



Seat Leon SC 2.0 TDI Start&Stop FR (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Mit dem Leon SC bietet Seat erstmals eine dreitürige Variante des Kompakten an. Diese ist etwas kürzer als der Fünftürer, gibt sich aber mit den langen Türen und der flacheren Heckpartie etwas sportlicher. Die Nachteile dieser Konstellation: In engen Parklücken ist das Ein- und Aussteigen schwieriger, da die Türen dann nicht so weit aufgehen und in den Fond gelangt man generell umständlicher. Zudem fällt dort die Kopffreiheit geringer aus. Ansonsten gibt es kaum Unterschiede. Das Kofferraum-Volumen fällt für diese Fahrzeugklasse zufriedenstellend aus, allerdings stört die hohe Ladekante beim Ein- und Ausladen. Die fein ansprechende Lenkung und das sportlich abgestimmte Fahrwerk der Ausstattungsvariante FR vermitteln einen direkten Fahrbahnkontakt, wobei die Federung aber noch genügend Restkomfort bietet und sich somit auch problemlos für Langstecken eignet. Als ebenfalls langstreckentauglich erweist sich der 2.0-l-Turbodiesel. Damit gibt der Leon SC nicht nur bei den Fahrleistungen ein gutes Bild ab, sondern auch im ADAC EcoTest. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei niedrigen 4,5 Liter auf 100 Kilometer. Die Sicherheit des Leon liegt auf hohem Niveau - auch wenn nicht alle für den Golf erhältlichen Assistenzsysteme lieferbar sind. Der Anschaffungspreis ist relativ hoch, für die getestete Variante verlangt Seat mindestens 25.440 Euro - damit ist sie immerhin 350 Euro günstiger als der vergleichbare Fünftürer. **Karosserievarianten:** Fünftürer und Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30 Coupe, KIA pro_ceed, Opel Astra GTC.

- +** gutes Platzangebot vorn, sichere und sportliche Fahreigenschaften, sehr kurzer Bremsweg, innovative LED-Scheinwerfer
- kein Abbiegelicht bei Wahl der LED-Scheinwerfer, niedrige Kopfstützen im Fond, hohe Anschaffungs- und Fixkosten



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,5 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,0 Langstrecke

2,8 Transport

2,0 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Leon hat in der dritten Generation deutlich zugelegt und wirkt weitgehend hochwertig und solide. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal und die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Türen besitzen sauber versiegelte Falze und fallen satt ins Schloss. Die Türschweller erweisen sich als ordentlich nach außen abgedichtet und besitzen bei der FR Ausstattung zusätzlich Schutzleisten, die die Schweller zumindest teilweise beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen. Auch im Innenraum kann man sich weder bei der Materialauswahl noch bei der Verarbeitung der Kunststoffteile beschweren. Alles sitzt passgenau und fühlt sich weitgehend 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 Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel einfach abschraubbar. Darüber hinaus ist der Leon SC 2.0 TDI mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet, so dass er nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

⊖ Einige Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind sehr hart. Große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbrettes sind nicht aufgeschäumt und dadurch kratzempfindlich. Weder an den Fahrzeugflanken noch an den Stoßfängern gibt es Schutzleisten, die vor fremden Türen oder bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen könnten. Die Motorhaube wird nicht wie sonst in dieser Fahrzeugklasse üblich über Dämpfer offen gehalten, sondern mittels primitivem Haltestab.

Alltagstauglichkeit

⊕ Der Leon SC weist eine gute Alltagstauglichkeit vor. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, letzterer eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Mit einer Tankfüllung (50 l) lassen sich Reichweiten bis rund 1.110 Kilometer realisieren. Die maximale Zuladung beträgt durchschnittliche 500 Kilogramm. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 Kilogramm transportiert werden, ein passender Dachgepäckträger findet sich im Seat Zubehörprogramm. Gebremste Lasten dürfen bis 1.600 Kilogramm und ungebremste bis 640 Kilogramm angehängt werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist im Testfahrzeug ein aufpreispflichtiges Notrad, das eine Weiterfahrt zumindest bis zur nächsten Werkstatt ermöglicht.

⊖ Serienmäßig ist der Leon SC nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet und nur bei Wahl des Notrades findet man Wagenheber und Werkzeug an Bord. Die Ersatzradmulde ist für das Notrad ausgelegt und damit für die Fahrbereifung zu klein.

Sicht

Die Rundumsicht des Leon SC fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Die schmalen A-Säulen gefallen, da die Spiegel nicht direkt an diesen, sondern an den Türen befestigt sind und damit keinen so großen Bereich verdecken. Nach hinten sieht man dagegen aufgrund der breiten C-Säulen wenig. Die Sitzhöhe liegt noch im klassenüblichen Bereich, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen durchschnittlich überblicken kann.

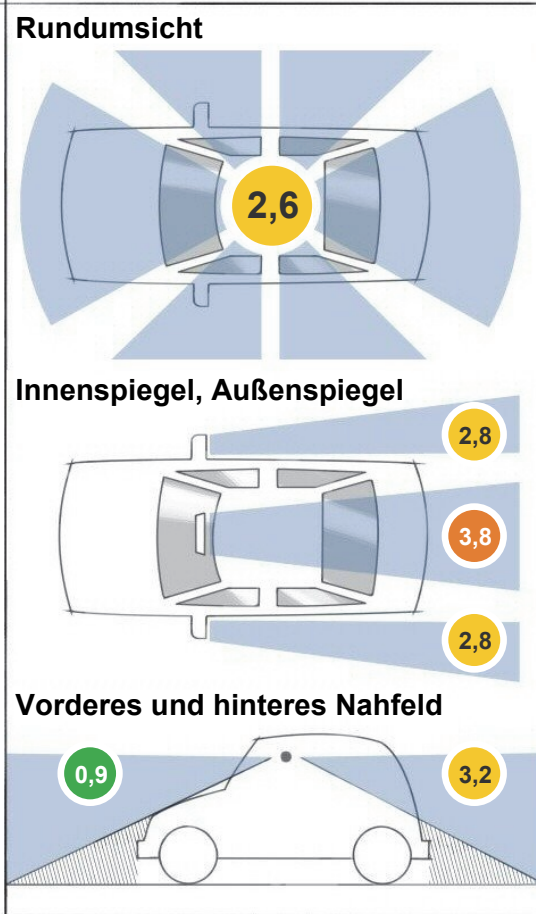


Die Sicht nach schräg hinten ist trotz der relativ breiten Dachsäulen befriedigend.

Die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten, das des Innenspiegels fällt dagegen klein aus. Tief liegende Hindernisse können direkt hinter dem Fahrzeug zufriedenstellend wahrgenommen werden.

+ Die Außenspiegel lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen und sind beheizbar. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (gegen Aufpreis), diese Funktion ist per Taster am Innenspiegel 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. Einparksensoren, die den Fahrer optisch und akustisch beim Rangieren unterstützen, gibt es für Front und Heck gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut). Als Neuheit sind beim Leon helle LED-Scheinwerfer erhältlich, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Das Abblendlicht könnte allerdings eine etwas größere Reichweite haben. Bei Wahl der LED-Scheinwerfer findet man zudem ein LED-Tagfahrlicht an Bord. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es den Fernlichtassistenten (im Fahrerassistenz-Paket enthalten), der je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Der Fernlichtassistent funktioniert im Leon SC weitgehend problemlos und zuverlässig.

- Die Außenspiegel besitzen keine zusätzlichen asphärischen Bereiche, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht so gut erkannt werden können. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind in der Ausstattungsvariante FR Serie, entfallen aber mit den LED-Scheinwerfern. Ein dynamisches Kurvenlicht ist ebenfalls nicht erhältlich.



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

3,3 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Die Türöffnungen fallen zwar groß aus und auch die Schweller liegen niedrig, wodurch die Füße nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller- und Sitzaußenkante. Zudem verläuft die Dachlinie flach, so dass sich große Personen leicht den Kopf stoßen können. Die Sitzfläche liegt knapp 54 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Beim Ein- und Aussteigen schränken vorn die ausgeprägteren Sitzwangen der in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Sportsitze den Komfort etwas ein. Die Türaufhalter sind zwar kräftig genug um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rasterungen.

+ Das Fahrzeug lässt sich mittels Fernbedienung ent- und verriegeln. 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.

➖ Aufgrund der fehlenden hinteren Türen gelangt man nur mühsam in den Fond. Die Vordersitze besitzen zwar eine Easy-Entry-Funktion, allerdings sind die Platzverhältnisse nach hinten gering. Darüber hinaus kann man sich leicht versehentlich aussperren, da eine Verriegelung des Fahrzeugs auch bei geöffneten Türen (außer Fahrertüre) oder offener Heckklappe möglich ist. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den Leon SC nicht erhältlich. Aufgrund der Safe-Verriegelung ist nach dem Absperren des Fahrzeugs kein Aussteigen mehr möglich, da sich die Türen dann von innen nicht öffnen lassen (kann durch zweimaliges Abschließen deaktiviert werden).

3,0 Kofferraum-Volumen*

Insgesamt erweist sich das Kofferraum-Volumen im Klassenvergleich als durchschnittlich. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Hutablage 335 Liter, dachhoch sind es 420 Liter - dann passen theoretisch bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Klappt man die Rücksitzlehne um, fasst das Ladeabteil bis zur Fensterkante 670 Liter, bis unters Dach lassen sich 1.095 Liter verstauen.



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

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ 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 Personen bis knapp 1,85 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der hohen und zufriedenstellend breiten Ladeöffnung ist der Kofferraum recht gut zugänglich. Auch bei der Rückbank liegende Gegenstände können aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe gut erreicht werden. Das Kofferraumformat ist zwar rechteckig, allerdings könnte das Ladeabteil höher und breiter sein.

➖ Vor allem die sehr hohe Ladekante (knapp 75 cm über der Fahrbahn) stört beim Einladen von schwerem Gepäck. Auch zum 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 mit nur einer Lampe schwach aus.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Der Leon SC bietet dank asymmetrisch geteilter Rückbank eine zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand umlegen, allerdings kommt man aufgrund der fehlenden Türen nicht so leicht hin. Bei ausgebaute Kofferraumabdeckung kann man die Lehnen auch von hinten umlegen. Die Gurte können hinter einer Leiste eingesteckt und so nur bei 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, die 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 auskennen 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 beinhaltet auch die Bedienelemente für die Nebelleuchten (durch Herausziehen des Schalters aktivierbar). Eine gut funktionierende Fahrlichtautomatik sowie einen Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. Das Klimabedienteil ist in akzeptabler Höhe angeordnet und dadurch gut erreichbar. Die beim FR serienmäßig verbaute 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 Gaspedalkennlinie. Zusätzlich findet man eine Ambientebeleuchtung in den Türverkleidungen, die entsprechend dem Fahrprofil die Farbe verändert. Das optionale "SEAT Sound System" sorgt auch bei lauter Musik für einen guten Klang. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Neben Becherhaltern und einem großen Ablagefach in der Mitte gibt es auch Schubfächer unter den Sitzen. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß und beleuchtet. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung. Geöffnete Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) werden 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. Der serienmäßige Tempomat lässt sich über einen separaten Hebel am Lenkstock aktivieren, die eingestellte Geschwindigkeit wird dabei im Kombiinstrument angezeigt. Die elektrischen Fensterheber vorn besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe 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 diese zu erreichen. Zudem sind die weit hinten angebrachten Vordersitzgurte nur erschwert erreichbar. Vorn fehlen leider Flaschenhalter sowie ein Brillenfach. Im Fond beschränken sich Ablagemöglichkeiten auf die Lehnentaschen und kleine Ablagen (je eine links und rechts) neben der Sitzfläche.



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 SC bietet den vorderen Insassen ein für diese Fahrzeugklasse hervorragendes Raumangebot. Der Verstellbereich der Sitzlänge ist riesig. Bei ganz nach hinten geschobenen Sitzen finden Personen von zwei Metern bequem Platz. Dank der großzügigen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingeengt, wenn auch die Mittelkonsole die Kniefreiheit etwas einschränkt. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.

2,9 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es etwas enger zu. Beschränkend ist allerdings die Kopffreiheit, Insassen bis knapp 1,90 m können aber bequem Platz nehmen. Die Beinfreiheit ist etwas großzügiger. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei wird es dann aber doch recht eng. Das Raumgefühl wird hinten etwas durch die schmalen Seitenscheiben und die niedrige Dachlinie eingeschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,3 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.

⊕ Durch die tendenziell straffe Auslegung federt das Fahrzeug beim Überfahren von langen Bodenwellen auch bei voller Beladung kaum ein und neigt auch nicht zum Nachschwingen. Kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse dringen hingegen deutlicher bis zu den Insassen durch, zu unbequem wird es aber nicht. Querfugen werden nur schwach absorbiert und schlagen deutlicher durch, zudem werden sie durch die leicht polternde Hinterachse akustisch wahrgenommen. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge schütteln die Insassen nicht zu stark durch. Bei regelmäßigen feinen Anregungen ist ein leichtes Stuckern vorhanden, was auch an den 17 Zoll Rädern liegen kann. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden. Sowohl die Seitenneigung als auch Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft und unterstreichen den sportlichen Auftritt des Leon.

2,2 Sitze

⊕ Die im Leon Fr serienmäßigen Sportsitze lassen sich vorn über einen großen Bereich in der Höhe einstellen. Die Lehnen sind gut konturiert, bieten dank der verstärkten Seitenwangen einen guten Seitenhalt, wenn dieser auch im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnte. Die körpergerecht gestaltete Sitzfläche sorgt für guten Sitzkomfort. Die gegenüber den Standardsitzen etwas längeren Sitzflächen bieten eine gute Oberschenkelunterstützung. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden im Leon schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, da ein stabiles Trittbrett vorhanden ist. 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 akzeptablen Sitzkomfort, auch wenn die Oberschenkelunterstützung etwas ausgeprägter sein könnte. Die Sitze zeigen sich dank der Stoff-Mittelbahnen atmungsaktiv, wodurch man auch bei warmen Temperaturen nicht so schnell ins Schwitzen kommt.

2,1 Innengeräusch

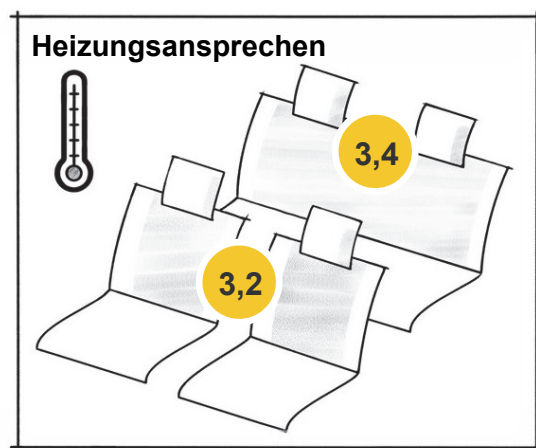
⊕ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit niedrige 67,8 dB(A). Das ist für ein Fahrzeug dieser Klasse ein guter Wert. Windgeräusche sind dabei kaum wahrnehmbar, steigen aber bei hohen Geschwindigkeiten leicht an. Beim Überfahren von groben Schlaglöchern poltert die Hinterachse leicht, ansonsten sind Fahrgeräusche gut gedämmt. Der 2.0-l-TDI hält sich akustisch im Hintergrund, ist aber stets leicht im Innenraum präsent.

2,4 Klimatisierung

Der Leon SC 2.0 TDI schneidet im ADAC Heizungstest durchschnittlich ab. Vorn wie hinten wird der Innenraum nach zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt.

⊕ Der Leon SC ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die fein und situationsangepasst arbeitet. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur getrennt einstellen, die Luftmengenverteilung erfolgt für beide gemeinsam, lässt sich aber 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.

⊖ In der zweiten Sitzreihe lassen sich die Scheiben nicht öffnen, was zu einer schlechteren Innenraum-Durchlüftung führt.



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

1,9

MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungen gibt der Leon SC 2.0 TDI ein gutes Bild ab. Das Aggregat leistet maximal 150 PS (bei 3500 U/min) und hat ein maximales Drehmoment von 320 Nm (bei 1.750 U/min). Im vierten und fünften Gang kann der Motor auch mit sehr guten bis guten Elastizitätswerten punkten, im sechsten Gang sind diese aber nur ausreichend. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Seat in rund 5,0 Sekunden.

2,5

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 2.0-l-Turbodiesels geht in Ordnung. Nach dem Kaltstart klingt das Aggregat zwar etwas rau, doch läuft der Motor mit dem Erreichen der Betriebstemperatur kultivierter. Vibrationen sind in leichter Form dauerhaft am Lenkrad spürbar, unter Last etwas verstärkt. Im unteren Drehzahlbereich dröhnt der Motor unter Last etwas, zu störend wird dies aber nicht wahrgenommen.

1,7

Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich knackig schalten und gibt keinen Anlass zur Kritik. Die präzise geführten Gänge können einfach und kaum hakend einlegt werden. Durch die recht kurzen Schaltwege lassen sich auch schnelle Schaltvorgänge problemlos realisieren. Die Kupplung ist gut dosierbar und zusammen mit der Berganfahrhilfe ist auch ein Anfahren an Steigungen problemlos möglich. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

1,8

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe ist gut abgestimmt und passt gut zur Motorcharakteristik. Die einzelnen Abstufungen passen zueinander, so dass beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge entstehen. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit dreht das Aggregat mit kraftstoffsparenden 2.200 U/min. Die Zugkraftreserven gehen dann in Ordnung, bei höheren Geschwindigkeiten muss aber oft ein Gang runter geschaltet werden, wenn man z. B. zum Überholen beschleunigen möchte.

1,6

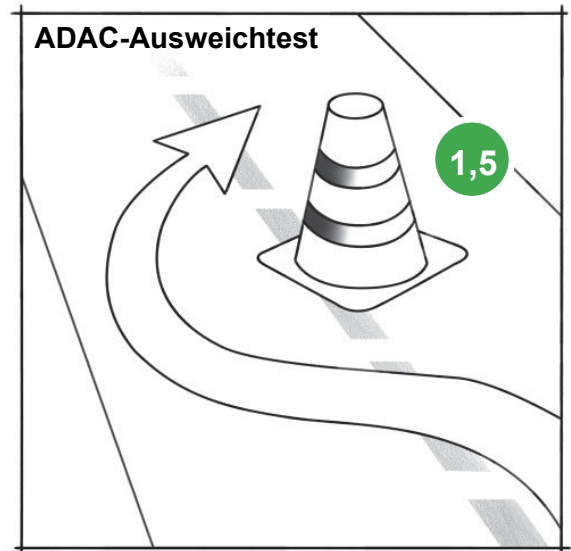
FAHREIGENSCHAFTEN

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 plötzliche Lenkimpulse reagiert und unbeeindruckt dem vorgegebenen Kurs folgt.

Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug kaum aus der Spur, lassen ihn aber auch nicht völlig unbeeindruckt. Beim ADAC Ausweichtest überzeugt der Leon SC 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, das Heck zeigt aber eine leichte Drängtendenz.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,2 Lenkung*

⊕ Der Leon SC FR ist serienmäßig mit dem SEAT Drive Profil ausgestattet. Dabei kann per Tastendruck zwischen drei Fahrprofilen (Sport, Comfort, Eco) gewählt werden. Unter anderem wird dabei auch die Lenkunterstützung angepasst. Die Lenkung überzeugt durch ihre gute Mittenzentrierung und das feine Ansprechen aus der Mittellage heraus, was für ein sicheres Fahrgefühl sorgt. Dem Fahrer erhält insgesamt eine gute Lenkradrückmeldung, die im Sport-Modus noch ausgeprägter ist. Darüber hinaus glänzt die Lenkung mit einer hohen Zielgenauigkeit. Beim Rangieren ist weder viel Kraft-, noch Kurbelaufwand notwendig - von Anschlag bis Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis geht mit 11,1 m für ein Fahrzeug dieser Klasse in Ordnung.

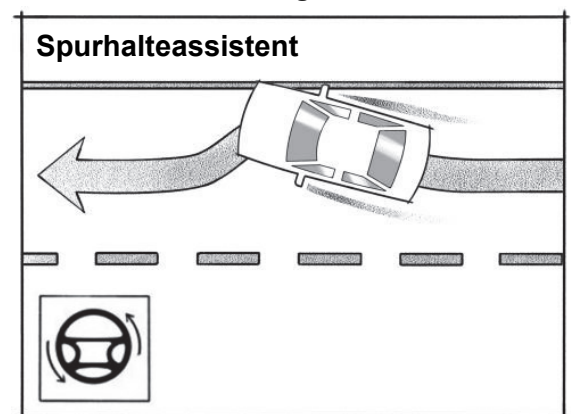
1,0 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Leon SC kann mit einer guten Wirkung und Standfestigkeit punkten. Der Seat steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 bereits nach 33,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx RT; Größe: 225/45 R17 91W). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve zeigt der Leon ein stabiles, aber untersteuerndes Fahrverhalten.

1,8 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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



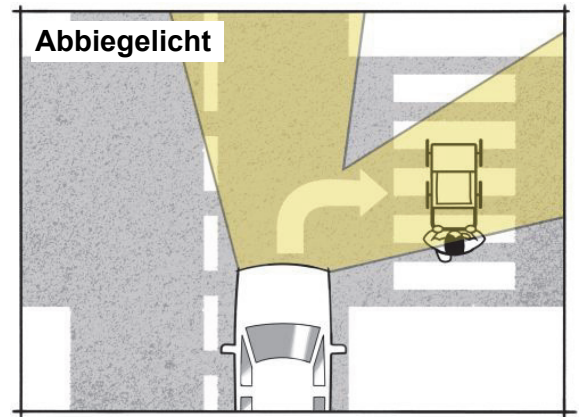
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über einen 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 Spurhalte-, 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 Fahrbahnmitte zurück. Als Neuheit gibt es im Leon innovative LED-Scheinwerfer, die zusätzlich über ein Autobahnlicht (ab 110 km/h) verfügen und den Lichtkegel bei Autobahnfahrt etwas nach oben stellen, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Das in die Nebelscheinwerfer integrierte 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. Der Blinker funktioniert auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden. 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 kein 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. Unverständlich ist, warum das serienmäßige Abbiegelicht in den Nebelscheinwerfern entfällt, wenn man die LED-Scheinwerfer ordert.

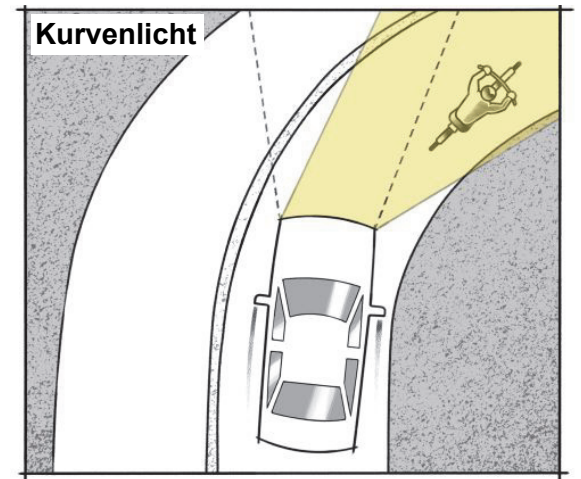
1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon mit 94 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis - beim SC wird ein Ähnliches erwartet. Der Seat ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn 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. 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.



Abbiegelicht

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



Kurvenlicht

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



Einschlafwarner

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

Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. Leon SC ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Die hinteren Kopfstützen sind zwar nahe am Kopf positioniert, reichen in der Höhe aber nur für kleine Personen bis knapp 1,65 m. Weder der Verbandskasten noch das Warndreieck besitzen einen extra Halter im Kofferraum. Bei vollem Ladeabteil können beide im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar sein. Gurtwarner kosten für die hinteren Sitzplätze unverständlicherweise Aufpreis (sie sind im Sicherheitspaket inkl. der Müdigkeitserkennung enthalten).

1,9

Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Leon SC 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. Die Montage von hohen Kindersitzen ist auf den äußeren Fondplätzen nur gerade so möglich.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon 92% der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Das ist ein sehr gutes Ergebnis und wird auch beim Leon SC erwartet. 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, da die Beifahrerairbags mittels Schlüsselschalter abgeschaltet werden können. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitz-Klassen verwendet werden.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich nicht zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzform ungünstig ist und die Gurtanlenkpunkte nicht ideal sind. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher. Auf dem Beifahrerplatz dürfen nur universelle Kindersitze genutzt werden, wenn sich dieser in der Höhe einstellen lässt (abhängig von der Ausstattungsvariante). Aufgrund der fehlenden Fondtüren lassen sich Kindersitze hinten nur umständlich befestigen.

2,3

Fußgängerschutz

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

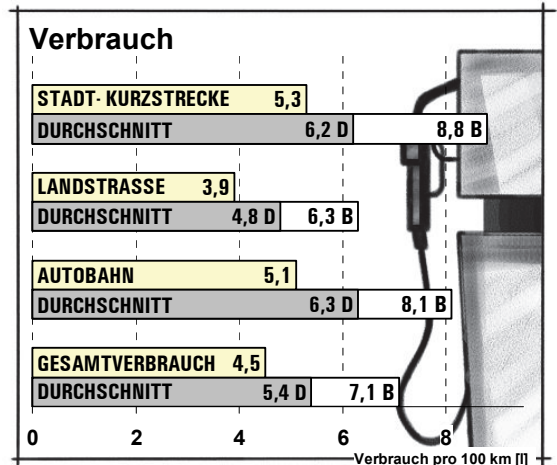
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Seat Leon SC 2.0 TDI erreicht mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 142 g/km im ADAC EcoTest noch gute 35 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil genehmigt sich der Leon (mit Start-Stopp-System) durchschnittliche 5,3 l/100 km. Außerorts sind es 3,9 l/100 km und auf der Autobahn 5,1 l pro 100 km.

1,9 Schadstoffe

⊕ Für den Schadstoffausstoß gibt es sehr gute 41 von 50 möglichen Punkten. Keine der Schadstoffgruppen fällt dabei besonders negativ auf. In der Summe kann der Leon 2.0 TDI mit 76 Punkten ein gutes Ergebnis einfahren und erhält dafür vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,9 AUTOKOSTEN

2,2 Betriebskosten*

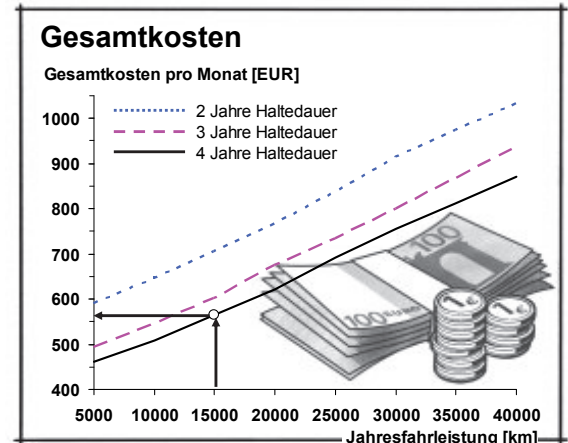
⊕ Die Betriebskosten errechnen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Leon 2.0 TDI recht sparsam mit diesem umgeht, erhält er eine gute Bewertung in diesem Kapitel.

2,8 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 2,0 Liter-Dieselmotor besitzt 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 Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf relativ niedrigem Niveau. Zudem gewährt Seat eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Es ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 566 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,0 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.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Der Seat Leon SC 2.0 TDI kostet in der Top-Ausstattung FR mindestens 25.440 Euro. Die Serienausstattung erweist sich dabei als recht umfangreich. Empfehlenswert sind die optionalen LED-Scheinwerfer sowie das Fahrerassistenzpaket.

3,9 Fixkosten*

Die Fixkosten des Leon SC 2.0 TDI fallen recht teuer aus. Allein die Kfz-Steuer beträgt 190 Euro pro Jahr. Die Versicherungseinstufungen sind allesamt ungünstig, besonders allerdings die Teilkaskoversicherung (KH: 17; TK: 23; VK: 21).

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen mit 566 Euro durchschnittlich für diese Fahrzeugklasse aus. Einzig die niedrigen Betriebskosten wirken sich positiv aus.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI Start& Stop	1.4 TSI Start& Stop	1.4 TSI Start& Stop	1.8 TSI Start& Stop FR	1.6 TDI (DPF)	1.6 TDI Start& Stop (DPF)	2.0 TDI Start& Stop FR (DPF)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1798	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	77 (105)	90 (122)	103 (140)	132 (180)	66 (90)	77 (105)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1250	230/1400	250/1500	380/1750
0-100 km/h[s]	11,8	10,0	9,1	8,1	7,4	12,4	10,6	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	191	202	211	226	178	192	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,9 S	5,2 S	5,2 S	5,9 S	4,1 D	3,8 D	4,2 D
CO2 [g/km]	120	114	120	119	137	108	99	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/19	17/17/19	16/18/21	16/18/21	16/19/21	19/19/23	19/19/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	44	32	48	46	90	152	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	456	486	517	526	600	471	494	585
Preis [Euro]	14.890	17.640	19.920	20.640	23.840	17.850	20.440	26.760

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	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,3/3,9/5,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	106 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	142 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4236/1810/1431 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1980 mm
Leergewicht/Zuladung	1300 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1600 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	302 Euro
Monatliche Gesamtkosten	566 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/23
Grundpreis	25.440 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, 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 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

Abbieglicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Automatikgetriebe (6-Gang-DSG)	1.700 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Fahrerassistenz-Pake)	300 Euro ^o
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	990 Euro ^o
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor (Comfort-Paket II)	150 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenz-Pake)	300 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/340 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket II)	150 Euro
Klimaautomatik (Climatronic)	Serie
Navigationssystem	690 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	350 Euro ^o
Lackierung Metallic	530 Euro
Panorama-Glasedach	890 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

AUTOKOSTEN

2,9

Betriebskosten*	2,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Anschaffung*	3,9
Fixkosten*	3,9
Monatliche Gesamtkosten*	2,7

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen