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon 92% der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Das ist ein sehr gutes Ergebnis. Kindersitze lassen sich auf beiden äußeren Rücksitzen mittels gut zugänglichen Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken fixieren. Die normalen Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen. Die Gurtschlösser sind optimal angeordnet um Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil und sicher befestigen zu können. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze gut unterbringen. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter abschalten, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitz-Klassen transportiert werden.

- Der Mittelsitz eignet sich nicht zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzform ungünstig ist und die Gurtanlenkpunkte nicht ideal sind. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.

2,3 Fußgängerschutz

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Seat Leon für den Fußgängerschutz gut 70% der möglichen Punkte. Während der vordere Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube gut entschärft sind, gibt es noch Verbesserungsbedarf an den seitlichen Bereichen und der Vorderkante der Motorhaube, welche noch recht aggressiv gestaltet sind.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

+ Der Seat Leon 1.4 TSI Ecomotive erreicht mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 149 g/km beim ADAC EcoTest zufriedenstellende 33 Punkte im CO₂-Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,4 l/100 km. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank des serienmäßigen Ecomotive-Paketes (u.a. Start-Stopp-System) bei 6,2 l/100 km. Außerorts sind es 4,8 l und auf der Autobahn 6,0 l pro 100 km.

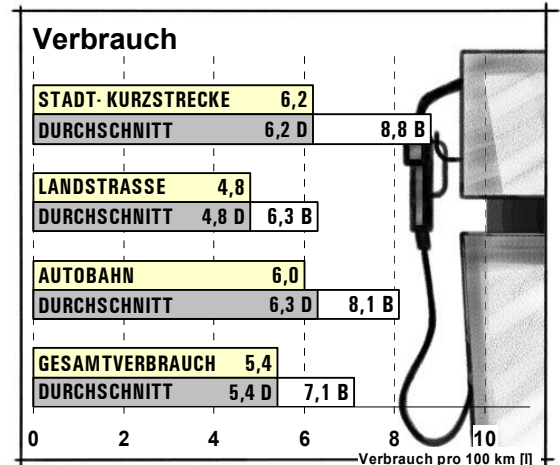
1,1 Schadstoffe

⊕ Für den Schadstoffausstoß gibt es sehr gute 49 von 50 möglichen Punkten. Keine der Schadstoffgruppen fällt dabei besonders negativ auf. In der Summe kann der Leon 1.4 TSI mit 82 Punkten ein sehr gutes Ergebnis einfahren und erhält dafür vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

2,7 AUTOKOSTEN

3,9 Betriebskosten*

Die Betriebskosten errechnen sich hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten. Der Leon 1,4 TSI erreicht hier eine gerade noch akzeptable Benotung.



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

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat Leon 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. Der 1,4-Liter Turbomotor hat einen Zahnriemen, der laut Hersteller erst nach 210.000 km gewechselt werden muss.

⊕ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind günstig. Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf relativ niedrigem Niveau. Zudem gewährt Seat eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Durch die üppige Bereifung ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.

3,2 Wertstabilität*

Da der Seat Leon ganz neu auf dem Markt erhältlich ist und während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit keinem neuen Modell gerechnet wird, kann ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,3 Kosten für Anschaffung*

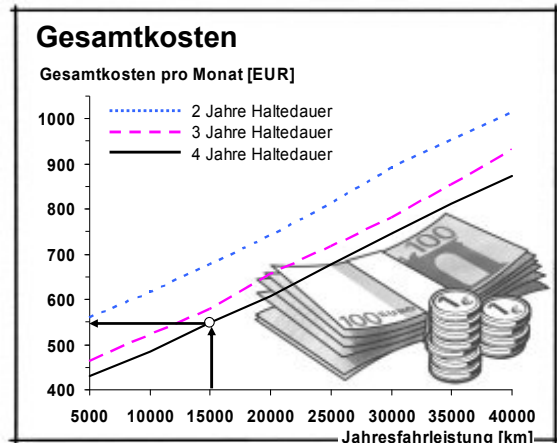
Der Seat Leon 1.4 TSI kostet in der Top-Ausstattung FR mindestens 21.870 Euro. Die Serienausstattung fällt dabei gut bis zufriedenstellend aus. Empfehlenswert sind die optionalen LED-Scheinwerfer sowie das Fahrerassistenzpaket.

1,8 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten des Leon fallen günstig aus. Die Kfz-Steuer beträgt lediglich 48 Euro pro Jahr. Die Haftpflicht- sowie die Teilkaskoversicherung sind nicht zu teuer. Einzig die Einstufung der Vollkaskoversicherung ist nicht ideal. (KH: 16; TK: 18; VK: 21).

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen gering aus. Vor allem die niedrigen Fixkosten sowie der nicht zu hohe Anschaffungspreis sorgen für die noch gute Note.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 549 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI Ecomotive	1.4 TSI Ecomotive	1.8 TSI Ecomotive	1.6 TDI	1.6 TDI Ecomotive	2.0 TDI Ecomotive	2.0 TDI Ecomotive
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1798	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	77 (105)	103 (140)	132 (180)	66 (90)	77 (105)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	250/1500	250/1250	230/1400	250/1500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,2	8,2	7,5	12,6	10,7	8,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	191	211	226	178	192	215	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,9 S	5,2 S	5,9 S	4,1 D	3,8 D	4,1 D	4,2 D
CO2 [g/km]	120	114	119	137	108	99	106	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/19	17/17/19	16/18/21	16/19/21	19/19/23	19/19/23	17/20/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	44	32	46	90	152	152	190	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	461	494	534	607	513	506	555	603
Preis [Euro]	15.390	17.990	20.990	24.190	20.110	20.790	24.190	27.110

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1395 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,75/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/4,8/6,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	149 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4271/1784/1444 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1980 mm
Leergewicht/Zuladung	1230 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610 kg/1400 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	925 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	274 Euro
Monatliche Gesamtkosten	549 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/21
Grundpreis	21.870 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Fahrerassistenzpaket)	300 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	990 Euro ^o
Müdigkeitserkennung (Sicherheitspaket)	130 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Comfort-Paket II)	110 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenzpaket)	300 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	340 Euro ^o
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket II)	110 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	650 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl. Montage)	277 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	790 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen