



## Seat Toledo 1.6 TDI Ecomotive Style

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

In den 90er-Jahren gehörte der Toledo mit zu den wichtigsten Modellen von Seat. Das riesige Platzangebot, der für eine Stufenhecklimousine enorme Kofferraum und die solide VW-Technik waren damals die maßgeblichen Erfolgskriterien. Weil der Vorgänger des aktuellen Modells auf Basis des Altea mit zusätzlichem Bürzelheck als echter Flop bezeichnet werden kann, kehrt Seat mit dem neuen Toledo zu alten Tugenden zurück. Die Kernziele, eine günstige Limousine zu bauen, die gute Platzverhältnisse bietet sowie einen riesigen und dank der großen Heckklappe gut zugänglichen Kofferraum besitzt, sind voll erfüllt. Der sparsame Dieselmotor passt dabei gut zu dem Spanier, weckt aber wenig Emotionen. Dass an einigen Details gespart wurde, wie etwa an der Qualität des Materials im Innenraum, trübt das Gesamtbild. Nicht tolerierbar ist jedoch, dass an der Ausstattung gespart wurde: So fehlen beispielsweise ein Fenstereinklemmschutz, Schalter am Fahrerplatz für die elektrischen Fensterheber hinten und die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung ist auch nicht einstellbar. Trotz des einen oder anderen Patzers ist der Toledo in der Summe dennoch eine echte Kaufempfehlung - Ein Grundpreis von 21.820 Euro ist für die getestete Top-Ausstattung durchaus vertretbar. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Renault Fluence, Skoda Rapid, VW Jetta.

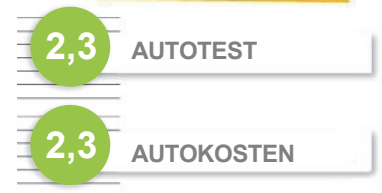
**+** riesiger Kofferraum, sparsamer Motor, gute Wirtschaftlichkeit

**-** billig wirkende Materialien im Innenraum, kein Fenstereinklemmschutz

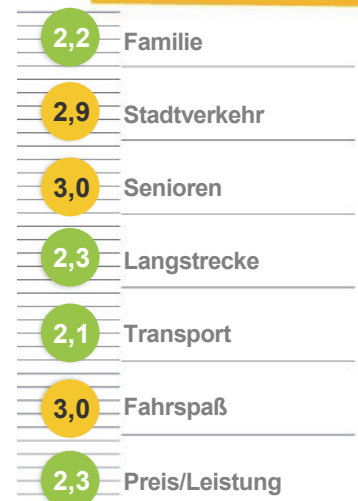
Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: Juli 2013  
Text: D. Silvestro

Die im Innenraum zum Einsatz kommenden Materialien erreichen zwar aufgrund der harten Kunststoffe kein Premium-Niveau, doch insgesamt zeigt der Toledo trotzdem eine solide Verarbeitungsqualität.

- +** Die Karosserie ist insgesamt gut verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Innenraum wirkt sachlich nüchtern, zeigt sich aber gut verarbeitet. Das Armaturenbrett wirkt solide und knarzt auch auf schlechten Straßen nicht. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und glattflächig. Dadurch ist der Motorraum gut vor Spritzwasser geschützt. Als nettes Detail findet man hinter Tankklappe einen Halter für einen Eiskratzer, wodurch dieser bei Bedarf schnell greifbar ist und nicht im Innenraum untergebracht werden muss.
- Die im Innenraum verwendeten Materialien wirken einfach und fühlen sich wenig hochwertig an. Das komplette Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind sehr hart und nicht aufgeschäumt. Selbst im kleineren Seat Ibiza kommen teils hochwertigere Materialien zum Einsatz. Die vorderen Türen sind nicht besonders gut gegen eintretenden Schmutz geschützt, da kein separater Tür Gummi an den Türen verbaut ist. Die hinteren Türen besitzen dagegen zwei Tür Gummis und sind somit besser geschützt. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Der Tankstutzen des Toledo ist sehr groß und besitzt keine Klappe, wodurch das Fahrzeug bei Unachtsamkeit fehlbetankt werden kann. Zusätzlich schlägt man beim Tanken mit der Zapfpistole am Blech an und kann dadurch die Seitenwand verkratzen. Die Motorhaube wird nicht durch einen Gasdruckdämpfer sondern nur durch einen primitiven Haltestab offen gehalten. Die Stoßstangen sind komplett lackiert und besitzen keine Stoßleisten. Auch die Türen sind nicht durch Leisten geschützt. Somit kann man sich bei unvorsichtigem Öffnen der Tür schnell den Lack verkratzen.

Der Seat Toledo bietet vier vollwertige Sitzplätze und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Zusammen mit der hohen Reichweite erreicht das Fahrzeug eine gute Alltagstauglichkeit.

- +** Mit dem großen 55 l Tank lassen sich dank des niedrigen Verbrauchs an Dieselmotorkraftstoff mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.200 km realisieren. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 465 kg. Auf dem Dach können Last von bis zu 75 kg transportiert werden, es gibt aber keine Dachreling. Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Reserverad lieferbar, welches aber nur in Verbindung mit den serienmäßigen 15" Stahlfelgen der Fahrbereifung entspricht. Durch die in der Ausstattung Style verbauten 16"-Leichtmetallfelgen entspricht das im Testwagen vorhandene Reserverad nicht mehr der Größe der Fahrbereifung, wodurch damit nur bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden darf.
- Das Fahrzeug ist serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Nur bei Wahl des optionalen Reserverades findet man auch einen Wagenheber und Radschraubenschlüssel an Bord. Die zulässige Anhängelast des Toledo fällt nicht besonders großzügig aus. Gebremst dürfen 1.200 kg gezogen werden, ungebremst sind es 630 kg.

## 3,4 Sicht

Die Übersichtlichkeit gehört nicht zu den Stärken der Limousine. Klassenübliche teilweise wichtige Ausstattungsmerkmale, welche die Sicht verbessern oder beim Einparken unterstützen, gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Weder ein automatisch abblendender Innenspiegel, noch Xenonscheinwerfer oder eine Einparkhilfe vorne sind lieferbar.

⊕ Die Top-Ausstattungsvariante Style beinhaltet serienmäßig Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern besser erkannt wird. Die Scheibenwischer mit Aerotwin-Wischerblätter haben einen großen Wischbereich und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Eine Einparkhilfe hinten gibt es im Style-PLUS-Paket, welches nur in der getesteten Style-Ausstattung erhältlich ist. Obwohl nur drei Sensoren verbaut sind (normal sind vier), funktioniert die Einparkhilfe zuverlässig.

⊖ Die hoch angesetzte Hutablage und die breiten hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind praktisch nicht einsehbar. Die Einparksensoren hinten sind deshalb eine sinnvolle Hilfe beim rückwärts Rangieren. Das Sichtfeld im Innenspiegel wird durch die hohe Hutablage eingeschränkt. Die Außenspiegel besitzen zwar eine zufriedenstellende Größe, haben aber keinen separaten asphärischen Bereich, welche Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser sichtbar machen würden. Die nicht besonders hellen Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn nur zufriedenstellend aus. Xenonscheinwerfer oder Kurvenlicht sind nicht lieferbar.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

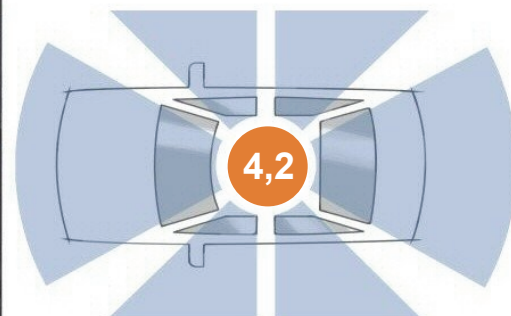
Das Ein- und Aussteigen klappt sowohl vorne als auch hinten zufriedenstellend. Der Schweller liegt zwar niedrig, wodurch man beim Einsteigen die Beine nicht so weit anheben muss, allerdings sind die Vordersitze relativ tief angebracht, wodurch man sich ins Auto fallen lassen muss. Hinten gefallen die breiten Türöffnungen, lediglich der breite Schweller und die abfallende Dachlinie erschweren den Zustieg etwas.

⊕ Die Funkfernbedienung zum ver- und entriegeln des Fahrzeugs besitzt große gut greifbare Tasten. Zudem kann mittels separater Taste auch nur der Kofferraum entriegelt werden. Die Fenster lassen sich dagegen mit der Funkfernbedienung nicht öffnen und schließen (bei anderen Seat-Modellen funktioniert das). Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, zudem besitzen sie drei Rasterungen, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken erleichtert. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen.

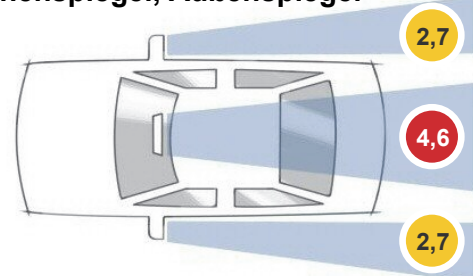


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach hinten durch breite Dachsäulen erschwert.

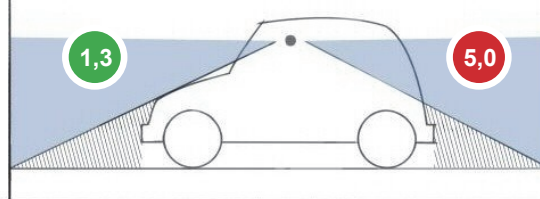
### Rundumsicht



### 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.

– Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln unterbunden wird. Es fehlt eine Follow-Me-Home-Funktion, welche beim Verlassen des Fahrzeugs die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet lässt, um den Weg zu beleuchten. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl). Auf die aktivierte SAFE-Sicherung wird der Fahrer beim Abziehen des Zündschlüssels im Multifunktionsdisplay hingewiesen. Die SAFE-Sicherung kann manuell durch zweimaliges Betätigen der Fernbedienung deaktiviert werden.

## 0,9 Kofferraum-Volumen\*

+ Das Kofferraumvolumen fällt mit 505 l für diese Fahrzeugklasse riesig aus. Entfernt man die Hutablage lässt sich der Kofferraum noch über ein kleines Stück bis zum Dach beladen, dann sind es 655 l. Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf 850 l (bis Fensterunterkante) bzw. 1.520 l (bis zum Dach) erweitern.



Mit 505 l Volumen zählt der Kofferraum des Seat Toledo zu den Größten in dieser Fahrzeugklasse.

## 3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die weit öffnende Heckklappe gibt eine große Ladeöffnung frei, was für eine gute Zugänglichkeit sorgen würde, wäre da nicht die ungünstig hohe Ladekante.

+ Um die schwere Heckklappe anzuheben, ist zwar etwas mehr Kraftaufwand erforderlich, doch sie gibt dann eine große Ladeöffnung frei. Unter der geöffneten Klappe stoßen sich selbst große Personen von knapp zwei Meter nicht den Kopf an. Schließen kann man die Klappe über eine gut erreichbare Griffmulde an der Innenseite der Heckklappe. Das Format des Gepäckraums ist praktisch, einzig die Kofferraumhöhe ist relativ niedrig - hier kann die Stufenhecklimousine gegenüber einem Kombi nicht mithalten.

– Beim Einladen von schwerem Gepäck muss dieses weit angehoben werden, da sich die Kofferraumladekante mit rund 70 cm recht weit über der Fahrbahn befindet. Zum Ausladen des Gepäcks muss wiederum eine 23 cm hohe Ladekante vom Kofferraumboden aus überwunden werden. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht kein ebener Ladenboden - es entsteht eine leicht Stufe, zudem steigt der Boden nach hinten dann leicht an. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet (nur eine kleine Leuchte links).

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Dank asymmetrisch umklappbarer Rückbank und extra Gepäcknetze im Kofferraum zum fixieren von Kleingepäck besitzt das Heckabteil des Toledo eine gute bis zufriedenstellende Variabilität.

+ Die Rücksitze lassen sich 40:60 geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert dabei leichtgängig, lässt sich aber nicht vom Kofferraum aus bedienen. Das in der Ausstattungsvariante Style serienmäßige Ablagen-Paket beinhaltet u.a. links und rechts jeweils ein kleines Ablagefach sowie ein zusätzliches Gepäcknetz am Kofferraumboden. Damit kann auch kleines Gepäck sicher fixiert werden. Zudem findet man eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne vor.

– Für die Rücksitzgurte gibt es zwar Halterungen in der Verkleidung, doch vergisst man diese einzuhängen und klappt die Rücksitzlehne wieder zurück, können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

Die Bedienelemente des Seat Toledo sind logisch und gut erreichbar angeordnet. Somit lässt sich das Fahrzeug schon nach kurzer Zeit einfach bedienen. Störend sind aber einige unsinnige Sparmaßnahmen wie die in der Fahrertür fehlenden Schalter für die hinteren elektrischen Fensterheber oder die hintere Innenraumbeleuchtung, welche nicht mit den Türkontaktschaltern gekoppelt ist und deshalb beim Öffnen einer Tür nicht mit an geht.

+ Das Lenkrad lässt sich in der Höhe und Weite einstellen und ist somit optimal einstellbar. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, wobei der Raum um das Gaspedal etwas beengt ist. Der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber etwas höher angeordnet sein. Die Scheibenwischer haben eine einstellbare Intervallschaltung und zwei Wischergeschwindigkeiten. Ein Regensensor ist leider nicht lieferbar. Obwohl ein Heckwischer bei dieser Karosserieform nicht unbedingt von Nöten wäre, bietet Seat optional einen Heckwischer an, welcher eine Intervallschaltung mit gesonderter Waschfunktion besitzt (im Testwagen verbaut). Der Lichtschalter ist gut greifbar. Die Schalter für die Nebelleuchten sind ebenfalls einfach bedienbar mit den Lichtschalter kombiniert. Eine Fahrlichtautomatik fehlt aber (nicht erhältlich). Das logisch aufgebaute Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist einfach handzuhaben, befindet sich aber recht weit unten und ist so vom Fahrer nicht ideal einsehbar. Alle Schalter (außer für die Deckenleuchten) sind optimal beleuchtet und auch bei Nacht gut zu finden. Die Innenbeleuchtung ist ausreichend hell. Vorne gibt es separate Leseleuchten, hinten nur eine zentrale Leuchte, welche unverständlicherweise nicht mit den Türkontaktschaltern gekoppelt ist. Das optionale SEAT Media-System 2.2 ist in gut erreich- und einsehbarer Höhe verbaut und lässt sich intuitiv bedienen. Lenkradbedientasten sind in dieser Ausstattung Serie, ein USB-Audioanschluss sowie ein separater SD-Karten Slot sind im Media-System 2.2 enthalten. Der Lautsprecher-Klang (sechs Lautsprecher bei Wahl des Media-Systems 2.2) geht in Ordnung, sorgt aber speziell bei lauter Musik für wenig Hörgenuss. An der Größe und Anzahl von Ablagemöglichkeiten gibt es nur wenig auszusetzen. Große Türfächer (vorne für 1,5 l Flaschen, hinten für 0,5 l Flaschen), Becherhalter, ein Brillenfach im Dachhimmel und Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze bieten genügend Platz für Kleinkram. Eine nicht richtig geschlossene Tür oder Klappe (auch Motorhaube) wird dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Ein Bordcomputer mit Kurz- und Langzeitspeicher ist beim Style ebenso Serie, wie auch der Tempomat.

– Der Toledo ist zwar in der Ausstattung Style mit vier elektrischen Fensterhebern ausgestattet, doch die Bedienung ist schlecht. Lediglich das Fahrerfenster verfügt über eine Abwärtsautomatik, eine Aufwärtsautomatik sowie einen Einklemmschutz sucht man an allen Fenstern vergebens. Zusätzlich nervt, dass die Fensterheber nur mit eingeschalteter Zündung funktionieren (auch nicht in Klemme R). Gespart hat sich Seat die Schalter in der Fahrertür für die elektrischen Fensterheber hinten. Diese sind von vorne also nicht bedienbar. Immerhin gibt es eine Kindersicherung am Fahrerplatz, um die elektrischen Fensterheber hinten zu deaktivieren. Die Helligkeiten der Instrumentenbeleuchtung ist nicht einstellbar, eine weitere Sparmaßnahme die nicht zeitgemäß ist.



**In Form und Funktion des Fahrerplatzes zeigt sich sofort die Verwandtschaft zu den Konzernbrüdern von VW. Die Verarbeitungsqualität ist absolut solide.**

---

## 2,3 Raumangebot vorne\*

Der Seat Toledo bietet den vorderen Insassen viel Platz und ein gutes Raumgefühl.

⊕ Bis zu knapp 1,95 m große Personen können den Fahrersitz weit genug zurück schieben. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Dank der für diese Fahrzeugklasse großzügigen Innenbreite und den nicht zu nah am Kopf verlaufenden Dachsäulen hat man ein gutes Raumgefühl.

---

## 2,9 Raumangebot hinten\*

Auch hinten bietet die Limousine ausreichend Platz, wobei die Kopffreiheit etwas üppiger ausfallen könnte.

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, findet man im Fond immer noch viel Beinfreiheit vor. Limitiert wird das Platzangebot aber durch die Kopffreiheit, welche für knapp 1,85 m große Personen ausreichend ist. Auch hinten ist die Innenbreite großzügig bemessen, allerdings stößt man mit den Ellenbogen an die stark ausgeformten Sitzverkleidungen zwischen Sitz und Tür an, was für ein unnötig beengtes Raumgefühl sorgt. Bei drei Personen nebeneinander wird es recht eng auf der Rückbank, der Mittelsitz ist allerdings so oder so nur als Notsitz ausgelegt.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Seat Toledo werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,7 Federung

Das Fahrwerk des Toledo ist insgesamt recht straff ausgelegt, bietet aber dennoch etwas Restkomfort. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten werden relativ stark an die Insassen weitergereicht. Auch feine Unebenheiten können nicht ganz von den Insassen fern gehalten werden. Zufriedenstellend spricht das Fahrwerk auf Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher an. Diese werden zwar akustisch etwas stärker durchgereicht, aber insgesamt akzeptabel abgedämpft. Die Seitenneigung fällt zwar nicht übertrieben stark aus, ist aber bei schnell durchfahrenen Kurven trotz der straffen Grundauslegung deutlich wahrnehmbar. Lange Bodenwellen bereiten der Limousine kaum Schwierigkeiten. Voll beladen federt der Toledo etwas komfortabler. Insgesamt zeigt die Dieselvariante ein etwas komfortableres Federungsansprechen als der Benziner.

---

## 2,3 Sitze

Die Sitze des Toledo bieten einen guten Sitzkomfort und lassen sich gut unterschiedlichen Personengrößen anpassen.

+ Beide Vordersitze sind über einen weiten Bereich höhenstellbar. Die Lehnen sind hoch genug, angenehm geformt und bieten dem Rücken zufriedenstellenden Halt. Zusätzliche Lordosenstützen sind allerdings nicht lieferbar. Die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Form auf, könnten aber etwas stärker konturiert sein. Insgesamt ergibt sich jedoch ein guter Seitenhalt - auch in schnell durchfahrenen Kurven. Der Fahrer findet schnell eine akzeptable Sitzposition. Durch die in der Ausstattungsvariante Style verbaute Mittelarmlehne vorne, kann der Fahrer zusätzlich seinen rechten Arm abstützen. Die Rücksitzlehne und -fläche sind zufriedenstellend ausgeformt, so ergibt sich eine gute bis zufriedenstellende Sitzposition - Erwachsene haben aber etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

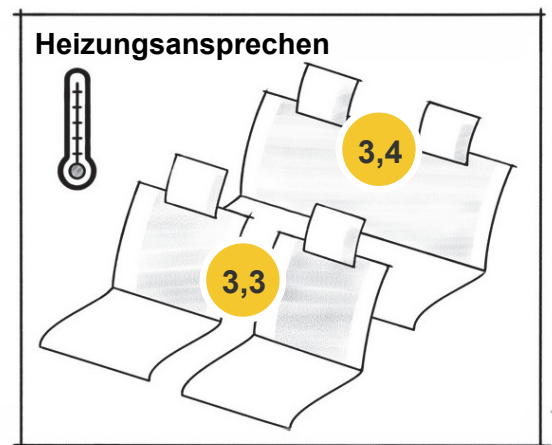
## 2,2 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist nie unangenehm laut, auch wenn es in dieser Fahrzeugklasse leisere Fahrzeuge gibt.

+ Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der gemessene Geräuschpegel des Toledo 1.6 TDI bei guten 67,9 dB(A). Weder Wind- noch Motorgeräusche dringen dabei besonders ausgeprägt in den Innenraum. Erst mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche deutlicher zu. Der Dieselmotor hält sich auch unter Last akustisch angenehm zurück. Nur im Stand oder nach dem Kaltstart ist der Motor im Innenraum etwas präsenter. Die Fahrgeräusche fallen nicht überdurchschnittlich auf, einzig die leicht polternde Hinterachse beim Überfahren von groben Hindernissen gefällt nicht ganz.

## 3,0 Klimatisierung

Der Seat Toledo ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist auch die im Testwagen verbaute Klimaautomatik (Climatronic) erhältlich. Die Temperatur ist zwar für Fahrer- und Beifahrer nicht getrennt regelbar, doch lässt sich diese gut einstellen, im Automatikmodus muss nur wenig nachgeregelt werden. Die Intensität des Automatikmodus ist leider nicht einstellbar. Die Heizleistung liegt vorne wie hinten noch im zufriedenstellenden Bereich. Der Fußraum wird relativ schnell erwärmt, was besonders bei durchgefrorenen Füßen des Fahrers von Bedeutung ist, um im Ernstfall die Reaktionsschnelligkeit der Füße zu gewährleisten. Um den restlichen Innenraum ausreichend zu erwärmen, vergeht dann aber etwas mehr Zeit.



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

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,9 Fahrleistungen\*

Der 105 PS starke Dieselmotor ist die einzige lieferbare Dieselvariante im Toledo. Der Motor macht den Spanier zwar nicht zum Sportler, doch ist er völlig ausreichend, um entspannt von A nach B zu kommen. Überholvorgänge können in akzeptabler Zeit absolviert werden - für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug rund 6,7 s. Aber auch die Elastizitätswerte geben keinen Anlass zur Kritik. Sowohl im vierten als auch im fünften Gang steht genügend Kraft zur Verfügung, um möglichst schaltfaul fahren zu können.

## 2,7 Laufkultur

Der Vierzylinder-Dieselmotor bietet insgesamt eine zufriedenstellende Laufkultur. Direkt nach dem Motorstart läuft der Motor zwar nicht besonders kultiviert, doch sobald der Motor auf Betriebstemperatur ist spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zu den Insassen durch. Unter Last neigt der Motor unterhalb von 1.500 1/min zwar zu Dröhnen, doch extrem störend sind diese Frequenzen nicht.

## 2,2 Schaltung

⊕ Das Getriebe lässt sich präzise schalten, alle Gänge sind sauber geführt und lassen sich einfach einlegen. Die Schaltwege sind dabei nicht zu lang. Einzig bei schnellen Gangwechseln kann das Getriebe etwas haken. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich mit geringem Kraftaufwand einlegen. Auch wenn das Fahrzeug noch leicht vorwärts rollt, kann der Rückwärtsgang einfach eingelegt werden, kann dann aber schon mal leicht krachen. Eine Schaltpunktanzeige signalisiert dem Fahrer die optimalen Gang und die Schaltpunkte um möglichst spritsparend unterwegs zu sein. Nicht ideal dosierbar ist die Kupplung in Verbindung mit dem Dieselmotor. Beim Anfahren muss man etwas sensibel mit dem Kupplungspedal umgehend, um den Motor nicht abzuwürgen. Eine zusätzliche Berganfahrhilfe (inkl. Reifendruckkontrolle), welche das Anfahren am Berg erleichtert, ist gegen Aufpreis lieferbar (Safety-Paket, im Testwagen verbaut).

## 2,5 Getriebeabstufung

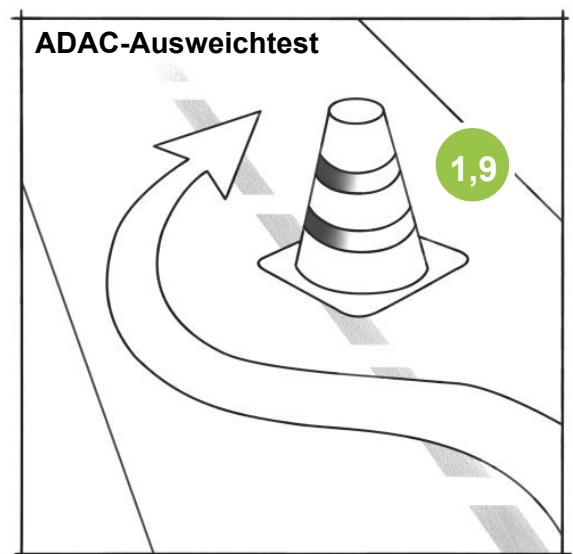
⊕ Die Abstufungen zwischen den Gängen sind einwandfrei. Trotzdem wünscht man sich gelegentlich einen sechsten Gang, was die Agilität des Autos noch etwas steigern würde. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit relativ niedriger Motordrehzahl (ca. 2.400 1/min) unterwegs ist.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Der Seat Toledo zeigt ein sicheres und gut beherrschbares Fahrverhalten. Bei einem plötzlichen Spurwechsel reagiert das Fahrzeug spontan, pendelt aber um die Hinterachse nach. Der Geradeauslauf ist akzeptabel, bei hohen Geschwindigkeiten muss man aber oft leichte Lenkkorrekturen einsteuern, um das Fahrzeug in der Spur zu halten.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest überzeugt die Limousine mit einem sicheren Fahrverhalten. Beim Gegenlenken drängt das Heck zwar leicht nach, wird aber sofort durch ESP-Eingriffe stabilisiert und lässt sich einfach in die Ausfahrgasse zurücklenken. Bei zu schneller Kurvenfahrt kündigt sich der Grenzbereich schon früh an, es bleiben genügend Reserven, um das Fahrzeug sicher um die Kurve zu lenken. Lastwechselreaktionen 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.



Die Traktion des Frontrieblers ist gut. Serienmäßig ist eine elektronische Differentialsperre (XDS) verbaut, welche beim Beschleunigen aus einer Kurve verhindert, dass das kurveninnere Rad durchdreht, was die Traktion verbessert.

## 2,9 Lenkung\*

Die elektrohydraulisch unterstützte Lenkung funktioniert zufriedenstellend. Sie spricht um die Mittellage zwar sehr spontan an, besitzt aber eine schwammige Mittenzentrierung. Bei höheren Lenkwinkeln ist die Kraftbedarf am Lenkrad relativ gering, worunter der Fahrbahnkontakt bei schnell durchfahrenen Kurven leidet. Es müssen oft leichte Lenkkorrekturen vorgenommen werden, die Zielgenauigkeit ist allenfalls zufriedenstellend. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist recht gering, allerdings sind beim Lenken im Stand deutliche Lenkgeräusche vorhanden, welche durch die Lenkunterstützung der elektrohydraulischen Servolenkung hervorgerufen werden. Der Wendekreis liegt mit 11,2 m im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse. Um die Lenkung von Anschlag zu Anschlag zu drehen, sind ca. drei Lenkradumdrehungen notwendig.

## 2,0 Bremse

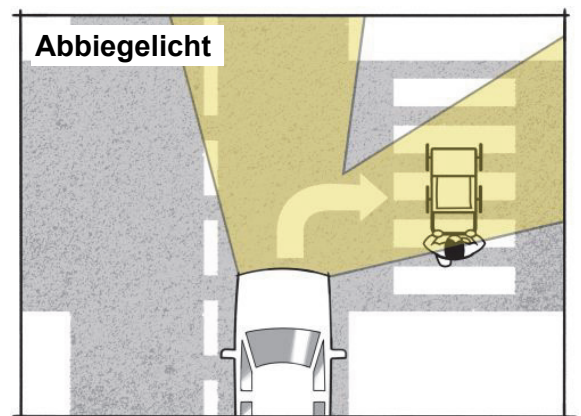
⊕ Bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand, liegt der Bremsweg des Seat Toledo bei niedrigen 36,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport Maxx 86H der Größe 215/45 R16). Die Bremse spricht dabei passabel an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Die Spurtreue bei starkem Bremsen in der Kurve ist gut. Tippt man aber bei höheren Geschwindigkeiten die Bremse nur kurz an, wird das Heck etwas unruhig, insgesamt aber ein trotzdem sicheres Verhalten.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Seat Toledo ist serienmäßig mit den nötigsten aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. Es werden aber sonst so gut wie keine weiteren Assistenzsysteme angeboten.

⊕ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und dem Bremsassistenten findet man bei der getesteten Variante auch in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht an Bord. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist optional erhältlich (Safety-Paket). Rückstrahler in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen. Bei einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen.



**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.**

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Seat Toledo ist serienmäßig mit sechs Airbags ausgestattet. Ein Crashtestergebnis liegt zwar nicht vor, die Ergebnisse sollten aber mit denen des weitgehend baugleichen Skoda Rapid vergleichbar sein. Bei den ADAC Crashtests erreicht der Skoda Rapid bei der Insassensicherheit 94% der möglichen Punkte. Das ist ein sehr gutes Ergebnis. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis knapp 1,90 m. Sie befinden sich nahe am Kopf, damit sie bei einem Heckaufprall möglichst optimal wirken können. Auch die hinteren Kopfstützen lassen sich weit genug ausziehen, um möglichst guten Schutz zu bieten. An den stabilen Außentürgriffen kann hohe Zugkraft aufgebracht werden, um verklemmte Türen im Falle eines Unfalls leicht öffnen zu können. Beide vordere Sitzplätze sind mit Anschnallerinnerer ausgestattet.

## 2,5 Kindersicherheit

+ Für die Kindersicherheit erhält der weitgehend baugleiche Skoda Rapid bei den ADAC Crashtests gute 80% der möglichen Punkten. Die Ergebnisse sollten auf den Toledo übertragbar sein. Beide äußeren Rücksitze verfügen über Isofix inklusive Ankerhaken. Kindersitze lassen sich damit sicher befestigen, auch wenn die Isofix-Befestigungen nicht ideal zugänglich sind. Durch die langen Gurte und gute Gurtanlenkpunkte können auf den Außensitzen Kindersitze auch mit den Fahrzeuggurten stabil und einfach befestigt werden. Der Beifahrerairbag ist mittels Schlüsselschalter deaktivierbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Laut Betriebsanleitung sind auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen erlaubt.

- Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund seiner ungünstigen Form wenig zum Fixieren von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die Gurtschlösser auf der Rückbank sind nicht verwechslungssicher. Die Fenster besitzen keinen Einklemmschutz, wodurch die Schließkräfte sehr hoch ausfallen.

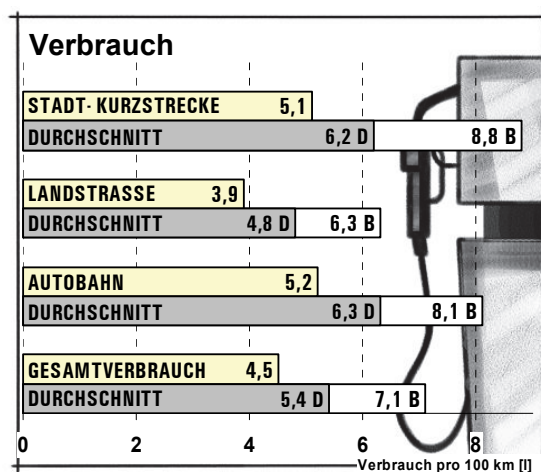
## 2,3 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz kann der weitgehend baugleiche Skoda Rapid ein gutes Ergebnis einfahren. Ähnlich sollten auch die Ergebnisse des Seat Toledo ausfallen. Der Rapid erreichte 69% der möglichen Punkte.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

+ Mit einer ermittelten CO<sub>2</sub>-Bilanz von 142 g/km kann der Seat Toledo 1.6 TDI Ecomotive 35 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest einfahren. In der Stadt wurde auch dank des gut funktionierenden Start-Stopp-Systems ein Verbrauch von 5,1 l/100 km gemessen. Außerorts sind es 3,9 l/100 km und auf der Autobahn 5,2 l/100 km.



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

---

## 1,7 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen niedrig aus. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn sind 43 Punkte für den Schadstoffausstoß. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kann der Toledo 1.6 TDI mit 78 Punkten ein solides Vier-Sterne-Ergebnis im EcoTest einfahren.

---

## 2,3 AUTOKOSTEN

---

### 2,1 Betriebskosten\*

+ Dank des geringen Verbrauchs an günstigem Diesel-Kraftstoff fallen die Betriebskosten gering aus.

---

### 1,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Toledo 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.

---

### 3,0 Wertstabilität\*

Dem neu auf dem Markt erhältlichen Seat Toledo mit sparsamem Diesel-Motor kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein stabiler Restwertverlauf vorhergesagt werden.

---

### 3,2 Kosten für Anschaffung\*

+ Die getestete Variante kostet mindestens 21.820 Euro. Angesichts der weitgehend kompletten Serienausstattung geht der Preis in Ordnung. Auf jeden Fall geordert werden sollte das Safety-Paket, welches für schlappe 50 Euro eine Reifendruckkontrolle sowie eine Berganfahrhilfe beinhaltet.

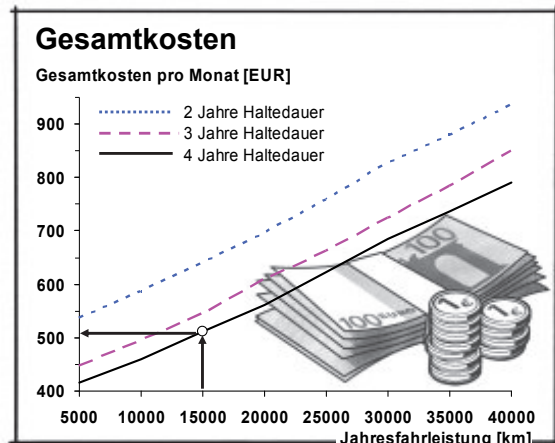
---

### 3,6 Fixkosten\*

Naturgemäß können Diesel-Fahrzeuge bei den Fixkosten keine Top-Ergebnisse einfahren. Das liegt vor allem an den erhöhten Ausgaben für die KFZ-Steuer, welche im Falle des Testwagens bei 152 Euro pro Jahr liegen. Aber auch die Versicherungsklassen fallen oft etwas ungünstiger aus, als bei den vergleichbaren Benzinern. So liegen die Einstufungen der Versicherungsklassen beim Toledo 1.6 TDI durchweg im schlechten Mittelfeld (KH:17; VK:20; TK:21).

## 1,8 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der Seat Toledo ein gutes Ergebnis einfahren. Nicht zuletzt die geringen Betriebskosten sowie die überschaubaren Werkstattkosten sorgen für dieses gute Ergebnis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 511 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2 TSI	1.2 TSI Ecomotive	1.4 TSI DSG	1.6 TDI Ecomotive (DPF)
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5	ST/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1198	4/1197	4/1197	4/1390	4/1598
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	63 (85)	77 (105)	90 (122)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	112/3750	160/1500	175/1550	200/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	13,9	11,8	10,3	9,5	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	183	195	206	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 S	5,1 S	5,0 S	5,8 S	3,9 D
CO2 [g/km]	137	119	116	134	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	17/18/18	17/19/18	17/19/18	17/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	78	42	36	76	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	491	497	515	548	513
Preis [Euro]	13.990	16.320	17.620	19.350	19.920

### 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)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/45R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2/11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,1/3,9/5,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	106 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>142 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4482/1706/1461 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1935 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1260 kg/465 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>505 l/850 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	630 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>1220 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>98 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>45 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>108 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>260 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>511 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/21
Grundpreis	21.820 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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, 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 01.03.2013 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	200 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle (inkl. Berganfahrhilfe)	50 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	750 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Winter-Paket)	400 Euro

### AUSSEN

Anhängerkupplung	700 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen