



SEAT Leon X-PERIENCE 2.0 TDI Start&Stop 4Drive

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

X-PERIENCE nennt Seat die Offroad-Version des Leon ST. Neben der auffälligen Kunststoffbeplankung und der leicht höher gelegten Karosserie gehört der serienmäßige Allradantrieb zu den auffälligsten Merkmalen. Die wuchtigen Stoßfänger samt angedeutetem Unterfahrschutz suggerieren dabei eine gewisse Geländetauglichkeit. Da die Bodenfreiheit gegenüber dem normalen Kombi lediglich um rund zwei Zentimeter erhöht wurde und der Allradantrieb weder zuschaltbare Sperren noch besondere Geländefahrprogramme besitzt, sind die Offroad-Qualitäten dennoch eingeschränkt. Einen kleinen Vorteil gegenüber dem normalen Kombi hat der X-PERIENCE in der getesteten Motorisierung dennoch: Die zulässige Anhängelast beträgt 2.000 kg anstatt der 1.900 kg beim ST. Die sonstigen Eigenschaften des X-PERIENCE sind denen des ST dagegen sehr ähnlich. Die große Ladeöffnung, die ebene Ladekante und der große Kofferraum (bis zu 1.325 l Stauraum) machen den Spanier zu einem familientauglichen Kombi mit guten Transporteigenschaften. Empfehlenswerte Assistenten wie das Notbremssystem "Front Assist" oder die serienmäßige Multikollisionsbremse erhöhen die Fahrsicherheit ebenso wie der optionale Spurhalte- und Fernlichtassistent. Der 2.0 TDI Motor mit 150 PS sorgt immer für ausreichende Fahrleistungen, der Verbrauch fällt aufgrund der kürzeren Getriebeübersetzung bei der Allradvariante aber nur akzeptabel aus. Im EcoTest wurde ein Verbrauch von 5,2 l/100 km ermittelt. Insgesamt stellt der Leon X-PERIENCE ein gelungenes Gesamtpaket dar. Der Offroad-Look bietet aber im alltäglichen Betrieb kaum Vorteile. Zu haben ist die getestete Version ab 29.740 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** VW Golf Alltrack.

- +** kräftiger Motor, serienmäßiger Allrad-Antrieb, hohe zulässige Anhängelast, großzügiges Raumangebot, großer und gut nutzbarer Kofferraum, viele Assistenzsysteme verfügbar
- keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, sehr hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

2,6 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

2,1 Transport

2,2 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Der Leon X-PERIENCE basiert zwar auf dem Leon ST, er hebt sich aber durch die leicht höher gelegte Karosserie und die auffällige Kunststoffbeplankung deutlich von der normalen Kombiversion ab. Auch wenn der X-PERIENCE optisch eine gewisse Geländetauglichkeit suggeriert - letztendlich kann man damit allenfalls leichtes Gelände bewältigen. Vor allem der serienmäßige Allradantrieb ist da von Vorteil, den gibt es aber auch für den normalen Leon ST.

+ Die Karosserie ist sauber verarbeitet, Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Türen mit sauber versiegelten Falzen fallen satt ins Schloss. Auch im Innenraum kann man sich weder bei der Materialauswahl noch bei der Verarbeitung der Kunststoffteile beschweren. Alles sitzt passgenau und fühlt sich hochwertig an. Nur im Detail gibt es Raum für Verbesserungen, insgesamt ist die Verarbeitung aber für diese Fahrzeugklasse angemessen. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet. Auch die seitlichen Bereiche des Unterbodens sind verkleidet - das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Lediglich im hinteren Bereich wirkt der Unterboden etwas zerklüftet. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung geschützt. Zusätzliche Schwellerleisten schützen beim X-PERIENCE die Einstiegsbereiche vor Kratzern. Die breite unlackierten Kunststoffbeplankungen an Stoßfängern, Radläufen und Seitenschwellern sorgen für einen guten Schutz bei leichten Remplern. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Deckel ist einfach abschraubbar. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel in den Tank gefüllt wird.

- Einige Kunststoffteile, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind sehr hart: Große Bereiche der Türverkleidungen und der untere Teil des Armaturenbretts sind nicht aufgeschäumt, wodurch sie sich wenig hochwertig anfühlen und zudem kratzempfindlich sind. An den Türen gibt es keine Schutzleisten, die bei leichten Parkremplern oder einer unvorsichtig geöffneten Tür den Lack vor Beschädigungen schützen. Die Motorhaube wird nicht wie sonst in dieser Fahrzeugklasse üblich über eine Gasdruckfeder offen gehalten, sondern mittels primitivem Haltestab.

Der Leon X-PERIENCE besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte, der sich nur für kurze Strecken eignet. Die Zuladung des Kombis liegt bei zufriedenstellenden 520 kg. In der getesteten Version findet man serienmäßig ein schmales Notrad an Bord, das im Fall einer Reifenpanne zumindest eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglicht. Ein Wagenheber und Werkzeug sind bei den Versionen mit Notrad ebenfalls Serie.

+ Die 4Drive-Modelle (Allrad) sind anstatt mit einem 50 l Tank mit einem 55 l Kraftstofftank ausgestattet. Damit lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 1.055 km erreichen (EcoTest-Verbrauch als Basis). Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden. Der Leon X-PERIENCE 2.0 TDI 4Drive eignet sich mit einer zulässigen Anhängelast von 2.000 kg (gebremst), bzw. 740 kg (ungebremst) durchaus als Zugfahrzeug. Gegenüber dem vergleichbaren Leon ST fällt die Anhängelast des X-PERIENCE um 100 kg höher aus. Die maximale Stützlast beträgt 80 kg. Damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradträger mit zwei schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) transportiert werden.

2,4

Sicht

Die Rundumsicht des Leon X-PERIENCE fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Sowohl die schmalen A-Säulen als auch die nicht zu breiten Dachsäulen hinten gefallen. Die Sitzhöhe liegt auf klassenüblichem Niveau (etwas höher als beim Leon ST), was für eine durchschnittliche Sicht auf den umliegenden Verkehr sorgt. Die Außenspiegel geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt dagegen zu gering aus. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der nicht zu hohen Unterkante der Heckscheibe noch ausreichend erkannt werden.

+ Die Außenspiegel lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen und sind beheizbar. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, diese Funktion ist per Taster am Innenspiegel auch 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. Einparksensoren, die den Fahrer optisch und akustisch beim Rangieren unterstützen, gibt es für vorn und hinten gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut). Für den Leon gibt es optional helle LED-Scheinwerfer, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Das Abblendlicht könnte allerdings eine etwas höhere Reichweite haben. Bei Wahl der LED-Scheinwerfer findet man zudem LED-Tagfahrlicht an Bord. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind beim X-PERIENCE Serie. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es den Fernlichtassistenten (im Fahrerassistenz-Paket enthalten), der je nach Verkehrssituation automatisch das Fernlicht auf- und abblendet. Der Fernlichtassistent funktioniert im Leon weitgehend problemlos und zuverlässig.

- Die Außenspiegel besitzen keinen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht so gut erkannt werden können. Dynamisches Kurvenlicht ist nicht erhältlich. Wählt man die optionalen LED-Scheinwerfer, entfällt das sonst serienmäßige Abbiegelicht.

3,0

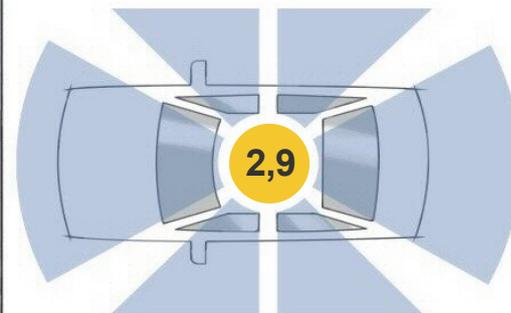
Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Leon X-PERIENCE insgesamt zufriedenstellend. Gegenüber dem Leon ST ist die Karosserie um ca. zwei Zentimeter höher gelegt. Die Sitzfläche befindet sich mit rund 56 cm zwar auf zufriedenstellender Höhe, doch gleichzeitig muss man auch die Füße weiter anheben, da die Schwellerkante ebenfalls höher liegt. Durch die Kunststoffbeplankung ist der Schweller zudem etwas breiter, was wiederum störend sein kann. Beim Ein- und Aussteigen schränken die ausgeprägten Sitzwangen der in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Sportsitze den Komfort etwas ein. Aufpassen muss man beim Einsteigen, dass man sich nicht den Kopf an der schräg verlaufenden A-Säule anstößt. Hinten steigt man ebenfalls zufriedenstellend ein und aus.

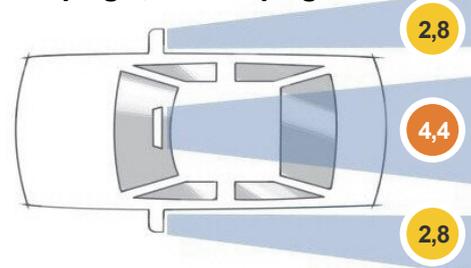


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

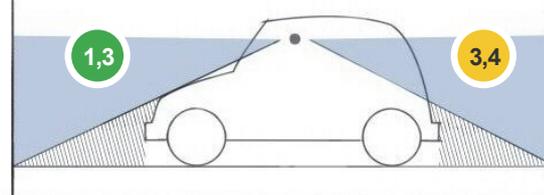
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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

Die Türöffnungen sind ausreichend groß und die Rücksitzbank liegt auf akzeptabler Höhe. Nur die breiten in den Einstiegsbereich hineinragenden Radläufe behindern den Zutritt etwas. In der Summe steigt man somit zwar zufriedenstellend ein und aus - Vorteile gegenüber dem Leon ST hat man trotz der höheren Sitzposition aber nicht. Die Türaufhalter sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten, sie besitzen jedoch nur zwei Rastungen, wodurch die Türe in der ersten Stufe schon recht weit aufschwingt und sich die Gefahr erhöht, die Türe in einer engen Parklücke gegen das Nachbarauto zu schlagen.

+ Das Fahrzeug lässt sich mittels Fernbedienung öffnen und schließen. 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-Paket II werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen des Fahrzeugs (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten den Weg vor dem Fahrzeug. Für alle außen sitzenden Insassen (außer für den Fahrer) gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

- Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da eine Verriegelung des Fahrzeugs auch bei geöffneten Türen (außer Fahrertüre) oder Heckklappe möglich ist. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim Leon nicht erhältlich.

1,5 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum des Leon X-PERIENCE fällt im Klassenvergleich riesig aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen 445 l in den Kofferraum. Entfernt man die Abdeckung, können bis unter das Dach rund 590 l eingeladen werden. Dann lassen sich bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, finden 785 (bis Fensterunterkante) bzw. 1.325 l (dachhoch) im Kofferraum Platz.



Mit 445 l Volumen ist der Kofferraum des Leon X-perience sogar etwas größer als beim Konzernbruder VW Golf Alltrack.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kombiversion des Leon überzeugt durch die gute Zugänglich- und Nutzbarkeit des Gepäckabteils. Die Kofferraumklappe wird über das Seat-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben sowie schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst große Personen bis über 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Beladen lässt sich der Leon X-PERIENCE dank niedriger Ladekante (67 cm über der Fahrbahn) weitgehend problemlos. Befindet sich der variable Ladeboden in oberer Stellung, stört beim Ausladen keine Kante und der Ladeboden ist auch bei umgeklappter Rückbank komplett eben. Ist der Ladeboden unten, muss das Ladegut über eine 14 cm hohe Stufe gehoben werden. Dank der hohen und recht breiten Ladeöffnung ist der Kofferraum gut zugänglich und lässt sich dank des praktischen Formats gut nutzen.

- Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus. Es gibt nur eine Leuchte rechts in der Kofferraumverkleidung.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen des Leon X-PERIENCE sind zwar nur asymmetrisch geteilt umklappbar, dank sehr einfachem Klappmechanismus und einer Vielzahl an Ablagen ist die Variabilität des Kofferraums aber trotzdem gut.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich zweigeteilt (60:40) umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich vom Innenraum aus einfach und mit wenig Kraftaufwand bedienen. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, die Rücksitzlehnen über Hebel vom Kofferraum aus umzuklappen (Fernentriegelung, Serie beim X-PERIENCE). Die Gurte sind dabei mittels einer Leiste geführt und können nur bei größter Unachtsamkeit beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden. Ablagen im Kofferraum gibt es genügend. Neben Seitenfächer findet man stabile Befestigungsösen und eine 12V Steckdose vor. Stellt man den variablen Ladeboden in die oberste Stellung, findet man darunter einen Freiraum zum Verstauen von Kleingepäck vor, welcher aber nicht sauber ausgekleidet ist. Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckraumtrennnetz, das zur Ladungssicherung mitbestellt werden sollte (im Testwagen vorhanden).

1,8 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Die meisten Bedienelemente des Leon sind logisch angeordnet und einfach zu erreichen. 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 zurechtfinden muss.

⊕ Das Lenkrad ist in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellbar. Sowohl die Pedale als auch der Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Das Zündschloss ist zufriedenstellend im Lenkstock positioniert. 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 gibt es gegen Aufpreis. Die Rundinstrumente sind klar gezeichnet und einwandfrei im Kontrast. Die Skalen beginnen aber etwas ungewohnt ganz unten und die digitale Tankanzeige lässt sich nur grob ablesen. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurz- und Langzeitspeicher Fahrdaten wie Verbrauch, Reichweite und Fahrzeit im Multifunktionsdisplay und/oder im 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). Das Klimabedienteil ist in akzeptabler Höhe angeordnet und dadurch gut erreichbar. Die beim X-PERIENCE serienmäßig verbauten Klimaautomatik lässt sich dabei sehr einfach bedienen. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display angezeigt und ist gut 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. Zusätzlich gibt es nun beim Leon gegen Aufpreis ein umfangreicheres Navigationssystem. Das Navigationssystem Plus besitzt einen 6,5 Zoll großen Bildschirm und bietet weitere Features wie die Spiegelung des Smartphone-Displays auf dem Bildschirm (Mirror-Link) oder WLAN-Audio-Streaming. Das SEAT Drive Profil ist beim X-PERIENCE Serie. Über das Bordmenü lassen sich drei verschiedene Fahrprofile (Sport/Comfort/Eco) wählen. Das gewählte Profil beeinflusst die Lenkunterstützung und die Gaspedalkennlinie. Zusätzlich findet man eine Ambientebeleuchtung in den Türverkleidungen, die die Farbe passend zum Fahrprofil verändert.



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

Das optionale "SEAT Sound System" sorgt auch bei lauter Musik für einen guten Klang. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Neben Becherhaltern und einem großen Ablagefach in der Mitte gibt es auch Schubfächer unter den Sitzen. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß und beleuchtet. Leider fehlen aber Flaschenhalter sowie ein Brillenfach. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung (gegen Aufpreis in LED-Technik). Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Alle vier elektrischen Fensterheber 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 zu erkennen. Die Türgriffe sind bei voll geöffneten Türen zu weit weg, wodurch sich der Fahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen muss, um die Türgriffe zu erreichen. Vorn kann der Ablagekasten zwischen den Sitzen beim Anschnallen stören. Der Einsteller der Lordosenstütze ist schlecht erreichbar.

1,3 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot auf den Vordersitzen fällt sehr großzügig aus. Bei ganz zurück geschobenen Sitzen finden Personen von über zwei Metern bequem Platz. Dank der großzügigen Innenbreite fühlt man sich auf den vorderen Sitzen nur wenig eingeengt. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend.

1,9 Raumangebot hinten*

+ Auch die hinteren Insassen können sich an dem großzügigen Raumangebot erfreuen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für rund zwei Meter große Personen. Die Kopffreiheit ist aber auf knapp 1,95 m große Personen beschränkt. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Das subjektive Raumgefühl fällt auch im Fond gut bis zufriedenstellend aus. Zwei Personen finden dabei bequem Platz, für drei wird es dann aber doch recht eng.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,2 KOMFORT

2,3 Federung

Der Leon X-PERIENCE ist mit einem leicht höher gelegten Fahrwerk ausgestattet. Ein adaptiv regelndes Fahrwerk (DCC) ist für die getestete Variante nicht erhältlich.

+ Der Grundcharakter des Fahrwerks ähnelt dem des normalen Leon ST. Die Feder-Dämpfer-Abstimmung zeigt sich ausgewogen, der zusätzliche Federweg des X-PERIENCE sorgt vor allem bei groben Unebenheiten für ein noch etwas angenehmeres Ansprechen. Im Gegenzug federt die Hinterachse beim Überfahren von langen Bodenwellen stärker ein und kann dann in voll beladenem Zustand auch mal nachschwingen. Kurze Bodenwellen oder Einzelhindernisse werden gut abgefedert und dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Selbst grobe Querfugen werden nicht als unangenehm wahrgenommen. Bei regelmäßigen feinen Anregungen ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden.

Sowohl die Seitenneigung als auch Aufbaubewegungen sind zufriedenstellend gedämpft. Beim Überfahren von grobem Kopfsteinpflaster neigt die Karosserie zu leichtem Dröhnen, Vibrationen sind aber nicht zu stark vorhanden. Der Langsamfahrkomfort des Kombis ist gut.

2,1 Sitze

Die im Leon X-PERIENCE serienmäßigen Sportsitze überzeugen durch gute Körperunterstützung sowie angenehmen Komfort und sind auch auf langen Strecken angenehm.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich über einen großen Bereich in der Höhe einstellen. Die Lehnen sind gut konturiert, bieten dank der verstärkten Seitenwangen einen guten Seitenhalt und die angenehm gestaltete Sitzfläche sorgt für guten Sitzkomfort. Die gegenüber den Standardsitzen etwas längere Sitzfläche sorgt für gute Oberschenkelabstützung. Personen unterschiedlicher Statur und Körpergröße finden im Leon schnell eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Rücksitze sind zufriedenstellend konturiert und bieten dank der hohen Lehnen mit angenehmer Neigung einen akzeptablen Sitzkomfort, auch wenn die Oberschenkelunterstützung etwas ausgeprägter sein könnte. Die optionalen Alcantara-Sitzbezüge zeigen sich sehr atmungsaktiv, wodurch man auch bei hohen Temperaturen nicht so schnell schwitzt.

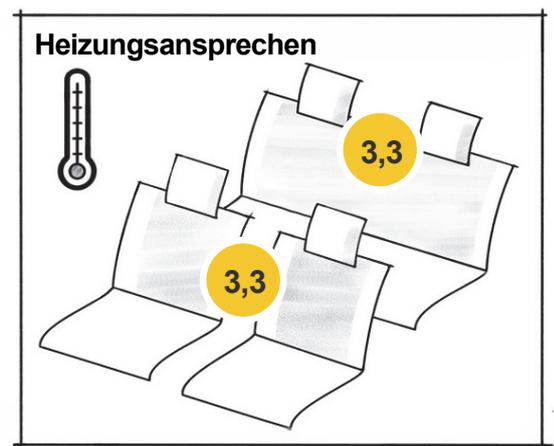
2,3 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt auf niedrigem Niveau. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt das Innengeräusch bei niedrigen 68,5 dB(A). Windgeräusche sind dabei nicht besonders ausgeprägt vorhanden und nehmen erst bei hoher Geschwindigkeit deutlich zu. Fahrgeräusche sind gut gedämpft. Der 2.0-l-TDI hält sich akustisch im Hintergrund, ist aber stets leicht im Innenraum präsent.

2,2 Klimatisierung

Der Leon X-PERIENCE ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die fein und situationsangepasst arbeitet. Die Heizung spricht vorn wie hinten in zufriedenstellender Zeit an. Es dauert nicht zu lange, bis der Innenraum bei niedrigen Außentemperaturen angenehm erwärmt ist.

⊕ Durch die Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich gut dosieren. 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.



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

2,0

MOTOR/ANTRIEB

1,8

Fahrleistungen*

Der Zwei-Liter-Dieselmotor leistet maximal 150 PS (bei 3.500 1/min) und besitzt schon bei niedrigen Drehzahlen ein hohes maximales Drehmoment von 340 Nm (bei 1.750 1/min). Die Fahrleistungen des Leon X-PERIENCE 2.0 TDI 4Drive sind damit tadellos. Die Gesamtübersetzung der Allradvariante wurde insgesamt etwas kürzer gewählt als bei den Modellen mit Frontantrieb, was sich positiv auf die Fahrleistungen auswirkt. Selbst im sechsten Gang können somit zufriedenstellende Elastizitätswerte erreicht werden. Hier vergehen rund 15,4 s, bis aus 60 die 100 km/h-Marke geknackt wird.

⊕ Überholmanöver lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Leon nur 5,3 s (gemessen im dritten Gang). Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte gut. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, vergehen im vierten Gang 7,2 s und im fünften Gang 10,0 s.

2,5

Laufkultur

⊕ Der 2.0-Liter-Dieselmotor besitzt insgesamt eine noch gute Laufkultur, auch wenn das Aggregat direkt nach dem Kaltstart rau und unkultiviert läuft. Ist der Motor auf Betriebstemperatur, spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Lediglich leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zum Fahrer durch. Unter Last neigt der Motor im niedrigen Drehzahlbereich zu leichtem Dröhnen.

1,8

Schaltung

⊕ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich insgesamt präzise schalten und gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Gänge lassen sich einfach und mit geringem Kraftaufwand einlegen. Durch die kurzen Schaltwege lassen sich auch schnelle Schaltvorgänge problemlos vornehmen. Den Rückwärtsgang kann man einfach einlegen. Auch wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorn rollt, kracht es beim Einlegen nicht im Getriebe. Die Kupplung lässt sich insgesamt gut dosieren und selbst beim Anfahren an einer Steigung läuft man nicht Gefahr, den Motor abzuwürgen. Hier hilft zusätzlich die Berganfahrhilfe, die die Bremse beim Anfahren an einer Steigung noch für einige Sekunden betätigt hält und somit ein Zurückrollen beim Anfahren verhindert. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe ist gut abgestimmt und passt einwandfrei zur Motorcharakteristik. Die einzelnen Abstufungen sind stimmig, so dass beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge entstehen. Die Gesamtübersetzung der Allrad-Variante ist etwas kürzer gewählt - so dreht der Diesel bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit rund 2.400 1/min (zum Vergleich: Leon mit Frontantrieb: 2.200 1/min).

1,9

FAHREIGENSCHAFTEN

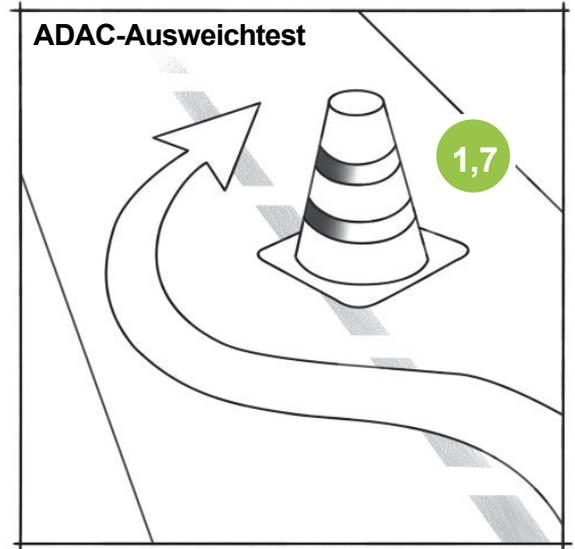
2,0

Fahrstabilität

Das Fahrverhalten des Leon X-PERIENCE ist sehr sicher und gibt keinen Anlass zur Kritik. Insgesamt fährt sich der X-PERIENCE trotz Höherlegung und Allradantrieb sehr ähnlich wie der normale Leon ST. Auch wenn der Leon X-PERIENCE 4Drive eine gewisse Geländetauglichkeit suggeriert, ist diese dennoch eingeschränkt. Es gibt keine zuschaltbaren Sperren oder spezielle Geländefahrprogramme. Auch die (trotz Höherlegung) verhältnismäßig geringe Bodenfreiheit und mäßigen Böschung-/Rampenwinkel sind für Geländefahrten nicht zuträglich.

+ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls zeigt das Fahrzeug ein stabiles Fahrverhalten. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug kaum aus der Spur, der Geradeauslauf ist gut. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Leon ein weitgehend neutrales und gut kontrollierbares Fahrverhalten. Das früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer effektiv, nicht die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Der Grenzbereich bei Kurvenfahrt liegt hoch und kündigt sich früh an, wodurch der Fahrer bei schnell angefahrenen Kurven eine gute Rückmeldung über das Gripniveau erhält und noch genügend Sicherheitsreserven zur Verfügung hat. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve sind kaum vorhanden. Dank modernem Allradantrieb mit Haldex-Kupplung ist die Traktion des Leon tadellos. Im Normalfall werden nur die Vorderräder angetrieben - tritt Schlupf auf, wird in kürzester Zeit die Lamellenkupplung geschlossen und die Antriebskraft stufenlos an die Hinterräder weitergeleitet. Das System funktioniert gut und bietet im täglichen Betrieb ein Stück bessere Traktion.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,2

Lenkung*

Der Leon X-PERIENCE ist serienmäßig mit dem SEAT Drive Profil ausgestattet. Dabei kann per Tastendruck zwischen drei Fahrprofilen (Sport, Comfort, Eco) gewählt werden. Unter anderem wird dabei auch die Lenkunterstützung angepasst.

+ Die Lenkung überzeugt durch ihre gute Mittenzentrierung und das feine Ansprechen bei kleinen Lenkwinkeln, was für ein sicheres Fahrgefühl sorgt. Auch bei höheren Lenkwinkeln überzeugt die Lenkung durch ihr präzises Ansprechen und eine hohe Zielgenauigkeit. Bei schneller Kurvenfahrt erhält der Fahrer eine gute Fahrbahnrückmeldung. Wählt man den Sport-Modus, wird die Lenkunterstützung etwas zurückgenommen, was die Fahrbahnrückmeldung nochmals geringfügig verbessert. Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend. Von Anschlag zu Anschlag sind rund drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis von 10,9 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse in Ordnung.

1,6 Bremse

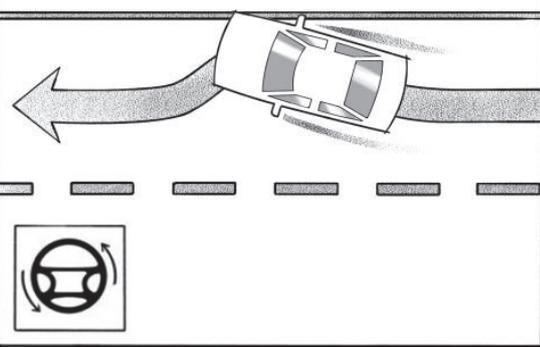
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 34,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Goodyear Efficient Grip der Größe 225/45 R18 95W). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer starken Bremsung in der Kurve schiebt der Leon über die Vorderräder, bleibt dabei aber immer gut beherrschbar.

1,8 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

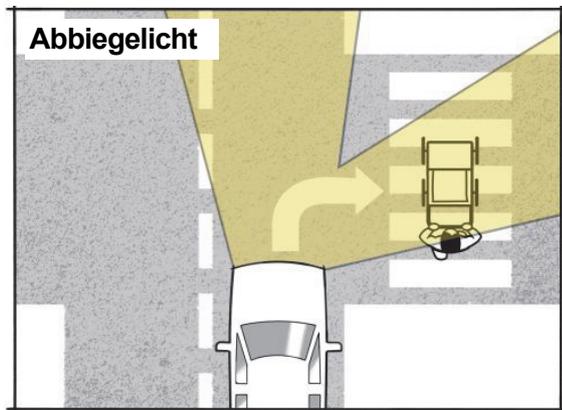
⊕ Der Seat Leon ist mit einigen Assistenzsystemen erhältlich, die die Fahrsicherheit deutlich erhöhen. Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über den Vergleich der Raddrehzahlen einen Druckverlust an einem Rad feststellt und den Fahrer entsprechend warnt. Optional ist der Leon mit dem Fahrerassistenzpaket ausgestattet, das neben einem Spurhalte- auch einen Fernlichtassistenten beinhaltet. Letzterer blendet bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder auf. Der Spurhalteassistent erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Bei drohendem Spurwechsel ohne Blinkerbetätigung lenkt das Fahrzeug automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Gegen Aufpreis gibt es eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung dieses Fahrverhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit eine Pausenempfehlung anzeigt. Ebenfalls optional ist das Umfeldüberwachungssystem "Front Assist" inklusive City- Notbremsfunktion erhältlich. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer gewarnt. Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst 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. Optional gibt es LED-Scheinwerfer, die zusätzlich über ein Autobahnlicht (ab 110 km/h) verfügen und den Lichtkegel bei Autobahnfahrt etwas nach oben stellen, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Dann sind auch reaktionsschnelle LED-Rückleuchten verbaut. Bei einer Vollbremsung blinkt zunächst das Bremslicht, 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.

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.

Abbiegelicht



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.

Einschlafwarner



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

⊖ Es fehlen Rückstrahler an den Türen, welche den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen auf die Gefahr aufmerksam machen. Nebelscheinwerfer samt Abbiegelicht sind prinzipiell serienmäßig an Bord, entfallen unverständlicherweise aber, wenn man die LED-Scheinwerfer ordert. Eine Verkehrszeichenerkennung, einen Totwinkelassistenten und einen Speedlimiter sucht man vergebens.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

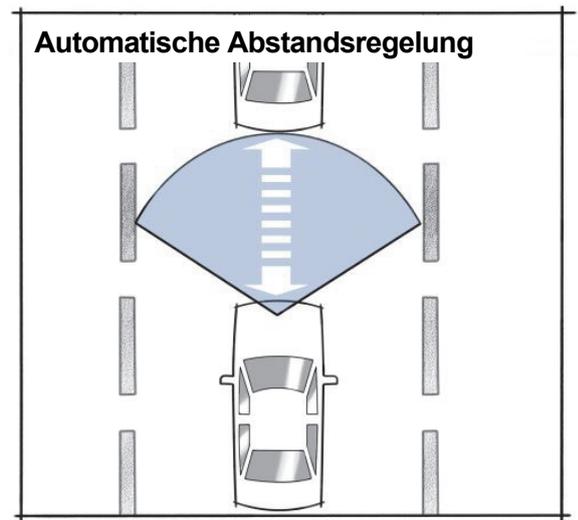
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags findet man ebenso an Bord wie einen Knieairbag für den Fahrer. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags für die hinteren Insassen. Dann besitzen auch die hinteren Gurte Straffer. Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon mit 94 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis (Test: 11/2012). Das Ergebnis sollte auf den Leon X-PERIENCE übertragbar sein. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können. Der Leon ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Nach einem Unfall wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer 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 1,65 m. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar, da beides unter der Gepäckraumabdeckung liegt. Serienmäßig wird nur der Fahrer ermahnt, sich anzuschnallen. Anschnallerinnerer für den Beifahrer und die hinteren Sitzplätze kosten unverständlicherweise Aufpreis. Dann gibt es eine Statusanzeige für die hinten Sitzenden. Schnallt sich jemand im Fond während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal.

1,6 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Leon 92 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Das Ergebnis sollte auch auf den X-PERIENCE übertragbar sein. 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 anzuschnallen. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze gut unterbringen. Die Beifahrerairbags können mittels Schlüsselschalter abgeschaltet werden, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen befestigt werden.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich nicht zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzform ungünstig und die Gurtanklenkpunkte nicht ideal sind. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Seat Leon für den Fußgängerschutz gut 70 Prozent der möglichen Punkte. Das Ergebnis sollte trotz der leicht unterschiedlichen Front auf den X-PERIENCE übertragbar sein. Während der vordere Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube gut entschärft sind, gibt es noch Verbesserungsbedarf an den seitlichen Bereichen und der Vorderkante der Motorhaube, welche noch recht aggressiv gestaltet sind.

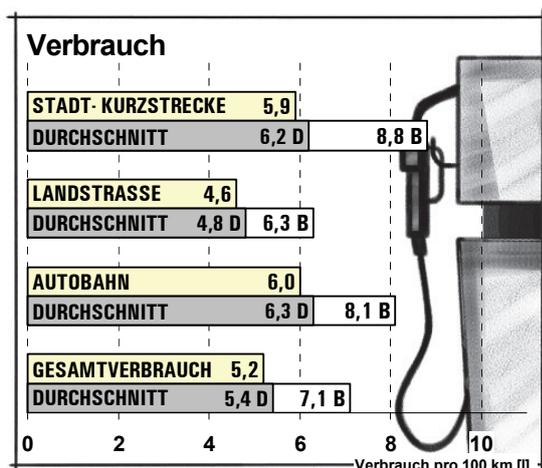
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂*

Der Seat Leon 2.0 TDI X-PERIENCE mit Allradantrieb 4Drive kann beim CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,2 l Diesel pro 100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 168 g/km erreicht das Fahrzeug in diesem Kapitel des EcoTest 27 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l, außerorts sind es 4,6 l und auf der Autobahn 6,0 l pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus. Der 2.0 TDI Dieselmotor mit 150 PS erfüllt die Euro6-Abgasnorm ohne Einsatz eines AdBlue-Systems. Dank NO_x-Speicherkat fällt der Stickoxidausstoß auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus gering aus. Der Lohn sind 46 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. In der Summe erreicht der Leon X-PERIENCE mit 73 Punkten vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,8 AUTOKOSTEN

3,0 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der nicht zu hohe Verbrauch von Dieselmotor sorgt für eine zufriedenstellende Bewertung der Betriebskosten.

2,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat Leon besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,0 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der laut Hersteller erst nach 210.000 km gewechselt werden muss.

⊕ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf relativ niedrigem Niveau. Zudem gewährt Seat eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

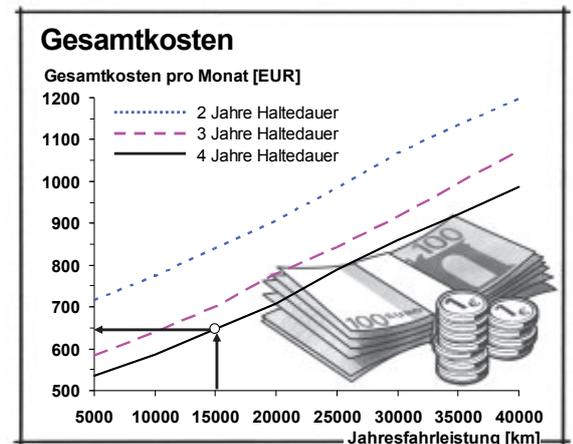
⊖ Bei der verwendeten Serienbereifung ist mit etwas höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.

2,6 Wertstabilität*

Für den Seat Leon kann in der X-PERIENCE-Ausführung im vierjährigen Berechnungszeitraum ein recht stabiler prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

5,2 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Leon X-PERIENCE ist serienmäßig mit Allradantrieb ausgestattet. In Verbindung mit dem 150 PS starken Dieselmotor werden mindestens 29.740 Euro fällig. Die Serienausstattung fällt dabei zwar nicht schlecht aus, dennoch liegt der Preis für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse sehr hoch. Sehr empfehlenswerte Extras sind die Fahrerassistenzpakete sowie die LED-Scheinwerfer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 647 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,1 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten des Leon fallen recht hoch aus. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 258 Euro. Während die Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung noch akzeptabel sind, fällt die Teilkaskoversicherung sehr teuer aus. (KH: 16; VK: 20; TK: 23).

4,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Bei den absoluten monatlichen Kosten kann der Leon X-PERIENCE 2.0 TDI 4Drive kaum punkten. Der hohe Anschaffungspreis und die erhöhten Fixkosten verhindern eine bessere Benotung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TSI Start&Stop 4Drive DSG	1.6 TDI Start&Stop 4Drive	2.0 TDI Start&Stop 4Drive	2.0 TDI Start&Stop 4Drive DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	81 (110)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	280/1350	250/1500	340/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	7,2	11,6	8,7	7,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	221	187	208	224
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5 S	4,7 D	4,9 D	4,9 D
CO2 [g/km]	150	122	129	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/21	20/19/23	16/20/23	16/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	146	206	258	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	736	637	647	687
Preis [Euro]	30.140	28.750	29.740	33.060

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/4,6/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	168 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4543/1816/1481 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1985 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1055 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	384 Euro
Monatliche Gesamtkosten	647 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/23
Grundpreis	29.740 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

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

ADAC

Autotest | SEAT Leon X-PERIENCE

2.0 TDI Start&Stop 4Drive

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (FAS-Paket II)	560 Euro ^o
Allradantrieb (4Drive)	Serie
Automatikgetriebe (nicht für getesteten Motor)	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (FAS-Paket)	300 Euro ^o
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblende (und Fernlicht)	1.190 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Comfort-Paket II)	170 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Fahrerassistenz-Paket)	300 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket II)	170 Euro ^o
Klimaautomatik (Climatronic)	Serie
Navigationssystem	ab 690 ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (v + h: 500 Euro)	350 Euro ^o
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Panorama-Glasdach	970 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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