

vergleichstest



Seat Leon – VW Golf

Seat Leon 1.4 TSI ACT Excellence vs. VW Golf 1.5 TSI ACT BMT Highline

Beide Modelle der unteren Mittelklasse basieren auf derselben Technik. Die technische Basis bildet der MQB (modularer Querbaukasten), auf dem die meisten Fahrzeuge mit Quermotoren und Frontantrieb im gesamten Volkswagen-Konzern aufgebaut sind. Entsprechend ähnlich sind die Qualitäten der beiden Modelle. Im Vergleich stehen der Golf 1.5 TSI in der Highline-Ausstattung und der Leon 1.4 TSI in der Excellence-Ausstattung. Während der Golf als meistverkauftes Auto in Deutschland mit seinem modernen Antrieb und der hochwertigen Verarbeitung rundum überzeugen kann und in allen Fällen des täglichen Lebens eine gute Figur macht, ist der Leon dagegen die etwas sportlichere und auffälliger gezeichnete Alternative aus Spanien. Auch der Seat hat viele Qualitäten und bereitet besonders auf freier Landstraße viel Fahrfreude. So liefern sich die beiden technisch eng verwandten Modelle im direkten Vergleich ein enges Rennen.

Fazit: Der Golf gewinnt diesen Vergleichstest, da er in Summe das ausgereiftere Angebot ist und keine gravierenden Schwächen hat. Hervorzuheben sind die tadellose Verarbeitung und das stets sichere Fahrverhalten. Der Leon macht seine Sache aber ähnlich gut und überzeugt vor allem durch sein sportives Wesen.

ADAC-Urteil

Leon - Golf

AUTOTEST

2,4

2,1

AUTOKOSTEN

1,8

1,8

Zielgruppencheck



Familie

3,1

2,9



Stadtverkehr

3,1

3,0



Senioren

3,3

3,1



Langstrecke

2,6

2,6



Transport

3,1

3,1



Fahrspaß

1,9

2,0



Preis/Leistung

2,1

1,9

EcoTest:

Leon:

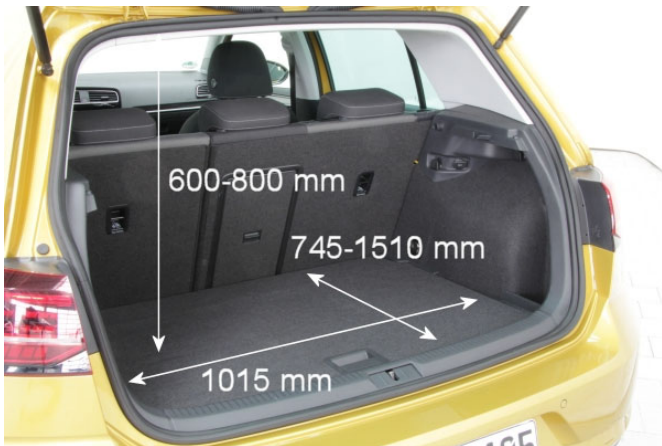


Golf:



2,8
Leon**2,6**
Golf

KAROSSERIE / KOFFERRAUM



Gut zugänglicher Kofferraum mit praktischem doppeltem Ladeboden

Der Golf als wichtigstes Modell in der Palette muss den Qualitätsanspruch von Volkswagen in alle Welt tragen. Entsprechend ist die Karosserie des Kompaktwagens sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Der Seat Leon steht dem Technikspender aus Wolfsburg in puncto Verarbeitungsqualität jedoch nur wenig nach. Die Rundumsicht ist im Golf etwas besser als im dynamischer gezeichneten Leon.

Die Kofferraumvolumina von 305 Liter beim Golf und 295 Liter beim Leon liegen auf sehr ähnlichem Niveau und sind beide klassendurchschnittlich groß. Allerdings ist die

Ladekante innen und außen beim Golf etwas niedriger und der Kofferraum dadurch leichter zu beladen.

Die Zuladung von 470 (Golf) respektive 490 kg (Leon) ist in beiden Fahrzeugen ausreichend hoch bemessen. Wegen der etwas schmalen Schweller und etwas größerer Türausschnitte gelingt der Zustieg in den Golf etwas einfacher als in den Leon. Die sehr schräg stehende A-Säule im Seat beeinträchtigt zusätzlich etwas. Insgesamt kann der Golf das Kapitel wegen der besseren Rundumsicht und dem bequemeren Zustieg knapp für sich entscheiden.



Sowohl innen, als auch außen ist die Ladekante im Seat höher als im VW

2,4
Leon**2,1**
Golf

INNENRAUM

Die Bedienung gibt in beiden Fahrzeugen wenig Rätsel auf. Hier wie dort findet sich schnell eine angenehme Sitzposition und die Anordnungen der Knöpfe und Schalter erschließen sich schnell. Einen Vorteil bietet der Seat, da sein Infotainment über Drehknöpfe für Lautstärke und Zoom sowie über Direktwahltasten verfügt. Im Golf findet

man nur Touchflächen dafür und man muss immer über das Hauptmenü in einen andern Bereich wechseln. Bei der Konnektivität liegen beide Systeme auf ähnlich hohem Niveau und haben sowohl DAB+-Empfang als auch USB-/SD-Anbindung und Apple Carplay/Android Auto. Beim Raumangebot für die Passagiere liegt der Golf vorne wie hinten



Der Leon bietet eine angenehme Sitzposition. Zudem ist er gut verarbeitet und leicht zu bedienen.



Generell zeigt sich der Innenraum des Golf praktisch, funktionell und hochwertig. Lediglich das neue Infotainmentsystem kann mit seiner Bedienung nicht überzeugen.

über dem Niveau des Leon. Bieten die Fahrzeuge in der ersten Reihe noch ähnlich viel Platz, steht auf der Rückbank des Golf spürbar mehr Platz zur Verfügung und auch das Raumgefühl ist wegen der niedrigeren Seitenlinie angenehmer. Bei der Innenraumvariabilität setzt sich der Golf

klar gegen seiner Mitbewerber durch. Er bietet mehr Stauraum für Kleinkram. Besonders die Türfächer sind im Wolfsburger deutlich größer. Zudem ist sein Handschuhfach im Gegensatz zu dem im Leon sowohl kühlbar als auch abschließbar.

2,5
Leon2,1
Golf

KOMFORT

Beide Testwagen treten mit einem adaptiven Dämpfungssystem an. In beiden Fahrzeugen lassen sich die Modi Sport, Normal und Comfort einstellen. Die Spreizung ist in beiden zwischen den einzelnen Modi gut und deutlich zu spüren. Sie bieten einen angenehmen Federungskomfort, insgesamt komfortabler ist die Federung aber im Golf ausgelegt. Im Seat ist speziell die Hinterachse auf Querfugen recht bockig. Aufbaubewegungen halten sich in beiden Rivalen in engen Grenzen. Die vorderen Sitze im Golf gefallen mit guten Konturen und festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht. Der Spanier ist mit großzügigen Komfortsitzen ausgestattet. Die bieten ebenfalls guten Seitenhalt, sind bequem gepolstert und ebenso auf längeren Strecken komfortabel. Auch auf der angenehm gepolsterten und gut konturierten Rücksitzbank reist man bequem, allerdings hat die tiefe Sitzposition einen spitzen Kniewinkel zur Folge. Die Messung der Innengeräusche kann überraschenderweise der Seat für sich verbuchen. Mit

67,9 dB(A) ist er bei 130 km/h etwas leiser als der Golf mit 69 dB(A). Echte Leisetreter sind damit aber beide Fahrzeuge nicht. Hier wie dort ist eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut, auch eine Sitzheizung vorne haben beide. Insgesamt gewinnt der Golf dieses Kapitel, da er vor allem wegen seiner ausgewogeneren Federung in Summe das komfortablere Fahrzeug ist.



Auch längere Strecke lassen sich auf der gut konturierten Rückbank des Seat zu zweit gut meistern.

1,8
Leon2,2
Golf

MOTOR/ANTRIEB

Die Grundkonstruktion der beiden Motoren der Testwagen ist im Prinzip gleich. Der 1.5 TSI im Golf ist aber die modernere der beiden Varianten. Große Vorteile hat der Golf in diesem Kapitel dadurch nicht. Trotz fast identischer Leistungswerte zieht der Leon insgesamt etwas besser durch und verhilft so zu spritzigeren Fahrleistungen. Die Elastizitätswerte sind aber hier wie dort auf gutem Niveau und die Motoren können in beiden Rivalen durchaus Fahrspaß bringen. Die Laufkultur ist bei beiden Fahrzeugen gut. Der ältere 1.4 TSI im Seat läuft aber einen Hauch feiner. Erfreulich ist auch, dass die Zylinderabschaltung in beiden Varianten sehr unauffällig arbeitet und nie störend auffällt. Zum Test tritt der Spanier mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) an, der Wolfsburger ist jedoch mit einer Sechsgangschaltung ausgestattet. Wie von Produkten aus dem Hause Volkswagen gewohnt, schließt die



Flink schaltendes 7-Gang-DSG im Seat

Kupplung des DSG beim flotten Anfahren leider etwas abrupt und das Auto fährt dadurch mit einem leichten Ruck los. Einmal in Fahrt, sind die Gangwechsel aber gut verschliffen und kaum spürbar. Die Abstufung der Gänge ist passend gewählt und das Drehzahlniveau immer angenehm niedrig. Hier hat der Golf mit seiner Handschaltung wenig entgegen zu setzen. Zwar ist das Getriebe ebenfalls passend gestuft und lässt sich leicht und präzise schalten,

das Drehzahlniveau im höchsten Gang ist jedoch spürbar höher. Immerhin funktioniert das Stop-Start-System einwandfrei, es arbeitet sehr gut mit dem ACC zusammen und startet den Motor bereits, wenn der Vordermann losrollt. Die Vorteile der Automatik, der besseren Laufkultur und Durchzugsstärke bringen dem Seat in diesem Kapitel den Sieg.

1,8
Leon1,8
Golf

FAHREIGENSCHAFTEN

Der Golf liegt sicher auf der Straße und lässt von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen; sie sind im Comfort-Modus etwas ausgeprägter, aber noch nicht störend. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Golf eine gelungene Vorstellung ab. Sicher umrundet er die Pylonen, begleitet von effektiven ESP-Eingriffen. So kommt auch die Fahrdynamik nicht zu kurz. Auch der fahraktive Leon macht bei der Fahrsicherheit eine gute Figur. Er lässt sich kaum aus der Ruhe bringen und bleibt auch bei anspruchsvollen Fahrmanövern sicher in der Spur. Er fühlt sich stets erfreulich leichtfüßig sowie handlich an und lässt sich mit erstaunlich hohen Geschwindigkeiten in Kurven bewegen. Unterstützt wird der Fahrspaß im Leon durch die gefühlvolle Lenkung mit klar definierter Mittenzentrierung, hoher Präzision und variabler Übersetzung. Doch auch der Golf hat eine progressive Lenkung. Auch sie bietet hohe Präzision und ein gutes Lenkgefühl, leider verhärtet sie bei sehr schnellem Lenken spürbar. Die Bremsen in beiden Fahrzeugen lassen sich fein dosieren und zeigen ein gutes Ansprechverhalten. Aus 100 km/h kommt der Golf bereits nach beeindruckenden 32,6 Metern zum

Stehen. Der Leon braucht dafür einen knappen Meter mehr. In Summe sind die Fahreigenschaften beider Kandidaten auf hohem Niveau und sehr ähnlich zueinander. Hier zeigt sich die Verwandtschaft durch das Baukastensystem MQB.



Griffiger Volant mit präzisiertem Lenkgefühl im Golf

2,1
Leon1,9
Golf

SICHERHEIT

Die beiden Wettbewerber unterscheiden sich in der Sicherheitsausstattung nicht groß. Sowohl der Golf als auch der Leon haben ESP, eine Abstandswarnung, eine Kollisionswarnung und ein City-Notbremssystem serienmäßig. Der VW hat zusätzlich serienmäßig ein vorausschauendes Notbremssystem an Bord. Dieses warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Zusätzlich hat der Golf einen Spurhalte- und einen Spurwechselassistenten an Bord. Letzterer umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Das im Testwagen verbaute Assistenzpaket enthält zudem den

„Emergency Assist“, der im Falle der Bewusstlosigkeit des Fahrers das Auto kontrolliert zum Stehen bringen soll, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann (beides nur bei Automatik). Auch der Seat bietet eine ähnliche Ausstattung mit Notbremssystem samt Fußgängererkennung. Auch hier funktioniert der Abstandsregeltempomat (ACC) tadellos und lässt den Leon seinem Vordermann zuverlässig folgen. Bei der passiven Sicherheit kann der Golf voll punkten, denn er erreicht im Euro NCAP-Crashtest ganze 94 Prozent der möglichen Punkte. Der Seat kommt im Crashtest auf dasselbe Ergebnis.

In Puncto Kindersicherheit liegen die zwei Rivalen auf ähnlichem Niveau. Der Euro NCAP-Crashtest bescheinigt dem Leon mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Der Golf muss mit drei Prozentpunkten weniger auskommen. Kindersitze lassen sich hier wie dort auf den äußeren hinteren Sitzplätzen gut befestigen, Isofix ist dort serienmäßig verbaut. Der Golf hat dies auch vorne, allerdings kann die nicht abziehbare Kopfstütze bei größeren Kindersitzen stören.

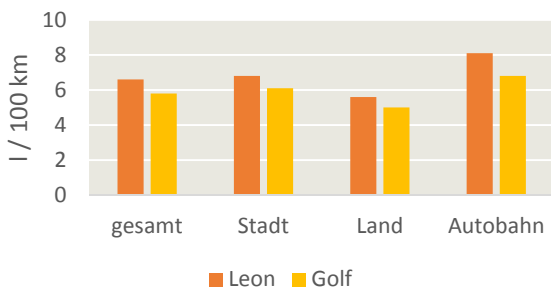
Auch beim Fußgängerschutz kann der Leon mit 70 Prozent der erreichbaren Punkte fünf Prozentpunkte mehr erreichen als der Golf. Vor allem der seitliche Bereich der Motorhaube ist bei ihm etwas zu hart gestaltet.

Insgesamt kann der Golf das Kapitel trotzdem für sich entscheiden, da er bei der passiven Sicherheit das bessere Gesamtpaket schnürt. Insbesondere die Kopfstützen bieten einen weiteren Verstellbereich als die im Seat.

3,2 Leon **2,1** Golf **UMWELT/ECOTEST**

In diesem Kapitel zahlt es sich aus, dass der Golf über die modernere Ausbaustufe des Verbrenners verfügt. Schon beim Verbrauch ist der Golf mit 5,8 l/100 km im ADAC Ecotest deutlich sparsamer als der Leon mit 6,6 l/100 km. Hier hat der Leon durch die im Testwagen verbaute Automatik zusätzliche Nachteile. Bei den Schadstoffen wird das Ergebnis noch deutlicher und der modernere Motor kann hier klar auftrumpfen. So kann der Golf deutlich niedrigere Partikelemissionen vorweisen und pustet viel weniger CO in die Umwelt. Besonders der anspruchsvolle Autobahnzyklus macht dem Seat im Vergleich mit dem Golf das Leben schwer. So kommt der Golf im Ecotest auf vier Sterne, der Spanier muss sich mit drei von fünf Sternen geschlagen geben.

Verbrauch Ecotest



DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Leon	Golf
ESP	Serie	Serie
Abstandswarnung	Serie	Serie
Kollisionswarnung	Serie	Serie
City-Notbremsssystem	Serie	Serie
vorausschauendes Notbrems-system	optional	Serie
Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich	optional
Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich	optional
Tempomat	Serie	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	optional	optional
Autobahn-/Stauassistent	optional	optional
Verkehrszeichenerkennung	Serie	optional
Spurassistent	Serie	optional
Totwinkelassistent	nicht erhältlich	optional
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Notfallassistent	optional	optional
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	Serie	Serie
Head Up Display	nicht erhältlich	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie	Serie

1,8
Leon1,8
Golf

AUTOKOSTEN

Bei der Anschaffung ist der Golf traditionell recht teuer, allerdings bleibt er auch lange sehr wertstabil. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainment-Systemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 72 Euro pro Jahr, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 13, Teil- und Vollkasko jeweils 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und

fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre liegen. Der Seat Leon ist zwar in der Anschaffung etwas günstiger, dafür ist der Werterhalt nicht ganz so gut wie beim Golf und er braucht etwas mehr Sprit. Außerdem sind die Versicherungseinstufungen beim Seat höher (TK: 21, VK: 19; KH: 14). Die Steuer beläuft sich auf nur 68 Euro im Jahr. In Summe liegen die monatlichen Kosten daher bei beiden Fahrzeugen auf ähnlichem Niveau und somit geht dieses Kapitel unentschieden aus.

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

TECHNISCHE DATEN / KOSTEN

Herstellerangaben	Seat Leon 1.4 TSI ACT Excell.	VW Golf 1.5 TSI ACT BMT Highl
Motorbauart	4-Zylinder Otto (Reihe), Turbo	4-Zylinder Otto (Reihe), Turbo
Schadstoffklasse	Euro 6b	Euro 6c
Hubraum	1.395 ccm	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang- Doppelkupplung	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s	8,3 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	115 g/km	116 g/km
Stirnfläche / cw-Wert	n.b.	2,19 m ² / 0,27
Reifengröße (Serie)	225/45 R17	225/45 R17
Länge / Breite / Höhe	4.282 / 1.816 / 1.459 mm	4.258 / 1.799 / 1.492 mm
Leergewicht / Zuladung	1.263 / 527 kg	1.294 / 496 kg
Kofferraumvol. normal / gekl.	380 / 1.210 l	380 / 1.270 l
Anhängelast ungebr. / gebr.	630 / 1.500 kg	640 / 1.500 kg
Stützlast / Dachlast	80 / 75 kg	80 / 75 kg
Tankinhalt	50 l	50 l
Garantie allgemein / Rost	2 Jahre / 12 Jahre	2 Jahre / 12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,0 s	5,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m	32,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links / rechts	11,1 / 11,2 m	10,9 / 10,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,6 l/100 km	5,8 l/100 km
Stadt / Land / Autobahn	6,8 / 5,6 / 8,1 l/100 km	6,1 / 5,0 / 6,8 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 176 g/km)	135 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	755 km	860 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)	69,0 dB(A)
Fahrzeugbr. (inkl. Außensp.)	1.985 mm	2.030 mm
Leergewicht / Zuladung	1.300 / 490 kg	1.340 / 470 kg
Kofferr. norm./gekl./dachh.	295 / 695 / 1.135 l	305 / 665 / 1.120 l

Kosten

Betriebskosten	104 Euro	108 Euro
Werkstattkosten	60 Euro	63 Euro
Fixkosten	91 Euro	86 Euro
Wertverlust	320 Euro	312 Euro
monatliche Gesamtkosten	575 Euro	569 Euro
Steuer pro Jahr	68 Euro	72 Euro
Vers.-Typklassen KH/VK/TK	14 / 19 / 21	13 / 18 / 18
Basispreis	26.210 Euro	29.975 Euro
Testwagenpreis inkl. SA	33.140 Euro	38.403 Euro

TESTURTEIL

	Seat Leon 1.4 TSI ACT	VW Golf 1.5 TSI ACT BMT
Karosserie / Kofferraum	2,8	2,6
Verarbeitung	2,5	2,3
Alltagstauglichkeit	3,0	2,9
Licht und Sicht	2,4	2,2
Ein- / Ausstieg	3,0	2,6
Kofferraum-Volumen	3,1	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	2,7
Kofferraum-Variabilität	3,0	2,4
Innenraum	2,4	2,1
Bedienung	1,9	2,0
Multimedia / Konnektivität	2,7	2,6
Raumangebot vorn	2,1	1,7
Raumangebot hinten	3,3	2,2
Innenraum-Variabilität	2,9	2,1
Komfort	2,5	2,1
Federung	2,5	1,8
Sitze	2,7	2,4
Innengeräusch	2,8	3,0
Klimatisierung	2,1	1,9
Motor / Antrieb	1,8	2,2
Fahrleistungen	1,7	2,1
Laufkultur / Leistungsentfaltung	2,5	2,4
Schaltung / Getriebe	1,6	2,3
Fahreigenschaften	1,8	1,8
Fahrstabilität	1,9	2,0
Lenkung	1,6	1,9
Bremse	1,8	1,6
Sicherheit	2,1	1,9
Aktive Sicherheit / Assistenzsysteme	1,9	1,6
Passive Sicherheit / Insassen	2,0	1,5
Kindersicherheit	2,4	2,5
Fußgängerschutz	3,0	3,4
Umwelt / Ecotest	3,2	2,1
Verbrauch / CO ₂	3,5	3,0
Schadstoffe	2,9	1,2
Autotest	2,4	2,1
Autokosten	1,8	1,8



1. Der Golf gewinnt diesen Vergleichstest, da er sich in Summe kaum Schwächen leistet. Er bietet hohen Fahrkomfort, eine sehr gute Verarbeitung und mit dem 1,5 TSI eine moderne, schadstoffarme Motorisierung.



2. Insgesamt fast so gut wie der Golf, aber nicht ganz so gut verarbeitet und einen Hauch enger. Der 1,4 TSI ist kräftig und bringt viel Fahrfreude in den Leon. Leider sind die Schadstoffwerte für ein modernes Auto etwas zu hoch.

Ecotest:

Leon:



Golf:



Zielgruppencheck

Leon / Golf

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

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Stand: April 2018

Text: M. Bauer