ADAC

Autotest

SEAT Leon ST 1.8 TSI Start&Stop FR

EcoTest ★★★★☆

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Den Leon gibt es nun erstmals auch als Kombi. Die Karosserie des Sport Tourer (ST) ist im Vergleich zum Schrägheckmodell etwa 26 cm länger, was vor allem dem Kofferraum zugute kommt. Die große Ladeöffnung, die ebene Ladekante und viel Stauraum (bis zu 1.325 l Kofferraumvolumen) machen den Spanier zu einem familientauglichen Kompaktwagen mit guten Transporteigenschaften. Mit der Einführung der Kombiversion bietet Seat nun auch einen empfehlenswerten Notbremsassistenten (Front Assist) an, der Auffahrunfälle vermeiden oder die Unfallfolgen verringern kann. Zusammen mit dem schon bisher erhältlichen Spurhalte- und Fernlichtassistenten bietet der Leon nun ein umfangreiches aktives Sicherheitspaket. Durch das neue adaptive Fahrwerk, welches in Kombination mit einer Progressivlenkung im Dynamik-Paket erhältlich ist, überzeugt der Leon ST mit gutem Federungskomfort und einem angenehmen Fahrgefühl. Leider gibt es das Dynamik-Paket bisher nur in der teuren FR-Variante. Der leistungsstarke 180 PS Benzinmotor überzeugt besonders durch seine harmonische Kraftentfaltung, zeigt sich aber als wenig wirtschaftlich. Die Betriebskosten fallen aufgrund des erhöhten Verbrauchs (6,4 l/100 km) hoch aus und der Grundpreis der getesteten Variante beträgt stolze 25.570 Euro.
Karosserievarianten: Schrägheck (Drei- und Fünftürer). **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Turnier, Opel Astra Sports Tourer, VW Golf Variant.

ADAC-URTEIL

2,0	AUTOTEST
4,0	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9	Familie
2,6	Stadtverkehr
2,9	Senioren
2,2	Langstrecke
2,2	Transport
1,6	Fahrspaß
3,0	Preis/Leistung

⊕ kultivierter und kräftiger Motor, komfortables adaptives Fahrwerk (DCC), großzügiges Raumangebot, großer, gut nutzbarer Kofferraum, viele Assistenzsysteme erhältlich

⊖ hoher Verbrauch, hinten sehr kurze Kopfstützen, schlechte Wirtschaftlichkeit

Stand: Februar 2014
Text: D. Silvestro

2,3 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

Die Kombiversion des Leon zeigt sich hochwertig und solide verarbeitet. Die sportlich gestalteten Stoßfänger des FR sorgen für einen dynamischen Auftritt des Spaniers.

⊕ Die Karosserie ist sauber verarbeitet, Spaltmaße verlaufen gleichmäßig 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. Lediglich im hinteren Bereich wirkt der Unterboden etwas zerklüftet. 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, wodurch sie sich wenig hochwertig anfühlen und zudem kratzempfindlicher sind. 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 eine Gasdruckfeder offen gehalten, sondern mittels primitivem Haltestab.

2,4 Alltagstauglichkeit

Der Leon ST besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einem schmaleren Notsitz hinten in der Mitte. Die Zuladung des Kombis liegt bei zufriedenstellenden 500 kg. Als Zugfahrzeug eignet sich der Leon ST aufgrund der nicht besonders hohen Anhängelast von 1.500 kg (gebremst) bzw. 670 kg (ungebremst) nur eingeschränkt. Die Fahrzeugbreite inklusive Außenspiegel beträgt zwar recht schmale 1,99 m, mit einer Länge von 4,54 m ist die Kombiversion aber rund 30 cm länger als die Schrägheckvariante, was die Stadttauglichkeit etwas einschränkt.

⊕ Mit dem 50 l Kraftstofftank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 780 km realisieren. Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden.

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

2,4 Sicht

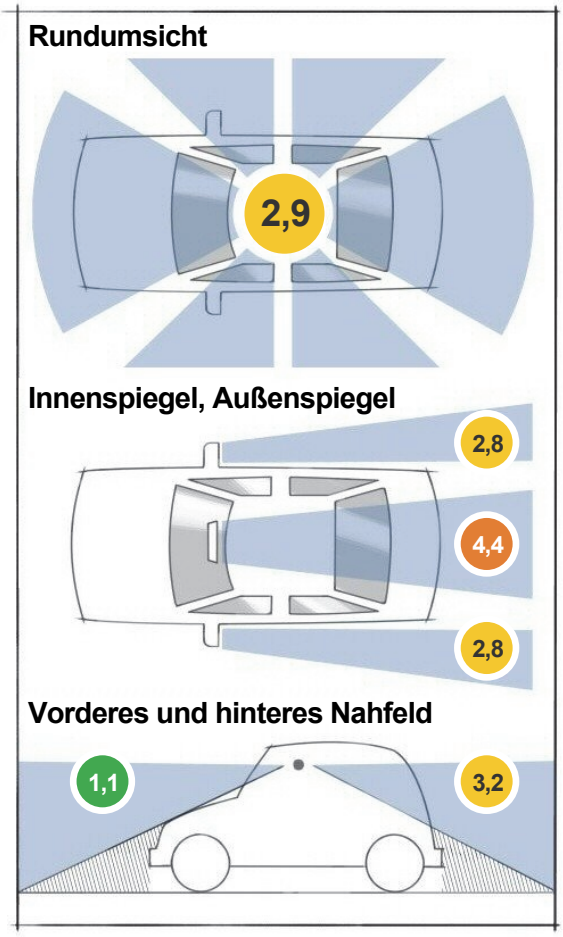
Die Rundumsicht des Leon ST fällt insgesamt gut bis zufriedenstellend aus. Sowohl die schmalen A-Säulen, als auch die nicht zu breiten Dachsäulen hinten gefallen. Die Sitzhöhe liegt noch im klassenüblichen Bereich, was für eine durchschnittliche Sicht auf den umliegenden Verkehr sorgt. Die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder.

© ADAC e.V.

Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt dagegen zu gering 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. Einparksensoren, welche den Fahrer optisch und akustisch beim Rangieren unterstützen, gibt es für vorne und hinten gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut). Für den Leon gibt es optional helle LED-Scheinwerfer, 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 nicht erhältlich. Wählt man die optionalen LED-Scheinwerfer entfällt das sonst serienmäßige Abbiegelicht.



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

2,9 Ein-/Ausstieg

Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

Das Ein- und Aussteigen klappt im Leon ST insgesamt zufriedenstellend. Durch den niedrigen Schweller muss man die Beine nicht zu weit anheben, durch den großen Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz bleibt man aber leicht am Schweller hängen. Die Sitzfläche liegt rund 54 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Beim Ein- und Aussteigen schränken die ausgeprägten 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, sie besitzen jedoch nur zwei Rasterungen, wodurch die Türe in der ersten Rasterung schon recht weit aufschwingt und dadurch die Gefahr erhöht wird, die Türe in einer engen Parklücke gegen das Nachbarauto zu schlagen.

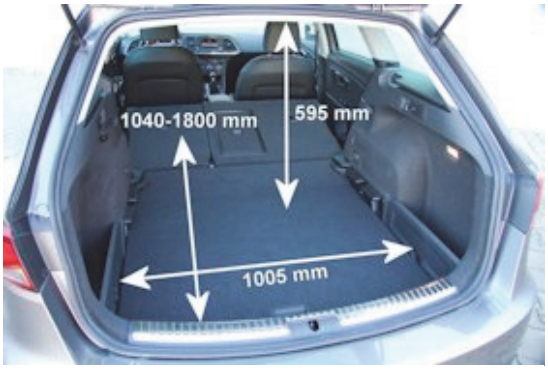
© ADAC e.V.

⊕ 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 uns 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.

1,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum des Leon ST fällt im Klassenvergleich riesig aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen 445 l in den Kofferraum. Entfernt man die Abdeckung, können bis unters Dach rund 590 l eingeladen werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, finden 785 (bis Fensterunterkante) bzw. 1.325 l (dachhoch) im Kofferraum Platz.



Mit 445 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Leon ST sogar etwas größer als beim Konzernbruder VW Golf VII Variant (420 l).

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kombiversion des Leon überzeugt durch die gute Zugänglich- und Nutzbarkeit des Gepäckabteils. Die Kofferraumklappe wird über das Seat-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben sowie schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst große Personen bis ca. 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Beladen lässt sich der Leon ST dank niedriger Ladekante (64 cm über der Fahrbahn) weitgehend problemlos. Befindet sich der variable Ladeboden in oberer Stellung, stört beim Ausladen keine Kante und der Ladeboden ist auch bei umgeklappter Rückbank komplett eben. Dank der hohen und recht breiten Ladeöffnung ist der Kofferraum gut zugänglich und lässt sich dank des praktischen Formats gut nutzen.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus. Es gibt nur eine Leuchte rechts in der Kofferraumverkleidung.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen des Leon ST sind zwar nur asymmetrisch geteilt umklappbar, dank sehr einfachem Klappmechanismus und einer Vielzahl an Ablagen ist die Variabilität des Kofferraums aber trotzdem gut.

⊕ 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. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, über Hebel vom Kofferraum aus die Rücksitzlehnen umzuklappen (Fernentriegelung, Serie beim FR). Ablagen im Kofferraum gibt es genügend. Neben Seitenfächer findet man stabile Befestigungsösen und eine 12V Steckdose vor. Stellt man den variablen Ladeboden in die oberste Stellung, findet man darunter einen Freiraum zum Verstauen von Kleingepäck vor, welcher aber nicht sauber ausgekleidet ist.

© ADAC e.V.

1,7 INNENRAUM

1,7 Bedienung

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

Die meisten Bedienelemente des Leon ST sind logisch angeordnet und einfach zu erreichen. Man findet sich mit den Grundfunktionen schnell zurecht. Etwas mehr Eingewöhnung benötigt man nur, wenn man Detaileinstellungen 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 verbaute Klimaautomatik lässt sich dabei sehr einfach bedienen. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt und ist gut ablesbar. Um Detaileinstellungen 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, die Gaspedalkennlinie sowie (falls verbaut) die Dämpfercharakteristik des adaptiven Fahrwerks (DCC). 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 Lehnentaschen und Türfächer, wählt man das optionale Family-Paket, gibt es neben Seitenscheibenrollos auch ausklappbare Tische an den Rückenlehnen der Vordersitze. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß und beleuchtet. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung (gegen Aufpreis in LED-Technik). 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 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 die Türgriffe zu erreichen.

© ADAC e.V.

1,3 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot auf den Vordersitzen fällt sehr großzügig aus. 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.

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ Auch die hinteren Insassen können sich an dem großzügigen Raumangebot erfreuen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für rund zwei Meter große Personen. Die Kopffreiheit ist aber auf knapp 1,95 m große Personen beschränkt. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Das subjektive Raumgefühl fällt auch im Fond gut bis zufriedenstellend aus. 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.

2,1 KOMFORT

2,1 Federung

Der Leon ST FR ist zwar serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es für den Leon ST aber auch ein adaptives Dämpfersystem (DCC), welches zusammen mit der Progressivlenkung im Dynamik-Paket enthalten ist. Leider gibt es das adaptive Fahrwerk lediglich für die Ausstattungsvariante FR und in Verbindung mit dem 132 kW Benzin- oder 135 kW Dieselmotor.

⊕ Der mit dem DCC ausgestattete Testwagen überzeugt durch einen ausgewogenen Federungskomfort. Die Dämpferkennlinie lässt sich über das SEAT Drive Profil einstellen. Im Comfort-Modus werden sowohl kurze Bodenwellen als auch grobe Einzelhindernisse und Querfugen komfortabel abgefedert. Harte Stöße dringen kaum bis zu den Insassen durch. Der Fahrkomfort in der Stadt ist dabei gut, wobei speziell grobes Kopfsteinpflaster etwas stärker bis in den Innenraum durchgereicht wird (dröhnen). Sowohl die Seitenneigung als auch Vertikalbewegungen des Fahrzeugs sind gut gedämpft. Wählt man die Einstellung "Sport" zeigt das Fahrwerk ein deutlich strafferes Ansprechen, welches aber nicht unangenehm hart wirkt.

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.

© ADAC e.V.

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 hohen Lehnen mit angenehmer Neigung einen akzeptabel Sitzkomfort, auch wenn die Oberschenkelunterstützung etwas ausgeprägter sein könnte. Die optionalen Alcantara-Sitzbezüge zeigen sich sehr atmungsaktiv, wodurch man auch bei warmen Temperaturen nicht so schnell schwitzt.

2,1 Innengeräusch

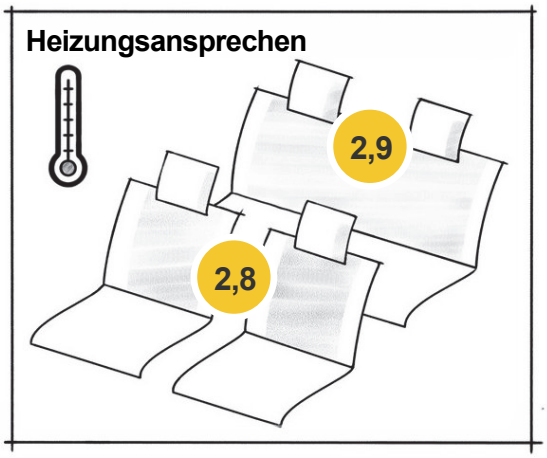
Das Geräuschniveau im Innenraum liegt beim Leon ST 1,8 TSI auf niedrigem Niveau.

⊕ Das bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) ermittelte Geräuschniveau beträgt lediglich 68,2 dB(A). Windgeräusche sind dabei nicht besonders ausgeprägt vorhanden und nehmen erst bei hoher Geschwindigkeit deutlicher zu. Sowohl Fahrgeräusche als auch der äußerst leise laufende Motor sind gut abgeschottet und nur wenig im Innenraum präsent.

2,0 Klimatisierung

Der Leon ST FR ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die fein und situationsangepasst arbeitet. In Verbindung mit dem 1,8 TSI Motor spricht die Heizung vorn wie hinten in zufriedenstellender Zeit an, wodurch es nicht zu lange 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.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,8 TSI Turbomotor wird im Leon ST momentan als Top-Benziner-Motorisierung angeboten. Der Motor leistet 180 PS und stellt über ein großes Drehzahlband (1.250 - 5.000 1/min) ein maximales Drehmoment von 250 Nm zur Verfügung. Dadurch überzeugt der Motor mit seiner äußerst gleichmäßigen und harmonischen Kraftentfaltung. Den Sprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Leon ST in nur 4,0 s. Aber auch bei den Elastizitätsmessungen schneidet das Modell sehr gut ab. In jedem Gang steht genügend Kraft zur Verfügung, um schaltfaul unterwegs sein zu können.

© ADAC e.V.

1,7 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Direkteinspritzers gibt kaum Anlass zur Kritik. Der Motor ist gut vom Innenraum abgeschottet, Vibrationen dringen kaum bis in den Innenraum. Lediglich bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last zu leichtem Dröhnen, was aber kaum störend ist.

1,9 Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich insgesamt präzise schalten und gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Gänge lassen sich einfach und mit geringem Kraftaufwand einlegen. Durch die kurzen Schaltwege lassen sich auch schnelle Schaltvorgänge problemlos realisieren. Die Kupplung lässt sich perfekt dosieren und selbst beim Anfahren an einer Steigung läuft man nicht Gefahr, den Motor abzuwürgen. Hier hilft zusätzlich die Berganfahrhilfe, die die Bremse beim Anfahren an einer Steigung noch für einige Sekunden betätigt hält und somit ein Zurückrollen beim Anfahren verhindert. 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.

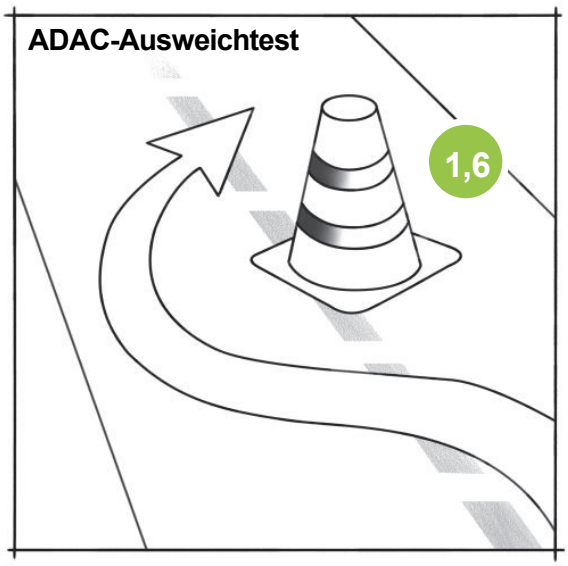
2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge sind ordentlich gespreizt und passen somit gut zum leistungsstarken Motor. Die Gesamtübersetzung wurde aber zugunsten guter Fahrleistungen recht kurz ausgelegt. So dreht der Motor bei 130 km/h bereits mit 2.900 1/min. Mit einer längeren Übersetzung wäre der Seat auch gut zurecht gekommen.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrverhalten des Leon ST ist sehr sicher und gibt keinen Anlass zur Kritik. Der mit dem adaptiven Fahrwerk und Progressivlenkung ausgestattete Testwagen zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls ein stabiles und dadurch sehr sicheres Verhalten. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug kaum aus der Spur, der Geradeauslauf ist gut. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Leon ST ein weitgehend 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.



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.

© ADAC e.V.

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 nicht zu ausgeprägt vorhanden.

1,9 Lenkung*

Der Leon ST 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. Wählt man das optionale Dynamik-Paket findet man neben dem adaptiven Fahrwerk (DCC) auch eine Progressivlenkung an Bord (im Testwagen vorhanden).

⊕ Die Progressivlenkung besitzt gegenüber der Standardlenkung ein deutlich direkteres Ansprechen bei höheren Lenkwinkeln (progressive Lenkübersetzung), wodurch der Lenkaufwand sowohl beim Parken und Rangieren, als auch bei Fahrten auf kurvenreichen Straßen (z.B. bei Kehren) verringert wird. Um das Lenkrad von Anschlag zu Anschlag zu drehen, sind nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Die Lenkung besitzt eine gute Mittenzentrierung, spricht bei kleinen Lenkwinkeln fein an und zeigt auch bei höheren Lenkwinkeln ein präzises Ansprechen. Das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Wählt man den Sport-Modus, wird die Lenkunterstützung etwas zurückgenommen, was die Fahrbahnrückmeldung nochmals geringfügig verbessert. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus (auch im Sport-Modus). Der Wendekreis von 10,9 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse in Ordnung.

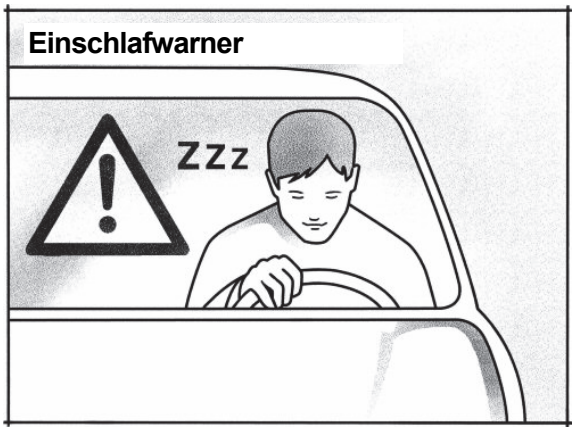
1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 35,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza S001 92Y der Größe 225/40 R18). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve zeigt der Leon ST ein stabiles, leicht untersteuerndes Fahrverhalten.

1,8 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Seat Leon ST ist mit einigen Assistenzsystemen erhältlich, welche die Fahrsicherheit stark erhöhen.



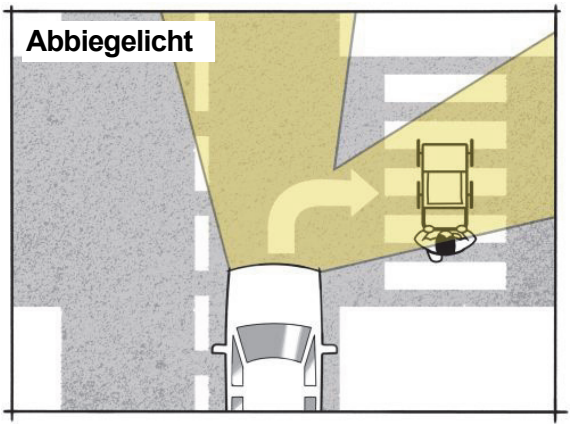
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

⊕ 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.

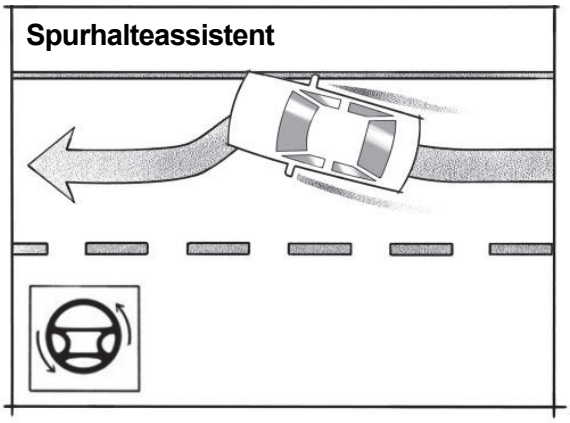
© ADAC e.V.

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. Ebenfalls optional gibt es das Umfeldüberwachungssystem "Front Assist" inklusive City-Notbremsfunktion. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine Kollisionswarnung, reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. 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 (entfallen aber bei Wahl der LED-Scheinwerfer). 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.

⊖ Es fehlen Rückstrahler an den Türen, welche den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen auf die Gefahr aufmerksam machen würden.



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.



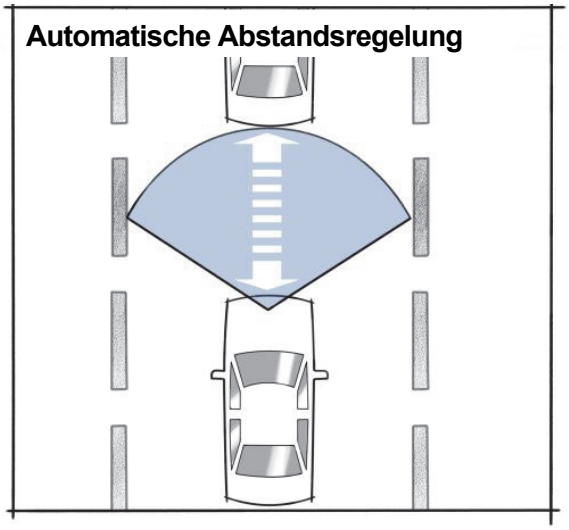
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

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

⊕ 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 die Schrägheckversion des Leon 94 % der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Das Ergebnis sollte auf den Leon ST übertragbar sein. 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 knapp 1,65 m. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar, da beides unter der Gepäckraumabdeckung liegt.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

© ADAC e.V.

Anschnallerinnerer für die hinteren Sitzplätze kosten unverständlicherweise Aufpreis und sind im Sicherheitspaket enthalten (inkl. Müdigkeitserkennung).

1,5 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Leon ST 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 Ergebnis sollte auf den Leon ST übertragbar sein. 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 befestigt 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.

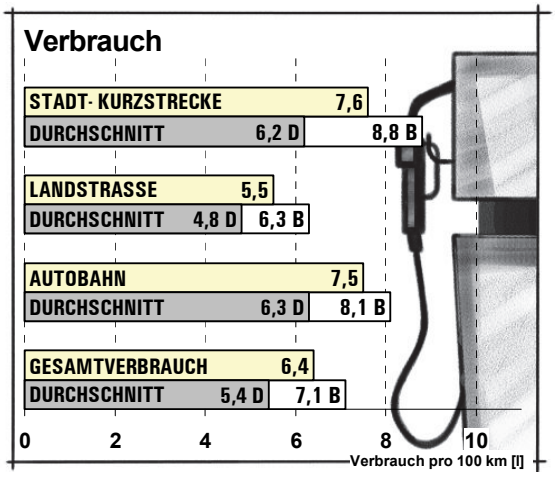
2,3 Fußgängerschutz

⊕ 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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Der Seat Leon ST 1,8 TSI kann beim Verbrauch nur wenig überzeugen. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,4 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 182 g/km erreicht das Fahrzeug beim ADAC EcoTest nur magere 21 Punkte im CO2-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,6 l, außerorts sind es 5,5 l und auf der Autobahn 7,5 l pro 100 km.



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

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Leon ST 1,8 TSI Motor erfüllt bereits die Abgasnorm Euro6. Keine der Schadstoffgruppen fällt dabei besonders negativ auf. Dafür gibt es für den Schadstoffausstoß sehr gute 49 von 50 möglichen Punkte. In der Summe reicht es mit 70 Punkten geradeso für vier Sterne im ADAC EcoTest.

© ADAC e.V.

4,0 AUTOKOSTEN

4,8 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten errechnen sich hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten. Da der Verbrauch des Leon ST 1.8 TSI nicht besonders niedrig ausfällt, liegen auch die Aufwendungen für den Kraftstoff entsprechend hoch.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 km oder zwei Jahre eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen ist nach 12 Monaten oder alle 60.000 km eine Inspektion ohne Ölwechsel fällig. Der 1,8-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Seat gewährt eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Durch die üppige Bereifung ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

3,5 Wertstabilität*

Beim Seat Leon ST sollte in Verbindung mit dem leistungsstarken Benzinmotor nur mit einem mittelmäßigen Restwertverlauf gerechnet werden.

4,4 Kosten für Anschaffung*

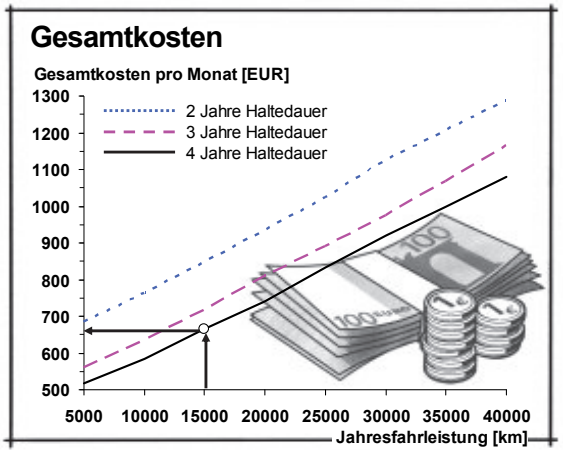
⊖ Für die sportliche FR Variante des Leon ST müssen mit dem 1.8 TSI Motor mindestens 25.570 Euro investiert werden. Die Serienausstattung fällt dabei immerhin nicht schlecht aus. Sehr empfehlenswert sind die Fahrerassistenzpakete sowie die LED-Scheinwerfer.

2,8 Fixkosten*

Die Fixkosten des Leon ST liegen im zufriedenstellenden Bereich. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 120 Euro. Während die Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung noch akzeptable sind, fällt die Teilkaskoversicherung teuer aus. (KH: 16; TK: 21; VK: 19).

4,3 Monatliche Gesamtkosten*

⛔ Bei den absoluten monatlichen Kosten kann der Leon ST 1.8 TSI nicht punkten. Der hohe Anschaffungspreis, die erhöhten Betriebskosten, sowie der nicht besonders stabile Restwertverlauf verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 665 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

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
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1798
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	77 (105)	90 (122)	103 (140)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1250
0-100 km/h[s]	12,1	10,3	9,6	8,4	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	191	202	211	226
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,9 S	5,3 S	5,3 S	5,9 S
CO2 [g/km]	119	114	123	122	137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/19	17/17/19	16/18/21	16/18/21	16/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	72	62	84	82	120
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	474	517	587	595	665
Preis [Euro]	16.640	19.370	21.650	22.370	25.570

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter
SR	= Schrägheck	TR	= Transporter
CP	= Coupe	GR	= Großraumlimousine
C	= Cabriolet	BU	= Bus
RO	= Roadster	GE	= Geländewagen
KB	= Kombi	PK	= Pick-Up

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

N	= Normalbenzin
S	= Superbenzin
SP	= SuperPlus
D	= Diesel
FG	= Flüssiggas
G	= Erdgas
E	= Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1798 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	5100 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	**225/40R18Y**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**10,9 m**
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	**4,0 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**35,7 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**6,4 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**7,6/5,5/7,5 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	137 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**182 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**68,2 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4535/1816/1436 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1990 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1370 kg/500 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**445 l/785 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1500 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	**780 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**147 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**56 Euro**
Monatliche Fixkosten	**100 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**362 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**665 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/21
Grundpreis	25.570 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

Abbiegelicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (FAS-Paket II)	560 Euro
Automatikgetriebe (7-Gang-DSG)	1.700 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (+ Progressivlenkung)	760 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (FAS-Paket)	300 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	990 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Comfort-Paket II)	150 Euro°
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/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket II)	150 Euro°
Klimaautomatik (Climatronic)	Serie
Navigationssystem	690 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (v+h: 500 Euro)	350 Euro°
Lackierung Metallic	530 Euro°
Panorama-Glasdach	890 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,0**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,3**
Verarbeitung	2,4
Alltagstauglichkeit	2,4
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	**1,7**
Bedienung	1,7
Raumangebot vorne*	1,3
Raumangebot hinten*	1,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,1**
Federung	2,1
Sitze	2,2
Innengeräusch	2,1
Klimatisierung	2,0
Motor/Antrieb	**1,7**
Fahrleistungen*	1,2
Laufkultur	1,7
Schaltung	1,9
Getriebeabstufung	2,5

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**1,9**
Fahrstabilität	1,9
Lenkung*	1,9
Bremse	1,8
Sicherheit	**1,8**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,5
Fußgängerschutz	2,3
Umwelt/EcoTest	**2,5**
Verbrauch/CO2*	3,9
Schadstoffe	1,1

AUTOKOSTEN **4,0**

Betriebskosten*	4,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Wertstabilität*	3,5
Kosten für Anschaffung*	4,4
Fixkosten*	2,8
Monatliche Gesamtkosten*	4,3

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.