



SEAT Leon SC Cupra 280

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (206 kW / 280 PS)

Die neueste Generation des Leon Cupra gibt es wie schon den Vorgänger in zwei Leistungsstufen. Neben dem Cupra 265 ist der Leon auch für 1.300 Euro Aufpreis als 280-PS-Variante erhältlich. Für den Mehrpreis erhält man aber nicht nur ein Leistungsplus: Vor allem die größeren 19-Zoll-Räder und schwarz abgesetzten Anbauteile lassen den Cupra 280 nochmals ein gutes Stück sportlicher wirken. Der bärenstarke Turbomotor überzeugt mit einer harmonischen Leistungsentfaltung und beeindruckenden Fahrleistungen. Dank Sperrdifferential ist die Traktion des Fronttrieblers insgesamt erstaunlich gut. Sobald das Gripniveau aber abnimmt, kann die Kraft kaum noch auf die Straße übertragen werden, und es zerren starke Antriebseinflüsse an der Lenkung. Die Fahreigenschaften des Leon Cupra sind kaum weniger beeindruckend als der Motor. Die Progressivlenkung und das adaptive Fahrwerk sorgen für ein sehr stabiles und präzises Fahrgefühl – im einstellbaren Cupra-Modus wirkt das Fahrverhalten nochmals ein Stück direkter. Fazit: Mit dem Leon Cupra bietet Seat einen rundum gelungenen Kompaktsportler an, der nicht nur unglaublich Spaß macht, sondern auch im Alltag eine gute Figur abgibt. In Kauf nehmen muss man dafür aber einen recht hohen Verbrauch (EcoTest Verbrauch: 6,9 l/100 km). Absolut gesehen fällt die Wirtschaftlichkeit für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse miserabel aus, für einen gut ausgestatteten Kompaktwagen mit 280 PS sind die 32.230 Euro dennoch zu rechtfertigen. Die hohen Unterhaltskosten sollte man aber mit einplanen. **Karosserievarianten:** Fünftürer.

Konkurrenten: BMW 135i, Audi S3, Ford Focus ST, Opel Astra OPC, Renault Mégane R.S., VW Golf R.

+ hervorragende Fahrleistungen, gut abgestimmter Antrieb, sportliche und sichere Fahreigenschaften, gutes Platzangebot vorn, kurzer Bremsweg, gute Serienausstattung, viele aktive Sicherheitssysteme lieferbar

- sehr schlechte Wirtschaftlichkeit, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

5,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,6 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,2 Langstrecke

3,1 Transport

1,0 Fahrspaß

3,7 Preis/Leistung

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Leon Cupra wirkt weitgehend hochwertig und solide. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal und die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Türen besitzen sauber versiegelte Falze und fallen satt ins Schloss. Die Türschweller sind nach außen ordentlich abgedichtet und besitzen zusätzlich Schutzleisten mit Cupra-Schriftzug, die die Schweller zumindest teilweise beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen. Auch im Innenraum kann man sich weder bei der Materialauswahl noch bei der Verarbeitung der Kunststoffteile beschweren. Alles sitzt passgenau und fühlt sich weitgehend hochwertig an. Durch die schwarzen Applikationen und Cupra-Schriftzüge wirkt der Innenraum noch ein Stück sportlicher und auch etwas hochwertiger, als bei den normalen Varianten. Nur im Detail gibt es Raum für Verbesserungen, insgesamt ist die Verarbeitung aber für diese Fahrzeugklasse angemessen. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet, der Unterboden weitgehend glattflächig - das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel einfach abschraubbar.

⊖ Einige Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind sehr hart. Große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbrettes sind nicht aufgeschäumt und dadurch kratzempfindlich. Weder an den Fahrzeugflanken noch an den Stoßfängern gibt es Schutzleisten, die vor fremden Türen oder bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen könnten. Die Motorhaube wird nicht wie sonst in dieser Fahrzeugklasse üblich über Gasdruckfedern offen gehalten, sondern mittels einfachem Haltestab. Der Tankstutzen des Cupra besitzt keine Schutzklappe - da im Tankstutzen auch eine Dieselpistole hält, ist eine Fehlbetankung mit falschem Kraftstoff möglich.

3,0

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit der sportlichen Cupra-Variante ist zufriedenstellend. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, letzterer eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Mit einer Tankfüllung (50 l) lassen sich Reichweiten von rund 725 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die maximale Zuladung beträgt annehmbare 505 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 Kilogramm transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es gegen Aufpreis ein Notrad, das eine Weiterfahrt zumindest bis zur nächsten Werkstatt ermöglicht (im Testwagen verbaut).

⊖ Serienmäßig ist der Leon nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Nur bei Wahl des Notrades findet man Wagenheber und Werkzeug an Bord. Die Ersatzradmulde ist für das Notrad ausgelegt und damit für die Fahrbereifung zu klein. Für die Cupra-Variante ist keine Anhängerkupplung erlaubt. Das Ziehen von Anhängern oder montieren eines Fahrradträgers auf der Anhängerkupplung sind dadurch nicht möglich.

2,4

Sicht

Die Rundumsicht des Leon SC fällt insgesamt gut bis zufriedenstellend aus. Die schmalen A-Säulen gefallen, da die Spiegel nicht direkt an diesen, sondern an den Türen befestigt sind und damit keinen so großen Bereich verdecken. Nach hinten sieht man dagegen aufgrund der recht breiten C-Säulen wenig.

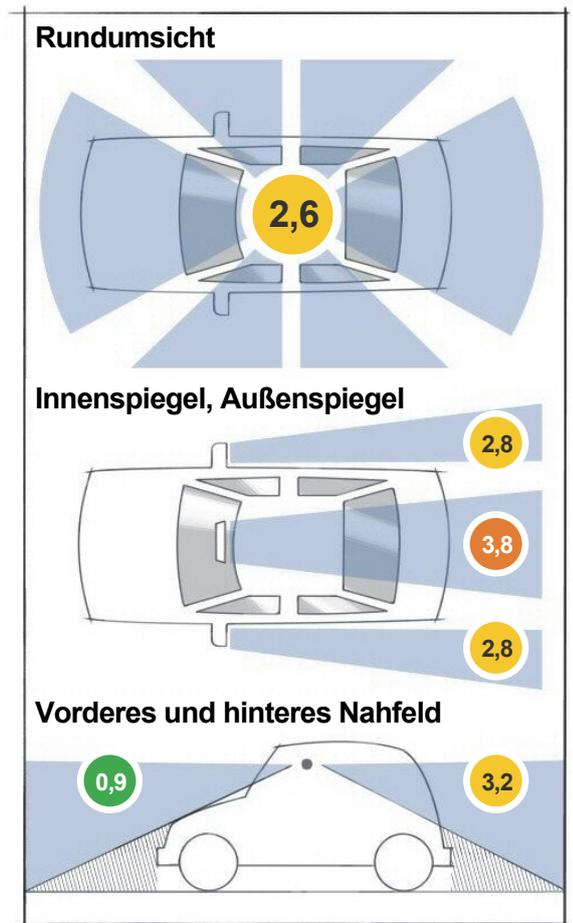


Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

Die Sitzhöhe liegt noch im klassenüblichen Bereich, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen durchschnittlich überblicken kann. Die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten, das des Innenspiegels fällt dagegen klein aus. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind zufriedenstellend wahrnehmbar.

⊕ Die Außenspiegel lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen und sind beheizbar. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (gegen Aufpreis), diese Funktion ist per Taster am Innenspiegel deaktivierbar. Im empfehlenswerten Comfort-Paket II findet man neben dem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich und funktionieren auch bei hohen Geschwindigkeiten gut. Einparkensoren, die den Fahrer optisch und akustisch beim Rangieren unterstützen, gibt es für Front und Heck gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut). Die hellen LED-Scheinwerfer, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen, sind beim Cupra Serie. Das Abblendlicht könnte allerdings eine etwas größere Reichweite haben. Die LED-Scheinwerfer beinhalten auch LED-Tagfahrlicht, wodurch man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahr genommen wird. Gegen Aufpreis gibt es einen Fernlichtassistenten (im Fahrerassistenz-Paket enthalten), der je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Der Fernlichtassistent funktioniert im Leon SC weitgehend problemlos und zuverlässig.

⊖ Die Außenspiegel besitzen keine zusätzlichen asphärischen Bereiche, wodurch der tote Winkel verringert wird. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind für den Cupra nicht erhältlich. Dynamisches Kurvenlicht sucht man beim Leon generell vergebens.



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

3,3 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Die Türöffnungen fallen zwar groß aus und auch die Schweller liegen niedrig, wodurch die Füße nicht so weit angehoben werden müssen. Störend ist aber vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller- und Sitzaußenkante. Zudem verläuft die Dachlinie flach, so dass sich große Personen leicht den Kopf stoßen können. Die Sitzfläche liegt knapp 54 cm über der Fahrbahn in noch akzeptabler Höhe. Beim Ein- und Aussteigen schränken die ausgeprägten Sitzwangen der Sportsitze den Komfort etwas ein. Die Türaufhalter sind zwar kräftig genug um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rasterungen.

⊕ Das Fahrzeug lässt sich mittels Fernbedienung ent- und verriegeln. Die Tasten der Fernbedienung sind dabei gut angeordnet und dadurch verwechslungssicher. Zusätzlich lassen sich mit der Funkfernbedienung die Fenster öffnen und schließen. Bei Wahl des optionalen Comfort-Pakets II werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen des Fahrzeugs (manuell über Fernlichthebel) noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug. Für alle außen sitzenden Insassen (außer für den Fahrer) gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

➖ Aufgrund der fehlenden hinteren Türen gelangt man nur mühsam in den Fond. Die Vordersitze besitzen zwar eine Easy-Entry-Funktion, allerdings sind die Platzverhältnisse nach hinten gering. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da eine Verriegelung des Fahrzeugs auch bei geöffneter Beifahrertür oder offener Heckklappe möglich ist. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den Leon nicht erhältlich. Aufgrund der Safe-Verriegelung ist nach dem Absperren des Fahrzeugs kein Aussteigen mehr möglich, da sich die Türen dann von innen nicht öffnen lassen (kann durch zweimaliges Abschließen deaktiviert werden).

3,0 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil unterhalb der Hutablage 335 Liter, dachhoch sind es 420 Liter - dann passen bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen hinein. Klappt man die Rücksitzlehne um, fasst das Ladeabteil bis zur Fensterkante 670 Liter, bis unters Dach lassen sich 1.095 Liter verstauen.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des Leon SC sogar etwas größer als beim Konzernbruder VW Golf VII (305 l).

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe wird über das Seat-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen. Hierfür gibt es eine gut greifbare Griffmulde in der Klappeninnenverkleidung. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis knapp 1,85 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Dank der hohen und zufriedenstellend breiten Ladeöffnung ist der Kofferraum recht gut zugänglich. Nach vorn gerutschte an der Rückbanklehne liegende Gegenstände können aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe gut erreicht werden. Das Kofferraumformat ist durch das quadratische Format gut nutzbar, allerdings könnte das Ladeabteil höher und breiter sein.

➖ Vor allem die sehr hohe Ladekante (75 cm über der Fahrbahn) stört beim Einladen von schwerem Gepäck. Auch zum Ausladen muss man vom Kofferraumboden aus erst einmal eine hohe Kante von rund 27 cm überwinden. Das schränkt den Komfort beim Be- und Entladen erheblich ein. Bei umgeklappten Rücksitzen stört eine hohe Stufe am Kofferraumboden. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe schwach aus.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Der Leon SC bietet dank asymmetrisch geteilter Rückbank eine zufriedenstellende Kofferraum-Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand umlegen, allerdings ist die Zugänglichkeit zur Rückbank aufgrund der fehlenden Fondtüren schlecht. Bei ausgebaute Kofferraumabdeckung kann man die Lehnen aber auch von hinten umlegen. Die Gurte können hinter einer Leiste eingesteckt und so nur bei Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden.

➖ Im Kofferraum findet man so gut wie keine Ablagen vor. Lediglich ein Netz links in der Seitenverkleidung steht für kleines Gepäck zur Verfügung. Immerhin gibt es vier stabile Befestigungshaken, die zum Festzurren von schwerem Gepäck verwendet werden können. Eine 12V-Steckdose sucht man vergebens. Da unter dem Kofferraumboden das optionale Notrad sowie der Subwoofer des ebenfalls aufpreispflichtigen Seat Soundsystems verbaut waren, gibt es hier keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten.

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 auskennen muss.

+ Das Lenkrad ist in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellbar. Sowohl die Pedale als auch der Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (optional). 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 gegen Aufpreis. Das Klimabedienteil ist in akzeptabler Höhe angeordnet und dadurch gut erreichbar. Die beim Cupra serienmäßig verbaute Klimaautomatik lässt sich dabei sehr einfach bedienen. Die angewählte 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. Das SEAT Drive Profil ist beim Cupra Serie. Über das Bordmenü lassen sich drei verschiedene Fahrprofile (Comfort/Sport/Cupra) wählen. Das gewählte Profil beeinflusst die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, das Motoransprechen und den Motorklang im Innenraum. Zusätzlich findet man eine Ambientebeleuchtung in den Türverkleidungen, die entsprechend dem Fahrprofil die Farbe verändert. Das optionale "SEAT Sound System" sorgt auch bei lauter Musik für einen guten Klang und kräftige Bässe. 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 LED-Leselampen (Serie beim Cupra) sorgt für eine gute Ausleuchtung. Geöffnete Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und 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). Die elektrischen Fensterheber vorn besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird).

- Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die Türgriffe sind bei voll geöffneten Türen zu weit weg, wodurch sich der Fahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen muss, um diese zu erreichen. Zudem sind die weit hinten angebrachten Vordersitzgurte nur erschwert erreichbar. Vorn fehlen Flaschenhalter sowie ein Brillenfach. Im Fond beschränken sich Ablagemöglichkeiten auf die Lehnentaschen und kleine Ablagen (je eine links und rechts) neben der Sitzfläche.



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

1,3 Raumangebot vorne*

⊕ Der Seat Leon SC bietet den vorderen Insassen ein für diese Fahrzeugklasse hervorragendes Raumangebot. Bei ganz nach hinten geschobenen Sitzen finden Personen von zwei Metern bequem Platz. Dank der großzügigen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingengt, wenn auch die Mittelkonsole die Kniefreiheit etwas einschränkt. Das subjektive Raumgefühl ist gut.

2,9 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es etwas enger zu. Beschränkend ist die Kopffreiheit, Insassen bis knapp 1,90 m können aber bequem Platz nehmen. Die Beinfreiheit ist noch etwas großzügiger. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei wird es dann aber doch recht eng. Das Raumgefühl wird hinten etwas durch die schmalen Seitenscheiben und die niedrige Dachlinie eingeschränkt.



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Es werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,2 KOMFORT

2,3 Federung

Der Leon Cupra ist serienmäßig mit dem adaptiven Dämpfersystem DCC ausgestattet. Die Dämpfereinstellung lässt sich in drei Stufen (Komfort/Sport/Cupra) über den Fahrprofilschalter (Seat Drive Profil) einstellen.

⊕ Das adaptive Fahrwerk ist im Standardmodus (Sport) zwar recht straff ausgelegt, was zum sportlichen Charakter des Leon Cupra passt, Restkomfort ist aber dennoch immer genügend vorhanden. Durch Wahl des Komfort-Modus im Seat Drive Profil kann der Fahrkomfort ein gutes Stück verbessert werden. Dann werden sowohl kurze Bodenwellen als auch grobe Einzelhindernisse und Querfugen ein Stück komfortabler abgedämpft. Harte Stöße dringen dann kaum bis zu den Insassen durch. Der Fahrkomfort in der Stadt ist dabei gut, wobei speziell grobes Kopfsteinpflaster etwas stärker bis in den Innenraum durchgereicht wird (Dröhnen). Nicht ideal abgedämpft werden feine Fahrbahnunebenheiten - was vor allem an den großen 19" Rädern des Cupra 280 liegen sollte. Wählt man die Einstellung "Cupra", fühlen sich Fahrwerk und Lenkung noch direkter an und sorgen für ungetrübten Fahrspaß. Sowohl die Aufbaubewegungen, als auch die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven fallen sehr gering aus.

2,2 Sitze

Der Leon Cupra ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es für den Cupra 280 aber auch Schalsitze mit Alcantara/Lederoptik.

⊕ Die Sportsitze lassen sich vorn über einen großen Bereich in der Höhe einstellen. Die Lehnen sind gut konturiert und bieten dank der verstärkten Seitenwangen einen guten Seitenhalt, wenn dieser auch im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnte. Die körpergerecht gestaltete Sitzfläche sorgt für guten Sitzkomfort. Die gegenüber den Standardsitzen etwas längeren Sitzflächen bieten eine gute Oberschenkelunterstützung. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden im Leon schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, da ein stabiles Trittbrett vorhanden ist. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Rücksitze sind zufriedenstellend konturiert und bieten dank der sehr hohen Lehnen mit angenehmer Neigung einen akzeptablen Sitzkomfort, auch wenn die Oberschenkelunterstützung etwas ausgeprägter sein könnte. Die Sitze zeigen sich dank der serienmäßigen Alcantara-Mittelbahnen atmungsaktiv, wodurch man auch bei warmen Temperaturen nicht so schnell ins Schwitzen kommt.

2,2 Innengeräusch

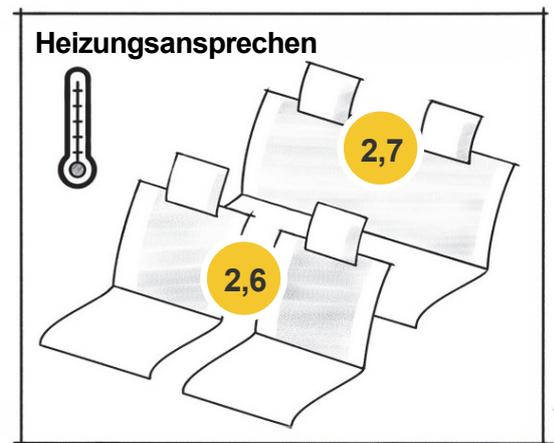
⊕ Der bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt bei niedrigen 68,4 dB(A). Windgeräusche sind dabei kaum wahrnehmbar, steigen aber bei hohen Geschwindigkeiten etwas deutlicher an. Beim Überfahren von groben Schlaglöchern poltert die Hinterachse leicht, ansonsten sind Fahrgeräusche gut gedämmt. Der Motorklang des Cupra ist sowohl im Komfort-, als auch im Sport-Modus unaufdringlich. Nur unter Last nimmt man den Motor dann etwas lauter wahr. Schaltet man in den Cupra-Modus, wird der Motorklang über ein Soundmodul künstlich verstärkt. Dadurch erhält man im Innenraum eine angenehme sportliche Geräuschkulisse, die aber nie aufdringlich oder nervig wirkt.

2,1 Klimatisierung

Der serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattete Leon SC Cupra schneidet im ADAC Heizungstest zufriedenstellend ab. Sowohl vorn wie auch hinten wird der Innenraum in recht kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt.

⊕ Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur getrennt einstellen, die Luftmengenverteilung erfolgt für beide gemeinsam, lässt sich aber gut justieren. Man kann drei Automatikprogramme wählen (Sanft, Mittel, Intensiv), je nach Programm wird die Intensität der automatischen Regelung angepasst. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.

⊖ In der zweiten Sitzreihe lassen sich die Scheiben nicht öffnen, was zu einer schlechteren Innenraum-Durchlüftung führt.



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

1,6

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen*

⊕ Den Leon Cupra gibt es als 265 PS und 280 PS Version. Auf dem Papier beschleunigt der Cupra 280 zwar bei der 0-100 km/h-Messung marginal besser (5,9 s statt 6,0 s), in der Praxis wird der Leistungsunterschied beider Varianten wohl nicht auffallen. Sowohl das maximale Drehmoment (350 Nm ab 1.700 1/min), als auch der Drehmomentverlauf beider Versionen sind weitgehend identisch - einzig im oberen Drehzahlbereich liegt das maximale Drehmoment bei der 280 PS Version etwas länger an. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Cupra 280 in nur 3,0 s (gefahren im 2. /3. Gang). Ebenso überzeugend sind aber auch die Elastizitätswerte, die selbst im sechsten Gang noch hervorragend ausfallen. Im vierten Gang braucht der Leon für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h nur 4,8 s, im Fünften sind es 6,7 s und im Sechsten 9,1 s. In der Summe überzeugt der bärenstarke Turbomotor mit einer sehr harmonischen Leistungsentfaltung über den ganzen Drehzahlbereich. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

2,0

Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Turbo-Benziner überzeugt insgesamt mit einer guten Laufruhe. Motorvibrationen werden kaum in den Innenraum übertragen. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last kaum zum Brummen.

1,9

Schaltung

Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Wird der 1. Gang aber bereits eingelegt wenn der Motor noch aus ist, springt er nicht wieder automatisch an. Dann muss man den Motor erst manuell starten, das ist nicht optimal.

⊕ Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe ist sehr präzise geführt und lässt sich knackig schalten. Die Gänge können einfach und kaum hakend einlegt werden. Durch die kurzen Schaltwege lassen sich auch schnelle Schaltvorgänge problemlos realisieren. Der Rückwärtsgang kann stets leicht eingelegt werden und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Die Kupplung ist beim Anfahren sehr gut dosierbar, bei unsensiblen Schaltvorgängen kann es im Antriebsstrang aber auch mal deutlich rucken. Dank der Berganfahrhilfe fällt das Anfahren an Steigungen nicht schwer. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst kraftstoffsparend unterwegs zu sein.

2,5

Getriebeabstufung

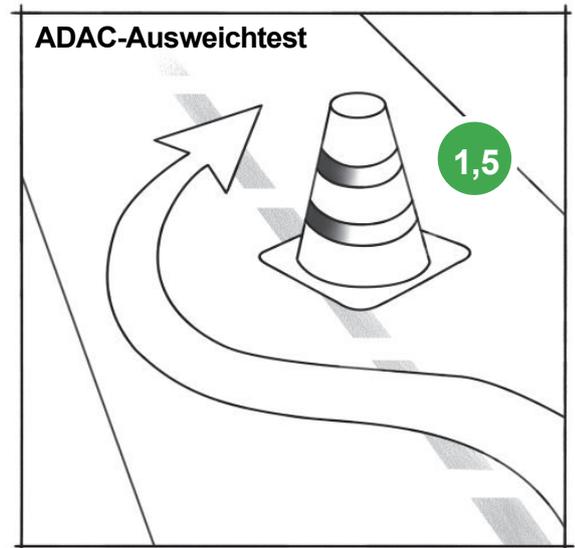
Dass es sich beim Leon Cupra um eine sportlich orientierte Variante der spanischen Schräghecklimousine handelt, sieht man auch an der gewählten Getriebeübersetzung. Angesichts der Leistung und des hohen Drehmoments fällt die Gesamtübersetzung sehr kurz aus. Entsprechend gut sind die Fahrleistungen, für einen niedrigen Verbrauch ist die kurze Übersetzung aber wenig dienlich. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit knapp über 3.000 1/min.

⊕ Die einzelnen Gangabstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen dagegen gut zusammen. Beim Schalten entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Aber auch bei hoher Leistungsabforderung gibt es an den Abstufungen nichts zu kritisieren. Dreht man den Motor aus, passt der Drehzahlbereich des nächsten Ganges fast immer perfekt, um den Motor im idealen Drehmomentbereich zu halten.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrverhalten des Leon Cupra ist insgesamt sehr sportlich orientiert ausgelegt, dennoch bleibt der Leon auch für wenig geübte Fahrer immer problemlos beherrschbar. Bei einem plötzlichen Spurwechsel zeigt der Leon auch bei hohen Geschwindigkeiten ein spontanes und sicheres Fahrverhalten. Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug kaum aus der Spur. Nicht perfekt ist der Geradeauslauf - aufgrund der großen 19"-Räder läuft der Leon Cupra Spurrillen leicht nach. Dann müssen öfters Lenkkorrekturen eingesteuert werden. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Leon Cupra durch sein neutrales und gut kontrollierbares Fahrverhalten ein sehr gutes Bild ab. Unterstützt wird der Fahrer durch leichte, aber effektive ESP-Eingriffe. Damit die Vorderräder mit der hohen Leistung zumindest nicht komplett überfordert sind, wurde im Leon Cupra ein spezielles elektrohydraulisch gesteuertes Lamellen-Sperrdifferential verbaut, das im Extremfall eine Sperrwirkung von bis zu 100 % besitzt und damit bei Bedarf das gesamte Antriebsmoment auf ein Rad übertragen kann. In der Praxis kommt der Fronttriebler dadurch erstaunlich gut mit der hohen Motorleistung zurecht. Beschleunigt man aus Kurven, merkt man förmlich, wie das Drehmoment auf das kurvenäußere Rad geleitet und das Fahrzeug in die Kurve "gedrückt" wird. Selbst beim Anfahren ist man mit erstaunlich wenig Schlupf unterwegs. An die Grenzen stößt der Frontantrieb aber, sobald der Grip abnimmt (z.B. bei Nässe). Dann kann die Kraft kaum noch auf die Straße übertragen werden und es zerren starke Antriebseinflüsse an der Lenkung. Der Grenzbereich des Cupra liegt sehr hoch, was entsprechend hohe Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht. Dennoch kündigt sich der Grenzbereich rechtzeitig an, wodurch der Fahrer bei schnell angefahrenen Kurven eine gute Rückmeldung über das Gripniveau erhält und noch genügend Sicherheitsreserven zur Verfügung hat. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind nicht zu ausgeprägt vorhanden und vom Fahrer gut beherrschbar.



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.

2,0 Lenkung*

Der Leon Cupra ist serienmäßig mit einer Progressivlenkung ausgestattet, deren Lenkunterstützung über das SEAT Drive Profil per Tastendruck zwischen drei Fahrprofile (Komfort, Sport, Cupra) eingestellt werden kann.

⊕ Mit der Progressivlenkung hat man dank der progressiv verlaufenden Lenkübersetzung vor allem bei höheren Lenkwinkeln ein deutlich direkteres Ansprechen, wodurch der Lenkaufwand verringert wird. Um das Lenkrad von Anschlag zu Anschlag zu drehen, sind nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen notwendig.

Die Lenkung besitzt im Sport-Modus (Standard-Einstellung) eine gute Mittenzentrierung, spricht bei kleinen Lenkwinkeln fein an und zeigt auch bei höheren Lenkwinkeln ein präzises Ansprechen. Das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Wählt man den Cupra-Modus, wird die Lenkunterstützung etwas zurückgenommen, was die Fahrbahnrückmeldung nochmals ein gutes Stück verbessert. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis von 11,1 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse in Ordnung.

⊖ Beschleunigt man stark aus einer Kurve, sind durch das hohe Drehmoment das auf die Vorderräder übertragen wird, deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar. Das Lenkrad sollte man dann fest im Griff haben.

1,4 Bremse

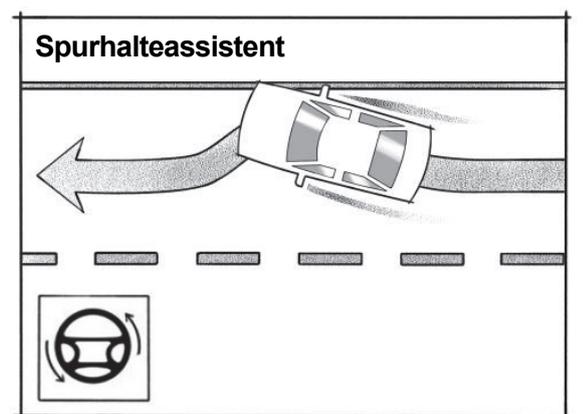
⊕ Die große Bremsanlage des Leon Cupra überzeugt mit einer guten Bremswirkung und hoher Standfestigkeit. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Kompakt-Sportler nach 34,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bridgestone Potenza RE050A 91Y der Größe 235/35 R19). Die Bremsanlage spricht sehr spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve zeigt der Leon ein weitgehend stabiles Fahrverhalten.

1,7 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Seat Leon ist mit einigen Assistenzsystemen erhältlich, welche die Fahrsicherheit stark erhöhen.

⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Gegen Aufpreis gibt es eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit dem Fahrer eine Pausenempfehlung anzeigt. Das optionale Fahrerassistentenpaket beinhaltet neben einem Spurhalteassistenten auch einen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet. Der Spurhalteassistent erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt das Fahrzeug automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Ebenfalls optional gibt es das Umfeldüberwachungssystem "Front Assist" inklusive City-Notbremsfunktion. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine Kollisionswarnung, reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert.



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.



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

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. Serienmäßig findet man im Cupra LED-Scheinwerfer, welche zusätzlich über ein Autobahnlicht verfügen und den Lichtkegel bei Autobahnfahrt etwas nach oben stellen, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Die Rückleuchten in LED-Technik sind beim Cupra Serie. Bei einer Vollbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit erhöhter Frequenz 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. Nebenscheinwerfer samt Abbiegelicht sind beim Cupra nicht erhältlich.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der fünftürige Leon mit 94 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis - beim dreitürigen SC sollte das Ergebnis ähnlich ausfallen. Der Seat ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. Der Leon SC ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren 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 knapp 1,65 m. Weder der Verbandskasten noch das Warndreieck besitzen einen extra Halter im Kofferraum. Bei vollem Ladeabteil können beide im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar sein. Gurtwarner kosten für die hinteren Sitzplätze unverständlicherweise Aufpreis (sie sind im Sicherheitspaket inkl. der Müdigkeitserkennung enthalten).

1,9 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Leon SC ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos und sicher befestigt werden. Drei Kindersitze passen auf der Rückbank aber nicht nebeneinander. Die Montage von hohen Kindersitzen ist auf den äußeren Fondplätzen nur bedingt möglich, da sie am Dachholm anstoßen können.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon 92% der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Ähnlich gut sollte das Ergebnis beim Leon SC ausfallen. 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 befestigen zu können. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze gut unterbringen, da die Beifahrerairbags mittels Schlüsselschalter abgeschaltet werden können. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitz-Klassen verwendet werden.

– Der Mittelsitz eignet sich nicht zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzform ungünstig ist und die Gurtanlenkpunkte nicht ideal sind. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher. Auf dem Beifahrerplatz dürfen nur universelle Kindersitze genutzt werden, wenn sich dieser in der Höhe einstellen lässt (abhängig von der Ausstattungsvariante). Aufgrund der fehlenden Fondtüren lassen sich Kindersitze hinten nur umständlich befestigen.

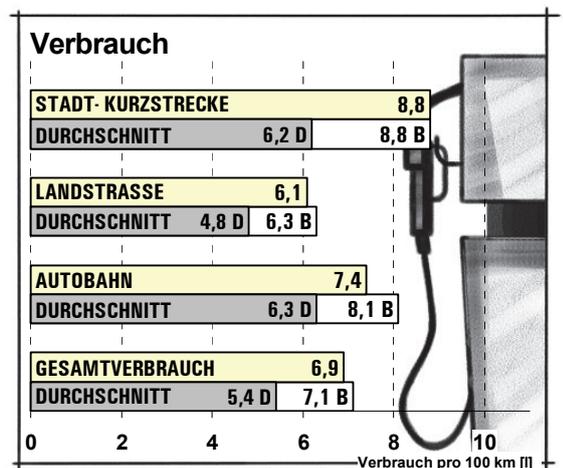
2,3 Fußgängerschutz

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Seat Leon für den Fußgängerschutz gute 70% der möglichen Punkte. Während der vordere Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, gibt es noch Verbesserungsbedarf an den seitlichen Bereichen und der Vorderkante der Motorhaube, die noch recht aggressiv gestaltet sind.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂*

– Nicht überzeugen kann die leistungsstarke Cupra-Version beim Kraftstoffverbrauch. Mit einer im EcoTest ermittelten CO₂-Bilanz von 191 g/km erreicht der Leon nur magere 18 Punkte im CO₂-Kapitel. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,9 l/100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei hohen 8,8 l, außerorts sind es 6,1 l und auf der Autobahn 7,4 l pro 100 km.



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

1,0 Schadstoffe

+ Ein tadelloses Ergebnis erzielt der Leon Cupra im Schadstoffkapitel. Keine der Schadstoffgruppen zeigt Auffälligkeiten, selbst wenn man außerhalb des Zulassungszyklus unterwegs ist. Der Lohn sind die vollen 50 Punkte für die Schadstoffe. Zusammen mit den 18 Punkten im CO₂-Kapitel schafft der Leon Cupra 280 dennoch nicht ganz die vier Sterne im EcoTest. Der Seat muss sich mit 68 Punkten und drei Sternen zufriedengeben.

5,3 AUTOKOSTEN

5,4 Betriebskosten*

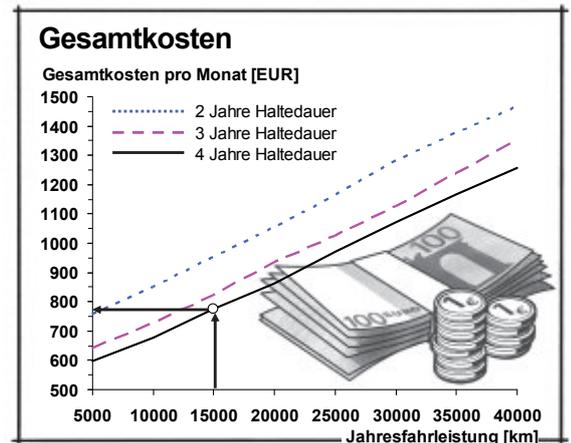
– Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch der leistungsstarken Cupra-Variante nicht besonders niedrig ausfällt und Seat zudem das sehr teure SuperPlus empfiehlt, liegen die Betriebskosten für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse extrem hoch.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Leon besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,0 l-Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Seat gewährt eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung und verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen.

⊖ Durch die üppige Bereifung ist mit sehr hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 775 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,9 Wertstabilität*

Der prozentuale Restwertverlauf des Leon SC Cupra 280 fällt allenfalls akzeptabel aus.

5,3 Kosten für Anschaffung*

⊖ Für den Seat Leon SC Cupra 280 werden mindestens 32.230 Euro fällig. Für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse ist das ein stolzer Preis. Für ein Fahrzeug in der Leistungsklasse geht der Preis aber vor allem angesichts der sehr guten Serienausstattung durchaus in Ordnung. Nicht nur Ausstattungsdetails wie eine Klimaautomatik oder ein Tempomat sind beim Cupra Serie, sogar ein adaptives Fahrwerk und LED-Scheinwerfer findet man ohne Mehrpreis an Bord.

4,9 Fixkosten*

Die Fixkosten des Leon Cupra fallen sehr hoch aus. Die Kfz-Steuer beträgt noch akzeptable 158 Euro pro Jahr.

⊖ Sehr teuer ist der Cupra aber bei den Versicherungseinstufungen. Vor allem die Teil- und Vollkaskoklassen liegen sehr ungünstig (KH: 18; VK: 23; TK: 25).

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der Seat Leon Cupra nicht punkten. Er ist teuer in der Anschaffung, verliert in den ersten vier Jahren deutlich an Wert, benötigt teuren SuperPlus-Kraftstoff und ist zieht aufgrund der ungünstigen Versicherungsklassen hohe Fixkosten nach sich. In der Summe werden für den Leon SC Cupra 280 bei vier Jahren Haltedauer und einer Fahrleistung von 15.000 km pro Jahr rund 775 Euro im Monat fällig (inkl. Wertverlust).

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	1.8 TSI Start& Stop	1.6 TDI	1.6 TDI Start& Stop	1.6 TDI Eco
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	4/1395	4/1395	4/1798	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	81 (110)	92 (125)	110 (150)	132 (180)	66 (90)	77 (105)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1400	175/1400	200/1400	250/1500	250/1250	230/1400	250/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	11,8	10,0	9,1	8,0	7,5	12,6	10,7	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	191	202	215	226	178	192	197
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,9 S	5,2 S	4,7 S	5,9 S	4,1 D	3,8 D	3,3 D
CO2 [g/km]	119	114	120	109	137	108	99	87
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/19	17/17/19	16/18/21	16/18/21	16/19/21	19/19/23	19/19/23	19/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	72	62	78	56	120	178	160	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	448	489	561	563	637	471	495	499
Preis [Euro]	14.490	18.110	20.350	21.610	24.060	17.950	20.660	21.900

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-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	1984 ccm
Leistung	206 kW (280 PS)
bei	5700 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/35R19
Reifengröße (Testwagen)	235/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	3,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,8/6,1/7,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	154 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	191 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4236/1810/1423 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1980 mm
Leergewicht/Zuladung	1365 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	725 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	151 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	122 Euro
Monatlicher Wertverlust	423 Euro
Monatliche Gesamtkosten	775 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/25
Grundpreis	32.230 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (6-Gang-DSG)	1.700 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Fahrerassistenz-Pake)	300 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	Serie
Regen- und Lichtsensor (Comfort-Paket II)	150 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenz-Pake)	300 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/ hinten (nur für 5-Türer)	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket II)	150 Euro°
Klimaautomatik (Climatronic)	Serie
Navigationssystem	440 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	350 Euro°
Lackierung Metallic	530 Euro°
Panorama-Glasdach	970 Euro
vier Türen	500 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	1,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Lenkung*	2,0
Sicht	2,4	Bremse	1,4
Ein-/Ausstieg	3,3	Sicherheit	1,7
Kofferraum-Volumen*	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kofferraum-Variabilität	3,1	Kindersicherheit	1,9
Innenraum	1,9	Fußgängerschutz	2,3
Bedienung	1,8	Umwelt/EcoTest	2,6
Raumangebot vorne*	1,3	Verbrauch/CO2*	4,2
Raumangebot hinten*	2,9	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,2		
Federung	2,3	AUTOKOSTEN	5,3
Sitze	2,2	Betriebskosten*	5,4
Innengeräusch	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	2,1	Wertstabilität*	3,9
Motor/Antrieb	1,6	Kosten für Anschaffung*	5,3
Fahrleistungen*	0,6	Fixkosten*	4,9
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen