



SEAT Leon 1.4 TGI Start&Stop I-TECH

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Seat bietet den Leon auch mit Erdgasantrieb an, was am Namenszusatz „TGI“ zu erkennen ist. Für den Vortrieb sorgt ein modifizierter 1.4-Liter-Turbomotor mit einer Maximalleistung von 110 PS und einem Drehmoment von 200 Nm, das bereits bei 1.500 1/min anliegt. Damit erzielt der Seat bei den Fahrleistungsmessungen ein durchschnittliches Ergebnis, kann aber im EcoTest auf ganzer Linie überzeugen. Dank niedrigem Durchschnittsverbrauch von lediglich 3,8 kg/100 km Erdgas und sauberen Abgasen erhält er die vollen fünf Sterne. Einbußen muss man jedoch bei der Reichweite in Kauf nehmen, die mit einer Gasfüllung (14,4 Kilo) bei rund 375 Kilometern liegt. Allerdings besitzt der Leon zusätzlich noch einen Benzintank mit einem Fassungsvermögen von 50 Litern, was die Gesamtreichweite deutlich erhöht. Als weiteres Manko beträgt das Kofferraum-Volumen nur 255 Liter und ist damit rund 80 Liter kleiner als beim benzinbetriebenen Leon. Punkten kann der Seat wiederum beim großzügig bemessenen und leisen Innenraum sowie den beim I-TECH serienmäßigen Sportsitzen, die einen guten Sitzkomfort bieten. Ab Werk besitzt der I-TECH u. a. eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, einen Licht-/Regensensor und einen Fernlicht- sowie einen Spurhalteassistenten, alles Systeme, die Fahrkomfort und -sicherheit erhöhen. Letztere lässt sich gegen Aufpreis zudem um das Umfeldbeobachtungssystem mit City-Notbremsfunktion und einen Abstandstempomaten (ACC) ergänzen. Nicht zeitgemäß ist allerdings, dass Seat für Anschnall-Erinnerer auf dem Beifahrerplatz und im Fond Aufpreis verlangt, zumal der Anschaffungspreis mit 23.860 Euro im Klassenvergleich hoch ausfällt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 g-tron, VW Golf TGI.

- +** gutes LED-Licht (optional), geringer Kraftstoffverbrauch, großzügiger Innenraum, kurzer Bremsweg, hohes Sicherheitsniveau
- Fahrlichtanzeige nur im Lichtschalter, hinten sehr kurze Kopfstützen, kleiner Kofferraum, hohe Kofferraum-Ladekante



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,5 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,3 Langstrecke

3,1 Transport

2,7 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: März 2015
Text: Martin Brand

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Leon hat sich in der dritten Generation deutlich verbessert. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum wirken weitgehend hochwertig und solide. An die Konzernbrüder Audi A3 und VW Golf reicht er bei der Verarbeitung aber nicht ganz heran.

+ Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Türen besitzen sauber versiegelte Falze und 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 recht 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. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung geschützt, Schwellerschutzleisten, die den Lack beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen, gibt es beim I-TECH nur vorn. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, und der Erdgasbetankungsstutzen gut erreichbar.

- Im Detail gibt es Raum für Verbesserungen: Einige Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind hart und kratzempfindlich. Zu diesen zählen große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbrettes. Weder an den Türen, noch an den Fahrzeugflanken gibt es Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen. Es gibt keinen Fehlbetankungsschutz, der ein versehentliches Betanken des Benzintanks mit falschem Kraftstoff verhindern würde. Die Motorhaube wird nicht, wie sonst in dieser Fahrzeugklasse üblich, über Gasdruckfedern offen gehalten, sondern mit einem primitiven Haltestab.

3,2

Alltagstauglichkeit

Der erdgasbetriebene Leon bietet eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit. Vier Personen können bequem Platz nehmen, der schmale Fondmittelpplatz eignet sich aber nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung fällt mit 495 kg zufriedenstellend aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die zulässige Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt 80 kg, das reicht, um auch zwei schwere Räder (z. B. E-Bikes) mittels Heckträger zu befördern. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.400 kg, und ungebremste bis 670 kg gezogen werden. Betreibt man den Leon mit seinem Primärkraftstoff Erdgas, dauert der Tankvorgang etwas länger als das Befüllen mit Otto-Kraftstoff. Zudem muss aufgrund des kleinen Tanks (14,4 kg) öfter getankt werden. Zu beachten ist zudem, dass das Erdgas-Tankstellennetz derzeit noch nicht perfekt ausgebaut ist.

- Für den Primärbetrieb (Erdgas) gibt es lediglich einen 14,4 kg großen Tank, damit lassen sich nur Reichweiten bis rund 375 Kilometer erzielen. Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweist. Ein Reserverad ist für den Leon TGI nicht erhältlich. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man ebenfalls vergebens.

2,5

Sicht

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

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

⊕ Die Außenspiegel lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen und sind beheizbar. Der I-TECH ist serienmäßig mit dem Comfort-Paket II ausgestattet. Dieses beinhaltet einen bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch abblendenden Innenspiegel, der per Taster am Innenspiegel auch deaktivierbar ist. Darüber hinaus gibt es auch einen Licht- und Regensensor. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich und funktionieren auch bei hohen Geschwindigkeiten gut. Gegen Aufpreis gibt es vorn und hinten Einparkensoren, die den Fahrer optisch und akustisch beim Rangieren unterstützen (im Testwagen verbaut). Neben dem serienmäßigen Halogenlicht sind für den Leon LED-Scheinwerfer erhältlich. Diese sorgen für eine gute Fahrbahnausleuchtung, das Abblendlicht könnte allerdings eine etwas höhere Reichweite haben. Bei Wahl der LED-Scheinwerfer findet man zudem LED-Tagfahrlicht an Bord. Darüber hinaus ist der I-TECH serienmäßig mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet, der je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet.

⊖ 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 beim I-TECH eigentlich Serie, entfallen aber mit den LED-Scheinwerfern. Ein dynamisches Kurvenlicht ist nicht erhältlich.

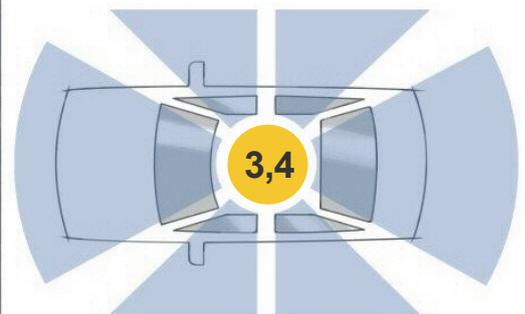
3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt zufriedenstellend. Der Schweller liegt zwar niedrig, wodurch die Füße nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt mit ca. 54 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Beim Einsteigen muss man aufpassen, sich nicht den Kopf an der schräg verlaufenden A-Säule anzustoßen. Hinten steigt man ebenfalls zufriedenstellend ein und aus. Die Türöffnungen sind ausreichend groß, und die Rückbank liegt in akzeptabler Höhe. Nur die breiten, in den Einstiegsbereich hineinragenden, Radläufe behindern den Zustieg etwas. Die Türarrastungen sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Haltepositionen.

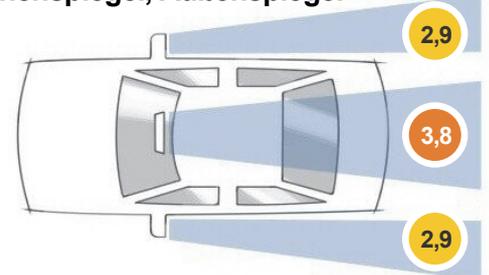


Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

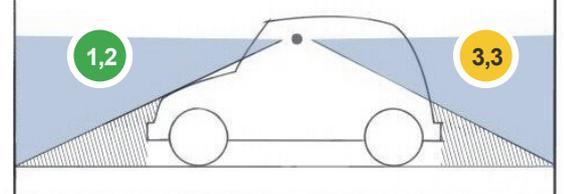
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch 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

⊕ Das Fahrzeug lässt sich mittels Fernbedienung öffnen und schließen. Die Tasten der Fernbedienung sind gut angeordnet und dadurch verwechslungssicher. Zusätzlich lassen sich mit der Funkfernbedienung die Fenster öffnen und schließen. Dank des serienmäßigen 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 am Dachhimmel Haltegriffe über den Türen.

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

3,9

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt insgesamt klein aus. Bis zur Kofferraumabdeckung finden nur 255 Liter Platz (normaler Leon 335 l). Nach Ausbau der Abdeckung und Beladung bis unters Dach lassen sich 345 Liter verstauen. Dann können bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum gestapelt werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne passen bis zur Scheibenkante 590 Liter, und bis unters Dach 975 Liter hinein.



Mit nur 255 l Volumen ist der Kofferraum des TGI deutlich kleiner als bei den herkömmlich angetriebenen Modellen.

2,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe wird über das Seat-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben und schließen. Hierfür gibt es eine gut erreichbare Griffmulde in der Klappeninnenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst große Personen bis 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der hohen und zufriedenstellend breiten Ladeöffnung ist der Kofferraum gut zugänglich. Das Ladeabteil könnte aber etwas breiter sein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne entsteht eine ebene Ladefläche.

⊖ Vor allem die sehr hohe Ladekante (75 cm über der Fahrbahn) stört beim Einladen von Gepäck. Auch zum Ausladen muss man vom Kofferraumboden aus eine Kante von rund 15 cm überwinden. Das schränkt den Komfort beim Be- und Entladen erheblich ein. Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus, es gibt nur eine Leuchte rechts in der Kofferraumverkleidung.



Schuld daran trägt der unterhalb des Kofferraums eingebaute Gastank.

3,0

Kofferraum-Variabilität

Der Leon bietet dank asymmetrisch geteilter Rückbank eine zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität. Die Gurte sind mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden.

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich zweigeteilt (60:40) umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand bedienen.

– Im Kofferraum findet man keine Ablagen vor. Es gibt weder Netze noch stabile Befestigungsösen, die zum Festzurren von schwerem Gepäck verwendet werden können. Einzig je eine kleine Ablage links und rechts im Kofferraum können für kleine Utensilien genutzt werden. Eine 12V-Steckdose sucht man vergebens.

1,7 INNENRAUM

1,9 Bedienung

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

+ Das Lenkrad ist in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellbar. Sowohl die Pedale als auch der Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Das Zündschloss ist zufriedenstellend im Lenkstock positioniert. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (Serie). Der Lichtschalter ist optimal erreichbar und auch bei Dunkelheit gut zu finden. Darin integriert ist der Schalter für die Nebelschlussleuchte (durch Herausziehen des Schalters aktivierbar). Eine gut funktionierende Fahrlichtautomatik sowie einen Fernlichtassistenten gibt es beim I-TECH serienmäßig. Die Rundinstrumente sind klar gezeichnet und einwandfrei im Kontrast, die Skalen beginnen aber etwas ungewohnt ganz unten - die Kraftstoffskalen werden leider nur grob gegliedert angezeigt. Eine dauerhafte Anzeige der Motortemperatur gibt es nicht, stattdessen wird dort der Füllstatus des Gastanks angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurz- und Langzeitspeicher Fahrdaten wie Verbrauch, Reichweite und Fahrzeit im Multifunktionsdisplay und/oder im Navigationsbildschirm angezeigt werden. Der serienmäßige Tempomat lässt sich über einen separaten Hebel am Lenkstock aktivieren, die eingestellte Geschwindigkeit wird dabei im Kombiinstrument angezeigt. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC). Das Klimabedienteil ist in akzeptabler Höhe angeordnet und dadurch gut erreichbar. Die serienmäßig verbaute Klimaautomatik lässt sich dabei sehr einfach bedienen. Die gewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt und ist einwandfrei 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. 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 (serienmäßiges LED-Innenlicht-Paket). Geöffnete Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Die elektrischen Fensterheber vorn besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird).



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

– Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer sind im Fahrlichtschalter integriert und für den Fahrer nur sehr schlecht zu erkennen. 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. Vorn stört der Ablagekasten zwischen den Sitzen beim Anschnallen. Der Einsteller der Lordosenstütze ist schlecht erreichbar.

1,2 Raumangebot vorne*

+ Der Seat Leon bietet den vorderen Insassen ein für diese Fahrzeugklasse hervorragendes Raumangebot. Der Verstellbereich der Sitzlänge ist riesig. Bei ganz zurück geschobenen Sitzen finden Personen von über zwei Metern bequem Platz. Dank der großzügigen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingengt. Das subjektive Raumgefühl geht für einen Wagen dieser Klasse in Ordnung.

2,0 Raumangebot hinten*

+ Auch die hinteren Mitfahrer können sich an dem großzügigen Raumangebot erfreuen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,95 m große Personen. Auch die Kopffreiheit liegt auf ähnlichem Niveau. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Es ergibt sich ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl. Zwei Personen finden hinten 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.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

Das Fahrwerk des Leon TGI zeigt sich ausgewogen abgestimmt. Der gelungene Kompromiss zwischen einer straffen und damit fahraktiven Auslegung bei gleichzeitig genügend Restkomfort passt gut zum dynamischen Erscheinungsbild der spanischen Schräghecklimousine. Ein adaptiv regelndes Fahrwerk ist für den TGI nicht erhältlich.

+ Durch die ausgewogene Feder-Dämpfer-Abstimmung federt das Fahrzeug beim Überfahren von langen Bodenwellen, auch bei voller Beladung, nicht zu stark ein und neigt kaum zum Nachschwingen. Kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse werden gut bis zufriedenstellend abgefedert und dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Selbst grobe Querfugen werden nicht unangenehm (aber mit leicht polternder Hinterachse) durchgereicht. Bei regelmäßigen feinen Anregungen ist ein leichtes Stuckern vorhanden. Sowohl die Seitenneigung als auch Aufbaubewegungen sind kaum ausgeprägt.

2,2 Sitze

Die Sportsitze im Leon I-TECH überzeugen durch guten Komfort und sind auch auf langen Strecken bequem. Die Stoff-Leder-Sitzbezüge sind für sommerliche Temperaturen ausreichend atmungsaktiv.

+ Beide Vordersitze lassen sich über einen großen Bereich in der Höhe einstellen. Die Lehnen sind gut konturiert, bieten dank der verstärkten Seitenwangen einen ordentlichen Seitenhalt und die angenehm gestaltete Sitzfläche sorgt für guten Sitzkomfort. Die gegenüber den Standardsitzen etwas längere Sitzfläche sorgt für ordentliche 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 akzeptablen Sitzkomfort, auch wenn die Oberschenkelunterstützung etwas ausgeprägter sein könnte.

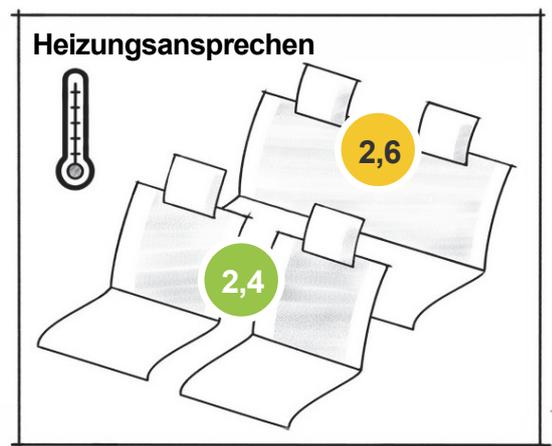
2,0 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) lediglich 67,1 dB(A). Das ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse ein guter Wert. Windgeräusche sind dabei kaum wahrnehmbar, diese steigen erst bei hohen Geschwindigkeiten leicht an. Beim Überfahren von groben Schlaglöchern poltert die Hinterachse leicht, ansonsten sind Fahrgeräusche gut gedämmt. Auch der 1,4-l-Erdgasmotor hält sich akustisch stets angenehm zurück, zeigt sich nur unter Last im niedrigen Drehzahlbereich etwas präsenter, was aber nicht unangenehm ist.

1,9 Klimatisierung

Der Leon ist in der getesteten Ausstattungsvariante (I-TECH) serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik (Climatronic) ausgestattet, die fein und situationsangepasst arbeitet. Die Heizung spricht vorn wie hinten zufriedenstellend an, so dass der Innenraum bei niedrigen Außentemperaturen recht schnell angenehm warm ist.

+ Bei der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich gut, aber nur für beide gemeinsam, dosieren. Die automatische Regelung kann in drei Intensitätsstufen erfolgen (Sanft, Mittel, Intensiv). Die automatische Umluftregelung sorgt mittels Luftgütesensor stets für gute Atemluft im Innenraum. Darüber hinaus ist die Klimaanlage mit einem Aktivkohlefilter ausgestattet.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des SEAT Leon 1.4 TGI gehen in Ordnung. Der Kompaktwagen wird von einem für Erdgas modifizierten Ottomotor mit einer Maximalleistung von 110 PS (bei 4.800 1/min) angetrieben. Das maximale Drehmoment von 200 Nm liegt bereits bei 1.500 1/min an. Das Aggregat kann im vierten und fünften Gang gute Elastizitätswerte vorweisen, der Beschleunigungsvorgang von 60 auf 100 km/h dauert 8,8 bzw. 11,5 Sekunden. Im sechsten Gang sind die Elastizitätswerte immer noch zufriedenstellend, hier benötigt der SEAT 15,3 Sekunden. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der SEAT Leon TGI in durchschnittlichen 6,8 Sekunden (2./3. Gang).

2,3

Laufkultur

⊕ Der aufgeladene Vier-Zylinder-Direkteinspritzer legt eine gute Laufkultur an den Tag. Das Aggregat arbeitet weitgehend vibrationsarm, wenn Vibrationen auch im unteren Drehzahlbereich unter Last etwas am Lenkrad und den Pedalen spürbar sind. Dann und bei hohen Drehzahlen neigt der Motor auch etwas zum Dröhnen. Insgesamt fallen Störfrequenzen jedoch kaum auf.

1,9

Schaltung

⊕ Die präzise geführten Gänge lassen sich einfach und kaum hakend einlegen. Durch die kurzen Schaltwege sind auch schnelle Schaltvorgänge problemlos möglich, der Schaltwiderstand fällt dann aber etwas höher aus. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und durch eine Sperre sicher vor den anderen Gängen abgegrenzt. Die Kupplung lässt sich gut dosieren. Zusammen mit der serienmäßigen Berganfahrhilfe, ist Anfahren an Steigungen kein Problem. Abwürgen kann man das Fahrzeug damit kaum noch, da die Elektronik den Fahrer beim Anfahren unterstützt. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

⊖ Dem Rückwärtsgang fehlt eine Synchronisierung, die ein geräusch- und verschleißarmes Einlegen bei noch nach vorn ausrollendem Fahrzeug ermöglichen würde.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung ist gut, die einzelnen Gänge passen gut zueinander, und es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten der Fahrleistungen eher kurz gewählt, das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit rund 2.900 1/min. Eine etwas längere Übersetzung würde sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirken, den Leon aber speziell bei höheren Geschwindigkeiten etwas träger wirken lassen.

2,1

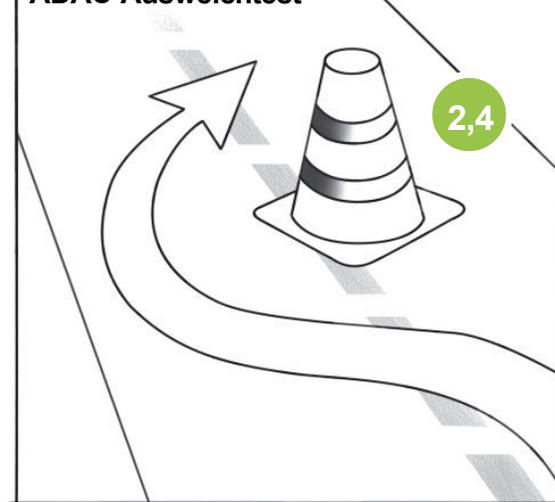
FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

Fahrstabilität

⊕ Insgesamt geht die Fahrstabilität völlig in Ordnung, wenn der Leon TGI auch im ADAC Ausweichtest ein anspruchsvolles Verhalten zeigt. Wird der Ausweichvorgang einer Schrecksituation entsprechend mit einem starken Lenkimpuls eingeleitet, neigt der Leon sowohl beim ersten Anlenken als auch beim Gegenlenken zum Übersteuern - nur durch starke ESP-Eingriffe kann das Fahrzeug stabilisiert werden, so dass keine Schleudergefahr besteht. Bei plötzlichen Lenkimpulsen reagiert der Leon spontan, pendelt kaum nach und stabilisiert sich schnell wieder. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen haben kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Seat serienmäßig mit einer elektronischen Differentialsperre (XDS) ausgestattet.

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.

Dabei wird das kurveninnere Rad selektiv abgebremst, falls es durchzudrehen droht - 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. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Leon etwas mit dem Heck nach - im Bedarfsfall regelt das ESP zuverlässig.

2,2 Lenkung*

⊕ Die Lenkung überzeugt durch ihre gute Mittenzentrierung und das spontane Ansprechen aus der Mittellage heraus, was für ein sicheres Fahrgefühl sorgt. Das Ansprechen ist auch bei höheren Lenkwinkeln gut, allerdings bauen sich mit leichter Verzögerung Seitenführungskräfte an der Hinterachse auf. Insgesamt zeigt sich die Lenkung präzise und bietet dem Fahrer auch eine gute Rückmeldung. Die Lenkübersetzung ist durchschnittlich gewählt. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp 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.

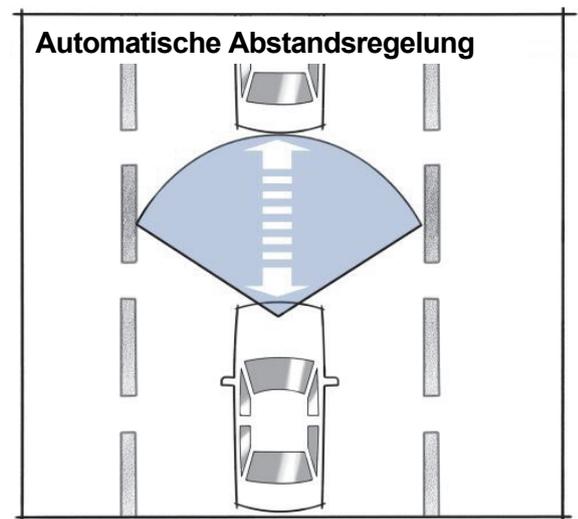
1,7 Bremse

⊕ Der Seat Leon 1.4 TGI kann mit einer effektiven Bremsanlage überzeugen. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Fahrzeug lediglich 35,4 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin EnergySaver, 205/55 R16 91V). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve drängt der Leon etwas mit dem Heck, bleibt aber gut beherrschbar.

1,7 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Seat Leon ist nun mit einigen neuen Assistenzsystemen erhältlich, die die Fahrsicherheit deutlich erhöhen. Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über den Vergleich der Raddrehzahlen einen Druckverlust an einem Rad feststellt und den Fahrer entsprechend warnt. Der I-TECH ist zudem serienmäßig mit dem Fahrerassistenzpaket ausgestattet, das neben einem Spurhalte- auch einen Fernlichtassistenten beinhaltet. Letzterer blendet bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder auf. Der Spurhalteassistent erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Bei drohendem Spurwechsel ohne Blinkerbetätigung lenkt das Fahrzeug automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück.



Automatische Abstandsregelung
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.



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

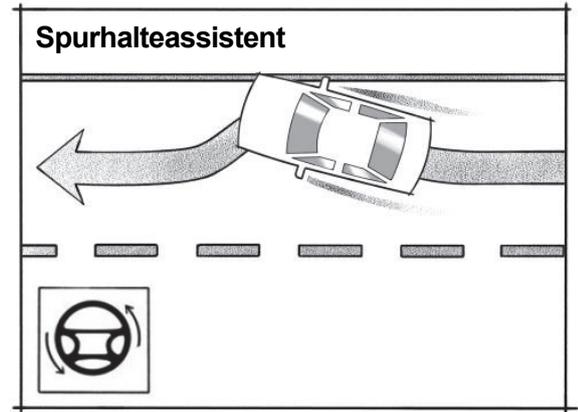
Gegen Aufpreis gibt es eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung dieses Fahrverhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit eine Pausenempfehlung anzeigt. Ebenfalls optional ist das Umfeldüberwachungssystem "Front Assist" inklusive City-Notbremsfunktion erhältlich. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer gewarnt. 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. Optional gibt es 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. Dann hat der Leon auch reaktionsschnelle LED-Rückleuchten. Bei einer Vollbremsung blinkt zunächst das Bremslicht, 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. Nebelscheinwerfer samt Abbiegelicht sind prinzipiell serienmäßig an Bord, entfallen unverständlicherweise aber, wenn man die LED-Scheinwerfer ordert. Eine Verkehrszeichenerkennung, einen Totwinkelassistenten und einen Speedlimiter sucht man vergebens.

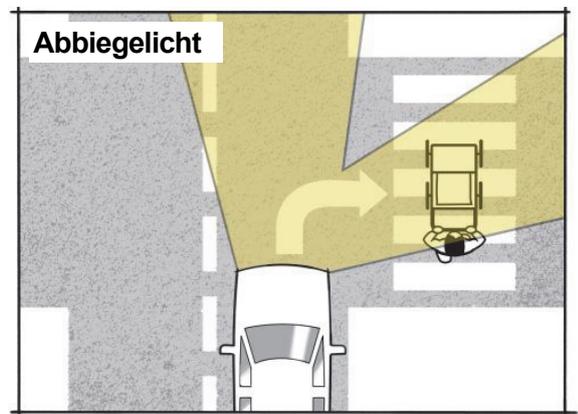
1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug 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. Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon mit 94 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis (Test: 11/2012). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können. Der Leon ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer 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 1,65 m. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar, da beides unter der Gepäckraumabdeckung liegt. Serienmäßig wird nur der Fahrer ermahnt, sich anzuschnallen. Anschnallerinnerer für den Beifahrer und die hinteren Sitzplätze kosten unverständlicherweise Aufpreis. Dann gibt es eine Statusanzeige für die hinten Sitzenden. Schnallt sich jemand im Fond während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. Es gibt im Kofferraum keine gut zugänglichen Zurrösen zur Ladungssicherung.



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



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.

1,6

Kindersicherheit

- +** Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon 92 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Das ist ein sehr gutes Ergebnis. Kindersitze lassen sich auf beiden äußeren Rücksitzen mittels gut zugänglichen Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken fixieren. Die normalen Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen. Die Gurtschlösser sind optimal angeordnet, um Kindersitze aller Altersgruppen lagestabil und sicher zu befestigen. 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 universelle Kindersitze aller Altersgruppen 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 Prozent der möglichen Punkte. Während der vordere Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube gut entschärft sind, gibt es noch Verbesserungsbedarf an den seitlichen Bereichen und der Vorderkante der Motorhaube, welche noch recht aggressiv gestaltet sind.

1,1

UMWELT/ECOTEST

1,1

Verbrauch/CO₂ *

- +** Im EcoTest-Kapitel kann der Seat Leon TGI mit Erdgasantrieb punkten. Es wurde ein CO₂-Ausstoß von 102 g/km ermittelt (Well-to-Wheel: inkl. der Emissionen für die Herstellung und den Transport von Erdgas). Das entspricht 49 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 3,8 Kilogramm Erdgas pro 100 km. In der Stadt liegt der Verbrauch bei geringen 4,4 kg/100 km, außerorts sind es ebenfalls niedrige 3,3 kg/100 km und auf der Autobahn noch akzeptable 4,2 kg/100 km.

1,0

Schadstoffe

- +** Bei den Schadstoffen überzeugt der Leon TGI ebenfalls. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die Schadstoffanteile im Abgas niedrig. Das Resultat sind hier volle 50 Punkte. Zusammen mit den Punkten beim CO₂-Ausstoß kommt der Seat auf sehr gute 99 Punkte im EcoTest. Damit erreicht der TGI die vollen fünf Sterne.

2,7 AUTOKOSTEN

0,6 Betriebskosten*

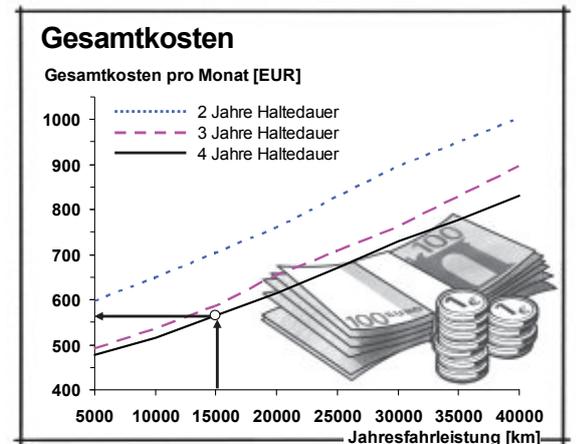
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die Formel zum Sparen: Niedriger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Erdgas ergibt niedrige Betriebskosten.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat Leon besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 15.000 Kilometer - spätestens aber nach 12 Monaten ein Service fällig. Der 1,4-Liter Turbomotor besitzt einen Zahnriemen, der laut Hersteller frühestens nach 240.000 km gewechselt werden muss.

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

⊖ Mit 15.000 km bzw. 12 Monaten hat der Leon TGI relativ kurze Inspektionsabstände, die für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte sorgen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 565 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,5 Wertstabilität*

Dem Seat Leon wird in Verbindung mit dem Erdgasantrieb für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,1 Kosten für Anschaffung*

⊖ Für einen Kompaktwagen fällt der Grundpreis des Seat Leon TGI I-TECH mit 23.860 Euro hoch aus. Er ist allerdings mit der Zwei-Zonen-Klimaautomatik, einem Licht-/Regensensor und dem Fernlicht- und Spurhalteassistenten ordentlich ausgestattet, doch gibt es auch einige sinnvolle Ausstattungen, die extra bezahlt werden müssen. So verlangt Seat für die besseren LED-Scheinwerfer, das Umfeldbeobachtungssystem mit City-Notbremsfunktion oder Anschnallerinnerer auf dem Beifahrerplatz und im Fond Aufpreis.

2,7 Fixkosten*

Die Fixkosten des Leon TGI I-TECH fallen durchschnittlich aus. Die KFZ-Steuer beträgt lediglich 28 Euro pro Jahr. Während die HaftpflichtEinstufung sehr günstig ist, erweisen sich die Teil- und Vollkaskoversicherung als sehr teuer (KH: 14; TK: 21; VK: 22).

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Während die niedrigen Betriebskosten einen positiven Beitrag leisten, wirkt sich der hohe Anschaffungspreis negativ aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.2 TSI Start& Stop	1.4 TSI Start& Stop	1.4 TSI ACT Start& Stop	1.6 TDI	1.6 TDI Start& Stop	1.6 TDI Eco	2.0 TDI Start& Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1598	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	81 (110)	92 (125)	110 (150)	66 (90)	77 (105)	81 (110)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	230/1400	250/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,2	9,3	8,0	12,6	10,7	10,5	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	191	202	215	178	192	197	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,9 S	5,2 S	4,7 S	4,1 D	3,8 D	3,3 D	4,1 D
CO2 [g/km]	119	114	120	109	108	99	87	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/19	17/19/19	14/22/21	14/22/21	18/17/20	20/19/23	20/19/23	16/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	72	62	78	56	178	160	152	212
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	463	512	583	588	466	514	520	598
Preis [Euro]	15.490	18.610	20.850	22.110	18.450	21.160	22.400	24.560

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1395 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,75/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,5 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	3,8 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,4/3,3/4,2 kg
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	94 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	102 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4263/1816/1459 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1985 mm
Leergewicht/Zuladung	1345 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255 l/590 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	14,4 kg
Reichweite	375 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	67 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	347 Euro
Monatliche Gesamtkosten	565 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/21
Grundpreis	23.860 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (entfällt bei LED-Licht)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Paket II)	560 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (Front Assist)	290 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	1.190 Euro°
Müdigkeitserkennung (Sicherheitspaket)	130 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Comfort-Paket II)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket II)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 690° Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	350 Euro°
Lackierung Metallic	530 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,3
Alltagstauglichkeit	3,2	Lenkung*	2,2
Sicht	2,5	Bremse	1,7
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	1,7
Kofferraum-Volumen*	3,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	3,0	Kindersicherheit	1,6
Innenraum	1,7	Fußgängerschutz	2,3
Bedienung	1,9	Umwelt/EcoTest	1,1
Raumangebot vorne*	1,2	Verbrauch/CO2*	1,1
Raumangebot hinten*	2,0	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,1		
Federung	2,3	AUTOKOSTEN	2,7
Sitze	2,2	Betriebskosten*	0,6
Innengeräusch	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Klimatisierung	1,9	Wertstabilität*	3,5
Motor/Antrieb	2,3	Kosten für Anschaffung*	4,1
Fahrleistungen*	2,7	Fixkosten*	2,7
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,3	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	