



SEAT Leon ST 1.6 TDI Start&Stop Style

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

Die Kombiversion des Leon trägt den Beinamen ST (Sport Tourer) und 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. Der kleine Dieselmotor passt gut zum Leon, auch wenn die 105 PS nicht halten können, was die dynamische Linienführung des ST vermuten lässt. Mit dem 1.6 TDI lässt es sich angenehm im Verkehr mitschwimmen und auch Überholmanöver können zügig genug absolviert werden. Doch richtig flott geht es damit nicht voran. Die Stärken des kleinen Diesels liegen woanders: Mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 4,4 l/100 km ist man sparsam unterwegs und spart Kraftstoffkosten. Dank ausgewogen abgestimmten Fahrwerk und einem niedrigen Innenraumgeräusch ist man auch auf langen Strecken komfortabel unterwegs. Den 1.6 TDI gibt es auf Wunsch auch mit dem empfehlenswerten 7-Gang-DSG oder mit Allradantrieb. Für den getesteten Handschalter sind in der Ausstattung Style 23.770 Euro fällig. Das ist angesichts der kleinen Motorisierung kein besonders günstiger Preis.

Karosserievarianten: Schrägheck (Drei- und Fünftürer). **Konkurrenten:** Ford Focus Turnier, Opel Astra Sports Tourer, VW Golf Variant.

+ großzügiges Raumangebot, großer und gut nutzbarer Kofferraum, viele Assistenzsysteme erhältlich, niedriger Verbrauch

- hinten sehr kurze Kopfstützen, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

2,2 Transport

2,9 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: April 2014
Text: D. Silvestro

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

- +** Auch die Kombiversion des Leon zeigt sich hochwertig und solide verarbeitet. Die Karosserie ist sauber gefertigt, 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. Insgesamt ist die Verarbeitung 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, es fehlen aber Schwellerchutzleisten. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel ist einfach abschraubbar. Dank eines speziellen Fehlbetankungsschutzes kann nicht versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden.
- Nur im Detail gibt es Raum für Verbesserungen. 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. Die Motorhaube wird nicht wie sonst in dieser Fahrzeugklasse üblich über eine Gasdruckfeder offen gehalten, sondern mittels primitivem Haltestab.

2,2

Alltagstauglichkeit

Der Leon ST besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmälere Notsitz hinten in der Mitte, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die Zuladung des Kombis liegt bei zufriedenstellenden 510 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 auf Basis des im EcoTest ermittelten Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von 1.135 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 Radmutterenschlüssel 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. 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 wahrgenommen werden.

⊕ Die Außenspiegel lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen und sind beheizbar. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, diese Funktion ist per Taster am Innenspiegel auch deaktivierbar. Im empfehlenswerten Comfort-Paket II findet man neben dem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich und funktionieren auch bei hohen Geschwindigkeiten gut. Einparkensoren, welche den Fahrer optisch und akustisch beim Rangieren unterstützen, gibt es für vorne und hinten gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut). 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 Style Serie. Gegen Aufpreis gibt es einen 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.

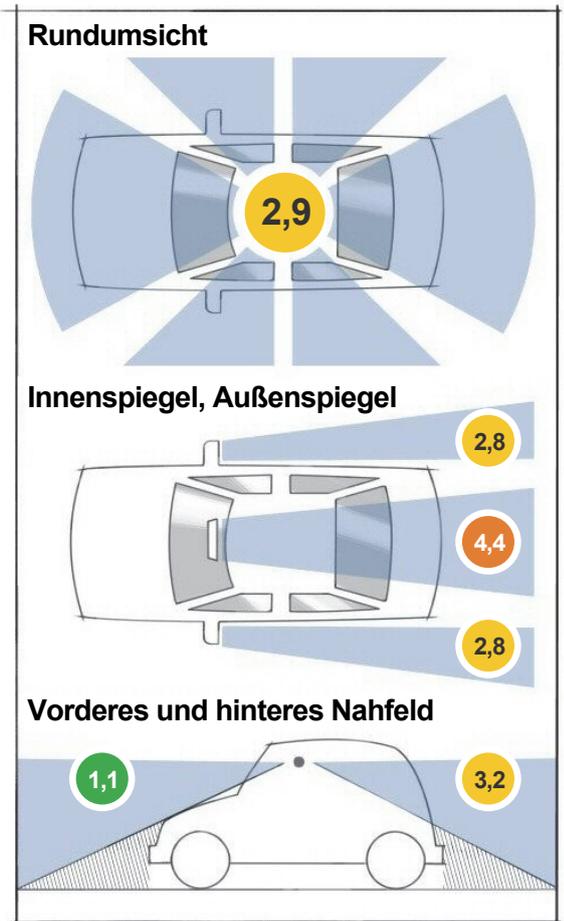
2,9 Ein-/Ausstieg

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 mit rund 55 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Aufpassen muss man beim Einsteigen, dass man sich nicht den Kopf an der schräg verlaufenden A-Säule anstößt. Hinten steigt man ebenfalls recht bequem 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.

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



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



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

– 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. Dann findet bis zu zehn handelsübliche Getränkeboxen im Kofferraum Platz. 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 (65 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 Style). 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.

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 Detailsinstellungen vornehmen möchte und sich dann in den unzähligen Menüs des Bordcomputers und Navigationssystems zurechtfinden muss.

⊕ Das Lenkrad ist in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellbar. Sowohl die Pedale als auch der Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Er beinhaltet auch die Bedienelemente für die Nebelleuchten (durch herausziehen des Schalters aktivierbar). Eine gut funktionierende Fahrlichtautomatik gibt es gegen Aufpreis. Das Klimabedienteil ist in akzeptabler Höhe angeordnet und dadurch gut erreichbar. Die optional verbaute Klimaautomatik lässt sich dabei sehr einfach bedienen. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt und ist gut ablesbar. 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 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 (nicht im Testwagen). 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 Tür geöffnet wird).

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



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

⊕ 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*



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

⊕ 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 gut 1,90 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

Das Fahrwerk des Leon ST bietet einen gelungenen Kompromiss zwischen einer straffen und damit fahraktiven Auslegung, bei gleichzeitig genügend Restkomfort. Das passt gut zum dynamischen Erscheinungsbild des spanischen Kombis. Ein adaptiv regelndes Fahrwerk ist nur für die stärkeren Motorisierungen erhältlich.

⊕ Durch die ausgewogene Feder-Dämpfer-Abstimmung federt das Fahrzeug beim Überfahren von langen Bodenwellen kaum ein, nur bei voller Beladung merkt man das Mehrgewicht auf der Hinterachse, was zu leichtem Nachschwingen führt. Die Federwege an der Hinterachse sind aber ausreichend. Kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse werden gut bis zufriedenstellend abgedämpft und dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Selbst grobe Querfugen werden nicht unangenehm durchgereicht. Bei regelmäßigen feinen Anregungen ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden. Sowohl die Seitenneigung als auch Aufbaubewegungen sind gut bis zufriedenstellend gedämpft und unterstreichen die sportlichen Ambitionen des Spaniers. Beim Überfahren von grobem Kopfsteinpflaster neigt die Karosserie zu leichtem Dröhnen, Vibrationen sind aber nicht zu stark vorhanden. Der Langsamfahrkomfort des Kombis ist gut.

2,4 Sitze

Die Sitze im Leon überzeugen durch guten Komfort und sind auch auf langen Strecken nicht unangenehm. Sportsitze mit verstärktem Seitenhalt gibt es gegen Aufpreis (Alcantara-Paket, nicht im Testwagen).

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante sind beide Vordersitze in der Höhe einstellbar. Sie sorgen dank gut konturierten Lehnen und angenehm gestalteter Sitzflächen für einen guten Sitzkomfort. Lediglich große Personen finden etwas wenig Oberschenkelabstützung, da die Sitzfläche etwas kurz geraten ist. Der Seitenhalt ist zufriedenstellend, könnte speziell im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden im Leon schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Wählt man die im Testwagen verbauten Ledersitze (Leder-Paket), gibt es auch für den Beifahrersitz eine Lordosenstütze.

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.

⊖ Auf den optionalen, unperforierten Ledersitzen neigt man schnell zu starkem Schwitzen. Empfehlenswerter sind die optionalen Alcantara-Sitze, die sogar noch deutlich billiger sind, als die Lederbezüge.

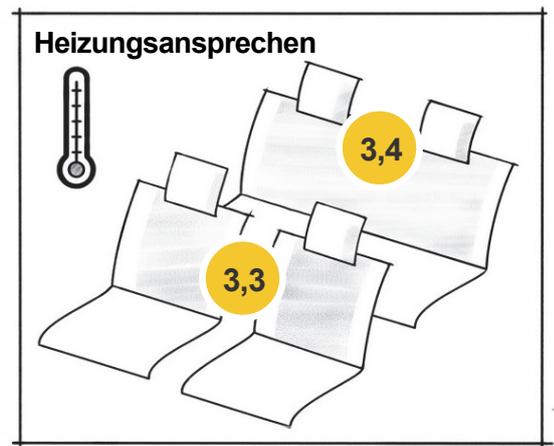
1,9 Innengeräusch

+ Das bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) ermittelte Geräuschniveau beträgt lediglich 67,2 dB(A). Windgeräusche sind dabei nicht besonders ausgeprägt vorhanden und nehmen erst bei hoher Geschwindigkeit deutlicher zu. Sowohl Fahrgeräusche als auch der gute abgeschottete Motor sind im Innenraum kaum präsent.

2,2 Klimatisierung

Der Leon ST Style ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber die im Testwagenverbaute Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter, die fein und situationsangepasst arbeitet. Beim 1.6 TDI 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.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Leon ST mit Basisdiesel fallen zufriedenstellend aus. Der 1.6 l-Dieselmotor leistet maximal 105 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 250 Nm (bei 1500 1/min). Während die Elastizitätswerte im vierten Gang noch gut ausfallen, sind sie im fünften Gang nur noch zufriedenstellend. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Kombi in akzeptablen 7,3 s. Man fühlt sich mit dem kleinen Diesel zwar nicht untermotorisiert, besonders spritzig ist man damit aber nicht unterwegs. Beim Anfahren besitzt das Fahrzeug eine leichte Anfahrschwäche.

2,5

Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder-Diesel-Motor bietet insgesamt eine noch gute Laufkultur. Direkt nach dem Kaltstart läuft das Aggregat zwar etwas unkultiviert, doch sobald der Motor auf Betriebstemperatur ist, spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Während der Fahrt dringen zwar leichte Vibrationen in den Innenraum, doch insgesamt sind diese kaum störend. Unter Last neigt der Motor unterhalb von 1.500 1/min zu leichtem Dröhnen, was aber nicht als zu unangenehm wahrgenommen wird.

2,1

Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Schaltgetriebe ist leichtgängig, präzise geführt und überzeugt mit kurzen Schaltwegen. Nur wenn man in den fünften Gang schalten möchte, kann es teilweise leicht haken. Eine Gangempfehlung unterstützt dabei, den richtigen Gang zu wählen. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hilft dem Fahrer beim Anfahren an einer Steigung, indem die Bremsen noch für kurze Zeit aktiviert bleiben, wenn man von der Bremse aufs Gaspedal wechselt. Das Fahrzeug kann dadurch nicht versehentlich ein Stück zurückrollen. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert weitgehend problemlos, legt man aber bei aktiviertem Start-Stopp zuerst den Gang ein und betätigt dann die Kupplung, springt das Fahrzeug nicht wieder an. 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.

⊖ Der Rückwärtsgang befindet sich zwar wie üblich vorne links und kann kaum versehentlich eingelegt werden. Rollt das Fahrzeug aber noch geringfügig nach vorn, so kracht es beim Einlegen des Rückwärtsgangs laut im Getriebe.

2,5

Getriebeabstufung

Der Leon ST 1.6 TDI ist noch mit einem Fünfgang-Getriebe ausgestattet. Das Getriebe passt zwar insgesamt zum Fahrzeug, die Sprünge zwischen den einzelnen Gängen fallen aber recht groß aus.

⊕ Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Dadurch wird dem Motor zwar etwas die Agilität geraubt, bei höheren Geschwindigkeiten fährt man aber mit niedrigen Drehzahlen. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 2.550 1/min.

1,7

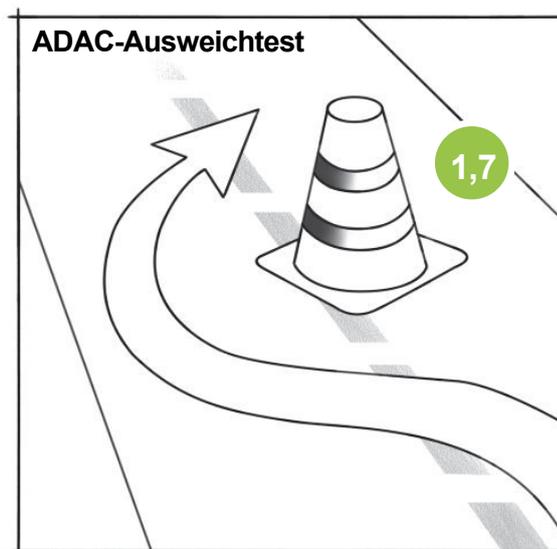
FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

Fahrstabilität

⊕ Das Fahrverhalten des Leon ST ist sehr sicher und gibt keinen Anlass zur Kritik. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls zeigt das Fahrzeug ein stabiles Fahrverhalten. 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.

ADAC-Ausweichtest



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.

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 früh an, wodurch der Fahrer bei schnell angefahrenen Kurven eine gute Rückmeldung über das Gripniveau erhält und noch genügend Sicherheitsreserven zur Verfügung hat. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind kaum vorhanden.

2,1 Lenkung*

+ Die Lenkung überzeugt durch ihre gute Mittenzentrierung und das feine Ansprechen bei kleinen Lenkwinkeln, was für ein sicheres Fahrgefühl sorgt. Auch bei höheren Lenkwinkeln überzeugt die Lenkung durch ihr präzises Ansprechen und eine hohe Zielgenauigkeit. Bei schneller Kurvenfahrt erhält der Fahrer eine gute Fahrbahnrückmeldung. Die Lenkübersetzung ist gut bis zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind rund drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 10,95 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse in Ordnung.

1,0 Bremse

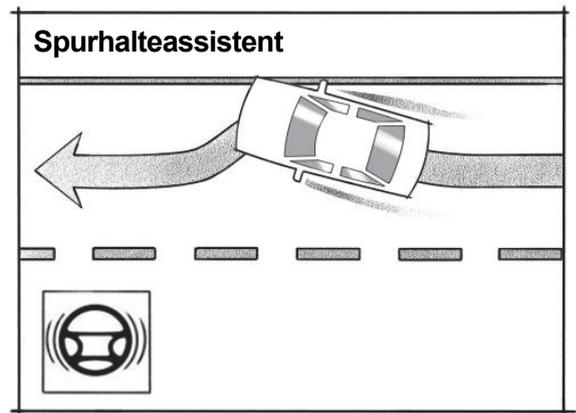
+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Leon ST 1.6 TDI nach durchschnittlich 33,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport RT; 225/45 ZR17). Das ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse ein hervorragender Wert. So kurze Bremswege wurden bisher nur von Super-Sportwagen erreicht. Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve neigt der Leon ST zum Untersteuern, was aber insgesamt sicher ist.

1,8 SICHERHEIT

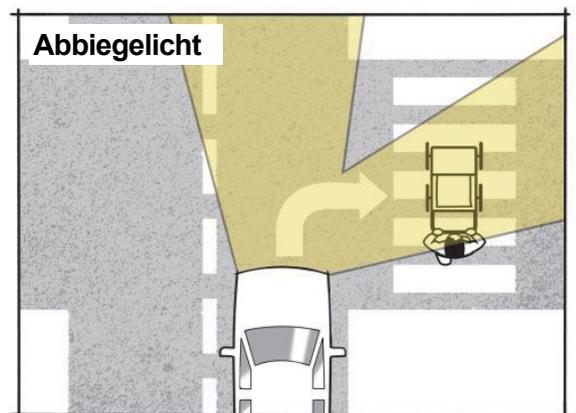
1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

+ 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.



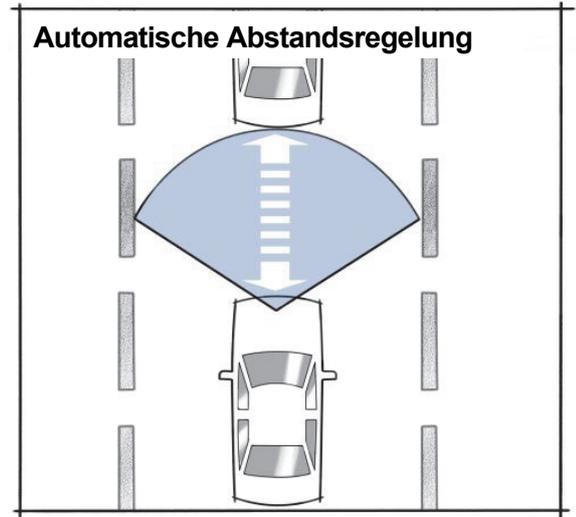
Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



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.

Das optionale Fahrerassistenzpaket beinhaltet neben einem Spurhalteassistenten auch einen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet. Der Spurhalteassistent erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt das Fahrzeug automatisch leicht in die 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. Bremsst 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 möglichst 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). Wählt man die LED-Scheinwerfer, sind auch die Rückleuchten in LED-Technik ausgeführt. 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.



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.



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

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. 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 liegen. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.

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 gut entschärft sind, gibt es noch Verbesserungsbedarf an den seitlichen Bereichen und der Vorderkante der Motorhaube, welche noch recht aggressiv gestaltet sind.

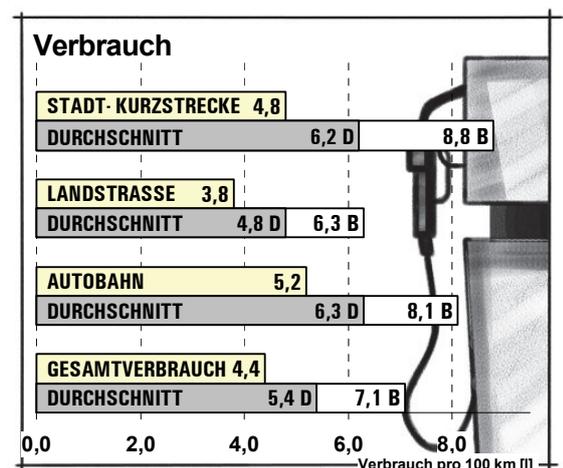
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der Seat Leon ST 1.6 TDI überzeugt mit einem niedrigen Testverbrauch. Mit einer CO₂-Bilanz von 140 g/km erreicht das Fahrzeug beim ADAC EcoTest gute 36 Punkte. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,4 l/100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,8 l, außerorts sind es 3,8 l und auf der Autobahn 5,2 l pro 100 km.

2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt niedrig. Nur der NO_x-Ausstoß auf der Autobahn ist leicht erhöht, was auch an der fehlenden Euro 6-Abgastechnik liegt. Es werden 40 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel erreicht. Insgesamt bringt es das Fahrzeug auf 76 Punkte - dies entspricht vier Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,8 AUTOKOSTEN

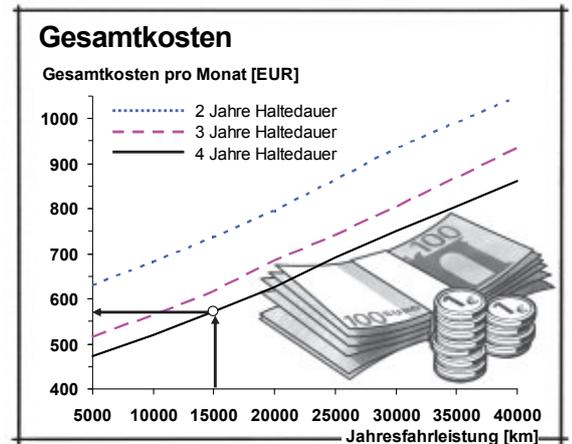
2,0 Betriebskosten*

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

1,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat Leon besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,6 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 572 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,6 Wertstabilität*

Für den Seat Leon ST mit sparsamem Dieselmotor wird ein solider Restwertverlauf erwartet.

4,1 Kosten für Anschaffung*

⊖ Für den Leon ST 1.6 TDI sind in der Style-Ausstattung bereits 23.770 Euro fällig. Die Serienausstattung geht dabei immerhin noch in Ordnung. Sehr empfehlenswert sind die Fahrerassistenzpakete sowie die LED-Scheinwerfer.

3,8 Fixkosten*

Die Fixkosten des Leon ST 1.6 TDI liegen nicht besonders niedrig. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 160 Euro. Während die Einstufung in der Vollkaskoversicherung für diese Fahrzeugklasse noch akzeptabel ausfällt, liegen die Einstufungen in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung sehr ungünstig. (KH: 19; TK: 23; VK: 19).

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Auch wenn die Betriebskosten gering ausfallen und der prozentuale Restwertverlauf recht stabil ist, kann der Seat Leon ST 1.6 TDI insgesamt nur ein zufriedenstellendes Ergebnis bei den monatlichen Kosten einfahren. Besonders der Anschaffungspreis fällt hoch aus.

DIE 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	1.6 TDI	1.6 TDI Ecom.	2.0 TDI Start& Stop
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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)	81 (110)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1250	230/1400	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	12,1	10,3	9,6	8,4	7,8	13,0	10,6	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	191	202	211	226	178	197	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,9 S	5,3 S	5,3 S	5,9 S	4,1 D	3,3 D	4,1 D
CO2 [g/km]	119	114	123	122	137	108	87	106
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]	72	62	84	82	120	178	152	212
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	474	517	587	595	665	489	526	608
Preis [Euro]	16.640	19.370	21.650	22.370	25.570	19.600	23.410	25.570

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,85/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/3,8/5,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	140 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4535/1816/1451 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1990 mm
Leergewicht/Zuladung	1350 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1500 kg
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1135 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	321 Euro
Monatliche Gesamtkosten	572 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/23
Grundpreis	23.770 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
Abstandsregelung, elektronisch (FAS-Paket II)	560 Euro
Automatikgetriebe (7-Gang-DSG)	1.700 Euro
City-Notbremsfunktion (FrontAssist ohne ACC)	290 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (FAS-Paket)	300 Euro ^o
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	1.190 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Comfort-Paket II)	150 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenz-Pake)	300 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/340 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket II)	150 Euro ^o
Klimaautomatik (Climatronic)	360 Euro ^o
Navigationssystem	690 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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