



SEAT Leon 1.4 TSI ACT Start&Stop Xcellence DSG

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

Der Leon ist der Verkaufsschlager von Seat. Kein Wunder also, dass die Spanier den Kompaktwagen im Zuge der Modellpflege äußerlich nur sehr dezent überarbeitet haben. Modifizierte Schürzen sowie eine dezent veränderte Leuchtengrafik der Scheinwerfer - das war's. Technisch hat sich mehr getan: Die aktive Sicherheitsausstattung wurde auf den aktuellen Stand gebracht. So steht nun auch ein Stauassistent zur Verfügung und der City-Notbremsassistent ist in der Lage, auf Fußgänger zu reagieren. Im Innenraum hielt ein Touchscreen mit vergrößertem Display Einzug, das bei genauerer Betrachtung jedoch eine Verschlechterung im Vergleich zum alten System darstellt. Durch den Wegfall der praktischen Direktwahltasten für die Hauptmenüs und das Streichen des Drehreglers zum Scrollen und Zoomen hat sich die Bedienbarkeit merklich verschlechtert. Unter der Haube des Testwagens sorgt der bekannte 1.4 TSI für Vortrieb. Der 150 PS starke Turbobenziner sorgt für flotte Fahrleistungen, der Testverbrauch von 6,6 l/100 km dürfte aber ebenso wie die CO- und Partikelemissionen geringer ausfallen. Für 26.150 Euro bekommt man einen gut ausgestatteten Kompaktwagen ohne nennenswerte Schwächen, der eine attraktive Alternative zum sehr ausgewogenen, aber auch etwas faden Technikspender VW Golf ist. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus, Opel Astra, Hyundai i30, Mazda3, Renault Mégane, VW Golf.

- + gute Verarbeitungsqualität, flotte Fahrleistungen, sichere und agile Fahreigenschaften, gutes Preis-Leistungsverhältnis
- hohe Ladekante, kein Fehlbetankungsschutz, Touchscreen ohne Drehregler und Direktwahltasten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Der Seat Leon steht in puncto Verarbeitungsqualität seinem Technikspender aus Wolfsburg nur wenig nach. Karosserie und Innenraum präsentieren sich sorgfältig verarbeitet, bei genauerem Hinsehen fällt die ein oder andere nicht ganz sauber entgratete Kante auf. In puncto Materialanmutung muss der Leon den Vergleich mit dem VW Golf ebenfalls kaum scheuen. Das Armaturenbrett ist im oberen und mittleren Bereich mit unterschäumtem Kunststoff ausgeführt, reichlich Chromzierrat und Blenden im Aluminiumlook sorgen für ein behagliches Ambiente. Weiter unten, wo man selten hingreift und -

sieht, findet sich ausschließlich harter Kunststoff. Die hinteren Türverkleidungen sind zudem selbst oben aus Hartplastik gefertigt.

Beim Blick unter das Blechkleid gibt sich der Spanier ebenfalls keine Blöße: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, der Korrosionsschutz sorgfältig aufgetragen.

⊖ Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfedern auskommen, die das Öffnen erleichtern würden und die Haube offen halten.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank kommt der Leon 1.4 TSI ACT auf Basis des EcoTest Verbrauch bis zu 755 km weit. Der Wendekreis des Spaniers beträgt 11,3 m und dürfte gerne etwas kleiner ausfallen. 1.300 kg bringt der Testwagen auf die Waage und darf somit immerhin 490 kg zuladen. Davon dürfen 75 kg auf dem Dach transportiert werden. Die Stützlast beträgt ordentliche 80 kg, was selbst für den Transport zweier schwerer E-Bikes auf dem Fahr-

radträger ausreicht. Die Anhängelast liegt bei 1,5 Tonnen für gebremste und 630 kg für ungebremste Anhänger. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich.

⊖ Bordwerkzeug und Wagenheber sind nur gegen Aufpreis an Bord. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden.

2,4 Licht und Sicht

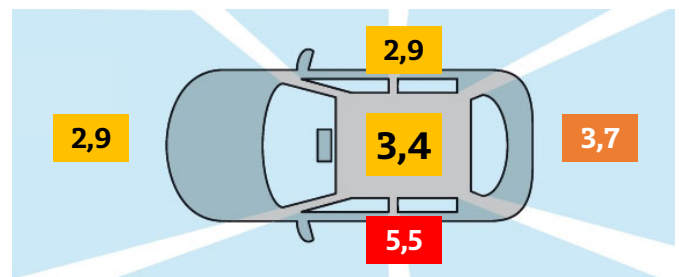
Die Rundumsicht geht mit Ausnahme der sehr breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen, in Ordnung. Die Fondkopfstützen lassen sich versenken und behindern somit nicht die Sicht durchs Heckfenster. In der Ausstattung Xcellence verfügt der Leon serienmäßig über Parksensoren hinten, für den vorderen Bereich sind diese gegen Aufpreis zu haben. Zudem ist optional eine Rückfahrkamera erhältlich, wohingegen es einen Parkassistent weder für Geld noch gute Worte gibt. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist dieses Feature leider nicht erhältlich.



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach schräg hinten.

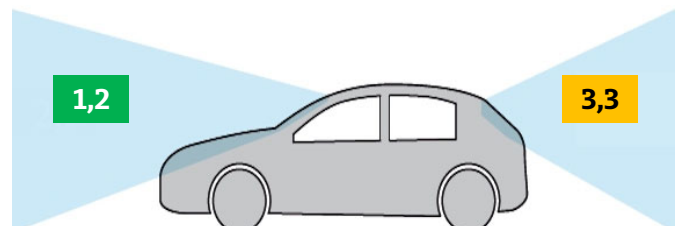
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube für den Fahrer nicht einsehbar ist. Der Testwagen war mit den optionalen Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Ordert man das LED-

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt wie bei den meisten Fahrzeugen der Kompaktklasse zufriedenstellend. Der Schweller dürfte etwas schmaler und niedriger sein, die schräg verlaufende A-Säule kann den Köpfen großgewachsener Personen ungewollt nahe kommen. Die Sitze sind zudem recht tief montiert (60 cm über der Fahrbahn), was besonders beim Aussteigen hinderlich ist.

In der zweiten Reihe erschweren zudem der schmalere Türausschnitt sowie die ebenfalls recht tief positionierte Rückbank das Ein- und Aussteigen.

3,1 Kofferraum-Volumen

Das Gepäckabteil des fünftürigen Leon ist von klassenüblichem Format: Das Standardvolumen beträgt 295 l; belädt man bis zum Dach, finden 415 l oder alternativ sieben Getränkeboxen Platz. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen 695 l bis zur Fensterunterkante bzw. 1.135 l bis zum Dach zur Verfügung.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist nicht sonderlich tief, was den Transport längerer Gegenstände erschwert. Der Ladeboden lässt sich in zwei Stufen in der Höhe verstellen, doch selbst in der oberen Position befinden sich Ladeboden und -kante nicht auf einem Niveau.

⊕ Die Heckklappe öffnet leichtgängig und gibt einen großen Ausschnitt zum Be- und Entladen frei.

⊖ Die Ladekante ist mit gemessenen 75 cm über der Fahrbahn recht hoch, was das Be- und Entladen des

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, die Bedienung geht einfach und ohne großen Kraftaufwand von der Hand.

Licht, ist das über die Nebelscheinwerfer realisierte serienmäßige Abbiegelicht ebenfalls in LED-Technik ausgeführt. Gegen Aufpreis steht zudem ein Fernlicht-assistent zur Verfügung, der andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht ausblenden kann.

Für den Fahrer gibt es leider keinen Haltegriff am Dachhimmel.

⊖ Der Leon Xcellence ist mit dem schlüssellosen Zugangssystem (Kessy) ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 295 l Volumen ist der Kofferraum des Leon von klassenüblicher Größe.

Kofferraums merklich erschwert. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum nachts nur schwach beleuchtet. Für die ausgebaute Ladeabdeckung gibt es unter dem Ladeboden keinen Platz zum Verstauen.

⊕ Taschenhaken, zwei Ablagemöglichkeiten an der Seite sowie ein Fach unter dem Ladeboden sorgen für Ordnung im Kofferraum. Eine Durchlademöglichkeit steht gegen Aufpreis zur Verfügung, eine klappbare Beifahrersitzlehne ist allerdings nur für die Ausstattungslinie Style zu haben.

2,4 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Alle Bedienelemente sind deutlich erkennbar und gut zu erreichen. Die meisten Funktionen bündelt der Leon im weit oben angeordneten Touchscreen, dessen Diagonale in den oberen Ausstattungslinien nun acht statt sieben Zoll misst. Allerdings mussten im Zuge des Displaywachstums die bisherigen Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie der praktische Drehregler zum Zoomen und Scrollen weichen. Dadurch gestaltet sich die Bedienung merklich umständlicher und langwieriger, was zu einer größeren Ablenkung des Fahrers führt. Auch die bisherige Näherungssensorik, die die Auswahlfelder in der großformatigen Kartenansicht erst dann einblendete, wenn man sich dem Touchscreen mit der Hand nähert, fiel weg.

Unterhalb des Bildschirms befindet sich die etwas tief angebrachte Klimateinheit, die übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Die klar gezeichneten Instrumente mit den Seat-typisch hängenden Zeigern

lassen sich sehr gut ablesen und sind im unteren Bereich zudem weiter skaliert. Das Mitteldisplay zwischen den beiden Rundinstrumenten lässt sich mit Hilfe der leicht verständlichen Tasten des Multifunktionslenkrads einfach bedienen.



Der Leon gefällt durch eine hohe Funktionalität. Auch die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung überzeugen.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Das im Leon Xcellence serienmäßige Media-System Plus bietet neben einem CD-Radio die Möglichkeit, externe Medien per AUX-, USB-, SD- oder Bluetooth-Schnittstelle abzuspielen. Gegen Aufpreis lässt sich der Wagen mit digitalem Radioempfang (DAB+), Full Link (Mirror Link, Android Auto und Apple Carplay), sowie einem Navigationssystem

ausrüsten. Stauinformationen erhält der Routenführer per TMC (über Radioempfang), das schnellere und präzisere RTTI (per Online-Daten) ist leider nicht verfügbar. Das Audiosystem hat acht Lautsprecher, gegen Aufpreis steht ein hochwertiges Soundsystem mit zehn Lautsprechern zur Verfügung.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Leon bietet den vorderen Passagieren ein gutes Platzangebot, besonders die Kopffreiheit ist sehr gut. Doch auch die Beinfreiheit reicht selbst für knapp zwei Meter große Insassen aus.

3,3 Raumangebot hinten

Das Platzangebot für die Fondpassagiere ist von klassenüblicher Größe. Knie- und Beinfreiheit reichen für bis zu 1,80 große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Mit drei Personen auf der Rückbank wird es recht eng. Das Raumgefühl wird durch den wuchtigen Mittelunnel sowie die recht hohe Seitenlinie geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram befinden sich vorn zahlreiche Ablagen, die Türfächer könnten aber größer und besser geschnitten sein - Einliter-Flaschen lassen sich dort nicht verstauen. Im Fond fallen die Türfächer

nochmals kleiner aus. Immerhin gibt es dort Lehnentaschen und, sofern man die Mittelarmlehne ordert, zwei praktische Becherhalter.

Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß und lässt sich zudem nicht abschließen. Immerhin ist es beleuchtet und lässt sich kühlen.

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

Ab 180 PS ist der Leon an der Hinterachse mit einer aufwendigen Mehrlenkerachse ausgestattet, die schwächeren Motorisierungen müssen mit einer einfachen Verbundlenkerachse auskommen. Der Testwagen war mit dem optionalen adaptiven Dämpfungssystem ausgestattet, das dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Dämpfungskennlinien bietet.

⊕ Der Federungskomfort in Verbindung mit den adaptiven Dämpfern ist insgesamt gut. Die Federung

spricht recht sensibel auf Unebenheiten an, gleichzeitig halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Auf der Autobahn liegt die Karosserie angenehm ruhig, bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten ist eine leichte Stuckerneigung zu spüren. Einziger wirklicher Malus ist die auf Querfugen recht bockige Hinterachse, die Unebenheiten trocken weiterreicht.

2,7 Sitze

Als Leon Xcellence ist der Spanier mit großzügig geschnittenen Komfortsitzen ausgestattet. Diese bieten ordentlichen Seitenhalt, sind bequem gepolstert und auch auf längeren Strecken komfortabel, auch wenn sie nicht allzu viele Einstellmöglichkeiten bieten. Sie sind in der Höhe verstellbar und verfügen über eine in der Intensität ein-

stellbare Lendenwirbelstütze. Weitere Anpassungsmöglichkeiten wie etwa eine Neigungsverstellung der Sitzfläche oder in Längsrichtung verstellbare Kopfstützen hat der Seat allerdings nicht zu bieten. Auch auf der angenehm gepolsterten und ordentlich konturierten Rückbank reist man recht bequem, allerdings hat die tiefe Sitzposition einen spitzen Kniewinkel zur Folge.

2,8 Innengeräusch

Mit gemessenen 67,6 dB(A) bei Tempo 130 befindet sich der Lärmpegel im Innenraum auf durchschnittlichem Niveau. Der Motor ist ordentlich gedämmt und wird selbst beim

Ausdrehen nicht über Gebühr laut. Die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten hörbar zu, auch der Motor wird dann akustisch präsenter.

2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Luftgüte- und Beschlagsensor ist ab der Ausstattungsstufe Xcellence serienmäßig an Bord. Auf Wunsch gibt es für die vorderen

Passagiere Sitzheizung sowie beheizbare Scheibenwaschdüsen. Standheizung oder ein beheizbares Lenkrad sind allerdings nicht zu haben.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 150 PS starken Benziner ist der Leon 1.4 TSI vollkommen ausreichend motorisiert. Der Turbomotor hat mit dem 1,3 Tonnen schweren Kompaktwagen leichtes Spiel und sorgt für flotte Fahrleistungen. Den Zwischen-

sprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Spanier in 5,0 s. Seat gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 8,0 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 215 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Leon 1.4 TSI ACT verfügt über das aktive Zylindermanagement (ACT), das bei niedriger Last und niedrigen bis mittleren Drehzahlen zwei der vier Zylinder abschaltet. Der Fahrer merkt davon kaum etwas. Man muss schon ganz genau hinhören und sensible Antennen haben, um den Zweizylinder-Modus zu hören oder spüren. Meist wird man davon erst Kenntnis nehmen, wenn man das Eco-Symbol im Kombiinstrument erblickt.

Insgesamt überzeugt der Turbobenziner mit einer guten Laufkultur, störende Vibrationen oder Brummfrequenzen legt das Aggregat nicht an den Tag. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung sind für einen kleinvolumigen, aber recht leistungsstarken Turbomotor gut gelungen, auch wenn der Drehmomentaufbau aus dem Drehzahlkeller etwas gleichmäßiger erfolgen dürfte.

1,6 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Leon 1.4 TSI mit einem manuellen Sechsganggetriebe ausgestattet, der Testwagen hatte das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an Bord.

⊕ Das Direktschaltgetriebe (DSG) wechselt die Gänge in den meisten Fällen ruckfrei, bei sportlicher Fahrweise und manuellen Gangwechseln ist mitunter ein leichtes Rucken zu spüren.

Die sieben Gänge sind passend gestuft, bei Tempo 130

rotiert die Kurbelwelle mit lediglich 2.500 Umdrehungen. Beim Anwählen des Rückwärtsganges dauert es einen kurzen Moment, ehe der Gang eingelegt ist. Rangieren funktioniert mit dem DSG erstaunlich gut, bei flottem Anfahren schließt die Kupplung jedoch recht abrupt und der Leon setzt sich ruckartig in Bewegung.

Neben einer Berganfahrhilfe verfügt der Leon ab der Ausstattung Style zusätzlich über eine Autohold-Funktion, die den Wagen zeitlich unbegrenzt festbremst.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrsicherheit macht der fahraktive Leon eine gute Figur. Er gilt als der dynamische Bruder des VW Golf und wedelt dementsprechend agil durch den Pylonenparcours des ADAC Ausweichtests. Dabei zeigt er nur eine geringe Tendenz zum Untersteuern, das Heck bleibt auch bei anspruchsvollen Fahrmanövern sicher in der Spur. Doch nicht nur im Ausweichtest, auch auf öffentlichen

Straßen fühlt sich der Leon erfreulich leichtfüßig und handlich an. Kurven lassen sich mit erstaunlich hohen Geschwindigkeiten durchfahren, dabei zeigt der Spanier nur wenig Wankbewegung.

Die Traktion des Fronttrieblers ist dank der elektronischen Differenzialsperre auch auf rutschigem Untergrund gut.

1,6 Lenkung

Der Testwagen war mit dem optionalen Dynamic-Paket ausgestattet, zu dessen Umfang unter anderem eine Progressivlenkung gehört. Diese verfügt über eine mit zunehmendem Lenkeinschlag direktere Übersetzung, was einen geringeren Lenkwinkelbedarf zur Folge hat.

⊕ Die elektromechanische Servolenkung überzeugt mit gutem Lenkgefühl, klar definierter Mittenzentrierung und

hoher Präzision. Die erforderlichen Lenkkräfte haben ein angenehmes Niveau und lassen sich dank der Fahrprofilwahl (Serie in Verbindung mit adaptiven Dämpfern) nach Wunsch des Fahrers anpassen (höher bei Sport, niedriger bei Komfort).

Dank der variabel verzahnten Übersetzung der Progressivlenkung genügen 2,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Leon bereits nach 33,3 m - ein guter Wert. Auch das

Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

2,1 SICHERHEIT









1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Seat stattet den Leon Xcellence serienmäßig mit einem Notbremsystem samt Fußgängererkennung aus, das bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h im Bedarfsfall eine autonome Vollbremsung auslösen kann. Während ein Spurhalteassistent serienmäßig an Bord ist, ist ein Spurwechselassistent nicht zu haben. Der gegen Aufpreis erhältliche Abstandsregeltempomat (ACC) funktioniert bis 210 km/h und bremst das Fahrzeug bis zum Stillstand ab. Auch ein Spurhalte- und Stauassistent sind für den Spanier verfügbar. Letzterer unterstützt den Fahrer im Stau bis 60 km/h durch Geschwindigkeits- und Spurregelung, die Hände müssen dabei allerdings stets am Lenkrad bleiben. Ebenfalls gegen Aufpreis zu haben ist ein Notfallassistent, der das Fahrzeug im Falle eines medizinischen Notfalls gezielt zum Stillstand bringt. Der optionale Aufmerksamkeitsassistent erkennt, wenn der Fahrer müde wird, indem er die Lenkbewegungen analysiert und ggf. eine Pause empfiehlt.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im EuroNCAP Crashtest schneidet der Leon mit 94 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne (Stand: 01/2017). Er hat zum Schutz der Insassen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Knieairbag (Fahrer) sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Hintere Seitenairbags sind gegen Aufpreis zu haben. Während sich die vorderen Kopfstützen weit herausziehen lassen und selbst für knapp 1,90 m große Personen Schutz bieten, leisten die Fondkopfstützen dies nur für knapp 1,65 m große Passagiere.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,4 Kindersicherheit

⊕ Der EuroNCAP Crashtest bescheinigt dem Leon mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze ordentlich befestigen, entweder mit den Gurten (inkl. fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken). Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt und keine Isofixbefestigungen vorhanden sind.

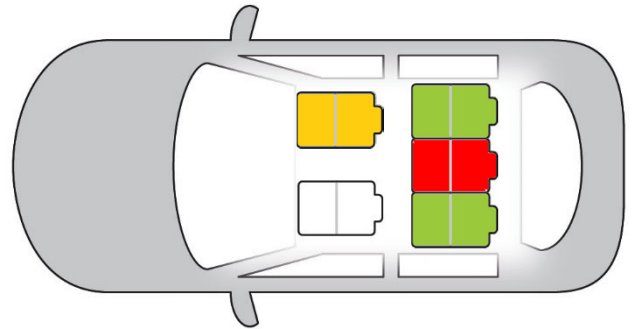
Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren, eine Isofix-Vorrichtung ist für den Beifahrersitz jedoch nicht erhältlich.

3,0 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Leon befriedigend ab, er erreicht 70 Prozent der erreichbaren Punkte. Besonders im Bereich der A-Säulen ist der Vorderwagen recht

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

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

aggressiv gestaltet. Einen City-Notbremsassistent inklusive Fußgängererkennung hat der Spanier serienmäßig an Bord.

3,2 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Leon 1.4 TSI im ADAC EcoTest beträgt 6,6 l Super pro 100 km. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 176 g/km. Dafür bekommt der Spanier 31 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der Seat 6,8 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 8,1 l/100 km.

2,9 Schadstoffe

Bei der Schadstoffwertung des ADAC EcoTest schneidet der Leon mit dem Turbodirekteinspritzer unter der Haube nur durchschnittlich ab. Der Grund hierfür sind die hohen CO-Emissionen sowie der erhöhte Partikelaustritt im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Der Lohn dafür sind 25 Punkte im Schadstoffkapitel, was in Summe 56 Punkte und damit drei Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,8 AUTOKOSTEN

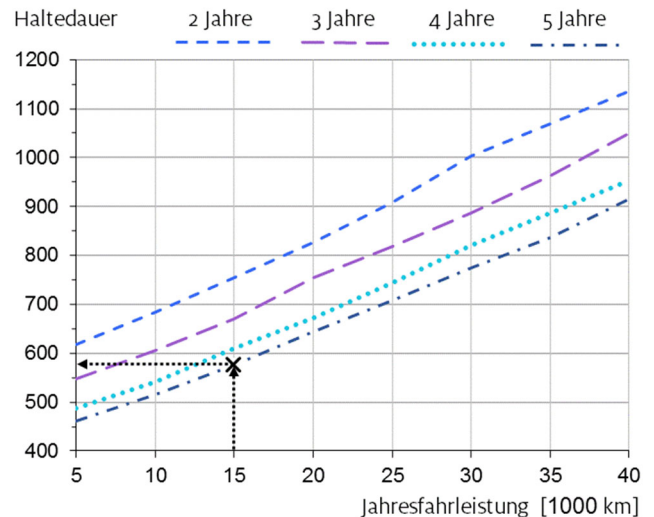
1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Seat verlangt für den fünftürigen Leon 1.4 TSI ACT inklusive dem Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe in der höchsten Ausstattungstufe Xcellence 26.210 Euro. Der Kompaktklässler punktet mit zahlreichen Annehmlichkeiten wie Zweizonen-Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, 17-Zoll-Alufelgen, Fernlicht- und Spurhalteassistent.

Durch die variablen, vom Fahrstil und den Einsatzbedingungen abhängigen Inspektionsintervalle sind Wartungen erst dann fällig, wenn sie notwendig werden. Spätestens aber ist eine Inspektion mit Ölwechsel nach 30.000 km oder zwei Jahren durchzuführen. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit überschaubaren 68 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 21; VK: 19; KH: 14) sind nicht allzu hoch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 575 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 TSI	1.2 TSI Start&Stop	1.0 TSI	1.4 TSI	1.8 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1197	3/999	4/1395	4/1798	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	81 (110)	85 (115)	92 (125)	132 (180)	85 (115)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/1400	175/1400	200/2000	200/1400	250/1250	250/1500	340/1750	380/1750
0-100 km/h [s]	11,9	9,9	9,6	9,1	7,5	9,8	8,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	194	202	203	226	197	215	228
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	4,9 S	4,4 S	5,2 S	6,0 S	4,0 D	4,3 D	4,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	114	102	120	138	105	110	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/20	18/19/20	18/19/20	15/19/21	14/20/21	17/17/22	16/20/22	16/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	72	62	34	78	122	172	220	236
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	437	498	492	542	601	504	579	607
Preis [Euro]	15.490	19.260	20.550	21.500	25.310	22.510	25.510	28.430

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	115 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.282/1.816/1.459 mm
Leergewicht/Zuladung	1.263/527 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.210 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sportmaxx RT
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,6/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	148 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.300/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/695/1.135 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	320 Euro
Monatliche Gesamtkosten	575 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/21		
Basispreis Leon 1.4 TSI ACT Start&Stop Xcellence DSG	26.210 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.140
Km-Stand bei Testbeginn	12.569 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (im Paket)	800 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.020 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/300 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	160 Euro/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	260 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	100 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/365 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/300 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	405 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	395 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	3,0	Fahreigenschaften	1,8
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	1,6
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	1,8
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,1
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	3,2
Komfort	2,5	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	2,5	Schadstoffe	2,9
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Oktober 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl