



Stimmiger Remix

Im Frühjahr 2009 möchte Seat mit der Exeo Limousine durchstarten. Eine erste Ausfahrt im Vorserienfahrzeug.

Beim Remixen kommt es auf das gekonnte Hinzumischen und Weglassen an. Gelingt's, wird der bearbeitete Track ein Hit. Ähnlich geht es aktuell Seat beim neuen Mittelklasse-Modell Exeo, mit dem die Iberer oberhalb ihres Toledo neue Kunden abschöpfen möchten.

Und die kommen bei der Sportlimousine, die spätestens Anfang April im Schaumraum steht, durchaus auf ihre Kosten. Front und Heck nach sportiver Seat-Manier plus bewährte Plattform und damit Know-how vom alten Audi A4 – man wird auf der ersten Ausfahrt mit der Vorserien-Limousine den Eindruck nicht los, das Auto schon

zu kennen. Aber das muss ja nicht unbedingt negativ sein – typisch Remix. Zumal man sich vorne und hinten komfortabel untergebracht fühlt. 30 Prozent neue Teile haben die Spanier hinzugemischt, um mit eigener Note in den Zulassungs-Charts gegen Peugeot 407, Renault Laguna und Mazda6 zu punkten. Die Materialanmutung im gefahrenen 2.0 TDI, der 170 PS mobilisiert, bei 1.750

Im Gepäckabteil ist für 460 Liter Platz (links). Die Instrumententafel kennt man vom Audi A4 Cabrio.



Umdrehungen maximal 350 Nm bereitstellt und mit einem Grundpreis von 24.361 Euro in der Liste steht, ist gut. Sie soll später sogar noch besser sein.

Gleiches dürfte für den partikelgefilterten Vierzylinder-Diesel gelten, der sich nicht gerade von seiner leisesten Seite zeigte. Geschenkt, Vorserie eben. Sein Verbrauch: 5,8 Liter auf 100 Kilometern (CO₂-Ausstoß: 153 g/km).

Daneben offeriert Seat zwei weitere 2,0-Liter-Common-Rail-Aggregate mit 143 PS und 120 PS (DPF stets Serie). Letzterer

stößt allerdings erst später zum Motoren-Ensemble, dem noch ein 102 PS starker 1,6-Liter-Benziner (ab 18.479 Euro), ein 1,8-Liter-Otto (150 PS) und ein 2.0 TSI (200 PS) angehören.

Beim Exeo, der in den Ausstattungen Reference, Stylance und Sport angeboten wird, ab Werk an Bord: ein Sechsgang-Handscharter, der richtig Spaß macht und präzise flutscht. Zudem gönnt Seat schon der Basis unter anderem ABS, ESP, sechs Airbags, Zwei-Zonen-Klimaatomatik, CD-Radio und Bordcomputer. Über optionalen Allradantrieb denkt der Hersteller ebenso noch nach wie über eine Doppelkupplung. Ein halbes Jahr nach der Limousine steht das Debüt des Kombis im Kalender. Und der erste Eindruck?

Unterm Strich ein stimmiger, preisgünstiger Remix von Seat. Ob mit Hit-Potenzial, darüber wird die erste „echte“ Fahrpräsentation mehr verraten. PN

NACHGEFRAGT BEI VOLKER WERNER, LEITER GROSSKUNDEN UND BEHÖRDEN BEI SEAT DEUTSCHLAND

Af: Herr Werner, welchen Stellenwert hat für Sie der Exeo?

Werner: Etwa ein Drittel aller gewerblichen Zulassungen in Deutschland sind Fahrzeuge der Mittelklasse. Mit dem Exeo runden wir unser Angebot für das Flottengeschäft erstmalig mit einer Limousine und später auch einem Kombi in diesem Segment ab. Damit sind wir in der Lage, auch für größere Flotten ein komplettes Modellangebot bis hin zur Mittelklasse anzubieten. Der Exeo wird dabei in unserem Großabnehmergeschäft eine tragende Rolle spielen.

Af: Warum ist er für Dienstwagenfahrer die richtige Wahl?

Werner: Der Exeo ist ein neues Fahrzeug auf einer bewährten Premiumplattform des Volkswagen-Konzerns. Das bedeutet, hohe Qualität und Zuverlässigkeit gepaart mit modernster Technik zu günstigen Preisen. Erstmals bieten wir bei Seat unseren Kunden die modernen VW-Common-Rail-Dieselmotoren, die, ebenso wie die Ben-

ziner, die strengen EU-5-Abgasnormen erfüllen. Darüber hinaus kann der Kunde auf die neueste Generation bei Navigation und Multimedia zurückgreifen. Der Exeo ist für Kunden, die hohen Fahrspaß mit geringem Verbrauch und überschaubaren Unterhaltskosten verbinden möchten.

Af: Wie viele Ihrer Kunden werden den Kombi wählen?

Werner: Mit der Limousine werden wir den wichtigen ersten Schritt in das für uns neue Segment machen. Wir erwarten, dass sich später etwa 75 Prozent unserer Kunden für die Kombiversion entscheiden werden.

Af: Und für Diesel-Motoren?

Werner: Der Anteil an Dieselfahrzeugen ist im gewerblichen Bereich naturgemäß überdurchschnittlich. Auch beim Exeo erwarten wir einen überdurchschnittlich hohen Dieseleanteil im Flottengeschäft.

Af: Welcher der drei angebotenen 2.0 TDI dürfte das gefragteste Aggregat sein?

Werner: Am gefragtesten wird sicherlich der 2.0 TDI CR mit 143 PS sein. Darüber hinaus werden wir in der zweiten Jahreshälfte den 120 PS starken 2.0 TDI CR anbieten, der sicher auch ein sehr interessantes Angebot sein wird. PN

