



SEAT Leon 1.5 TSI ACT FR

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

Obwohl der Nachfolger bereits in den Startlöchern steht, verkauft sich der aktuelle Leon nach wie vor prächtig. Das Facelift 2016 hat dem Spanier optisch wie technisch gut getan, auch wenn die Spanier den Kompaktwagen im Zuge der Modellpflege 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 neue 1.5 TSI für Vortrieb. Der 150 PS starke Turbobenziner sorgt für flotte Fahrleistungen, der Testverbrauch von 6,6 l/100 km dürfte aber geringer ausfallen. Der Otto-Partikelfilter (OPF) sorgt für einen geringen Partikelaustritt, nur die CO-Emissionen sind etwas erhöht. Für 26.780 Euro bekommt man einen gut ausgestatteten Kompaktwagen, der, obwohl er kurz vor der Ablöse steht, immer noch frisch aussieht und technisch auf Augenhöhe mit der Konkurrenz ist. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus, Opel Astra, Hyundai i30, Mazda3, Renault Mégane, VW Golf.

- ⊕ gute Verarbeitungsqualität, flotte Fahrleistungen, sichere und agile Fahreigenschaften, sauberer Motor
- ⊖ hohe Ladekante, kein Fehlbetankungsschutz, Touchscreen ohne Drehregler und Direktwahltasten, Gurtwarner hinten und für Beifahrersitz nur optional

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,1
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★☆☆☆

2,9 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

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank kommt der Leon 1.5 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. 1.306 kg bringt der Testwagen auf die Waage und darf somit immerhin 474 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 Fahrradträger ausreicht. Die Anhängelast liegt

2,5 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 FR hat der Leon keinerlei Parkhilfen serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es Parksensoren rundum sowie eine Rückfahrkamera. Ein Parkassistent oder eine 360-Grad-Kamera sind hingegen weder für Geld noch gute Worte zu haben.

Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, für die Außenspiegel ist dieses Feature leider nicht erhältlich.



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach schräg hinten.

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 und die Haube offen halten würden.

bei 1,5 Tonnen für gebremste und 620 kg für ungebremste Anhänger.

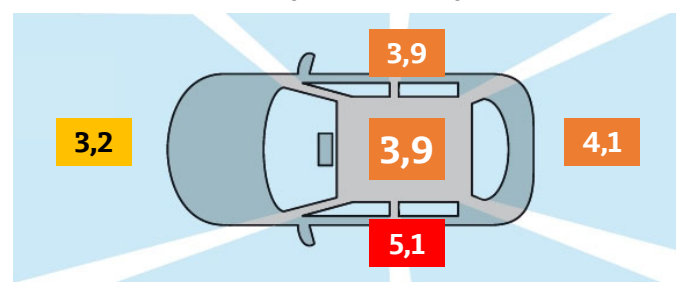
Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich.

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

⊕ 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

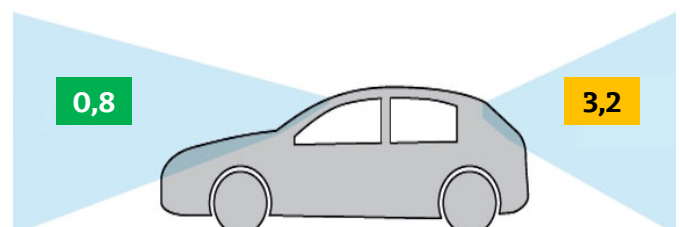
Rundumsicht

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.



Fahrbahn sorgen. Ordert man das LED-Licht, ist das über die Nebelscheinwerfer realisierte serienmäßige Abbiegelicht ebenfalls in LED-Technik ausgeführt. Gegen Aufpreis steht

zudem ein Fernlichtassistent zur Verfügung, der andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht ausblenden kann.

3,1 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.

Für den Fahrer gibt es leider keinen Haltegriff am Dachhimmel.

⊖ Für den Leon FR ist schlüsselloses Zugangssystem (Kessy) erhältlich. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann.

3,1 Kofferraum-Volumen

Das Gepäckabteil des fünftürigen Leon ohne den verstellbaren Ladeboden ist von klassenüblichem Format: Das Standardvolumen beträgt 305 l; belädt man bis zum Dach, finden 425 l oder

3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist nicht sonderlich tief, was den Transport längerer Gegenstände erschwert.

⊖ Die Ladekante ist mit gemessenen 75 cm über der Fahrbahn recht hoch, was das Beladen des Kofferraums merklich erschwert. Hinzu kommt, dass sich die Ladekante 26 cm über dem Ladeboden befindet, was beim Ausladen

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, die Bedienung geht einfach und ohne großen Kraftaufwand von der Hand. Viele Verstaumöglichkeiten im Kofferraum gibt es im Leon nicht. Lediglich zwei Taschenhaken sowie ein Ablagenetz auf der linken Seite sorgen für etwas Ordnung. Gegen Aufpreis gibt es einen variablen Ladeboden. Befindet sich dieser in

Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 305 l Volumen ist der Kofferraum des Leon von angemessener Größe.

alternativ sieben Getränkekisten Platz. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen 705 l bis zur Fensterunterkante bzw. 1.145 l bis zum Dach zur Verfügung.

hinderlich ist. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum nachts nur schwach beleuchtet.

Für die ausgebaute Ladeabdeckung gibt es unter dem Ladeboden keinen Platz zum Verstauen. Ist wie im Falle des Testwagens kein variabler Ladeboden an Bord, entsteht beim Umklappen der Rücksitzlehne eine Stufe im Ladeboden.

der oberen Position, kann man den Platz darunter als Staufach nutzen.

⊖ Ein Gepäcktrennetz ist für den Steilheck-Leon im Gegensatz zur Kombivariante ST nicht erhältlich.

2,4 INNENRAUM

2,0 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 Klimaeinheit, die übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Der Testwagen ist mit dem optionalen digitalen Kombiinstrument ausgestattet. Dieses bietet mit drei verschiedenen Ansichten und einer Fülle an Informationen

viele Einstellmöglichkeiten, ohne dass dabei die Übersichtlichkeit darunter leidet.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung können im Leon überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionsell, auch wenn die Entwicklung zu weniger Tasten und Drehreglern zugunsten eines Touchscreens nicht immer sinnvoll ist.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Das im Leon FR 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 aufrüsten. 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 Mitteltunnel sowie die recht hohe Seitenlinie geschmälert.



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

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Stellmöglichkeiten. 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 beleuchtete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß und lässt sich zudem nicht abschließen.

2,7 KOMFORT

2,8 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 ordentlich. 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, der sich nachhaltig auf den Federungskomfort auswirkt, ist die bockige Hinterachse, die Unebenheiten - und dabei speziell Querfugen - zu direkt in den Innenraum weiterleitet.

2,7 Sitze

Als Leon FR ist der Spanier mit großzügig geschnittenen Sport-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 einstellbare 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.

3,0 Innengeräusch

Mit gemessenen 68,7 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.

2,3 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik und Luftdüsen für die Fondinsassen sowie getönte Scheiben ab der B-Säule sind beim Leon FR serienmäßig. Auf Wunsch gibt

es für die vorderen Insassen Sitzheizung. Beheizbare Fondsitze, 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 1.5 TSI kräftig motorisiert. Der Turbomotor hat mit dem 1,3 Tonnen schweren Kompaktwagen leichtes Spiel und sorgt für flotte Fahrleistungen. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Spanier in 4,8 s. Seat gibt für den Sprint aus dem

Stand auf 100 km/h 8,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 213 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Leon 1.5 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 ordentlichen Laufkultur. Aufgrund des recht hohen Einspritzdrucks läuft der Vierzylinder recht rau, ab rund 3.000 Umdrehungen wird er zudem akustisch durchaus präsent. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung sind für einen Turbomotor gut gelungen.

1,6 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der Leon 1.5 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.

2,0 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 Fahrprofilauswahl (Serie beim FR) 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.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Leon bereits nach 34,5 m - ein guter Wert. Auch das

Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

2,3 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Seat stattet den Leon FR serienmäßig mit einem Notbremssystem samt Fußgängererkennung aus, das bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h im Bedarfsfall eine autonome Vollbremsung auslösen kann. 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.

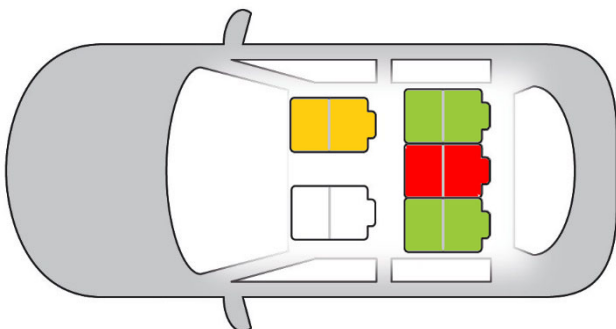
2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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 unverständlichlicherweise inzwischen nicht mehr für den Leon erhältlich. 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.

2,4 Kindersicherheit

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)

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊕ 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

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 aggressiv

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Leon 1.5 TSI im ADAC Ecotest beträgt 6,6 l Super pro 100 km. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 181 g/km. Dafür bekommt der Spanier 23 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der Seat 6,6 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 8,1 l/100 km.

1,5 Schadstoffe

Im Vergleich zum 1.4 TSI-Vorgängerbenziner ohne Partikelfilter schneidet der neue 1.5 TSI-Motor deutlich besser ab. Der Partikelaustritt liegt nun auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus auf niedrigem Niveau, allein die CO-Emissionen sind in diesem Abschnitt weiterhin erhöht. Der Lohn dafür sind 45 Punkte im Schadstoffkapitel, was in Summe 68 Punkte und damit drei Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Seat verlangt für den Leon 1.5 TSI ACT inklusive dem Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattungstufe FR 26.780 Euro. Der Kompaktklässler ist ordentlich ausgestattet, sinnvolle Features wie LED-Scheinwerfer, Regen- und Lichtsensor, Parksensoren oder ein Navigationssystem kosten allerdings Aufpreis. Hier haben speziell die Konkurrenten aus dem asiatischen Raum mehr zu bieten. 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 128 Euro zu Buche (Berechnung nach WLTP), auch die Einstufungen für die Teil- und

sicheren Stand weniger begünstigt und keine Isofix-befestigungen vorhanden sind.

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

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

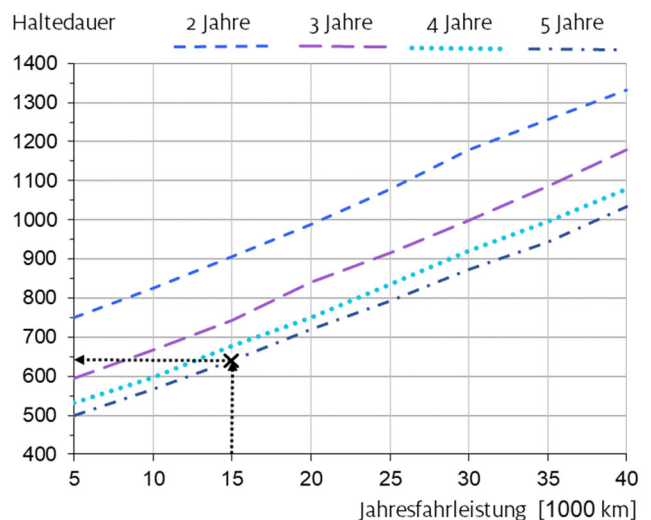
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 640 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Vollkaskoversicherung (TK: 21; VK: 19; KH: 15) sind nicht allzu hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Refe- rence	1.0 TSI Refe- rence	1.5 TSI Style	1.5 TSI ACT Xcellence	2.0 TSI Xcellence DSG	1.6 TDI Refe- rence	2.0 TDI Style	2.0 TDI Xcellence DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1498	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	85 (115)	96 (130)	110 (150)	140 (190)	85 (115)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	125/1500	200/2000	200/1400	250/1500	320/1500	250/1500	340/1750	380/1750
0-100 km/h [s]	11,9	9,8	9,4	8,2	7,2	9,8	8,5	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	176	195	203	215	228	197	215	226
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,5 S	5,8 S	5,8 S	6,8 S	4,8 D	n.b.	5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	109	109	111	117	141	109	113	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/21	18/18/21	15/19/21	15/19/21	15/20/21	17/17/20	17/20/22	17/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	74	84	108	108	162	216	226	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	515	521	589	594	665	548	614	679
Preis [Euro]	18.780	19.960	22.150	24.950	28.200	23.200	26.180	31.100

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 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	213 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,3/5,1 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	144/115 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.281/1.816/1.444 mm
Leergewicht/Zuladung	1.258/522 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.210 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	620/1.500 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)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,7/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.306/474 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/705/1.145 l

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

Betriebskosten	138 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	340 Euro
Monatliche Gesamtkosten	640 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	128 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/21		
Basispreis Leon 1.5 TSI ACT FR DSG	26.780 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.135 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.378 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	800 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.020 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.020 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	230 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	750 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/750 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	535 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	280 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	750 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	360 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	750 Euro°(Paket)
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/220 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.155 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	230 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	410 Euro° Winterpaket
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	710 Euro
Metalllackierung	600 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	3,1	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,6	Lenkung	1,6
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	2,3
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,3
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	2,6
Komfort	2,7	Verbrauch/CO2	3,7
Federung	2,8	Schadstoffe	1,5
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Juli 2019

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