



Seat León 1.8 TSI Style DSG (7-Gang)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Der Seat León ist in die Jahre gekommen und wird zeitnah ersetzt, was aber auch bedeutet, dass er eine solide Reife erreicht hat. Im April '09 hat er ein Facelift erhalten. Neben der Front- und Heckpartie wurde auch der Innenraum überarbeitet. Der Instrumententräger wurde abgeändert, aber vor allem Klimaautomatik und Navigationssystem wurden erneuert. Seit dem Facelift wird eine besonders günstige Einstiegsversion für 14.990 € angeboten, welche allerdings mit dem getesteten León 1.8 TSI Style DSG nicht vergleichbar ist. Das Testfahrzeug hat einen Grundpreis von 23.190 € (inkl. DSG) und ist somit kein Schnäppchen. Neu ist auch der 1.8 l Benzin-Direkteinspritzer, welcher neben sehr guten Fahrleistungen einen noch akzeptablen Spritverbrauch bietet. Der Euro 5-Motor stellt in Kombination mit dem 7-Gang DSG Doppelkupplungsgetriebe eine gelungene Antriebsvariante dar.

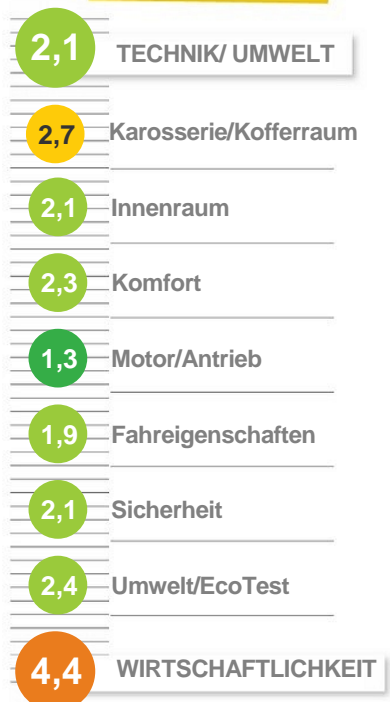
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Honda Civic, Madza 3, Peugeot 308, Renault Mégane, VW Golf

+ einfache Bedienung, gutes Platzangebot vorne, bequeme Sitze (Sportkomfortsitze), sehr gute Fahrleistungen, sehr kultivierter Motor, sehr gut ausgelegtes Getriebe, sicheres Fahrwerk, gut abgestimmte Lenkung, sehr sauberes Abgas

- nach hinten schlechte Sicht, hohe Kosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Karosserie besticht durch hohe Solidität und tadelloses Finish. Die Türen schließen leicht, die Spaltabstände der Karosserie sind gering und gleichmäßig. Die Verarbeitung im Innenraum ist ebenfalls einwandfrei. Die Materialqualität lässt aber noch Raum für Verbesserungen. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Eine mögliche Zuladung von 475 kg ist einwandfrei.

⊖ Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren und die Türschweller sind nicht gegen Schmutz von außen und gegen Verkratzen geschützt. In den Stoßfängern sind keinerlei Kunststoffeinlagen verbaut, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schwierig zu handhabendes Reparaturset zur Verfügung. Um es zu erreichen, muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Wagenheber und Radmutternschlüssel gibt es nicht. Der Motorraum ist nach unten kaum verschlossen, der komplette Unterboden ist zerklüftet, nur zwischen den Achsen werden Abdeckungen am Unterboden angebracht, welche die Aerodynamik verbessern.

Sicht

Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Die Sicht im Innenspiegel ist nur zufriedenstellend.

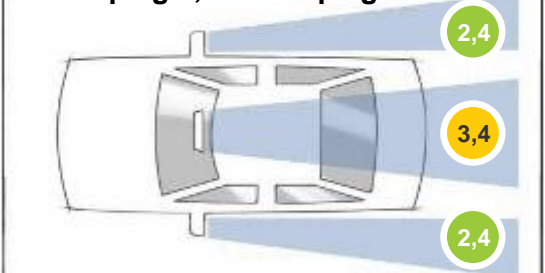
⊕ Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Tagfahrlicht erhältlich. Abbiegelicht ist Serie. Der Innenspiegel blendet optional selbsttätig ab, die Außenspiegel sind serienmäßig anklapp- und beheizbar. Die Sicht in den Außenspiegeln nach hinten ist gut. Durch die abfallende Frontpartie sind Hindernisse vor dem Auto gut zu erkennen. Das Wischerfeld ist groß, obwohl mittig ein größerer Keil stehen bleibt. Der mittlere Teil der Windschutzscheibe wird auch von den Waschdüsen nicht benetzt. Vorne und hinten ist eine Einparkhilfe vorhanden, die den Fahrer optisch und akustisch warnt.

⊖ Breite Fensterpfosten behindern die Rundumsicht - besonders nach schräg hinten sieht der Fahrer nur wenig. Immerhin lassen sich die drei Kopfstützen der Rückbank ziemlich weit versenken. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Leon nur mit ausreichender Bewertung ab. Die silbergrauen Kunststoffeinlagen im Armaturenbrett spiegeln in der Windschutzscheibe.

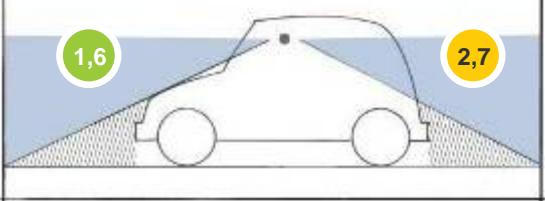
Rundumsicht



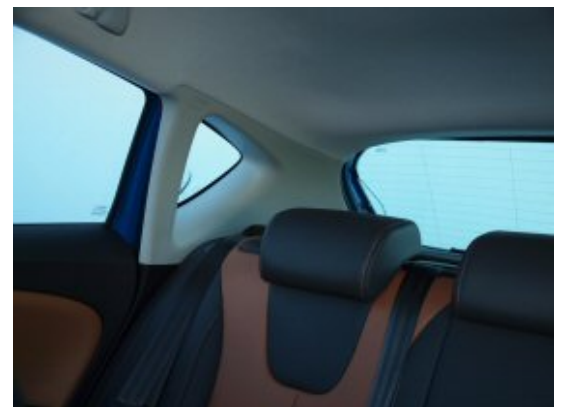
Innenspiegel, Außenspiegel



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 Fahrzeug erkennt.



Breite C-Säulen bzw. Dachpfosten beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

3,2 Ein-/Ausstieg

Die vorn stark abfallende Dachlinie hat den Nachteil, dass die Türausschnitte niedrig sind und man dadurch beim Ein- und Aussteigen den Kopf einziehen muss. Dieser Effekt wird durch hoch eingebaute Sitze verstärkt. Auch hinten ist der Zustieg nur zufriedenstellend. Bis auf den Fahrer hat jeder der außen sitzenden Passagiere einen Haltegriff am Dachhimmel.

⊕ Nach Betätigung der Fernbedienung bzw. dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türen haben kräftige Aufhalter. Die niedrigen Schweller erleichtern das Einsteigen. Mit der Fernbedienung kann man auch die Fenster öffnen und schließen und die Spiegel anklappen.

⊖ Das Aussteigen wird durch den großen Abstand zwischen Sitz und Schweller erschwert. Mit der Zentralverriegelung können Personen im Innenraum eingeschlossen werden, sie können sich selbst nicht mehr aus dem Fahrzeug befreien. Da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen (außer der Fahrertür) verriegelt werden kann besteht Aussperrgefahr.

2,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit 340 l ist die Kofferraumgröße durchschnittlich. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität allerdings auf üppige 730 Liter (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum nur unwesentlich kleiner als beim Konzernkonkurrenten VW Golf (350 l).

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Zum Öffnen muss aber das unter Umständen verschmutzte Seat-Emblem angefasst werden. Der Kofferraum hat eine große Ladeöffnung und ein zweckmäßiges Format. Er ist nicht übermäßig tief gestaltet. Dadurch können auch vorgerutschte Gegenstände gut erreicht werden.

⊖ Die etwas hohe Bordwand ist beim Einladen schwerer Gegenstände störend (Ladekante außen 73 cm, innen 25 cm). Die Heckklappe dürfte etwas weiter nach oben schwingen. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung ist schwach.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen. Kleine Gegenstände können in der Reserveradwanne und in einem Gepäcknetz im Kofferraum untergebracht werden.

⊖ Eine Durchladeluke oder ein Skisack sind nicht erhältlich.

⊕ Mit dem Leon kommt man nach kurzer Zeit intuitiv zurecht, denn die meisten Schalter und Hebel sind sinnvoll in Funktion und Anordnung. Das Lenkrad lässt sich in Neigung und Reichweite optimal anpassen, der Schalthebel liegt günstig zur Hand. Die Pedalanordnung ist gut, nur das Bremspedal ist etwas hoch angebracht. Die klar gezeichneten Instrumente lassen sich gut ablesen, die Anordnung der Skalen ist aber gewöhnungsbedürftig. Über den Bordcomputer kann sich der Fahrer über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informieren. Der Dreh-Lichtschalter ist beleuchtet und optimal angebracht. Mit ihm werden auch die Nebelleuchten bedient. Fensterheber vorne und Außenspiegeleinsteller funktionieren elektrisch. Die Wischer und das Fahrlicht schalten sich automatisch an. Gut angebracht aber zu klein ist der Schalter für die Heckscheibenheizung. Das Bedienfeld der Klimaautomatik ist sehr gut erreichbar, die Anzeige im Navidisplay aber zu weit davon entfernt. Die Bedienung ist unkompliziert, die Temperaturanzeigen an den Drehreglern aber zu klein und der glänzende Kunststoff spiegelt. Das Navigationssystem (Aufpreis) hat eine einfach verständliche Menüführung, lässt sich über Touchscreen bedienen und bietet eine sehr gute Routenführung. Es ist aber etwas zu weit unten eingebaut. Der Klang der Musikanlage ist gut. Die Innenleuchten und Leseleuchten sind hell, im Fond ist eine zusätzliche Beleuchtungsanlage angebracht. Alle Türen und Klappen werden überwacht und der Fahrer gewarnt, sollten sie nicht verschlossen sein. Der Blinker hat eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken).

⊖ Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe weit weg liegen. Der Schalter für die Außenspiegel befindet sich auf der Mittelkonsole, an unüblicher Stelle. Das Handschuhfach ist klein, hat ein unpraktisches Format und ist unbeleuchtet. Hinten gibt es kaum Ablagen. Der Platz für den Regensensor ist rechts oben an der Windschutzscheibe nicht gut gewählt. Dort unterscheidet sich die Feuchtigkeit oft stark von der des Fahrersichtfeldes. Die Schalter am Dachhimmel sind nicht beleuchtet. Hinten müssen die Fenster gekurbelt werden. Für Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen Kontrollleuchten.



Die tadellose Verarbeitung und ausgezeichnete Funktionalität des Fahrerplatzes machen den León zu einer echten Empfehlung.

⊕ Auf den Vordersitzen ist großzügig Platz vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis über 1,90 m Größe zurückschieben. Die Kopffreiheit wäre auch für noch größere Personen ausreichend. Auch das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

3,3 Raumangebot hinten*

Im Rücksitzabteil kommt kein Gefühl der Enge auf, zumindest nicht bei zwei Personen. So reicht der Platz für ca. 1,90 m große Mitfahrer aus (Vordersitze für 1,85m große Personen eingestellt). Das Raumempfinden ist nur zufriedenstellend, da die hohe Schulterlinie der Karosserie und die Fensterpfosten den Blick nach draußen etwas einschränken. Die Köpfe der außen sitzenden Fondpassagiere kommen dem Dach sehr nahe.

– Drei Mitfahrer sitzen hinten sehr beengt.



Auf den äußeren Sitzplätzen können Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz genießen. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.

2,3 KOMFORT

2,7 Federung

Das Sportfahrwerk des Seat ist sportlich straff abgestimmt, aber ausgewogen. Lange Wellen gleicht er gut aus, kurze Wellen und Einzelhindernisse lässt er die Insassen aber deutlich spüren. Nick- und Wankbewegungen gibt es kaum. Das Fahrwerk ist sehr agil und straff, aber noch nicht unkomfortabel.

1,8 Sitze

Das Fahrzeug war mit Sportsitzen ausgestattet.

+ Fahrer- und Beifahrer sitzen auf großem, gut konturiertem Gestühl, das straff gepolstert und dennoch komfortabel genug ist. In den Lehnen befinden sich Lendenwirbelstützen, die nach eigenem Gusto ausgedreht werden können. Dank Höheneinstellung sitzen kleine wie große Personen gleichermaßen entspannt. Die Rückbank ist ebenfalls groß dimensioniert und angenehm straff gepolstert, so dass auch die hinten sitzenden Mitfahrer entspannt reisen.

– Sehr groß gewachsene Mitfahrer auf der Rückbank haben zu wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Der schmale Platz in der Mitte hat keine Ausformung und ist eigentlich nur ein Notsitz. Das Leder bietet kaum Atmungsaktivität.

2,6 Innengeräusch

Das Innengeräusch ist durchschnittlich. Bei 130 km/h wurden 70,5 dB(A) gemessen. Das Motorengeräusch ist kernig, aber nicht laut. Wind- und Fahrgeräusche sind unauffällig.

2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Hinten können Ansprechen und Wirkung der Heizung zufriedenstellen.

⊕ Die Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord, Fahrer und Beifahrer können sich die gewünschte Temperatur unabhängig einstellen. Die Luftverteilung kann für die vorderen Insassen nur gemeinsam geregelt werden. Ein Staub- und Pollenfilter - besonders gut für Allergiker - ist ebenfalls Serie. Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine ordentliche Wirkung, auch wenn es draußen sehr kalt ist.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können nicht ganz geöffnet werden

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,8 l Benzin-Direkteinspritzer kann mit sehr guten Fahrleistungen überzeugen. Der Turbomotor in Kombination mit dem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe stellt ein gelungenes Triebwerk dar, das sowohl den sportlichen Fahrer anspricht als auch (vor allem im Automatikmodus) entspannt gefahren werden kann.

1,7 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, er zeigt kein Brummen, auch nicht unter Last bei niedrigen Drehzahlen - ein sehr gelungenes Triebwerk. Im Leerlauf ist der Motor im Innenraum praktisch nicht zu hören oder zu spüren.

1,3 Schaltung

⊕ Das DSG-Getriebe funktioniert tadellos. Die Gänge werden sauber und ruckfrei geschaltet, der Rückwärtsgang wird immer geräuschlos eingelegt. Nur beim Anfahren wird sehr scharf eingekuppelt. Ist der Fahrer unsensibel oder unaufmerksam, so rutschen die Antriebräder sehr leicht durch. Die Schaltgeschwindigkeit ist bei Doppelkupplungsgetrieben unübertrefflich. Der Wählhebel lässt sich gut bedienen, die Gänge können auch über Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Der eingelegte Gang wird im Display angezeigt.

⊖ Auch ohne aktivierten Sportmodus werden im Automatikbetrieb oft unnötig hohe Drehzahlen eingesetzt.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Topbewertung für die Getriebeabstufung. Für jeden Geschwindigkeitsbereich und jeden Leistungswunsch gibt es die passende Gangstufe. Die Gesamtübersetzung ist lang, was hilft Kraftstoff zu sparen, macht das Auto aber auch im größten Gang nicht müde.

1,9

FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

Fahrstabilität

⊕ Der Leon fährt sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die sich stramm anfühlende, mittenzentrierende Lenkung. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auf rutschiger Fahrbahn nicht durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Beim ADAC-Ausweichtest lenkt das Fahrzeug etwas verzögert ein und untersteuert gutmütig. Allerdings drängt anschließend das Heck deutlich nach. ESP greift beherzt ein und stabilisiert das Fahrzeug sicher.

1,7

Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist sicher ausgelegt - tendenziell untersteuernd. Liegt das Tempo einmal zu hoch, kann die elektronische Stabilitätskontrolle dem Fahrer in Grenzen helfen, den Wagen auf Kurs zu halten. Wird bei Kurvenfahrt durch Gaswegnahme eine Lastwechselreaktion provoziert, so drängt das Heck sehr deutlich in Richtung Kurvenaußenseite. ESP verhindert aber gefährliche Situationen.

1,7

Lenkung*

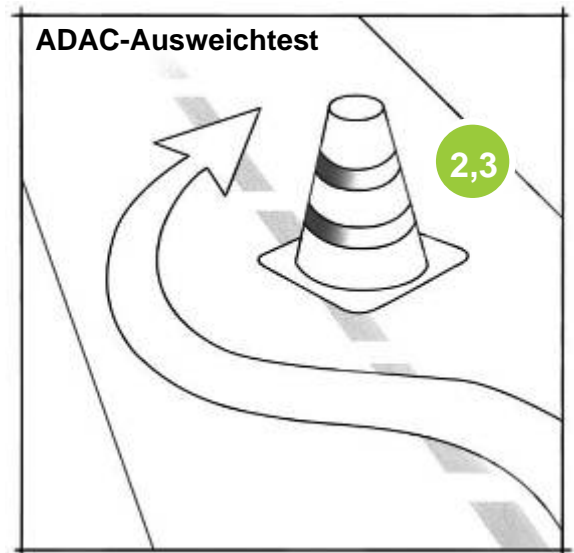
Der Wendekreis beträgt nur mittelmäßige 11,4 m.

⊕ Die Lenkung spricht spontan an, selbst bei hohem Tempo. Sie ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad gering.

2,2

Bremse

⊕ Die Bremse spricht sehr schnell und effektiv an, lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 37 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und fadingfrei.



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.

2,1 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Seat Leon ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP Plus (zusätzlich zum ESP mit Lenkempfehlungen) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ebenso gehört ein Reifendruckkontrollsystem und Abbiegelicht zum Serienumfang. Gegen Aufpreis sind helle Xenon-Lichter mit Kurvenlicht erhältlich. Bei einer Gefahrenbremsung wird der Warnblinker aktiviert.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten. Der Warnblinkschalter ist farblich zu schwach abgesetzt. Das kleine Dreieck ist auf dem schwarzen Schalter, in schwarzer Umgebung zu unscheinbar.

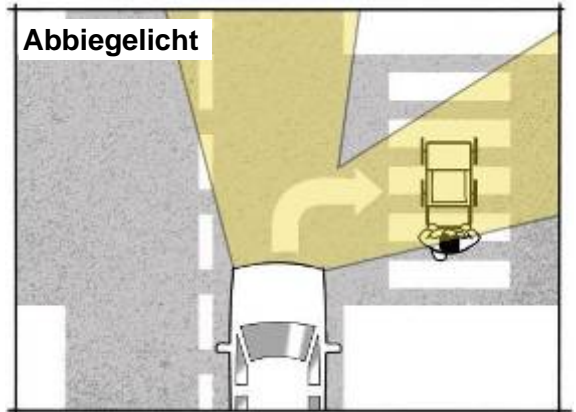
2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Beim EuroNCAP-Crashtest wurde der Seat Leon nur als "Rechtslenker" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashtestergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. Er erreichte als Rechtslenkerfahrzeug 32 der 36 möglichen Punkte.

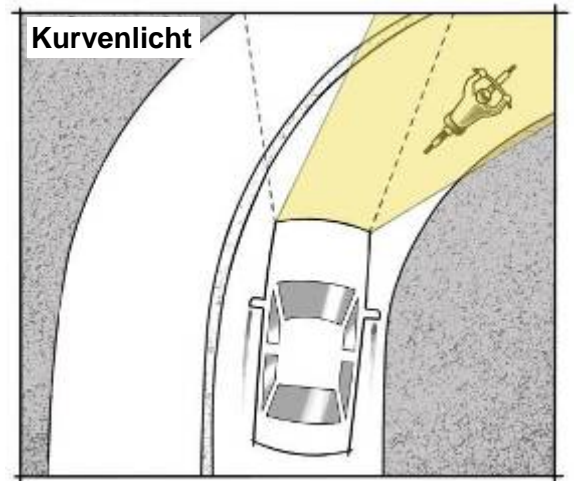
Für die Kindersicherheit und den Fußgängerschutz können die Wertungen übernommen werden

⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash mit 100 % der erreichbaren Punkte seine Stärken. Front-, vorn Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, seitliche Rückbank-Airbags kosten extra. Die Kopfstützen der Vordersitze sind auch noch für 1,85 m große Personen hoch genug, durch den geringen Abstand können sie gut wirken. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen vorne lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Für die Rückbänker fehlen akustische oder optische Gurterinnerer. Die hinteren Kopfstützen sind niedrig (besonders die in der Mitte). Die hinteren Türgriffe sind sehr schlecht greifbar und bieten keine Chance hohe Zugkräfte aufzubringen.



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.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Auf der Rückbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten zwei Kinderrückhaltesysteme stabil unterbringen, auf dem Mittelsitz passt ein zusätzlicher Kindersitz nur mit Einschränkungen. Auf den beiden äußeren Plätzen ist auch die Befestigung mit dem Isofix-System möglich. Der rechte Front-Airbag ist mit dem Zündschlüssel deaktivierbar. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die elektrischen Fensterheber vorne haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Der Leon erreicht vier von fünf möglichen Sternen.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Der Leon gehört hier zu den wenigen Autos, die beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) gut abschneiden und drei von vier möglichen Sternen erhalten.

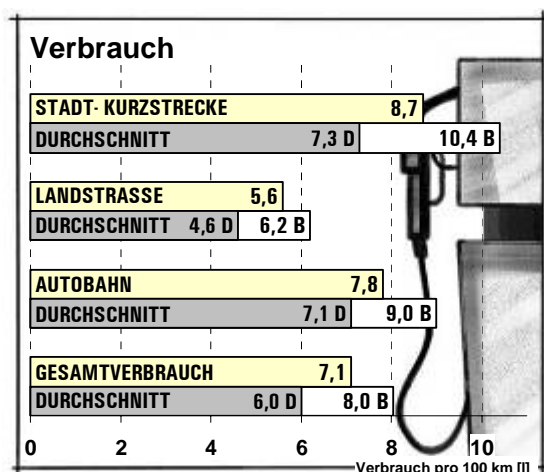
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Beim Kraftstoffverbrauch erreicht der Leon mit dem 1,8 l TSI Motor ein insgesamt gesehen noch zufriedenstellendes Ergebnis - 7,1 Liter Super pro 100 km im Durchschnitt sind befriedigend. Dieser Wert setzt sich zusammen aus 8,7 innerorts, 5,6 außerorts und 7,8 l/100 km auf der Autobahn. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß beträgt 168 g/km, was beim ADAC EcoTest 23 Punkten entspricht.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind sehr gering. Kein Wert zeigt Auffälligkeiten. Beim ADAC EcoTest erreicht er somit 49 von 50 möglichen Punkten und kombiniert mit den CO₂-Punkten 4 Sterne.



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

4,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

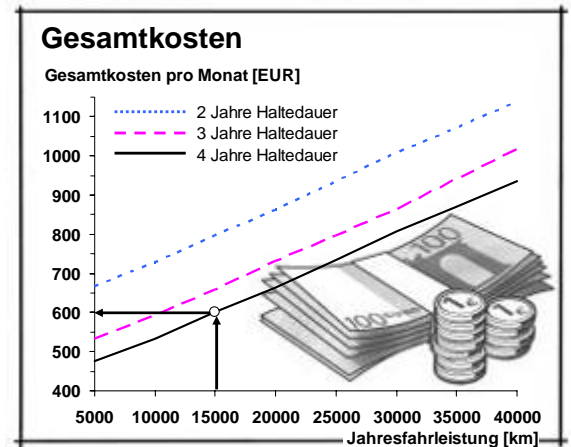
– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der nur durchschnittliche Verbrauch kombiniert mit den hohen Kosten für das benötigte Super sorgt für sehr hohe Betriebskosten und somit einer schlechten Benotung.

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km bzw. alle 12 Monate muss der León zum Service in die Werkstatt. Der 1,8 l-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf akzeptablen Niveau.

– Die relativ kurzen Serviceintervalle sind nicht mehr zeitgemäß. Die daraus resultierenden höheren Aufwendungen und der relativ teure Reifenersatz verhindern eine bessere Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 600 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,5 Wertstabilität*

– Der Leon verspricht wegen eines voraussichtlichen Modellwechsels im Laufe des vierjährigen Berechnungszeitraumes nur einen mäßigen Restwertverlauf.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Mit 23.190 Euro Grundpreis ist der Seat León 1.8 TSI Style DSG alles andere als ein Schnäppchen, liegt aber klassenbezogen im Schnitt. Im Grundpreis ist das 7-Gang DSG-Getriebe bereits enthalten.

3,1 Fixkosten*

Den niedrigeren Steuern für den Benzinmotor verdankt der Leon seine noch durchschnittliche Benotung der fixen Kosten. Die Typklasseneinstufungen für die Versicherung liegen dagegen schon im erhöhten Bereich. Vor allem für die Teilkaskoversicherung muss tief in die Tasche gegriffen werden.

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten des León sind sehr hoch. Wirklich günstig ist er in keiner der Einzelwertungen, aber vor allem die hohen Betriebskosten und der sehr hohe Wertverlust drücken die Wirtschaftlichkeit ins Negative.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TFSI	1.9 TDI Eco.	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1390	4/1798	4/1984	4/1896	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	63(86)	75(102)	92(125)	118(160)	155(211)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	130/3800	148/3800	200/1750	250/1500	280/1800	250/1900	320/1750	350/1800
0-100 km/h[s]	13,7	11,7	9,8	7,9	7,1	10,9	9,3	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	184	197	213	233	186	205	214
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	k.A.	7,1 S	7,4 S	8,2 SP	5,1 D	6,2 D	6,1 D
CO2 [g/km]	159	180	150	163	180	119	154	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/20	16/20/20	16/20/23	16/20/23	16/22/26	18/21/24	18/21/24	18/24/27
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	88	122	160	180	258	240
Monatliche Gesamtkosten [Euro]			524	585	679	494	559	622
Preis [Euro]	14.990	17.790	19.090	21.490	25.890	20.390	23.290	26.890

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/ 5,6/ 7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	156g/km/ 168g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4315/1768/1458 mm
Leergewicht/Zuladung	1390 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/730 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	770 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	323 Euro
Monatliche Gesamtkosten	600 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/23
Grundpreis	23.190 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 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe (7-Gang DSG)	1.700 Euro ^o
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	950 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (Technologie-Paket)	ab 280 ^o
Regen- und Lichtsensor (Technologie-Paket)	280 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenonscheinwerfer)	950 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/260 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/250 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technologie-Paket)	280 Euro ^o
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	850 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar(anklapp- & beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	830 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen