



Seat Exeo Salon-Rebell

Autotest | Was bekommt man, wenn man einen Rebellen und einen braven Hausherrn kreuzt? Einen Dreißiger! Diese Gruppe hat noch Ideale und Träume, haben inzwischen aber auch eine Karriere und eine Hypothek. Speziell für sie gibt es jetzt den Exeo: eine nette Limousine, die doch den spielerischen und eigensinnigen Charakter eines Seat haben soll.

Es muss gesagt werden: Der Exeo schaut mit festem Blick in die Welt. Er mag eine viertürige Limousine sein, aber dank des "Arrow Design" hat auch dieses geschäftliche Modell den selben Charakter wie alle andere neue Seat-Modelle.

Ein guter Anfang ist die halbe Arbeit

Obwohl die Testfahrt unter der brennenden spanischen Sonne beginnt, ist es beim Einsteigen in den Exeo schon bemerkenswert kühl. Das kommt daher, weil Seat dem Wort "Sonnendach" eine neue Bedeutung gibt. Auf dem Dach sind nämlich Sonnenpanele zu finden, und die Energie davon wird genutzt, um das Auto zu kühlen, auch wenn es geparkt ist.



Und das ist nicht der einzige gute Anfang, denn Seat hat noch einen klugen Gedanken. Im technischer Hinsicht basiert der Exeo auf der vorigen Generation des Audi A4. Dafür sind alle Maschinen der Audifabrik zum Hauptquartier von Seat in Spanien transportiert worden. Weil von einem existierenden Entwurf Gebrauch gemacht wird, kann der Preis angenehm niedrig gehalten werden und bietet Seat doch bewiesene Qualität.

Das Interieur ist dann auch fast so stramm und steril wie bei Audi, bis auf alle Firmenlogos, die sorgfältig

ersetzt wurden. Es ist den gekennzeichneten Elementen wie dem Lenkrad zu verdanken, dass der Exeo auch von innen wie ein Seat aussieht. Wer den Audi A4 kennt, sieht, dass der Rest des Interieurs fast ungeändert übernommen worden ist.

Das bedeutet auch, dass der Raum auf dem Rücksitz nur mäßig ist. Daneben kennt der Exeo einige ergonomische Fehler: So behindert die Armlehne zwischen den Vordersitzen den Fahrer beim Schalten. Die Handbremse kann nur benutzt werden, wenn die Armlehne weggeklappt ist.

Ausrüstung

Der Klang des standardmäßig vorhandenen Audiosystems ist mäßig. Die Bedienung des optionalen Audio-, Navigations- und Kommunikationssystems (bei Audi bekannt als "MMI") dürfte gern verbessert werden. Gerade deswegen verspricht Seat, dass sie innerhalb von einigen Monaten nach der Einführung ein eigenes Navigationsystem anbieten werden.

Die Atmosphäre im Interieur ist abhängig vom Ausrüstungsniveau. Die "Style"-Ausrüstung wurde künstlich mit einem braunen Interieur aufgehübscht (das ist kein geschmackvolles cremefarben oder beige, sondern ordinäres braun) mit unverkennbarem Holzimitat. Die verwendeten Materialien zeigen schon sehr schnell Gebrauchsspuren, denn der nagelneue Testwagen sieht aus ob er schon viele Jahre alt wäre.



Sowohl die "Reference" (Basisausführung) als auch die "Sport" Ausführung wurden mit einem strammen, schwarzes Interieur ausgerüstet. Damit kann der Exeo gerade noch als Qualitätsprodukt überzeugen.



Benzinmotor

Zuerst wurde mit dem "2.0 TSI" Benzinmotor gefahren. Mit diesem kräftigsten Motor aus dem Lieferprogramm sollte sich der Exeo als streitlustiger Rebell beweisen können. Im Gegensatz dazu ist der 200 PS / 280 Nm starke Turbomotor äußerst gebildet und zurückhaltend. Der Exeo fühlt mit dieser Kraftquelle absolut nicht herausfordernd an, sondern eher dickleibig und unwillig.

Nur wenn die Nadel des Drehzahlmessers unerbittlich bis ins rote Gebiet der Leiter gejagt wird, ist der Exeo TSI durchaus giftig und sind die Leistungen prima.



Dieselmotor

Die Dieselmotoren machen einen positiveren Eindruck. Ungeachtet der Drehzahl ist immer vollauf Zugkraft vorhanden. Deswegen fühlt sich der Exeo Diesel vom ersten Moment an lebendig und willig an, genau wie es von einem Seat erwartet werden darf. In der Praxis ist der Unterschied zwischen dem 140 PS und dem 170 PS starken Dieselmotor geringfügig. Nur wenn das äußerste verlangt wird, ist die stärkere Variante besser.

Die Dieselmotoren sind bemerkenswert sparsam. Sogar wenn mit dem 170 PS starken Dieselmotor kräftig durchgefahren wird, kostet es nur 6,7 Liter pro 100 km (Herstellerangabe 5,8 Liter pro 100 km).

Lenken

Der Exeo wird mit Standard- oder sportlichem Fahrgestell angeboten. Der Unterschied zwischen beiden Varianten ist deutlich spürbar und kennzeichnend für den Charakter des Autos. Mit dem Standard-Fahrgestell (in Seats Ausdrucksweise auch "Comfort" genannt) ist der Exeo ein guter, aber wenig bemerkenswert lenkender Kilometerfresser.

Das Sport-Fahrgestell ist deutlich stärker gefedert (vorne 30 %, hinten 25 % starre Dämpfer) und 20 mm gesenkt. Damit lenkt der Exeo strammer und fühlt sich

das Auto leichtläufiger und dynamischer an. Vor allem auf einer kurvigen Strecke kommt der Exeo damit zum Leben, und dort ist auch diese geschäftliche Limousine unmißverständlich ein Seat!



Fazit

Seat hatte es schwer: Baue eine gediegene viertürige Limousine, die gleichzeitig doch eigensinnig und vorteilhaft ist. Durch die Verwendung eines bestehenden Entwurfs konnte der Preis niedrig bleiben und ist die Qualität schon von vornherein bewiesen. Der Nachteil aus dem Recycling der existierenden Plattform ist, dass Technik und Ausrüstung nicht fortschrittlich sind.

Ob der Exeo tatsächlich einen rebellischen oder sportlichen Charakter hat, hängt vor allem von der gewählten Ausführung ab. Insbesondere die Dieselmotoren wissen mit guten Leistungen und einem bescheidenen Verbrauch zu überzeugen. Nur das Sportfahrgestell sorgt für eine dynamische Straßenlage.

Trotz aller Anpassungen ist und bleibt der Exeo eine klassische Viertürer-Limousine. Damit ist dieser neueste Sedan genauso rebellisch wie ein Geschäftsmann im dreiteiligen Kostüm, aber dann mit ein paar auffälligen Sportschuhen. ■



Technische Daten

Seat Exeo 2.0 TSI Style

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	466 x 177 x 143 cm
Radstand	264 cm
Leergewicht	1.405 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.400 kg
Tankinhalt	70 l
Gepäckraum	460 l
Reifen	225/45R17

Motor und Leistung



Motorinhalt	1984 cc
Zylinder / Ventile	4/5
Max. Leistung	200 PS @ 5100 U/min
Drehmoment	280 Nm @ 1800 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	7,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	241 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	7,7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	10,9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,8 l / 100 km
CO2 Ausstoß	179 gr. / km

Preis

Preis	€ 27.990
Grundpreis	€ 21.990